

I. Vorlage

- ☒ zur Beschlussfassung
☐ als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

bisherige Beratungsfolge		Sitzungstermin	Abstimmungsergebnis			
			einst.	mit Mehrheit		Nein-Stimmen
				angen.	abgel.	Ja-Stimmen
1	Stadtrat	10.01.1996	X			
2	Bauausschuss	25.03.1996	X			
3	Bauausschuss	10.10.1996	X			
4	Stadtrat	28.07.2004	X			

Betreff

Bau der Eisenbahn Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld – Abschnitt Fürther Bogen

**Hier: Kreuzungsvereinbarungen EÜ Schwabacher Straße und Ottostraße,
EÜ Scherbsgraben, SÜ Hardstraße, SÜ Würzburger Straße, EÜ Heuweg, EÜ Vacher
Straße, EÜ Schwabacher Straße (S-Bahn-Anteil)**

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom
28.04.2008

Anlagen

- Vermerk des Rechtsamtes vom 25.04.2008
- Vermerk des Straßenverkehrsamtes vom 28.04.2008
- Übersichtslageplan (Plan Nr.: Anlage 3.3.1)
- Plansatz EU Schwabacher Straße (Lageplan-Anlage 8.2.1-Blatt 1 sowie Anlage 4-Blatt 1, Schnitte-Anlage 4-Blatt 2 sowie Anlage 8.2.3-Blatt 3, Höhenplan-Anlage 8.2.2-Blatt 2)
- Plansatz EÜ Vacher Straße (Lageplan-Blatt 2, Querschnitt EÜ 11.78-Blatt 1 mit Blatt 3, -Blatt 2)

Beschlussvorschlag

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Bahn und den übrigen Beteiligten abzuklären, ob es eine Möglichkeit gibt, zum jetzigen Zeitpunkt noch die Tieferlegung der Schwabacher Straße und der Vacher Straße zu vermeiden. Die für die Stadt Fürth sich daraus ergebenden Konsequenzen sind zu ermitteln.

Sollte sich für die Verwaltung selbst herausstellen, dass die in der Vorlage angesprochenen Probleme aus dem Verzicht auf die Eintiefungen nicht beherrschbar erscheinen, wird der Oberbürgermeister ermächtigt, die mit der Bahn auf der Basis der bestehenden Planfeststellungsunterlagen ausgehandelten Kreuzungsvereinbarungen zu unterzeichnen.

Unterführung Schwabacher Straße

Historie:

Im Rahmen der Beratungen zum Generalverkehrsplan Fürth hatte der Gutachter (Dr. Retzko, Darmstadt) vorgeschlagen, den schienengleichen Bahnübergang Ottostraße durch eine neue Straßenverbindung Badstraße – Karolinenstraße zu ersetzen. Dieser Vorschlag wurde im Stadtrat in seiner Beschlussfassung zum GVP Fürth am 11.02.1087 akzeptiert und in nachfolgenden Beschlüssen immer wieder bestätigt.

Die bis dahin verfolgte Ersatzmaßnahme in Form eines Tunnels basierte auf den Verkehrserfordernissen

- Zufahrt zu der Innenstadt mit Norm-Lkws (Lieferverkehr)
- Verbesserung des Nord-Süd-Individualverkehrs

Im Zusammenhang mit dem „Fürther Bogen“ der Deutschen Bahn kamen erstmals im Mai 1995 Zweifel an dieser Maßnahme auf, die sich in einer Bürgerversammlung und im Anhörungsverfahren durch viele Bedenken bestätigten.

Deshalb wurde als Alternative die Eintiefung der Brücke Schwabacher Straße untersucht. Abgesehen von technischen Problemen ergab sich daraus jedoch keine wesentliche Kapazitätserhöhung. Die ersatzlose Auflassung des Bahnüberganges Ottostraße wurde nie ernsthaft diskutiert.

In den Diskussionen zur Schließung des Bahnüberganges Ottostraße bestand vielmehr in der Verwaltung, bei den beteiligten Trägern öffentlicher Belange, im Stadtrat und in der Öffentlichkeit ein breiter Konsens darüber, dass Ersatz geschaffen werden muss. In der - auch öffentlichen - geführten Diskussion konnte die Variante einer neuen Bahnunterführung im Rednitztal (Verlängerung der Badstraße zur Karolinenstraße und Schwabacher Straße) nur deshalb ausgeschieden werden, weil eine Ersatzlösung mit Vertiefung und Verbreiterung der Schwabacher Straßenunterführung gefunden wurde.

Der Baureferent wurde vom Bauausschuss am 25.03.1996 ausdrücklich ermächtigt, das Projekt eines Neubaus der Unterführung an der Schwabacher Straße mit Verbreiterung und Vertiefung weiter zu untersuchen. Im Erörterungstermin zum Fürther Bogen am 17. April 1996 wurde diese Thematik ausgeklammert, da zusammen mit der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE) nach Lösungen gesucht werden sollte. Von der PBDE wurde darauf eine Vorplanung für die Unterführung Schwabacher Straße mit folgenden Merkmalen vorgelegt:

- zwei Felder mit je zwei Fahrspuren zu je 3,50 m
- beidseitig höhergelegte Rad- und Fußwege zu je 3,25 m
- Eintiefung der Straße, so dass eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m erreicht wird.

Dieser Lösung wurde im Bauausschuss am 07.10.1996 zugestimmt. Im Februar 1997 wurde in Abstimmung mit der Stadt Fürth das Planänderungsverfahren zu der neuen Lösung eingeleitet. Im Zuge der öffentlichen Auslegung im April / Mai 1997 gingen nur Stellungnahmen von den Trägern der öffentlichen Belange ein, auf einen Erörterungstermin wurde verzichtet.

Zwischen der PBDE, der Regierung von Mittelfranken und der Stadtverwaltung fanden in folgenden Jahren immer wieder Verhandlungen wegen der Aufteilung der Kosten nach Eisenbahnkreuzungsgesetz statt.

2004 wurde die zweite Planänderung für den Abschnitt Fürther Bogen öffentlich ausgelegt (05.07.2004 bis 04.08.2004). In der Stadtratsvorlage zu dem Planfeststellungsverfahren am 28.07.2004 wird dazu u.a. auf Folgendes hingewiesen:

„Ergänzend sei noch darauf hingewiesen, dass in diesem Planfeststellungsabschnitt auch die Eintiefung der Schwabacher Unterführung enthalten ist, für die bisher keine Kreuzungsvereinbarung vorliegt und vor allem kein Kostentragungsschlüssel bekannt oder erkennbar ist. Mit einer Zustimmung zur Planfeststellung bindet sich die Stadt auch definitiv zur Kostentragung in diesem wie auch im Fall der Vacher Brücke.“

Ein Einspruch gegen die Vertiefung der Unterführung Schwabacher Straße wurde in all den Jahren von der Stadt nicht gefordert und auch nicht von außen an die Verwaltung herangetragen. Deshalb ist für die DB AG und die Regierung von Mittelfranken nur schwer nachvollziehbar, warum jetzt die Frage nach dem Verzicht auf die Vertiefung aufkommt. (siehe Vermerk des Rechtsamtes vom 25.04.2008)

Verkehrssituation

Die Schwabacher Straße ist eine Staatsstraße. Sowohl nach Norden als auch nach Süden wird sie als vierspurige Straße weitergeführt.

Im Rahmen der Verkehrszählung am 24.07.2007 wurden in der Unterführung 22880 Fahrzeuge in 16 h gezählt, hochgerechnet auf 24 h ergibt sich somit eine Belastung von ca. 25.000 Kfz. Von dem gezählten Schwerlastverkehr von

insgesamt 886 Fahrzeugen sind 647 Busse. Der Anteil des Schwerlastverkehrs beträgt 3,9 % und liegt damit geringfügig über dem Durchschnittswert im Fürther Innenstadtgebiet. In der Literatur wird in der Regel von einem durchschnittlichen Schwerlastanteil von 20 % auf Autobahnen und 10% bei sonstigen Straßen ausgegangen. Im Fürther Innenstadtbereich liegt dieser Anteil nur bei durchschnittlich 4 – 5 % trotz des hohen Busanteils.

Die Unterführung Schwabacher Straße hat derzeit eine Fahrbahnbreite von 10,5 m (Spurbreite 2,75 m) und eine Höhe von 3,60 m. Bei der Belieferung von Geschäften muss davon ausgegangen werden, dass auch höhere Fahrzeuge (Zulässige Höhe für Norm-Lkws: 4,00m) zum Einsatz kommen. Auch bei den Reisebussen (Hoch- und Doppeldecker) werden die nach StVZO zulässigen Höhen ausgenutzt. Die beiden anderen Bahnunterführungen im Innenstadtbereich weisen ebenfalls nur eine Durchfahrtshöhe von 3,60 m bzw. 3,80 m auf. Notwendiger Verkehr zwischen Innenstadt und Südstadt muss deshalb ohne Vertiefung der Schwabacher Unterführung weiträumige Umwege in Kauf nehmen. In diesem Zusammenhang weisen wir auch darauf hin, dass ab und zu ein Lkw in der Unterführung hängen bleibt und des öfteren Lkws rückwärts rangieren müssen, um nicht hängen zu bleiben. In diesen Fällen ist die Unterführung mehr oder weniger lang für den übrigen Verkehr gesperrt.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass nach Eintiefung der Schwabacher Straße durch die neuen Navigationsgeräte bei Stau auf den Fernstraßen und Autobahnen überörtlicher Verkehr durch die Fürther Innenstadt geleitet wird. Bereits jetzt besteht die Möglichkeit über die Ausfahrt Poppenreuth – Erlanger Straße – Kapellenstraße – Würzburger Straße – Breslauer Straße von der A73 zur Südwesttangente zu gelangen. Bisher sind selten Probleme deshalb aufgetaucht. Die Führung über die Friedrichstraße und Schwabacher Straße wäre aber noch mal deutlich kürzer

Entwurfsgrundlagen

Die Bemessung der Verkehrsräume erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt – Ausgabe 2006). Danach beträgt das Grundmaß für die lichte Höhe 4,50 m, die Fahrbahnbreite bei Hauptverkehrsstraßen 3,25 m je Spur. Von diesen Grundmaßen kann in begründeten Fällen abgewichen werden. Das Mindestmaß für Busbegegnungsverkehr hat eine Spurbreite von 3 m. Dies wird gegenwärtig unterschritten.

Rechtliche Situation

siehe dazu Vermerk des Rechtsamtes vom 25.04.2008

Unterführung Scherbsgraben

Die Unterführung hat eine lichte Weite von 6 m, Gehwege oder Schrammborde existieren nicht. Die Lichte Höhe beträgt nur 3,30 m. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 6.000 Kfz pro Tag.

Zwei Einwender aus Fürth forderten im Planfeststellungsverfahren die Unterführung zu verbreitern, damit Gehwege geschaffen werden können. Die Stadt hat kein Verlangen bezüglich Vergrößerung des Querschnittes geäußert, um eine Kostenbeteiligung zu vermeiden. Um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten, muss die Unterführung nach Erneuerung und Verbreiterung auf 4 Gleise durch die Bahn durch die Stadt nachträglich im Einrichtungsverkehr umgestaltet werden. Durch den Einrichtungsverkehr ergibt sich gleichzeitig die Möglichkeit, nachträglich einen Gehweg einzurichten. Eine entsprechende Vorlage wird demnächst im Bau- und Werkausschuss von der Verwaltung vorgelegt werden.

Brücke Cadolzheimer Straße

Die Brücke wurde bereits erstellt und eröffnet, der Anteil der Bahn wurde von der Stadt vorfinanziert.

Brücke Hardstraße

Die Brücke Hardstraße war ursprünglich für die Verlängerung der Straßenbahn auf die Hardhöhe mit insgesamt 4 Spuren errichtet worden. Derzeit wird auf der überbreiten Brücke geparkt. Die Fahrbahnbreite wurde auf 6,50 m + je 2,0 m Radfahrstreifen reduziert, die Gehwege auf 1,50 m bemessen. Die Stellplätze auf der Brücke entfallen. Die Stadt hat im Planfeststellungsverfahren gefordert, dass die Zustimmung zu einem reduzierten Querschnitt bei der Bemessung der Ablösebeträge berücksichtigt wird und sich kostenmindernd auswirkt.

Brücke Würzburger Straße

Hier bleibt der Querschnitt erhalten. Die Stadt hat im Planfeststellungsverfahren gefordert, dass eine Platte vom Aufzug des S-Bahn-Bahnsteiges geschaffen wird, um Platz für die Umsteigevorgänge zu schaffen.

Unterführung Heuweg

Die bestehende Unterführung wird in ihrem Querschnitt auf die vier Gleise erweitert.

Unterführung Vacher Straße

Bei der Vacher Straße handelt es sich um eine Kreisstraße. Im Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Mühlthalstraße ist sie bisher nur provisorisch hergestellt. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 8.500 Kfz in 24 h, der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 3,5 %.

Der jetzige Querschnitt beträgt 9,80 m einschl. Gehwege, die lichte Höhe 3,50 m. Der Querschnitt wird auf 11,50 m verbreitert, die Achse nach Osten verlegt. Die Unterführung wird eingetieft, damit eine lichte Höhe von 4,50 m entsteht. Damit wird der Brückenquerschnitt für die klassifizierte Straße entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt – Ausgabe 2006) erweitert.

Ausführungen des Tiefbauamtes

Mit der DB wurden zwischenzeitlich intensive Verhandlungen bezüglich der abzuschließenden Kreuzungsvereinbarungen geführt. Hierbei zeichnet sich ab, dass sich bei nachfolgenden Kreuzungen finanzielle Folgen für die Stadt Fürth ergeben:

1. EÜ Schwabacher Straße (inkl. Auflassung BÜ Ottostraße)
2. EÜ Vacher Straße
3. SU Hardstraße (Ablösebetrag) *)
4. SÜ Würzburger Straße (Ablösebetrag) *)

*) Ablösebetrag bzw. Vorteilsausgleich: Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach §3 EKrG durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen; Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen sind auszugleichen (Vorteilsausgleich).

Die Maßnahmen:

5. EÜ Scherbsgraben
6. EÜ Schwabacher Straße (S-Bahn-Anteil)

sind für die Stadt Fürth kostenneutral.

Bei den Maßnahmen 1. und 2. (EÜ Schwabacher Straße (inkl. Auflassung BÜ Ottostraße) und EÜ Vacher Straße) hat die Stadt Fürth einen Anteil der Baukosten zu tragen, da ein Änderungsverlangen seitens der Kommune vorliegt. (für 1. nach § 13 EKrG, für 2. nach §12.2 EKrG).

Die Stadt Fürth kann jedoch für den ihr zufallenden Anteil einen Zuwendungsantrag bei der Regierung von Mittelfranken stellen.

Hierfür bedarf es jedoch einer Aussage, dass die Finanzierung seitens der Stadt Fürth gesichert ist. Aufgrund dieses Sachverhaltes wurden seitens des Ref. II Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2010 bis 2012 beantragt (s. Vorlage des Ref. II vom 25.04.2008).

Für die Maßnahmen 2., 3. und 4. (EÜ Vacher Straße, EÜ Hardstraße und SÜ Würzburger Straße) sind wechselseitig zwischen DB und Stadt Fürth Ablöseforderungen (=Vorteilsausgleich für die Erstellung eines neuen Bauwerkes) vorhanden, welche sich bei gegenseitiger Verrechnung derart auswirken, dass die Stadt Fürth ca. 40.000,-- € an die DB zu entrichten hat. Da diese Summe voraussichtlich ab 2010/2011 zur Auszahlung kommt, wird die Verwaltung diesen Betrag im Rahmen des Haushaltes beantragen.

Zusammenfassung:

Bisher hat die Stadt Fürth konsequent einen Ersatz des Bahnüberganges Ottostraße durch Eintiefung der Unterführung Schwabacher Straße gefordert, nicht um die Innenstadt Lkw- tauglich zu machen, sondern um überhaupt einen Zugang zur gesamten Innenstadt für Norm-Lkws zu schaffen.

Wenn nunmehr die Eintiefung der Unterführung Schwabacher Straße in Frage gestellt werden soll, müssen die Konsequenzen für die Stadt Fürth eingeschätzt werden. Diese liegen in Schadensersatzzahlungen für die dann vergeblichen Planungsaufwendungen aller Beteiligten, in der wohl unvermeidlichen Änderung des Planfeststellungsbeschlusses mit der Folge der zeitlichen Verzögerung des S-Bahn – Betriebes und in den für die Stadt Fürth kaum zu eruiierenden kostenmäßigen Folgen für den Baustellenablauf (z. B. Sperrzeiten für den Bahnbetrieb, die lange Zeit vor Beginn einer Baumaßnahme festgelegt werden müssen).

Wenn die Verwaltung beauftragt wird, auf eine Änderung der planfestgestellten Lösungen im Bereich der Unterführungen Schwabacher Straße und Vacher Straße hinzuwirken, wird versucht werden, die o.g. Konsequenzen auch in finanzieller Hinsicht näher zu ermitteln. Mit welchem Erfolg kann derzeit auch nicht annähernd bestimmt werden.

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
☐ nein	☒ ja	Gesamtkosten s. Vorlage des Ref. II €	☐ nein ☒ ja €
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☐ ja	bei Hst.	Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm		Beteiligte Dienststellen:	
liegt vor: ☐ RA ☐ RpA		☐ weitere: ☐	
Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich:		☐ ja ☐ nein	
Falls ja: Pflegerin/Pfleger wurde beteiligt		☐ ja ☐ nein	

II. POA/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. BvA

Fürth, den 28.04.2008

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:	Tel.:
TfA - Herr Kucera	-3224
SpA – Frau Herney	-3335