

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

	bisherige Beratungsfolge	Sitzungstermin	Abstimmungsergebnis				
			einst.	mit Mehrheit		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
				angen.	abgel.		
1							
2							
3							

Betreff
Bahnübergang Aldringer Str – Haltepunkt Alte Veste

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom
 05.12.08/23.06.2008

Anlagen
 Plan Kreisverkehr Aldringer Str. März 2008

Beschlussvorschlag

Der Vortrag des Baureferates diene zur Kenntnis.
 Die Zufahrt zum Baugebiet Gallasstr. muss uneingeschränkt erhalten bleiben.

Sachverhalt

Im Zuge der Modernisierung der Rangaubahn sind viele Bahnsteige behindertengerecht ausgebaut worden, auf Fürther Stadtgebiet fehlen noch der Bahnsteig im Bahnhof Fürth – eine Realisierung in einem überblickbaren Zeitraum scheint ausgeschlossen – und der Haltepunkt Alte Veste.

Der Haltepunkt Alte Veste soll auf die Kurvenaussenseite verlegt werden, zugleich soll die Fußgänger- und Radwegführung verbessert werden. Der Bau- und Werkausschuss wurde in der Vergangenheit mehrfach darüber informiert. Diese Maßnahme ist insbesondere im Hinblick auf die Dambacher Werkstätten wünschenswert, weil heute die Querung der stark befahrenen Staatstraße nach Zirndorf ungeregelt im Bereich des Bahnüberganges erfolgt und eine Gefährdung darstellt.

Über diese Maßnahmen wurde jahrelang zwischen der Deutschen Bahn und den Fachdienststellen der Stadt verhandelt, eine Lösung schien greifbar nahe.

Aus bahninternen Gründen wurde dann die Sicherung des Straßenüberganges mit in das Projekt einbezogen, was zur Folge hatte, dass die Straße die Bahnlinie „flacher“ queren sollte, also die Schnittwinkel beider Verkehrsachse flacher wurde. Als Folge davon wäre die Eckbeziehung (Gallasstr.) – Friedlandstr. – Aldringer Str – Zirndorf nicht mehr möglich gewesen. Die Deutsche Bahn hat ersatzweise die Führung über die Wallensteinstr. vorgeschlagen und auch eine direkte Führung untersucht, die aber zu Lasten aller Vorgärten in der Friedlandstr. gegangen wäre. Beide Lösungen sind aus Sicht der Fachdienststellen nicht realisierbar.

Ende 2007 wurde daraufhin seitens des Stadtplanungsamtes die Lösung mit einem Kreisverkehr untersucht und instruiert, der einerseits den Vorteil einer Verkehrsberuhigung hätte, andererseits die Verkehrsbeziehungen aufrecht erhalten hätte. Diese Kreisverkehrslösung wurde instruiert und auch dem Baubeirat gezeigt, sie wurde allseits als Problemlösung anerkannt und im März der Deutschen Bahn als Teil eines notwendigen Planfeststellungsverfahrens übersandt. Ausdrücklich wurde betont, dass die Kreisverkehrslösung nicht vom Stadtrat beschlossen war und somit eine verwaltungsinterne Hilfe darstellte. Der Beschluss des Stadtrates ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens notwendig.

Seit März war dann Ruhe, mehrmalige Nachfragen nach dem angeblich zeitlich drängenden Problem blieben unbeantwortet.

Am 14.10.08 wandte sich die DB Netz AG an die Stadt Fürth mit der Frage, ob der Kreisverkehr von der Stadt geplant und durchgeführt wird, alternativ sei eine Kreuzungsvereinbarung notwendig. Am 18.11.08 teilte DB Netz AG mit, dass das Eisenbahnbundesamt wegen der geringen Verkehrsbedeutung (63 abbiegende Fahrzeuge in 24 Std.) einen Kreisverkehr nicht als kreuzungsbedingt ansieht und ihn daher weder planfeststellen noch bezuschussen werde.

Die DB Netz AG bittet in Folge dieser Entscheidung um Mitteilung, ob die Stadt Fürth den Kreisverkehr finanzieren wird oder die Variante mit dem Abbiegeverbot weiter verfolgt werden soll.

Das Baureferat schlägt vor, keiner der beiden Varianten zuzustimmen.

Das Eisenbahnbundesamt verkennt in seiner Entscheidung, dass das Baugebiet um die Gallasstr. ausschließlich über die Friedlandstr. erreichbar und damit mit anderen Baugebieten, die mehrere Anbindungen als überörtliche Straßennetz aufweisen, nicht vergleichbar ist. Die Abwägung erscheint daher fehlerhaft, weil nur der BÜ, nicht aber die gesamtstädtische Situation beachtet wurde.

Die Veränderung der Bahnübergangssicherung ist nicht Aufgabe der Stadt Fürth, sondern Sache der Deutschen Bahn AG. Nachteile, die daraus entstehen, müssen von dem Betreiber/Veranlasser ausgeglichen werden, nicht von einem Dritten (Stadt Fürth). Tatsächlich weist der heute vorhandene Bahnübergang ganz erhebliche Defizite auf, weil er keine Regelungen für den Fußgänger- und Radverkehr vorsieht. Er stellt somit für diese Verkehrsarten eine erhebliche Gefährdung da, wobei die meisten der gefährdeten Personen

noch dazu Fahrgäste der Deutschen Bahn sind. Dass die Veränderung der BÜ-Sicherung zu einer Kostenbeteiligung der Stadt Fürth (Drittelerung nach EKrG) führen wird und die Stadt sich diesen Kosten (zuschussfähig nach GVFG) nicht entziehen kann, ist unstrittig und nicht Gegenstand der Verhandlungen.

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. POA/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. BvA

Fürth, DATUM

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:

Tel.: