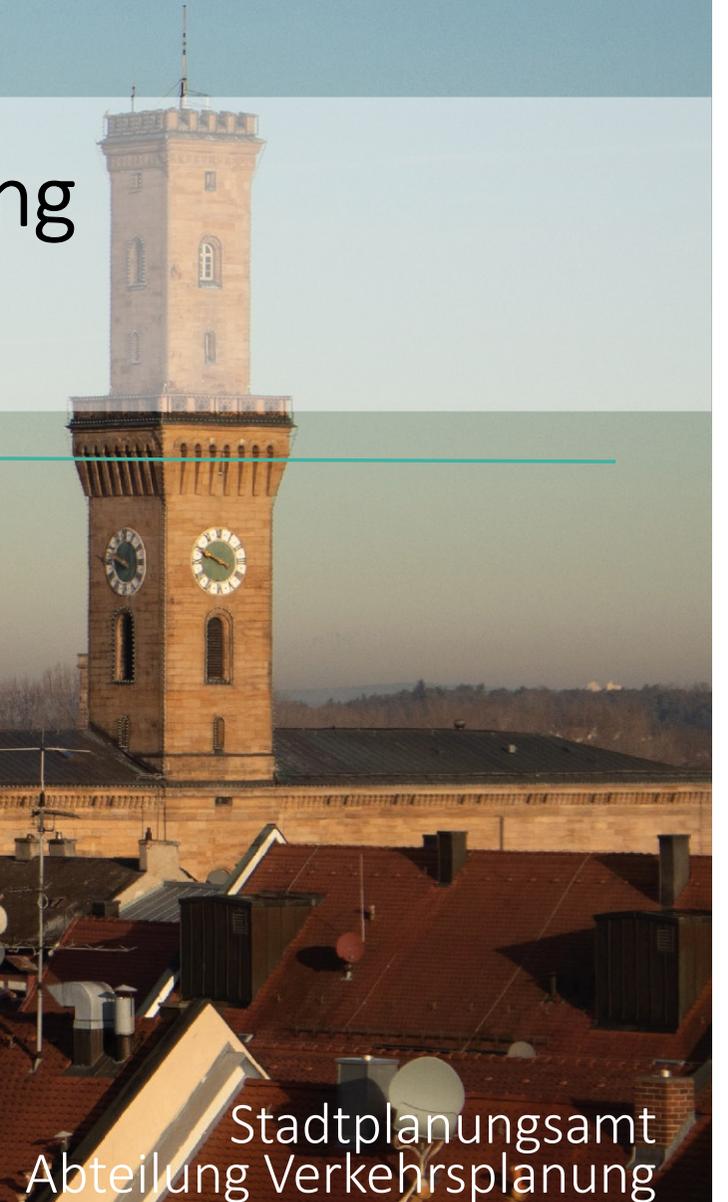


Stadt- und Verkehrsentwicklung Fürth Nordost – BWA 10. April 2024

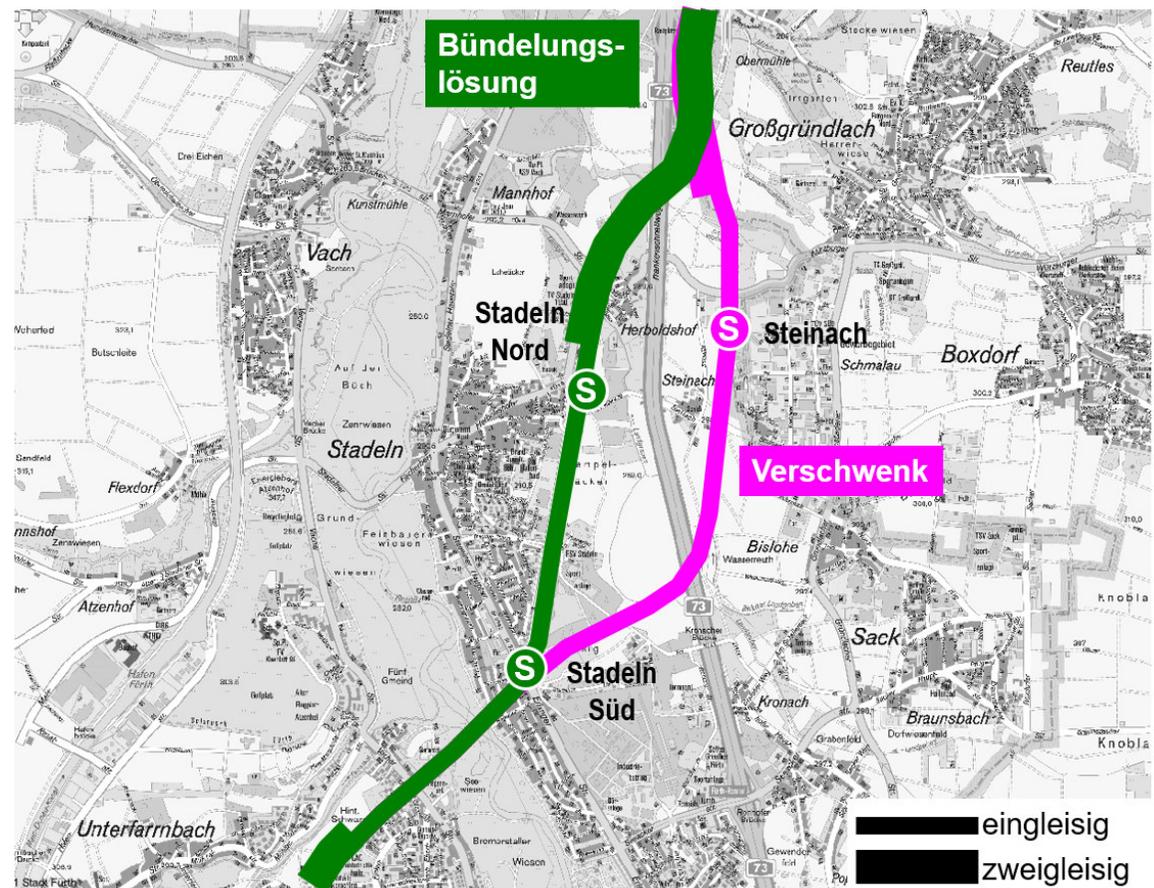


Einigkeit herrscht in der Region seit 1973 über den Bedarf am Bau einer S-Bahn-Strecke Nürnberg – Fürth – Erlangen = eigene Gleise für S-Bahn

Differenzen bestehen nur hinsichtlich der Führung dieser Strecke:

- Stadt Fürth bevorzugt **Bündelungslösung** entlang Stadeln
- Deutsche Bahn plant(e) **S-Bahn-Verschwenk** über Steinach (im Auftrag des Freistaats)

Alternativen in der NKU 2011
Nutzen-Kosten-Untersuchung



- 30.01.2014 Eisenbahn-Bundesamt erlässt den
Planfeststellungsbeschlusses (Verschwenk)
- 2014 Stadt Fürth et. al. erheben Klage gegen Planfeststellungsbeschluss
- 2017 Bundesverwaltungsgericht erklärt Planfeststellungsbeschlusses für
„rechtswidrig“ und „nicht vollziehbar“, hebt ihn aber nicht auf

Zur strittigen Trassenfrage heißt es im Urteil:

« 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

für die Deutsche Bahn

- Interimslösung „Anschluss Fürther Bogen“ + „Südanbindung Eltersdorf“
- Vorantreiben/Herauslösen unstrittige Güterzugstrecke, -Tunnel
- Entwicklung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung
- neuer mangelfreier Variantenvergleich Verschwenk / Bündelungslösung
- Planänderungsverfahren, Bau

für die Stadt Fürth

- Ausrichtung städtische Planungen auf Unterstützung Bündelungslösung
- Verkehrskonzept „Fürth Nordost“ zur Bahnübergangsbeseitigung
- Busnetz „Fürth Nordost“ mit N, ER, FÜ-L, VAG, ESTW, infra entwickeln
- ggf. Planänderungsverfahren, Bau, Liniennetzänderung

Exkurs Planungsrecht

- Planrechtfertigung = „was/warum?“
- Alternativenprüfung = Variantenvergleich
einschließlich Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) = „wie/wo lang?“

Variantenvergleich ca. 2024 – 2026

im Auftrag von Bund und Freistaat

= 5 Varianten

- auf Vorplanungs-Niveau,
- gleichwertig, fair,
- entwickeln, bewerten,
- daraus Vorzugslösung auswählen

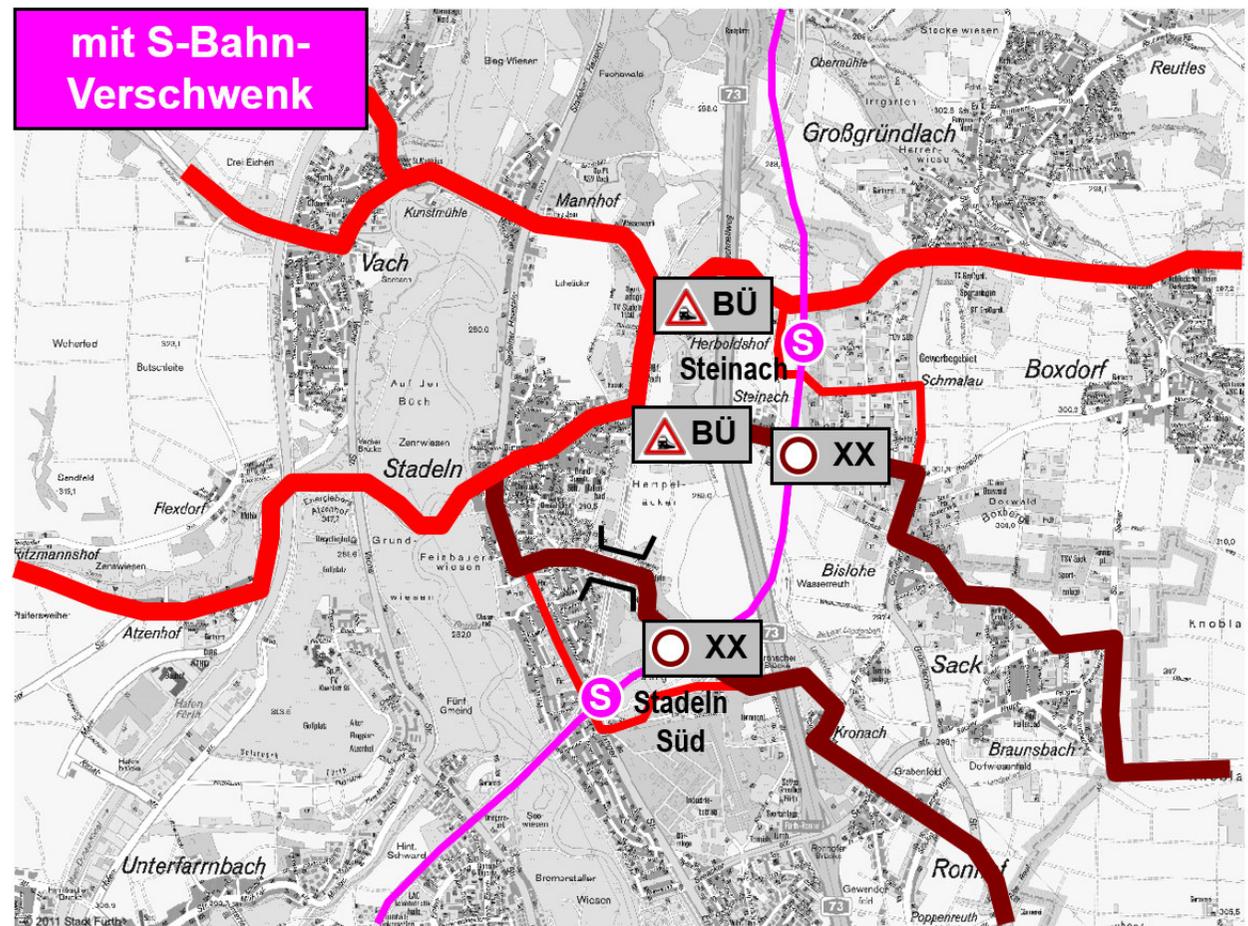
| S-Bahn-Strecke | Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung | |
|-------------------|--|------|
| Verschwenk | mit | ohne |
| Bündelungs-Lösung | mit | ohne |
| ohne | mit | – |

Verschwenk unterbricht 2 Gemeindeverbindungsstraßen:

- Steinach – Boxdorf
- Stadeln – Kronach

➔ insbesondere für
Fußgänger/Radfahrer
immense Umwege
von jeweils ca. 1 km

➔ Forderung Brücken
durch Stadt Fürth



Bahnübergänge Herboldshof + Steinach dürfen nicht beibehalten werden

- bei S-Bahn-Bündelungslösung
- ggf. durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung

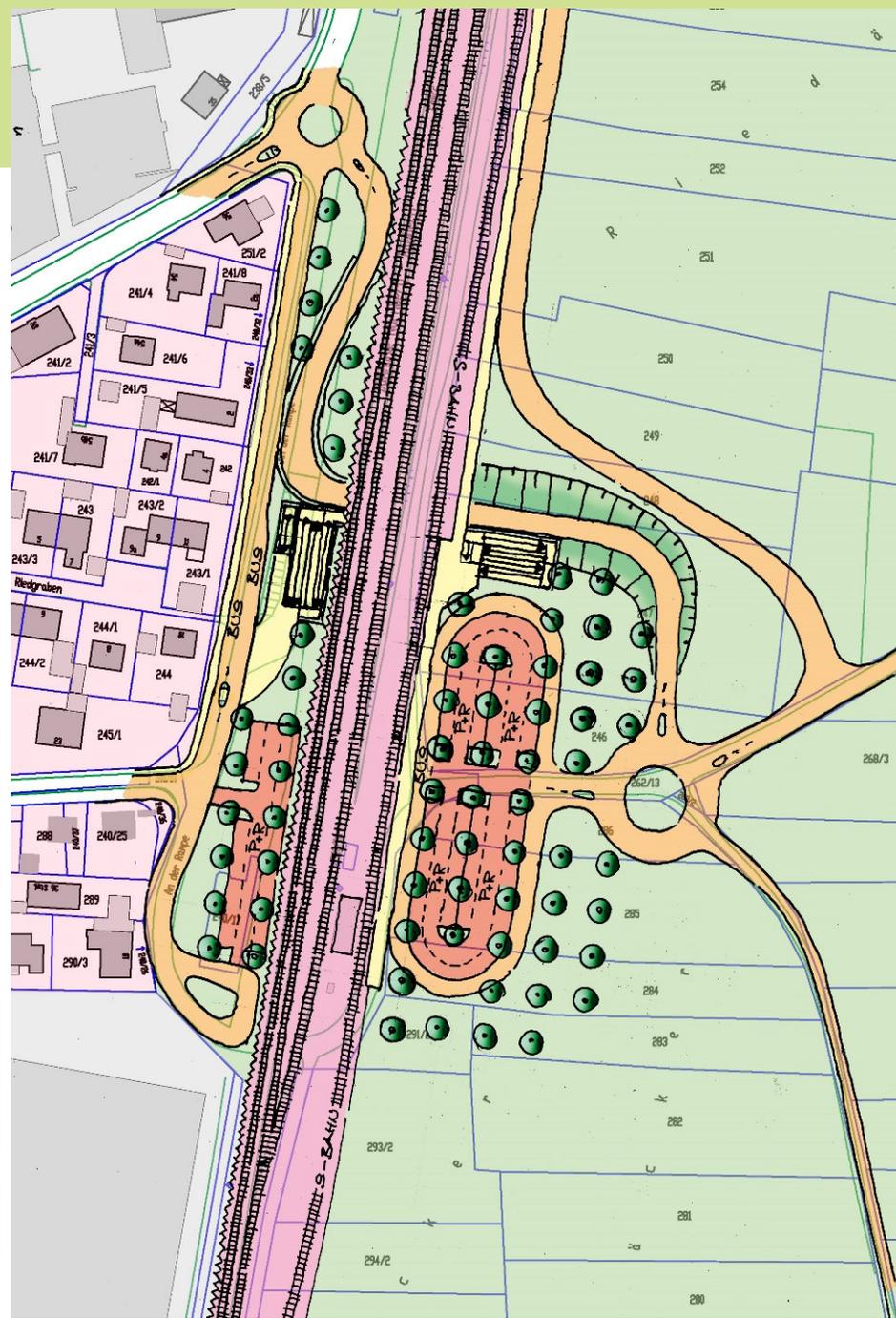
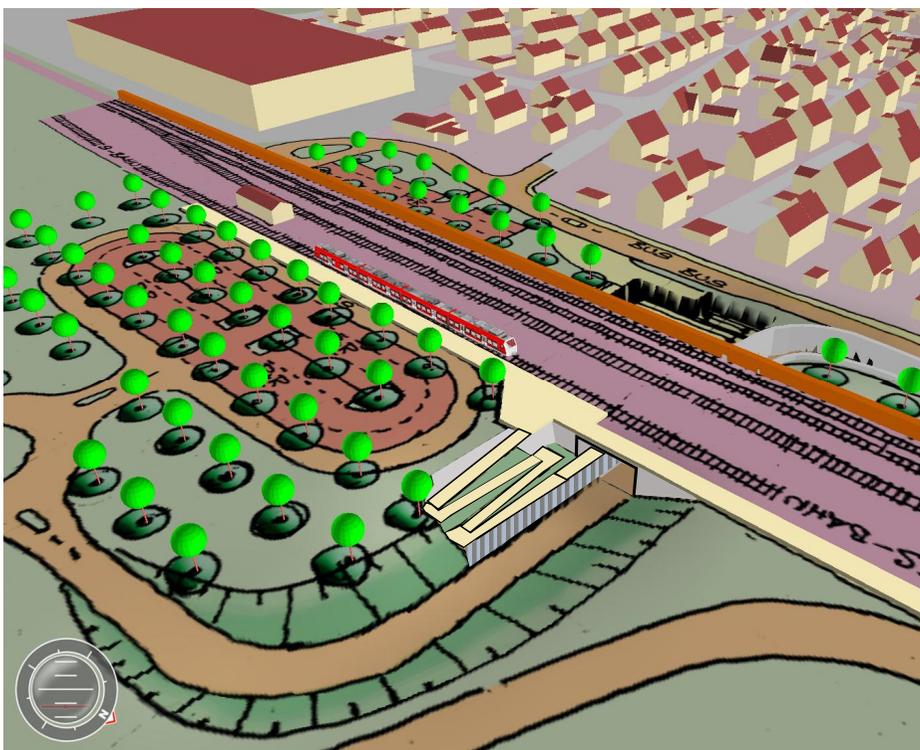
Bisherige Planungen sehen Ersatz vor durch

- 1 Eisenbahnbrücke als Straßen-Unterführung (Kfz, Bus-Verkehr, Fuß, Rad)
- ggf. 1 Eisenbahnbrücke als Geh- und Rad-Unterführung
- ggf. 1 bahnparallele Straßen/Wege auf der Ostseite

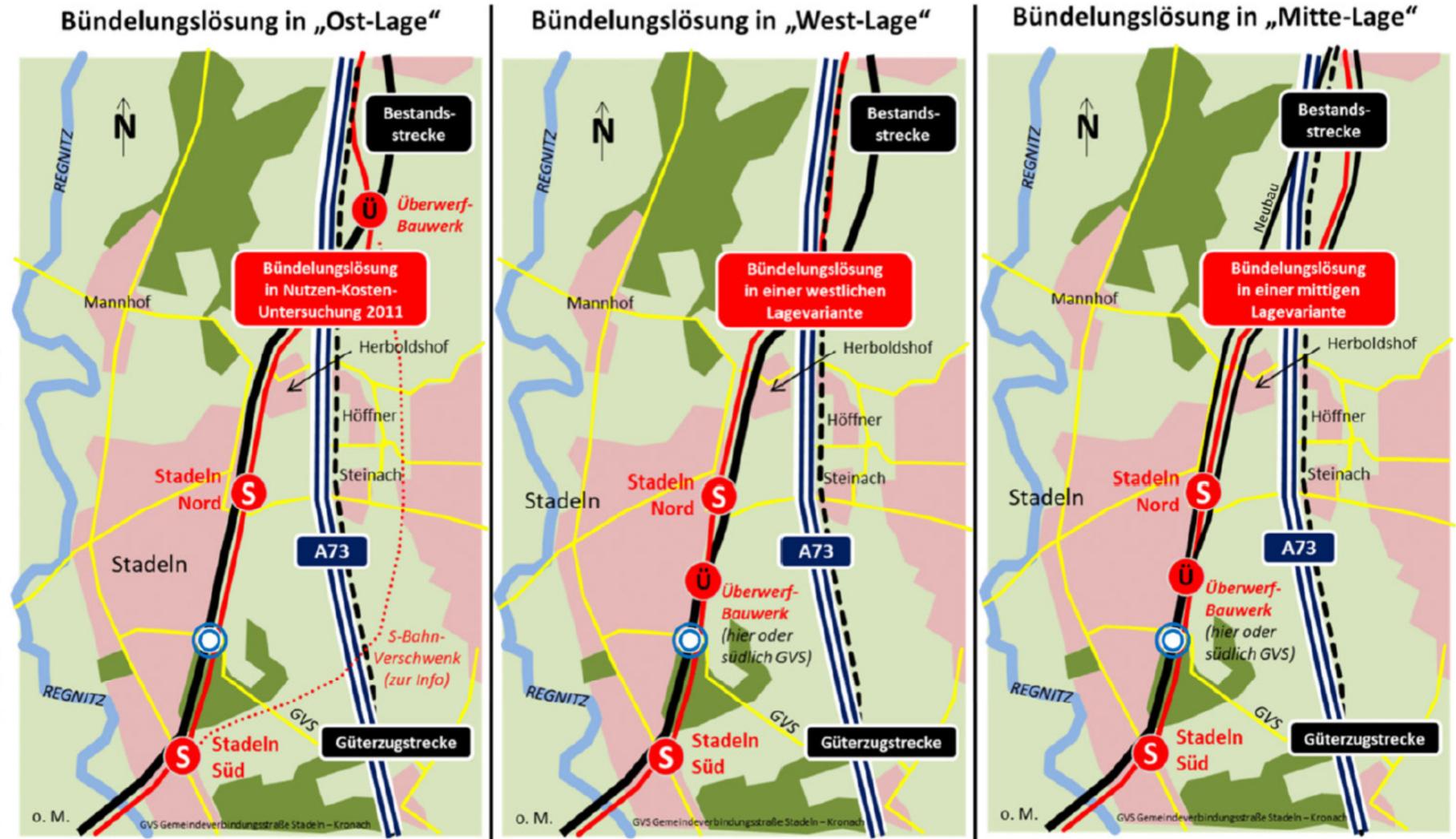
| auf Höhe von | NKU 2001 | NKU 2011 | Zielrichtung 2024 |
|------------------------|-------------|----------------------|----------------------|
| (45) Herboldshof | Straße | bahnparallele Straße | Geh-/Radweg |
| (41) Steinach | Geh-/Radweg | Straße – Busbahnhof | Straße – Busbahnhof |
| (46) Hans-Sachs-Straße | – | – | optional Geh-/Radweg |

S-Bahn-Station Stadeln Nord

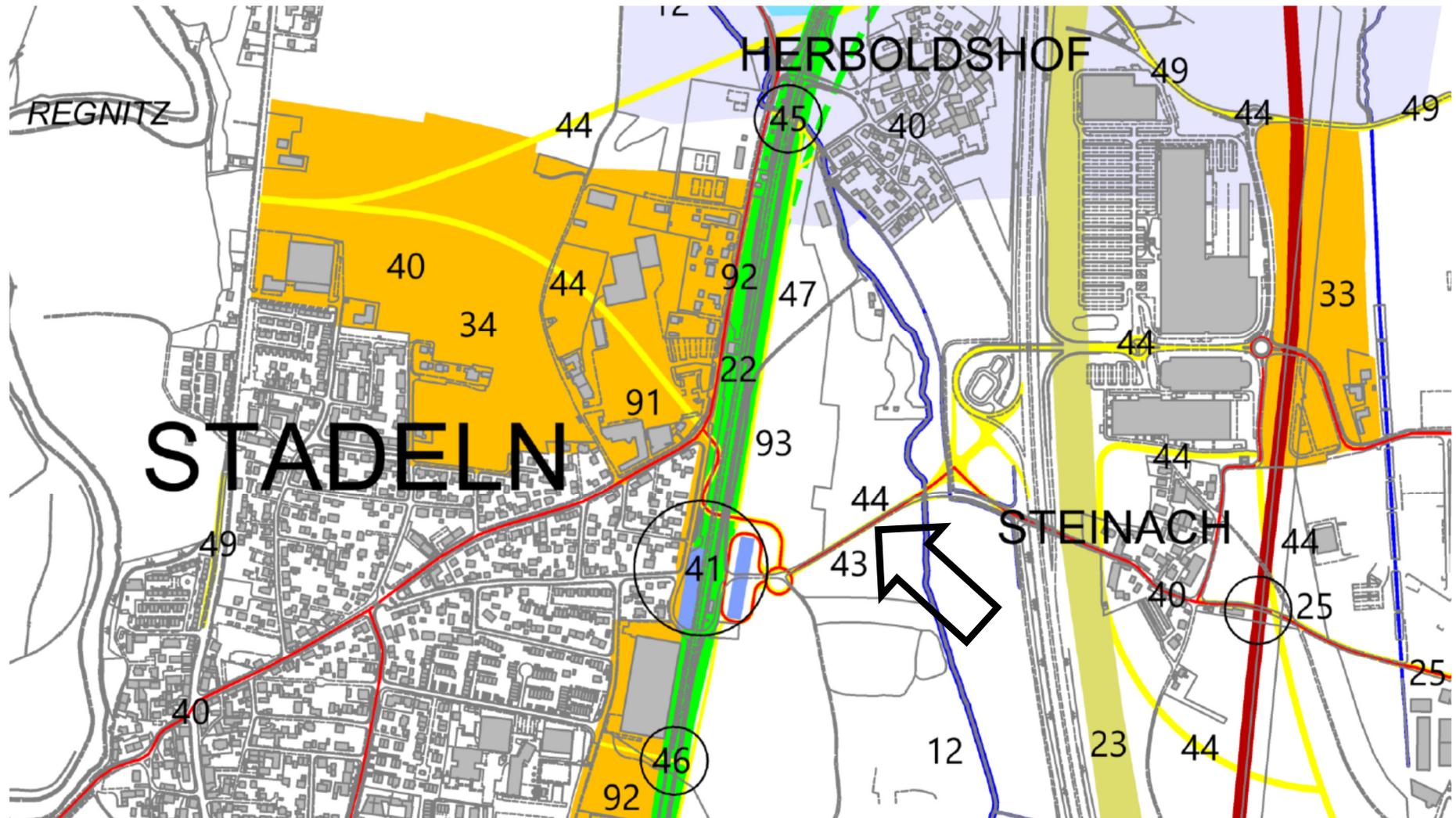
- Unterführung Straße
- Busbahnhof, Park + Ride
- BWA 17.09.2010, TOP 4 ([Link](#))



Lage der S-Bahn-Strecke/-Gleise relativ zu den übrigen Gleisen:



Straßennetz, orientiert an Bedürfnissen des Bus-, Rad- und Fußverkehrs



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit