

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	17.07.2019	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	24.07.2019	öffentlich - Beschluss

**Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8.1.1, Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, S-Bahn Erlangen, Planfeststellungsabschnitt PFA 15 "Fürther Bogen", 2. Planänderung nach § 76 VwVfG, "Interimslösung Fürther Bogen": Neubau von 7 Weichen**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen  
**SpA-Vpl-Hg (414-PFA15)**

**Anlagen:**

8 Stück: Schreiben des EBA, Systemskizze, Auszug aus den Unterlagen, Denkmalschutz, INFRA, INFRA Plan-Legende, StEF, Talquerung Eigenes Heim.

**Beschlussvorschlag:**

**Bau- und Werkausschuss:** Der unter „Sachverhalt“ wiedergegebene „Entwurf für die Gesamtstellungnahme der Stadt Fürth“ wird dem Stadtrat zur Beschlussfassung empfohlen.

**Stadtrat:** Der Stadtrat beschließt die Gesamtstellungnahme, wie sie im „Entwurf für die Gesamtstellungnahme der Stadt Fürth“ unter „Sachverhalt“ wiedergegeben ist.

**Sachverhalt:**

**Vorgeschichte:**

Die Planungen für das kombinierte Eisenbahnprojekt „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Schiene Nr. 8.1.1, Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, S-Bahn Nürnberg – Forchheim“ (auch kurz: „S-Bahn Erlangen“) reichen bis in die frühen 1990er Jahre zurück. Zuvor war das Projekt einer S-Bahn-Strecke nach Erlangen seit den 1970er Jahren in der 2. Baustufe des Projekts „S-Bahn Nürnberg“ vorgesehen. An das Raumordnungsverfahren (ROV) des VDE-Projekts aus dem Jahr 1992 schlossen sich die Planfeststellungsverfahren (PFV) an, für die die neu- und auszubauenden Strecken in Planfeststellungsabschnitte (PFA) gegliedert wurden. In einem Teil dieser PFA wurde inzwischen über rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse (PFB) Baurecht erlangt; und in wiederum einer Teilmenge hiervon erfolgten bereits Teil-/Inbetriebnahmen (IBN).

Seit 2010 verkehrt die S-Bahn-Linie 1 zwischen Nürnberg und Fürth (PFA 14) auf ihrer eigenen S-Bahn-Strecke, dem nördlichsten der dort viergleisig ausgebauten Anlage. Im Fürther Hauptbahnhof wechselt sie über Weichen auf die Gleise der Bestandsstrecke, die sie sich ab hier mit dem übrigen Eisenbahnverkehr teilt (ICE, RE, Güterzüge). Es ist Ziel des VDE-Projekts, diese

Verkehre zu entmischen, um deren Fahrpläne und Betrieb stärker voneinander zu entkoppeln und damit Fahrtenzahl, Gleichmäßigkeit (Takt) und Pünktlichkeit erhöhen zu können.

**Sachstand PFV im Stadtgebiet Fürth (20. Juni 2019):**

PFA	-Nr.	PFA 13	PFA 14	PFA 15	PFA 16
	-Name	Güterzugtunnel	Nürnberg–Fürth	Fürther Bogen	Fürth Nord („Verschwenk“)
<b>Betroffene Strecke(n)</b>		Güterzug (5955)	Bestandsstrecke N – BA (5900), S-Bahn (5972), Südgleis (5907)	Bestandsstrecke N – BA (5900), S-Bahn (5972)	Bestandsstrecke N – BA (5900), S-Bahn (5972), Güterzug (5955)
<b>S-Bahn</b>	<b>von</b>	–	N Hbf	FÜ Hbf	FÜ Stadeln
	<b>bis</b>	–	FÜ Hbf	FÜ Stadeln	N/ER Gründlach
<b>Güterzug</b>	<b>von</b>	N Großmarkt	–	–	FÜ Kronach
	<b>bis</b>	FÜ Kronach	–	–	N/ER Gründlach
<b>PFV-Einleitung</b>		1994	1995	1995	1996
<b>Planänderung(en)</b>		–	–	1997, 2004, 2010, <b>2019*</b>	2006, 2008
<b>PFB</b>		–	1996	2007	2014 (rechtswidrig und nicht vollziehbar)
<b>Baurecht seit</b>		–	1996	2007	–
<b>Bauzeitraum</b>		–	2000er Jahre	seit etwa 2009	–
<b>Inbetriebnahme</b>		–	ab 2010	(ab 2010 <sup>1</sup> )	–

\* das hier gegenständliche Plangenehmigungsverfahren „Interimslösung Fürther Bogen“

Der weitere Ausbau im Stadtgebiet Fürth sieht daher vor, die bestehende S-Bahn-Strecke über den Fürther Hauptbahnhof hinaus bis nach Erlangen Eltersdorf zu verlängern. Die eingleisig von Nürnberg kommende Strecke ist hierzu von Fürth Hauptbahnhof bis Fürth Heuweg für die fahrplanmäßige Begegnung der S-Bahn-Züge zweigleisig geplant. Ab dort bis etwa auf Höhe von Herboldshof ist die Strecke wiederum eingleisig vorgesehen; im Anschluss bis Erlangen Eltersdorf wiederum zweigleisig; und dies ab der Gründlach(-Querung) im Mischverkehr mit dem Güterzugverkehr des Güterzugtunnels.

**Jüngste Entwicklung (2014 – 2019):**

Das von der Deutschen Bahn ursprünglich verfolgte Konzept sah vor, die S-Bahn-Strecke von Fürth Hauptbahnhof bis Erlangen Eltersdorf in einem Stück in Betrieb zu nehmen. Hierzu wäre es jedoch erforderlich, Baurecht in den PFA 15, 16 und 17 (Erlangen) erlangt zu haben. Auf die Klagen der Stadt Fürth, des Bund Naturschutzes und mehrerer Grundstückseigentümer hin erklärte das Bundesverwaltungsgericht jedoch am 09.11.2017 den am 30.01.2014 ergangenen PFB für den PFA 16 („S-Bahn-Verschwenk“) für rechtswidrig und nicht vollziehbar. Aufgrund des Urteils will die Deutsche Bahn das PFV für den PFA 16 in einen Güterzug-Teil und einen S-Bahn-Teil aufspalten, um für den nicht umstrittenen Güterzug-Teil ab voraussichtlich 2019 ein Planänderungsverfahren zusammen mit dem PFA 13 einzuleiten (Ziel ist ein PFB in den frühen 2020er Jahren). Für den S-Bahn-Teil werden erst danach Planänderungsverfahren und PFB angestrebt.

Im Baurecht der S-Bahn-Strecke bleibt dadurch voraussichtlich noch auf längere Zeit eine Lücke in Fürth Nord (PFA 16, Fürth-Stadeln – Erlangen-Eltersdorf). Um die beiden bereits rechtskräftig planfestgestellten Abschnitte der S-Bahn-Strecke im Fürther Bogen (PFA 15) und in Erlangen-Eltersdorf (PFA 17), mit deren Bau auch bereits begonnen wurde, in absehbarer Zeit und zugleich unabhängig von Zeitpunkt und Ergebnis eines rechtskräftigen PFB für den

<sup>1</sup> Bisher nur: Gleise 20 und 21 im Fürther Hauptbahnhof.

S-Bahn-Teil des PFA 16 Fürth Nord weitestgehend in Betrieb nehmen zu können, haben sich Freistaat Bayern und Deutsche Bahn auf die „Interimslösung“ verständigt. Durch den Einbau von Weichen im Fürther Bogen und in Eltersdorf sollen die S-Bahn-Gleise an die Bestandsgleise angebunden werden. Dies ermöglicht die Erhöhung der Anzahl Fahrtenpaare auf der S-Bahn-Strecke von derzeit zwei auf drei pro Stunde und Richtung, die Nutzung der Barrierefreiheit in den neu errichteten bzw. neu zu errichtenden S-Bahn-Stationen Erlangen-Eltersdorf und Fürth-Klinikum, sowie eine höhere Betriebsstabilität im Störfall durch reduzierte Verspätungsübertragung zwischen den Zügen untereinander sowie auf die Züge der Gegenrichtung.

### **Aktuelles Plangenehmigungsverfahren (2019):**

Im PFA 15 Fürther Bogen sieht die Interimslösung den Einbau von sieben Weichen vor, die bisher nicht geplant waren und die im Endzustand voraussichtlich zumindest teilweise wieder entfernt werden (vgl. hierzu Anlage „Systemskizze“). Die Weichen werden zwischen den Eisenbahnbrücken Heuweg und Vacher Straße eingebaut (vgl. Anlage „Auszug aus den Unterlagen“). Die für S-Bahn-Strecke errichtete Regnitztalbrücke wird daher im Interimzustand noch nicht von S-Bahn-Zügen befahren; sie wird nur als „Logistikgleis“ für den späteren Weiterbau im PFA 16 angeschlossen.

Der Einbau der Weichen geht auf seit langem bestehende Forderungen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) zurück, die S-Bahn-Strecke im Fürther Bogen auch unabhängig von deren umstrittener Weiterführung im Fürther Norden zu nutzen. Im Klageverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht vertiefte die Stadt Fürth diese Überlegungen durch die Vorlage eines Fachgutachtens zu den Auswirkungen ausbleibenden Baurechts im PFA 16 Fürth Nord. Die jetzt geplanten Weichen greifen zentrale Aspekte aus dieser Untersuchung auf, insbesondere die gleichzeitig mögliche Überleitung von und zu der S-Bahn-Strecke und damit die Entkoppelung der Fahrtrichtungen an dieser Stelle.

Neben den sieben Weichen sieht das aktuelle Verfahren kleinere Änderungen an den Anlagen der Entwässerung, an Stützmauern sowie an Grunderwerb und Dienstbarkeiten vor. Weitere Details sind dem Erläuterungsbericht (Anlage „Auszug aus den Unterlagen“) zu entnehmen.

Aufgrund der geringen Betroffenenheiten betreibt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die aktuelle Planänderung nicht als Planfeststellungsverfahren, sondern als Plangenehmigungsverfahren<sup>2</sup>, einer vereinfachten Verfahrensweise. Hierbei genügt u. a. die Einholung des Einverständnisses der Betroffenen sowie die Herstellung des Benehmens mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB), zu denen auch die Stadt Fürth zählt (Anlage „Anschreiben des EBA“).

### **Stellungnahme der Stadt Fürth:**

Um die vom EBA erbetene „Gesamtstellungnahme der Stadt Fürth“ erarbeiten und durch den Stadtrat beschließen lassen zu können, wurde der Stadt Fürth mit E-Mail des EBA vom 7. Juni 2019 eine Fristverlängerung vom 05.07.2019 bis zum 26.07.2019 zugestanden.

**Die Stadt Fürth begrüßt die Baumaßnahme außerordentlich und bittet im weiteren Verfahren um Berücksichtigung der nachfolgenden Stellungnahme, inkl. Hinweisen und Einwände.**

Die stadtinterne Einholung der Einzelstimmungen ergab folgende Rückmeldungen:

- 2019-06-05-0827 SpA-PI-B o. E.
- 2019-06-05-0809 Abfallwirtschaft o. E.
- 2019-06-05-1204 Stadtheimatpflege o. E.
- 2019-06-13-1356 INFRA FÜRTH 2 Seiten Stellungnahme mit 7 Anlagen
- 2019-06-25-1644 Denkmalschutz 2 Seiten Stellungnahme des BLfD

---

<sup>2</sup> Nach § 74 Absatz 6 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz)

- 2019-07-02-1150 Seniorenrat o. E.
- 2019-06-13-0066 Tiefbauamt o. E.
- 2019-07-02-1308 StEF 1 Seite Stellungnahme mit 3 Anlagen

Zudem wurden die Planunterlagen durch SpA geprüft.

### Entwurf für die Gesamtstellungnahme der Stadt Fürth:

#### Gesamtstellungnahme der Stadt Fürth

**Die Stadt Fürth begrüßt die Baumaßnahme außerordentlich, gibt zur 2. Planänderung nach § 76 VwVfG im Fürther Bogen (PFA 15) die folgende Gesamtstellungnahme ab und bittet im weiteren Verfahren um Berücksichtigung nachfolgender Hinweise und Einwände.**

**(1) Denkmalschutz:** Die Stadt Fürth übermittelt in der Anlage zur Stellungnahme das Schreiben des bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 24.06.2019 mit der Bitte um Kenntnisnahme sowie Beachtung der darin gemachten Vorgaben und um die Weiterleitung an die Baufirmen. – Umfang der Anlage „Denkmalschutz“: 2 Seiten Anschreiben.

**(2) Leitungen der INFRA FÜRTH:** Die Stadt Fürth übermittelt in der Anlage zur Stellungnahme das Schreiben der infra fürth gmbh vom 13.06.2019 mit der Bitte um Kenntnisnahme sowie Beachtung der darin gemachten Vorgaben und um die Weiterleitung an die Baufirmen. Alle in den beigefügten Plänen der INFRA dargestellten Leitungen sind, soweit sie das Projekt der Deutschen Bahn berühren, in die Pläne des Verfahrens zu übernehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Die Verzeichnisse sind entsprechend anzupassen. Bei der im Lageplan grün dargestellten Leitung handelt es sich um eine Gashochdruckleitung, die besonders zu beachten ist. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Leitungen u. a. im Zuge der Vacher Straße zwischen dem Zeitpunkt der 1. Planänderung nach § 76 VwVfG und dem Zeitpunkt der 2. Planänderung nach § 76 VwVfG teilweise ausgetauscht wurden; hierbei haben sich auch deren Lagen verändert. Der Vorhabensträger (DB Netz AG) wird aufgefordert, die Aktualität seiner Plangrundlage auf Grundlage der übermittelten Planblätter zu überprüfen und erforderlichenfalls zu aktualisieren. Zudem wird um Klärung gebeten, warum sich das Bauwerk Nr. 33 (Bahnkörper-Entwässerung als Rohr und Graben, nördlich parallel des Bahndamms, von etwa Streckenkilometer 11,78 bis etwa Streckenkilometer 12,22) sich an mehreren Stellen mit Bauwerk Nr. 221, einer INFRA-1kV-Leitung, überlagern soll (11,85 – 11,89, 11,99 – ca. 12,10); in diesem Zusammenhang wird auch auf den unter „(4) Geh- und Radweg-Brücke „Talquerung Eigenes Heim““ .erläuterten, generellen Änderungsbedarf an Bauwerk Nr. 33, verwiesen. – Umfang der Anlage „INFRA“: 2 Seiten Anschreiben, 1 Seite Legende, 2 Planblätter „GAS“, 2 Planblätter „STROM“, 2 Planblätter „WASSER“.

**(3) Leitungen der Stadtentwässerung Fürth (StEF):** Die Stadt Fürth übermittelt in der Anlage zur Stellungnahme die Verfügung der Stadtentwässerung Fürth vom 02.07.2019 mit der Bitte um Überprüfung der Planung durch den Vorhabensträger (DB Netz AG) sowie erforderlichenfalls Anpassung der Bestandsdaten in der zur Genehmigung vorgelegten Planung. Alle in der beigefügten Tabelle der StEF aufgezählten Leitungen sind, soweit sie das Projekt der Deutschen Bahn berühren, in die Pläne des Verfahrens zu übernehmen und entsprechend zu berücksichtigen. So sind Korrekturen bei den Durchmessern und Nutzungen erforderlich (Nr. 161: DN 500, Nr. 155: beide jeweils DN 800 statt DN 500, SW statt MW). Bauwerk Nr. 157 wurde zwischenzeitlich außer Betrieb gesetzt (dies ist im Plan zu vermerken) und durch eine neue Druckleitung DN 300 mit einem MW-Kanal DN 600 in veränderter Lage ersetzt (diese sind zu ergänzen, die erforderlichen Bestandsunterlagen bei der StEF anzufordern). – Umfang der Anlage „StEF“: 1 Seite Verfügung, 3 Planblätter (aus den Verfahrensunterlagen erstellt).

**(4) Geh- und Radweg-Brücke „Talquerung Eigenes Heim“:** Die Stadt Fürth übermittelt in der Anlage zur Stellungnahme den Stadtrats-Beschluss „Geh- und Radweg Talquerung Regnitz, Projektgenehmigung gem. Ziffer 2.5 der städtischen Bauabwicklungsrichtlinien“ vom

25.07.2018 nebst aller Anlagen (Vorlagen-Nr. TfA/253/2018). Dieses Projekt der Stadt Fürth verläuft von etwa Streckenkilometer 11,78 bis etwa Streckenkilometer 12,35 in etwa parallel zu den beiden Eisenbahnstrecken 5900 und 5972; zunächst auf der Nordseite, ab 12,22 auf der Südseite. Es besteht aus einer Geh- und Radwegbrücke südlich der Regnitztalbrücke der S-Bahn, ergänzt um eine Zulaufstrecke ab der Vacher Straße und eine Anbindung an die Begonienstraße, vgl. Projekt-Nr. U137 und U546 im Radverkehrskonzept der Stadt Fürth (Stand 2015). Aufgrund der gebündelten Lage und der Berührungspunkte wird eine nachrichtliche Aufnahme der Plandarstellung in die genehmigungsgegenständliche Plandarstellung der Deutschen Bahn verlangt. Zudem ist durch den Vorhabensträger zu überprüfen, ob die Projekte zueinander kompatibel sind und wie der Plan an das Vorhaben der Stadt Fürth angepasst werden muss. Dies betrifft im Besonderen die Bahnkörper-Entwässerung (Bauwerksverzeichnis-Nr. 33), die von etwa Streckenkilometer 11,78 bis etwa Streckenkilometer 12,22 gebündelt mit der westlichen Zulaufstrecke der Talquerung Eigenes Heim verläuft. Die Zulaufstrecke ist zum Ausbau mit Asphaltbauweise und mit einer Breite von zunächst 3,00 bis 4,50 Metern vorgesehen. Eine mögliche spätere Verbreiterung auf einheitliche 4,50 m in Richtung der Privatgrundstücke ist vorgesehen, sofern dies durch Grunderwerb möglich wird. Um die gewählte Breite nicht von Seiten des Bahndamms her durch das dort neu geplante Bauwerk Nr. 33 einzuschränken, ist dieses durchgehend als verrohrte unterirdische Entwässerungsleitung vorzusehen, anstatt abwechselnd als Graben und als Verrohrung, wie sie der Plan der Deutschen Bahn bisher darstellt. Maßgeblich hierfür sind die beiden Regelquerschnitte, die aus dem Abschnitt „Wegbreiten“ der Anlage „Ergänzende Erläuterungen zur Projektgenehmigung für die neue Rad- und Gehwegverbindung „Talquerung Regnitz““ hervorgehen, und aus denen ersichtlich ist, dass der in Asphaltbauweise befestigte Weg stets direkt am Fußpunkt des Bahndamms beginnt, ohne dass hier Platz für einen Entwässerungsgraben verbleibt. Erst nach dem Abdrehen des Weges bei etwa Streckenkilometer 12,22 kann die Bahnkörper-Entwässerung, bis zu ihrer Mündung in die Regnitz, als Graben ausgeführt werden. – Umfang der Anlage „Talquerung Eigenes Heim“: 10 Seiten Beschlussvorlage, 4 Seiten Ergänzende Erläuterungen zur Projektgenehmigung für die neue Rad- und Gehwegverbindung „Talquerung Regnitz“, 1 Seite Stellungnahme der Kämmerei, 2 Lagepläne, 1 Längsschnitt, 1 „3-D-Ansicht“ (HQ 100), 1 Lageplan Baufeld.

**(5) Betonschalhäuser, bahnbegleitender Weg links der Bahn:** Der Lageplan in Anlage 4, Blatt 8, zeigt die beiden geplanten Betonschalhäuser (BSH) mit den Bauwerksverzeichnis-Nummern 82 und 83. Die Darstellung erweckt den Eindruck, die Häuschen würden bis zur Hälfte in den angrenzenden Weg ragen. Dies rührt daher, dass der Wegverlauf in der Plangrundlage noch nicht aktualisiert wurde. Ausweislich geeigneter Luftbilder wurde der Weg schon vor mehr als 10 Jahren an die bahnferne Grundstücksgrenze verlegt. Zur Klarstellung ist dies in den Plan als Grau- oder Roteintragung zu übernehmen, um einen Baufehler und ein Hineinragen in den Wegquerschnitt zu vermeiden. Es handelt sich bei diesem Weg um eine Zulaufstrecke der Geh- und Radweg-Brücke „Talquerung Eigenes Heim“, vgl. Nr. (4) dieser Stellungnahme, vgl. Projekt-Nr. U546 im Radverkehrskonzept der Stadt Fürth (Stand 2015).

**(6) Verbleib der Weichen im Endzustand:** Die Vorhabenträgerin und die Genehmigungsbehörde werden gebeten zu prüfen, ob die eingebauten Weichen auch im Endzustand verbleiben können, um einerseits die betriebliche Flexibilität zu erhöhen und andererseits Kosten für den Rückbau und insbesondere die nochmalige Anpassung des elektronischen Stellwerks im Sinne der Bahnkunden und Steuerzahler zu vermeiden.

#### **Verzeichnis der Anlagen zur Gesamtstellungnahme der Stadt Fürth**

- Anlage „Denkmalschutz“ (2 Seiten)
- Anlage „INFRA“ mit „INFRA Plan-Legende“ (insgesamt 9 Seiten)
- Anlage „StEF“ (4 Seiten)
- Anlage „Talquerung Eigenes Heim“ (20 Seiten)

#### **Verzeichnis für den Online-Zugang zu weiteren zitierten Quellen**

- Radverkehrskonzept der Stadt Fürth (Stand 2015): <http://www.fuerth.de/RVK>

--

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja €
Gesamtkosten			
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:			

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 05.07.2019

*gez. Lippert*

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt
------------------

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 17.07.2019**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**