

1 Vorgeschichte

Seit Verabschiedung der APÖN¹-Denkschrift „**S-Bahn Nürnberg**“ am 18.07.1973 ist die Errichtung einer S-Bahn-Strecke von Nürnberg über Fürth nach Erlangen ein Ziel der regionalen Verkehrsplanung. Eine Finanzierung hierfür konnte erst in den 1990er Jahren durch Synergien mit der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Berlin gefunden werden („Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8“, kurz **VDE 8**).

Zur Führung im Stadtgebiet fasste die Stadt Fürth am 21.07.1993 den Beschluss, den sogenannten **S-Bahn-Verschwenk** in Fürth Nord abzulehnen. Sie teilte dies der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit am 26.07.1993 mit. Fürth bevorzugt eine Führung der geplanten S-Bahn-Strecke parallel entlang zu der bestehenden Eisenbahnstrecke Nürnberg – Bamberg, die sogenannte „**Bündelungslösung**“.

Dennoch beantragte die DB im November 1996 die **Planfeststellung** für den **VDE 8**-Planfeststellungsabschnitt „Fürth Nord“ (**PFA 16**) mit dem Verschwenk als Inhalt. Sie behielt diese Führung über zwei Planänderungen (2006, 2008) im Wesentlichen bei. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wiederholte die Stadt Fürth ihre Einwände.

Mit der **Resolution zur S-Bahn-Frage** bekräftigte der Fürther Stadtrat seine Haltung am 29.06.2011 noch einmal, im Vorfeld des Erörterungstermins zur 2. Planänderung von 2008. Er stellte klar, dass die Bündelungslösung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,00 erreichen kann und dadurch ebenfalls mit GVFG²-Mitteln finanziert werden könnte, der Verschwenk also nicht alternativlos sei; anders als es damals durch den Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den S-Bahn-Verkehr gesehen wurde. Im Hinblick auf die Umplanung hin zur Bündelungslösung stellte die Stadt Fürth der DB in der Resolution eine **aktive Unterstützung** in Aussicht.

Ungeachtet dessen hielt die DB am S-Bahn-Verschwenk fest und erlangte das Baurecht am 31.01.2014 durch den **Planfeststellungsbeschluss** des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), gegen den daraufhin die Stadt Fürth, der Bund Naturschutz und mehrere Landwirte vor dem Bundesverwaltungsgericht Klage erhoben. Mit seinen **Urteilen³ vom 09.11.2017** stellte das Gericht die Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses im **PFA 16** fest. Im Hinblick auf die strittige Trassenfrage der S-Bahn-Strecke heißt es darin u. a.:

« Die Variantenauswahl der Beklagten [4] zu Gunsten der Verschwenktrasse leidet an durchgreifenden Abwägungsmängeln. (...) Hier drängte sich weder die Verschwenk- noch die Bündelungstrasse als eindeutig vorzugswürdig auf. Der Beklagten sind bei der Abwägung der beiden Varianten jedoch rechtserhebliche Fehler unterlaufen. (...) Die Beklagte kann zur Behebung der Abwägungsmängel ein ergänzendes Verfahren durchführen (...). Das Ergebnis dieses Verfahrens ist im Hinblick auf die erforderliche neue Abwägung der Trassenvarianten offen. » – BVerwG 3 A 3/15, Urteil vom 09.11.2017

¹ Arbeits- und Planungsgemeinschaft für die vorbereitende Untersuchung der Integration des öffentlichen Nahverkehrs im Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach

² Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

³ Aktenzeichen: BVerwG 3 A 2/15 (Stadt Fürth), 3 A 3/15 (Landwirte), 3 A 4/15 (Bund Naturschutz)

⁴ Beklagte: Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Die Urteile bedeuten nicht, dass der Verschwenk keinesfalls planfeststellungsfähig sei, und auch nicht, dass die Bündelungslösung dies in jedem Falle sei, sondern,

- dass der in der Planfeststellung von der DB vorgenommene und vom EBA nachvollzogene **Vergleich von Verschwenk- und Bündelungstrasse**,
- und die sich auf diesen Vergleich stützende Abwägung und Auswahl des S-Bahn-Verschwenks als (vermeintlich) **vorzugswürdige Lösung**,

fachliche und rechtliche Anforderungen nicht erfüllte, die an Vergleich, Abwägung und Auswahl zu stellen sind. Als konkrete **Mängel** wurden identifiziert: Fehlerhaft erhobene Sachverhalte, fehlerhafte Bewertungen von Sachverhalten, die einseitige Nutzung von Bewertungsspielräumen, Unterschiede in Planungsgenauigkeiten und Optimierungen der verglichenen Varianten „Verschwenk“ und „Bündelung“, nicht nachvollziehbare Ergebnisse, Ausblendung von bedeutsamen Sachverhalten.

2 Aktuelle Situation

Für die DB ergibt sich aus dem Urteil implizit die **Neudurchführung eines nicht mehr fehlerhaften Variantenvergleichs** als „Hausaufgabe“. Sie wird auf das Ergebnis dieses Vergleichs ihre Abwägung und Auswahl der Trassenvariante für die weitere Planung stützen (Auswahl zwischen Verschwenk und Bündelung) und in Folge mit einem Planänderungsverfahren das Baurecht für diese Planung anstreben.

Um sicherzustellen, dass nicht erneut der Verschwenk Ergebnis des Vergleichs wird, ist es nötig, alle **städtischen Randbedingungen** auf die Bündelung auszurichten (bspw. Konzept für das künftige Straßen-/Bus-Netz beim Ersatz der Bahnübergänge, Fuß-/Radverkehr, Park & Ride, Konzepte für Städtebau und Flächennutzung), und damit für den Vergleich der DB Netz AG so zu verändern, dass die Sachverhalte und Bewertungen leichter bzw. deutlicher zugunsten der Bündelungslösung ausfallen.

Das Ergebnis von Vergleich, Abwägung und Auswahl kann der DB aus rechtlichen Gründen **nicht direkt politisch vorgegeben** werden, da an diese zentralen Schritte der Variantenentscheidung objektive und gerichtlich überprüfbare Anforderungen gestellt werden (zur Vermeidung der o. g. *Mängel* des seinerzeitigen Vergleichs).

Stattdessen müssen die **gesetzlich vorgesehenen Instrumente** genutzt werden, um die Randbedingungen **vor** einem erneuten Variantenvergleich so zu verändern, dass sie einerseits dem von der Stadt Fürth gewünschte Ergebnis (Planfeststellung der Bündelungslösung) auf die Sprünge helfen, und dieses Ergebnis zugleich in einem möglichst hohen Grade gerichtsfest machen. Die Instrumente einer Kommune sind in erster Linie Satzungsrecht (Bauleitplanung, Wasserrecht, etc.), positive und ausgereifte Siedlungsentwicklungsplanung, sowie verkehrsrechtliche Festlegungen.

Aus den Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht ergeben sich in diesem Sinne eine ganze Reihe „**Hausaufgaben**“ für die Stadt Fürth. Infolge Personalknappheit in Bauleitplanung und ÖPNV-Planung in den zurückliegenden Jahren mussten diese Aufgaben bisher aufgeschoben werden. Da der Variantenvergleich von der DB für die Jahre 2024 ff. geplant ist, ist jetzt ein Handeln dringend erforderlich.

Der akute Handlungsbedarf resultiert auch daraus, dass die Instrumente der Stadt Fürth noch zu einem erheblichen Teil **im Sinne des S-Bahn-Verschwenks** und nicht der Bündelungslösung konzipiert oder nicht mehr zutreffend sind (darunter u. a. das positive städtebauliche Konzept, die Bauleitplanung, das Verkehrskonzept, die Lage der Ortsumgehung Herboldshof, diverse wasserrechtliche Festsetzungen etc.).

3 Weitere Vorgehensweise der DB Netz AG

Am 20.05.2019 fand ein **Fachgespräch über Eisenbahnprojekte** im Raum Fürth zwischen der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamtes und Vertretern der DB Netz AG statt. Eines der Ziele war es, die Möglichkeiten für eine aktive Unterstützung der DB durch die Stadt Fürth bei der Umplanung der S-Bahn-Strecke gemäß Stadtrats-Resolution vom 29.06.2011 auszuloten, und sich zu der weiteren Vorgehensweise auszutauschen; seit Oktober 2021 in regelmäßigen Treffen.

Die DB plante und plant demnach eine Vorgehensweise in folgenden vier Schritten:

- **Schritt 1:** Durchführung **Planänderungsverfahren** für die Interimslösung im Fürther Bogen (**PFA 15**, Anschluss S-Bahn-Strecke an Bestandsgleise, 7 Weichen). Die Gleise und Weichen der Interimslösung wurden im April 2022 in Betrieb genommen, die S-Bahn-Station „Fürth Klinikum“ folgte Ende Mai 2022 folgen; vgl. Sitzung Stadtrat 24.07.2019, TOP 19 ö (SpA/723/2019).
- **Schritt 2:** Parallel soll die **Güterzugstrecke mit dem „Güterzug-/Tunnel Fürth“** vorangetrieben werden. Dieses **VDE 8**-Teilprojekt wird von der Stadt Fürth wegen der mit ihr verbundenen Lärmentlastung im Stadtgebiet stark befürwortet.
 - **Schritt 2.1:** Für den Tunnel-Abschnitt (**PFA 13**) erfolgte im Sommer 2021 die Planauslage im 4. Planänderungsverfahrens vor Planfeststellungsbeschluss, vgl. Sitzung Stadtrat 27.09.2021, TOP 20 ö (SpA/0952/2021).
 - **Schritt 2.2:** Zugleich ist der oberirdische Abschnitt dieser Strecke in Fürth Nord Teil des vom Bundesverwaltungsgericht für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärten Planfeststellungsbeschlusses (**PFA 16**). Der sich darin auf die Güterzugstrecke beschränkende – quasi unumstrittene – Teil soll nun in einem eigenen Planänderungsverfahren (**PÄV 16A**) zu einem eigenen Planfeststellungsbeschluss gebracht und bis Mitte der 30er Jahre gebaut werden. Der **PÄV 16A**-Plan wird auch den S-Bahn-Verschwenk planerhaltend darstellen, da dieser weiterhin planfestgestellt ist. Jedoch wird die Strecken-Verzweigung auf Höhe der Gründlach-Niederung, an der die Trennung von S-Bahn- und Güterzugstrecke erfolgt, im **PÄV 16A** so „neutralisiert“, so dass sie weder für den S-Bahn-Verschwenk noch die Bündelungslösung unmittelbar geeignet ist, und damit den vom Gericht beauftragten Variantenvergleich (Schritt 4) nicht vorwegnimmt. Dies bedeutet zugleich, dass die Planfeststellung der S-Bahn-Strecke später noch eines weiteres Planänderungsverfahrens bedarf (**PÄV 16B**), in der die S-Bahn-Trassen-Variante aus Schritt 4 und deren Abzweig in die geplante und bis dahin vsl. im Bau befindliche Güterzugstrecke „eingearbeitet“ wird.

- **Schritt 3:** Bund und DB suchen Möglichkeiten für geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen („**MzG**“) für eine Verkürzung der ICE-Fahrzeit Nürnberg-Erfurt auf **unter 60 Minuten**, um in beiden Großstädten mehr Anschlüsse an andere Züge zu ermöglichen. Zweck: Anschluss zur vollen Stunde, integraler Taktfahrplan, Deutschlandtakt. Hierbei wird auch die Infrastruktur in „Fürth Nord“ (**PFA 16**) untersucht, da die Bestandstrasse hier aufgrund der Bögen bei Stadeln und Herboldshof nur mit etwa 130 bis 140 km/h befahren werden kann, während die Ausbaustrecke zwischen Erlangen und Bamberg auf 230 km/h ausgelegt wird.
 - **Schritt 3.1:** Zunächst beauftragte der Bund eine Machbarkeitsstudie, die im Dezember 2020 abgeschlossen, jedoch nicht veröffentlicht wurde. Die Stadtverwaltung ist seit Herbst 2021 darum bemüht, diese Studie oder die den Bereich Fürth Nord/Erlangen betreffenden Auszüge und Prämissen zu erhalten. Bisher ist lediglich ein grobes Konzept aus einer Präsentation vor dem Grundvertragsausschuss des Verkehrsverbundes bekannt. Für Geschwindigkeiten über 160 km/h wäre bei Steinach, Herboldshof und Kleingründlach die Beseitigung der Bahnübergänge nötig. Mindestens bei den ersten Beiden erfordert auch die S-Bahn-Bündelungslösung dies.
 - **Schritt 3.2:** Da die Machbarkeitsstudie mögliche wirtschaftliche Optionen zur Geschwindigkeitserhöhung in Fürth Nord aufgezeigt hat, vor allem schneller befahrbare und ggf. größere Bogenradien, wird hier vsl. ein Fernverkehrsprojekt des Bundes entstehen. Infolge dessen würden ggf. Teile der Lärmvorsorge (Schallschutz) für Stadeln und Herboldshof sowie die Bahnübergangsbeseitigungen evtl. Fernverkehrs- statt S-Bahn-bedingt und dadurch nicht mehr das Nutzen-Kosten-Verhältnis der S-Bahn-Bündelungslösung belasten (positive neue Randbedingung zugunsten der Bündelungslösung im Variantenvergleich). Zur Vertiefung der Planung will der Bund die MzG als Projektziel in die weitere **PFA 16**-Planung einführen und planerisch vertiefen. Die Stadt Fürth ist hochgradig daran interessiert, diesen Prozess intensiv zu begleiten, um die Sicherstellung städtischer Interessen hierbei zu wahren, und zugleich der S-Bahn-Bündelungslösung damit zur Realisierung zu verhelfen. Seit Oktober 2021 findet hierzu ein 2-/monatlicher Jour Fixe zwischen DB Netz AG und Stadt Fürth (Vpl) statt.
- **Schritt 4:** Erst im letzten Schritt zuletzt kann der vom Bundesverwaltungsgericht geforderte **Variatenvergleich** zwischen Verschwenk und -Bündelungslösung – *auch planungsrechtliche Alternativenprüfung genannt* – durchgeführt werden, da für diese vergleichende Planung Ergebnisse aus der MzG-Planungsvertiefung (Schritt 3.2) vorliegen müssen, da diese in Fürth Nord und Erlangen-Eltersdorf voraussichtlich zu veränderten Lagen der Fernverkehrsgleise führen werden, was wiederum unmittelbare Auswirkungen auf die Planung der S-Bahn-Strecke hat. Im Jahr 2023 einigten sich DB, Bund (für MzG) und Freistaat Bayern (für S-Bahn) in der Abstimmung der Finanzierung dieses Variantenvergleichs, der in der Folge im Jahr 2024 ausgeschrieben und im 4. Quartal starten soll. Nach Abschluss des Variantenvergleichs können dann vsl. in der zweiten Hälfte der 20er Jahre die darauf aufbauenden Arbeiten für das Planänderungsverfahren „**PÄV 16B**“ starten und in dessen Anschluss der Bau. Mit der Inbetriebnahme der MzG und der S-Bahn-Strecke ist etwa Mitte der 30er Jahre zu rechnen, siehe auch **Anlage A**.

Aus den vorgenannten Umständen und Abhängigkeiten wird deutlich, warum die DB bisher den vom Gericht beauftragten **Variantevergleich noch nicht begonnen** und vorgelegt hatte, und warum der Vergleich erst im Jahr 2024 beginnen soll.

4 **Exkurs: Deutschlandtakt und Neubaustrecke Nürnberg – Würzburg**

Aufgrund der Nähe wird der Vollständigkeit halber auf ein weiteres Eisenbahnprojekt hingewiesen, das zum Teil möglicherweise **ebenfalls in Fürth Nord** liegen könnte:

Im Rahmen des Deutschlandtaktes aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist eine Neubaustrecke Nürnberg – Würzburg (NBS) vorgesehen, die die Fahrzeit des Hochgeschwindigkeitsverkehrs von heute unter 60 auf knapp unter 30 Minuten reduzieren soll, um die Umsteigeanschlüsse in beiden Städten zu verbessern und die Reisezeiten zu verkürzen. Die hierzu erforderliche Anhebung der Geschwindigkeit auf 300 km/h ist auf der Bestandsstrecke Fürth – Würzburg nicht erzielbar, so dass das Gutachten für den Deutschlandtakt folgende **Teilprojekte** benennt:

- Nürnberg Hauptbahnhof – Fürth Bislohe (NBS-SPFV⁵-Tunnelstrecke; dieser neue Fernverkehrstunnel ließe sich auch von/nach Erfurt mitbenutzen)
- Fürth Bislohe – Rottendorf (NBS-Kernabschnitt)
- Rottendorf – Würzburg Hauptbahnhof (NBS-Ausbauabschnitt)

Dieses Projekt steht an einem sehr frühen Punkt und ist **weit entfernt von einer Planreife**. Es unterscheidet sich daher immens von den Planfeststellungsabschnitten des Projektes **VDE 8**, das um 1990 gestartet wurde und weitgehend umgesetzt ist. Als voraussichtlich erster Schritt für die Neubaustrecke Nürnberg – Würzburg ist ein Raumordnungsverfahren (ROV) zur Trassenfindung zu erwarten. Es ist Grundlage für die weitere Planungsvertiefung in Planfeststellungsverfahren. Mit Realisierung der Würzburger NBS ist aus Sicht der Stadt Fürth kaum vor den 40er Jahren zu rechnen.

→ Weiterführende Informationen online: www.deutschlandtakt.de → Downloads

5 **Weitere Vorgehensweise für die Stadt Fürth**

Um die DB-Planungen zu unterstützen und im Sinne der Interessen der Stadt Fürth in die richtigen Richtungen zu lenken, ist ein **aktives Tätigwerden** unumgänglich. Dies betrifft einerseits die oben beschriebenen und von der Stadt zu verändernden *städtischen Randbedingungen* für die S-Bahn- und Eisenbahnplanung. Und es betrifft letztlich auch die *Eisenbahnfachplanung* selbst. Es hat sich gezeigt, dass die DB Optimierungen der Planung weniger aufgeschlossen gegenübersteht, wenn sie erst später sie in einem Verfahren vorgeschlagen werden, da dann erhebliche Planungskosten und Zeit verloren wären. Im Fachgespräch vom 20.05.2019 wurde daher vereinbart, seitens der Stadt auch Vorschläge zur Eisenbahnfachplanung zu unterbreiten und diese ggf. auch gemeinschaftlich zu untersuchen (evtl. auch unter städtischer Kostenbeteiligung). Diese Vorschläge und ein Austausch über die weitere Planung ist Gegenstand des inzwischen etablierten Jour Fixes DB/Stadt Fürth.

⁵ Schienenpersonenfernverkehr (ICE etc.)

So kann zum Beispiel das MzG-Projekt bei einer Planung im Sinne der Stadt Fürth für **Synergien** mit dem S-Bahn-Projekt sowie der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Fürth Nord/-ost genutzt werden. Bei einer weniger auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnittenen Planung könnten hingegen neue Konflikte zwischen DB und Stadt Fürth heraufbeschworen werden. Dies gilt es aus städtischer Sicht zu vermeiden.

Ein **Zuwarten** beließe den Spielball und damit die Frage der Ausgestaltung alleine bei der DB, darunter auch städtische Kernaufgaben wie die Funktion und Lage der Straßen, Geh- und Radwege sowie die Gestaltung des Busnetzes. Eine solche Passivität kann nicht im Sinne der Stadt Fürth sein. Sie sollte dies beeinflussen.

Daher ist die **Stadt- und Verkehrsentwicklung in Fürther Nordost** nach den kommunalen Vorstellungen möglichst zügig zu konkretisieren, inhaltlich und formal voranzutreiben, hierbei der S-Bahn-Planung sowie der Eisenbahnplanung jeweils Flächen zuzuweisen, und diese Projekte zugleich einer Optimierung zu unterziehen.

→ **Hinweis:** Bewusst wurde als Abgrenzung „**Fürth Nordost**“ gewählt, und nicht zum Beispiel „Fürth Nord“, um verkehrliche Fragestellungen westlich der Regnitz auszuklammern wie z. B. die „Westumgehung Fürth“.

Aus vorgenannten Gründen hat das Stadtplanungsamt eine **Liste der Aufgaben und Projekte** mit Eisenbahn- und S-Bahn-Bezug im Fürther Nordosten erstellt, siehe **Anlage B**. Die untereinander abhängigen Aufgaben dieser Liste gliedern sich in Aufgabenbereiche, wobei es bei den Ziffern **nicht** um eine Reihenfolge handelt:

- Vorarbeiten zu **Umwelt- und Naturschutz, Regionalplan**, etc. (10)
- Weiterentwicklung **Flächennutzungsplan** (20), **Bebauungspläne** (30)
- Aufstellung **Verkehrskonzept** „Fürth Nordost“ (40), insbes. S-Bahn-Stationen, künftiges Straßen-, Bus-, Geh- und Radweg-Netz, das für die Beseitigung der Bahnübergänge festzulegen ist, nebst verkehrsplanerischer Abstimmung mit allen Trägern öffentliche Belange = **Bearbeitungsfokus ab dem Jahr 2024**
- Begleitung & Beeinflussung der **S-Bahn- und Eisenbahnplanung** (50, 60, 70)
- Zielgerichteter **Grunderwerb** (90) für die Aufgaben

Zur zügigen **Bearbeitung der Aufgaben** soll die Stadtverwaltung die Prioritätenliste des Stadtplanungsamtes anpassen und Gutachten anfertigen lassen, sowie die Gremien an Aufstellung der Konzepte sowie Begleitung der Planung beteiligen.

Der **Betreuungsaufwand** wird die Bearbeitung anderer Verkehrsprojekte verzögern und auch in anderen Dienststellen zu Mehrbelastungen und Verzögerungen in der Bearbeitung führen. Für die externe Bearbeitung (Ausschreibung Planungsleistung) wird vorläufig anfänglich ein Budget von 70 T€ für das Jahr 2024 benötigt.

6 Anlagenverzeichnis

Anlage A – Teilprojekte und Zeitachse

[2024-02-28-1120 – V06]

Stadt Fürth (Foliensatz):

- Teilprojekte VDE 8, S-Bahn Erlangen und MzG in Fürth Stadt
(1 Seite, DIN A4 Querformat)
- Zeitachse VDE 8, S-Bahn Erlangen und MzG in Fürth Stadt, Zusammenhang mit
Stadeln / Steinach / Herboldshof / ÖPNV
(1 Seite, DIN A4 Querformat)

Stand 2024-02-28-1120 – V06

Anlage B – Aufgabenliste und Übersichtsplan

[2024-02-12-0615]

Stadt Fürth, Stadtplanungsamt:

Stadt- und Verkehrsentwicklung Fürth Nordost, Aufgabenliste und Übersichtsplan,
(1 Seite, DIN A3 Querformat)

Stand 2024-02-12-0615