

„Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 Planfeststellungsabschnitt 16 Güterzugstrecke“, Strecke 5955 Abzweig Kleinreuth - Eltersdorf, Bahn-km G 13,500 – G 16,840, in den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen sowie trassenferne landschaftspflegerische Maßnahmen in der Stadt Zirndorf Gemeindeteil Bronnang (Landkreis Fürth) (Geschäftszeichen: 651ppa/008-2024#007)

– bei der Stadt Fürth auch als „VDE 8 Planänderungsverfahren 16A“ (PÄV 16A) bezeichnet –
hier: Einwendungen und Stellungnahmen der Abteilung Verkehrsplanung (Vpl)

Inhaltsverzeichnis

Tenor	Seite 1
(A) Variantenneutralität S-Bahn, Grundsätzliches	Seite 2
(B) Verbindungsgleis Ost	Seite 2
(C) Trinkwasser-Notverbundleitung	Seite 4
(D) Baustellenlogistik	Seite 6
(E) Ersatzhabitat für Reptilien & Sandmagerrasen	Seite 8
(F) Ausbauplanung Straße Am Schmalaugraben	Seite 12
(G) Planfeststellung Anschlussstelle Steinach	Seite 13
Symbol- und Abkürzungsverzeichnis	Seite 14
Anlagenverzeichnis	Seite 16

Tenor

Mit dem Vorhaben kann das Einverständnis seitens Vpl unter den im Nachfolgenden verlangten und erläuterten Modifikationen und Auflagen hergestellt werden.

Zu jeder Modifikation und Auflage wird eingangs rechts neben deren Thema auf die jeweiligen Unterlagen der Planauslage Bezug genommen („Unterlage“), sowie auf Anlagen hingewiesen, die als Teil dieser Stellungnahme beigefügt werden („Anlage“).

(A) Variantenneutralität S-Bahn, Grundsätzliches	Unterlage 1 Kapitel 1.2 Unterlagen 2.1.2 + 2.1.3
---	---

Der Ansatz der Variantenneutralität im Hinblick auf die geplante S-Bahn-Strecke 5972 in Fürth Nord, und die Aufteilung in zwei aufeinander folgende PFA 16 Planfeststellungsverfahren (erst Güterzugstrecke – bei der Stadt Fürth kurz als „**PÄV 16A**“ bezeichnet –, später S-Bahn und evtl. Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (MzG) – bei der Stadt Fürth kurz als „**PÄV 16B**“ bezeichnet –), werden ausdrücklich begrüßt. Es wird daran erinnert, dass die Stadt Fürth den in der Planfeststellung von 2014 enthaltenen S-Bahn-Verschwenk grundsätzlich ablehnt, und die Güterzugstrecke mit dem Güterzugtunnel befürwortet.

(B) Verbindungsgleis Ost Bauwerk Nr. 4 + 5 und alle damit in Verbindung stehenden Bauwerke und Maßnahmen (Weiche 105 –Weiche 107)	Unterlage 1 Kapitel 1, 1.2, 5.3 Unterlagen 2.3, 3.1.3 – 3.1.5 Unterlage 4 Anlage SpA-Vpl-VGO
---	---

(1) Es wird darum gebeten, das Verbindungsgleis Ost aus dem jetzigen Planfeststellungsverfahren PFA 16 Güterzugstrecke (PÄV 16A) herauszunehmen, da es die **Variantenneutralität** im Hinblick auf die geplante S-Bahn-Strecke 5972 in Fürth Nord beeinträchtigt. Es liegt dort, wo in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2011 in Mitfall 2.1/2.2 die S-Bahn-Strecke 5972 geplant wurde. Dieser Planungskonflikt ist in der SpA-Vpl-VGO in Systemskizzen und Lageplan dargestellt. Es wird verlangt, dass der anstehende Variantenvergleich S-Bahn nicht von einem Rück- und Neubau des Verbindungsgleises Ost ausgehen muss und dieser nicht die Bündelungslösung belastet und den S-Bahn-Verschwenk – im Vergleich – entlastet.

(2) Aus den folgenden Gründen ist der **Verzicht auf das Verbindungsgleis Ost** im jetzigen Verfahren aus Sicht der Verkehrsplanung verhältnismäßig:

(a) Das PÄV 16B (Planfeststellungsverfahren PFA 16 S-Bahn und evtl. MzG) soll dem jetzigen Verfahren ohnehin in wenigen Jahren folgen, und eine gesamthafte Inbetriebnahme wird durch die DB angestrebt, so dass – aus heutiger Sicht – das Verbindungsgleis Ost rechtzeitig planrechtlich über das PÄV 16B ergänzt werden kann, in der sich aus dem noch ausstehenden Variantenvergleichsergebnis abzuleitenden „richtigen“ Lage, und es daher jetzt **im PÄV 16A entbehrlich** ist. Dies gilt umso mehr, als sich die

DB InfraGO zusätzlich auch eine Heilung des PFB vom 30.01.2014 vorbehält, der das Verbindungsgleis Ost ebenfalls enthält (vgl. Seite 5 der Unterlage 1).

(b) Selbst wenn die Zeitachse auseinander gehen und die Güterzugstrecke gemäß der aktuellen Antragstellung (PÄV 16A) realisiert werden würde, variantenneutral ohne die S-Bahn-Strecke, wäre die Güterzugstrecke **auch ohne Verbindungsgleis Ost gut betreibbar** und die Einschränkungen durch sein Fehlen wären aus den folgenden Gründen sehr gering:

(i) Im Zielzustand dient das Verbindungsgleis Ost der **Parallelfahrt** von nordwärts auf der Strecke 5972 fahrenden S-Bahn-Zügen mit nordwärts von der Güterzugstrecke 5955 zur Schnellfahrstrecke 5919 wechselnden Güterzügen. Dieser Fall ist aber erst möglich, wenn die S-Bahn-Strecke dort existiert. Bis dahin müssten sich diese Züge ohnehin das Gleis 5900-1 von Weiche 107 bis Weiche 9012 teilen. Stattdessen können die Güterzüge auch bis Eltersdorf auf der Strecke 5955 verbleiben und erst dort auf die Strecke 5919 übergehen, da sie sich dann mit denselben S-Bahn-Zügen stattdessen das Bahnsteiggleis der Station Eltersdorf teilen, das zudem frei vom übrigen Verkehr der überlasteten Strecke 5900 ist.

(ii) Im Zwischenzustand (Güterzugstrecke ohne S-Bahn-Strecke, also nur PÄV 16A) kann das Verbindungsgleis Ost zudem Güterzüge aus dem Güterzugtunnel kreuzungsfrei in das Streckenbündel 5900/5919 einfädeln, und damit in der Südanbindung Eltersdorf die **höhengleiche Kreuzung** mit dem südwärts fahrenden S-Bahn-Verkehr vermeiden. Über diesen betrieblichen Freiheitsgrad bis zur Realisierung der S-Bahn-Planfeststellung nicht zu verfügen, ist aus Sicht Verkehrsplanung zumutbar, zumal das Verbindungsgleis Ost für sich alleine planfestgestellt werden könnte, falls es – unerwarteter Weise – nicht mehr zur Planfeststellung oder Realisierung der S-Bahn-Strecke in Fürth Nord käme. Auf der Güterzugstrecke besteht zudem die Möglichkeit, den Zeitpunkt der höhengleichen Kreuzung und Einfädelung abzuwarten, so dass dort keine Behinderungen von Personenzügen entstehen. Die Einschränkung besteht zudem nicht gegenüber südwärts fahrenden Güterzügen, die den Güterzugtunnel nicht benutzen, da diese Züge bereits nördlich von Eltersdorf vom Innengleis auf das Außengleis wechseln können, und damit kreuzungsfrei zu Güterzügen Richtung Norden, verkehren.

(3) Da ein Verzicht auf das Verbindungsgleis Ost die Eingriffe nur reduziert, verzögert seine Herausnahme von Planauslage zu Planfeststellungsbeschluss die **Zeitachse** des aktuellen Planfeststellungsverfahrens nach Auffassung der Verkehrsplanung nur sehr geringfügig.

(4) Behelfsweise wäre denkbar, dass der Planfeststellungsbeschluss das **Baurecht** für das Verbindungsgleis Ost, und alle seine Anlagenteile, an die Bedingung knüpft, dass das S-Bahn-Strecken-Vorhaben im PFA 16 entweder aufgegeben oder zu einer mit dem Verbindungsgleis kompatiblen abschließend rechtssicheren Baurecht der S-Bahn-Strecke geführt wurde, und dass der Variantenvergleich von der Lage dieses Gleises völlig unbeeinflusst bleiben muss.

(C) Trinkwasser-Notverbundleitung Bauwerk Nr. 225 (Notverbundleitung) und alle damit in Verbindung stehenden Bauwerke und Maßnahmen	Unterlagen 3.2.6, 3.2.7 Unterlage 4 Unterlagen 5.2.6, 5.2.7 Unterlagen 8.6.1 – 8.6.3 Anlage SpA-Vpl-MANNA Anlage SpA-Vpl-StEF1 Anlage SpA-Vpl-StEF2
---	---

(1) Es werden **Überprüfungen und Anpassungen** an der Planung der Notverbundleitung im Hinblick auf die nachfolgend vorgestellten Themenkreise verlangt.

(2) Die Stadt Fürth verfolgt am Ortseingang von Mannhof – **Knotenpunkt Annastraße / Stadelner Hauptstraße** – eine Vorplanung für einen umfangreichen Ausbau der Radverkehrsanlagen und die Anlage einer Haltestelle Annastraße, siehe beigefügte Anlage SpA-Vpl-MANNA. Die Planung der Notverbundleitung soll durch die DB InfraGO auf Kompatibilität mit dieser Planung überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die Überbaubarkeit der Notverbundleitung, deren Schachtbauwerke und ihrer möglichen Lage in den stadtseitig geplanten Fahrbahn- und Gehwegflächen, sowie im Hinblick auf die geplanten Baumstandorte. Der Bau- und Werkausschuss hat diesen Stand der Vorplanung am 12.12.2018 bestätigt.

(3) Die in den Plänen der Notverbundleitung eingezeichneten Leitungstrassen erscheinen unvollständig. In den 2010er Jahren wurde dort durch die Stadtentwässerung Fürth ein **Abwasserkanal als Durchleitung** in Spülbohrweise verlegt. Dessen Ausführungsplanung ist in Anlage SpA-Vpl-StEF1 aufgezeigt. Für Bestandspläne ist die Stadtentwässerung zu hören.

(4) Der Erläuterungsbericht unterstellt, Seite 54, dass der **Gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Mannhof und Eltersdorf** für den Bau der Notverbundleitung gesperrt wird. Diese Lösung wird von der Verkehrsplanung nicht akzeptiert. Es handelt sich um einen Radweg von hoher verkehrlicher Bedeutung, über den regionale und überregionale Radrouten verlaufen (D11 Ostsee – Oberbayern, RegnitzRadweg Bamberg – Nürnberg), und der vor allem dem Nachbarorts-, Pendler- und Naherholungsverkehr dient, und für den keine Ausweichmöglichkeit mit zumutbarem Umweg in der Nähe bestehen. Eine Vollsperrung würde dazu führen, dass der Radverkehr, und die Fußgänger, die Fahrbahn benutzen, selbst wenn dies verkehrsrechtlich verboten würde, und dort im Außerortsverkehr gefährdet werden.

(5) Als Lösungsmöglichkeiten, die eine **Vollsperrung des Weges vermeiden**, schlägt die Verkehrsplanung, in Abstimmung mit Tiefbauamt und Straßenverkehrsamt die folgenden zwei Alternativen A und B vor:

(a) Alternative A

Baudurchführung der Notwasserverbundleitung als Wanderbaustelle im Geh- und Radweg, d. h. in zahlreichen sukzessive zu errichtenden Teilabschnitten, mit einer dort jeweils halbseitigen Sperrung der Fahrbahn und **Engstellensignalisierung** (Lichtsignalanlage), zur Führung des Fuß- und Radverkehrs auf der gesperrten Fahrbahnhälfte um die Baustelle herum. Die Länge der Teilabschnitte muss anhand der Verkehrsmengen bestimmt werden, die im signalisierten Gegenverkehr auf der östlichen Fahrbahnhälfte mit Verkehrsqualitätsstufe D oder E abgewickelt werden können.

(b) Alternative B

Bau der Notwasserverbundleitung unter Aufrechterhaltung sowohl des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn als auch des Fußgänger- und Radverkehrs auf unverminderter Breite des Geh- und Radwegs, unter **Reduzierung der Fahrbahnbreite** auf die Mindestwerte nach den Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) sowie den Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr – Straßenbaustellen (ASR A5.2).

(6) Eine Lösung wie in **Alternative B** beschrieben wurde dort in den 2010er Jahren bereits einmal für den dort in Spülbohrung durchgeführten Bau des Abwasserkanals als Auslagestrecke für das einzuziehende Rohr betrieben, vgl. Anlage SpA-Vpl-StEF2. Jedoch muss darauf hingewiesen werden, dass sich durch die seitherige Fortschreibung der RSA die damals noch verwendeten Mindestbreiten vergrößert haben. So wären statt der damals verbliebenen **Breite des Geh- und Radwegs von 1,60 m inzwischen 2,00 m erforderlich**. Dies entspricht

der baulichen Breite des dortigen Weges, so dass dieser nicht mehr eingeschränkt werden darf, und sich für den Bau der Notverbundleitung ein Baufeld nur durch Reduzierung der Fahrbahnbreite und Nutzung des Grünstreifens zwischen Weg und Fahrbahn einrichten ließe. Falls diese Breite nicht ausreicht, wäre eine Verlegung der Notverbundleitung unter Fahrbahn statt Grünstreifen (oder überlappend beiden), und die Ausführung wiederum als Wanderbaustelle erforderlich, analog zu Alternative A.

(D) Baustellenlogistik	Unterlage 4
Bauwerk Nr. 126 (Baustraße)	Unterlage 12.1.3 Kapitel 6.5
Bauwerk Nr. 146 (bauzeitliche Ampelanlage Steinach)	Unterlagen 15.1 – 15.3
	Anlage SpA-Vpl-ASG1
	Anlage SpA-Vpl-PFA13

(1) Im Planfeststellungsverfahren Güterzugtunnel (PFA 13) war noch eine Abwicklung der Baustellenverkehre über die Schiene in Aussicht gestellt worden. Es wird stark bedauert, dass diese kein Planungsgegenstand mehr ist, da der erhebliche Lkw-Verkehr zu Belastungen und Gefährdungen des Straßennetzes und seiner Verkehrsteilnehmer führt. Es werden daher die nachfolgend aufgezählten **Einwände** vorgebracht und entsprechende Anpassungen verlangt.

(2) Die **Ortsdurchfahrt Herboldshof** zählt zwar zum öffentlichen Straßennetz, weist jedoch keine Gehwege auf, und kann daher den Baustellenverkehr nicht verkehrssicher abwickeln. In der Ortsdurchfahrt Herboldshof besteht zudem ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Alle Baustellenteile sind auch ohne Nutzung der Ortsdurchfahrt Herboldshof über öffentliche Straßen erreichbar. Der Baustellenverkehr ist dort auch nicht als Anliegerverkehr zu privilegieren. Die Herausnahme der Ortsdurchfahrt Herboldshof aus Unterlage 15.2, und eine ergänzende Negativsignatur (für Baustellenverkehr ausgenommene öffentliche Straßen), werden daher verlangt.

(3) Die **Ortsdurchfahrt Steinach** zählt zwar zum öffentlichen Straßennetz, weist jedoch keine Gehwege auf, und kann daher den Baustellenverkehr nicht verkehrssicher abwickeln. In der Ortsdurchfahrt Herboldshof besteht zudem ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Alle Baustellenteile sind auch ohne Nutzung der Ortsdurchfahrt Steinach über öffentliche Straßen erreichbar. Der Baustellenverkehr ist dort auch nicht als Anliegerverkehr zu privilegieren. Die Herausnahme der Ortsdurchfahrt Steinach aus Unterlage 15.2, und eine ergänzende Negativsignatur (für Baustellenverkehr ausgenommene öffentliche Straßen), werden daher verlangt.

(4) Anknüpfend an die Herausnahme der Ortsdurchfahrt Steinach ist an der bauzeitlichen Ampelanlage ein **Abbiegeverbot zu/von der Baustraße** vorzusehen, um auch Fußgänger und Radfahrer auf der gehweglosen Straße Hempeläckerweg zu schützen.

(5) Ergänzend zur Ortsdurchfahrt Steinach wird die Herausnahme der **Straße Am Mühlweg** südlich des Kreisverkehrsplatzes Am Mühlweg / Am Schmalaugraben aus Unterlage 15.2 verlangt, da auch dieser Abschnitt infolge fehlender Gehwege nicht für Lkw-Verkehr geeignet ist, ergänzt um eine Negativsignatur (für Baustellenverkehr ausgenommene öffentliche Straßen).

(6) Auf die Tonnagebeschränkung (8 t) der **Straßenbrücke Bucher Landgraben** im Zuge der Kreisstraße FÜs 5 (Herboldshofer Straße) wird hingewiesen. Daher eignet sich auch dieser Straßenabschnitt nicht für den Lkw-Verkehr und soll daher auch nicht etwa als Kompensation für die geforderten Herausnahmen in das Wegenetz der Baulogistik aufgenommen werden.

(7) Für den Abschnitt der Straße **Am Schmalaugraben** (Kreisstraße FÜs 4) von einschließlich dem Anschluss der Baustraße (Bauwerk Nr. 126) und dem derzeitigen Ende des Geh- und Radwegs am Kreisverkehr Am Schmalaugraben / Am Mühlweg wird ein straßenbegleitender Geh- und Radweg als ergänzendes Bauwerk gefordert, der sich bis über die Einmündung der Baustraße erstrecken und dort als die Vorfahrt der Fußgänger und Radfahrer verdeutlichende Gehwegüberfahrt mit rechtwinkligem statt schweifendem Straßenanschluss ausgeprägt werden soll. Dieses geforderte Bauwerk ist in Anlage SpA-Vpl-ASG1 skizziert.

(8) Grund für vorgenannte Forderung sind die in Unterlage 12.1.3 und 15.1 **prognostizierten 376 bis 862 Lkw-Fahrten/Tag**, die alleine nur für die Andienung der Baustelleneinrichtungsfläche am Tunnelnordportal auf der Baustraße zu erwarten sind. Hinzu kommen die Baustellenverkehre für die oberirdische Strecken, die nicht näher quantifiziert sind. Wir gehen daher vom oberen Eckwert des Tunnelvortriebs als Lkw-Mengen für die Gesamtmaßnahme aus. Durch diese Verachtfachung des Schwerverkehrs entsteht eine neue Situation für Fußgänger und Radfahrer, vgl. folgende Tabelle, für die wir eine Separation der Verkehrsarten fordern, wie sie mit dem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg erreicht wird.

Am Schmalaugraben westlich Kreisverkehr Am Mühlweg	Zählung 24.06.2025	mit Baustellenverkehr (376 –) 862 Lkw-Fahrten/Tag
Gesamtverkehr	4.002 Kfz/h	(4.378 Kfz/h –) 4.864 Kfz/h
– davon Schwerverkehr	101 Kfz/h	(477 Kfz/h –) 963 Kfz/h
Schwerverkehrsanteil	2,5 %	(10,9 % –) 19,8 %

(9) Mit der Baustraße des PÄV 16A entsteht, zusammen mit den vorgenannten Forderungen nach Herausnahmen sowie Geh- und Radwegbau, eine leistungsfähige und sichere Führung des Baustellenverkehrs auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Kreisstraßen FÜs 4 und 7, sowie Bundesautobahn A 73). Diese Führung ist in der Lage, den in der Planfeststellung zum Güterzugtunnel (PFA 13) in der dortigen Unterlage „Anlage 16 Blatt 2“ vorgesehene Massentransport auf den öffentlichen und **weitgehend Gehweg-losen Straßen**

- Kronacher Straße,
- Am Reichgraben,
- Am Schallerseck
- Gründlacher Straße

zu vermeiden (ausgenommen für den Bau des Notausgangs VII). Gegen die vorgenannten Straßen hat die Stadt Fürth im Planfeststellungsverfahren Güterzugtunnel keine Einwände vorgebracht, da der hauptsächliche An- und Abtransport auf der Schiene in Aussicht gestellt und für den PFA 16 angekündigt wurde. Sie wurde in der Unterlage „Anlage 16 Blatt 2“ als „Baugleis“ und „Baugleis im PFA 16“ dargestellt, vgl. SpA-Vpl-PFA13. Diese Lösung fehlt nun jedoch. Die Verkehrsplanung fordert daher als Auflage im aktuellen Verfahren, dass ab Fertigstellung der Baustraße keine Transporte mehr über die vorgenannten vier Straßen abgewickelt werden dürfen, ausgenommen für den Bau des Notausgangs VII an der Kronacher Straße.

(E) Ersatzhabitat für Reptilien & Sandmagerrasen	Unterlage 4
Bauwerk Nr. 261 (LBP-Maßnahme 009_VA)	Unterlage 5.1 + 5.2.9
Bauwerk Nr. 267 (LPB-Maßnahme 030_FCS)	Unterlage 11.1.1
Bauwerk Nr. 284 (LBP-Maßnahme 047_A)	Unterlage 11.1.4.3
LBP-Maßnahmen 007_VA + 008_VA + 010_VA	Unterlage 11.1.5
	Unterlage 11.4.2.2
	Anlage SpA-Vpl-BVerwG
	Anlage SpA-Vpl-EHR

(1) Die **Varianteutralität** der Planfeststellung Güterzugstrecke (PÄV 16A) gegenüber dem noch ausstehenden Variantenvergleich S-Bahn ist an einer weiteren Stelle verletzt. So liegt die Fläche des Ersatzhabitats für Reptilien exakt in der Trasse der Bündelungslösung aus der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2011. Es ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass in *jeder* Variante einer Bündelungslösung dort Gleise liegen werden, auch wenn dies in anderen Fällen, wie beispielsweise der „West-Lage“ oder „Mitte-Lage“ der

S-Bahn, ganz oder zum Teil nicht die S-Bahn-Gleise der Strecke 5972, sondern die Gleise der dorthin verlegten Bestandsstrecke 5900 sind, wie in Anlage SpA-Vpl-EHR verdeutlicht:

- Bündelungslösung Ost-Lage / Mitfall 2.2 der Deutschen Bahn (NKU 2011)
- Bündelungslösung West-Lage / Mitfall 3 der Stadt Fürth
- Bündelungslösung Mitte-Lage / Mitfall 4 der Stadt Fürth
- Bündelungslösung Mitte-Lage / Variante 4 opt der DB (Machbarkeitsstudie 2020)

(2) Das Ersatzhabitat für Reptilien stammt aus der alten Planfeststellung des PFA 16, dort Maßnahme A18(S). Es wurde im Sommer 2014 angelegt, im Zeitfenster zwischen dem Erlass des Panfeststellungsbeschlusses vom 30.01.2014 und der Herstellung der aufschiebenden Wirkung der gegen ihn gerichteten Klageverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht mit dem Beschluss vom 16.10.2014 (BVerwG 7 VR 2.14). Mit Beschluss vom 22.08.2014 erlaubte das Bundesverwaltungsgericht dessen Anlage als Vorwegmaßnahme, unter der Zusage der Beigeladenen (DB Netz AG), das zu schaffende Habitat mittels eines **Reptilienzauns gegen die Zuwanderung** von Zauneidechsen abzuschirmen vgl. Anlage SpA-Vpl-BVerwG, Grund 5. In diesem Zwischenzustand verweilt die Fläche seither; eine Zuwanderung ist nicht kartiert (Unterlage 11.4.2.2). Der LBP-Begriff „Schutzzaun“ aus den Antragsunterlagen ist in seiner Verwendung durch die Verkehrsplanung im Folgenden stets zu verstehen, dass er den Begriff „Reptilienzaun“ aus dem BVerwG-Beschluss vom 22.08.2014 vollumfänglich einschließt.

(3) Das aktuelle Verfahren für die Güterzugstrecke – PÄV 16A – sieht nun eine Aktivierung und eine **Nutzung der vorbereiteten Habitat-Fläche** wie folgt vor:

Maßnahmen-Nr. (ggf. BW-Nr.)	Bezeichnung der Maßnahme ggf. Auszug aus Beschreibung	Erläuterung und ggf. Bezug zum Ersatzhabitat
007_VA	Untersuchung der Flächen vor Baubeginn auf Vorkommen von Reptilien und Amphibien	Die nach Vergrämung (008_VA) und Einzäunung der Baufelder (009_VA) verbliebenen, und in mehreren Begehungen (007_VA) aufgefunden Reptilien, sollen gemäß den Antragsunterlagen in das Ersatzhabitat für Reptilien (030_FCS) umgesiedelt und dort
008_VA	Vergrämuungsmaßnahmen zum Schutz der Reptilien und Amphibien (BE-Flächen, Arbeitsflächen)	
009_VA (261)	Schutzzaun für Reptilien und Amphibien (um die Baufelder)	

Maßnahmen-Nr. (ggf. BW-Nr.)	Bezeichnung der Maßnahme ggf. Auszug aus Beschreibung	Erläuterung und ggf. Bezug zum Ersatzhabitat
010_VA	Umsiedelung Reptilien „Aufgefundene Reptilien sind sofort in die bereits vorbereitete Ersatzfläche (... 030_FCS) zu verbringen.“ [U 11.1.1 Kap. 5.1.10]	durch dessen aus dem Jahr 2014 stammende Umzäunung bis zum Ende der Baumaßnahme festgehalten und damit Ein- wie Ausbruch verhindert werden.
030_FCS (267)	Schaffung eines Ersatzhabitats für Reptilien „Überprüfung und gegebenenfalls Verbesserung (bereits hergestellt und entwickelt)“ [U 11.1.5 S. 74]	Die Antragsunterlagen sehen vor, dass der seit 2014 bestehende Schutzzaun um das Ersatzhabitat nach der Baumaßnahme geöffnet wird. [U 4 lfd. Nr. 267]
047_A (284 in Bahn-km 15,02 – 15,34 Strecke 5900)	Ansaat auf Sandstandorten „Ziel der Maßnahme ist es einen Biotopverbund mit möglichst gehölzfreien Sandlebensräumen und Magerstandorten herzustellen“ [U 11.1.1 Kap. 6.1.16]	Innerhalb des Ersatzhabitats für Reptilien (030_FCS) sehen die Antragsunterlagen sehen auf fast der gesamten Habitat-Fläche [U 11.1.4.3] nach dem Abschluss der Baumaßnahmen eine Bodenlockerung, die Ansaat einer standortgerechten Gräser-Kräuter-Mischung, und regelmäßige Entbuschung vor. [U 11.1.1 Kap. 6.1.16]

(4) Mit den vorgenannten Maßnahmen wird ein zunächst bauzeitliches Ersatzhabitat für die Reptilien optimiert, mit umgesiedelten Exemplaren besiedelt, und nach Abschluss der Bauarbeiten mit der Öffnung oder Beseitigung des Schutzzauns, sowie der Optimierung als magerer Sandstandort, ein dauerhafter, hochwertiger und mit den anderen Lebensräumen (Bahnböschungen) vernetzter Lebensraum für Reptilien geschaffen. Dies geschieht ausgerechnet dort, wo künftig Gleise für die Bündelungslösung verlegt werden müssen. Damit besteht zugleich ein **Planungskonflikt mit den Zielen der Stadt Fürth**, zu denen die Bündelungslösung zählt.

(4) Die Verkehrsplanung fordert daher den **Verzicht auf die Nutzung des Ersatzhabitats** für Reptilien (LPB-Maßnahme 030_FCS, Bauwerk Nr. 267), konkret:

(a) **Verzicht auf Überprüfung und ggf. Verbesserung** (LBPM 030_FCS) des bereits im Jahr 2014 als Maßnahme A18(S) hergestellten und entwickelten Habitats,

(b) **Verzicht auf die Umsiedelung von Reptilien** in das Habitat (LBPM 010_VA),

(c) **Verzicht auf die Öffnung der Schutzzäune** des Habitats (Bauwerk Nr. 267),

(d) **Verzicht „Ansaat auf Sandstandorten“** (LBPM 047_A, Bauwerk 284) und die zugehörigen Maßnahmen im Bereich des Ersatzhabitats (Bahn-km 15,02 – 15,34),

(e) **Verzicht auf die Dienstbarkeiten** nach lfd. Nr. 128 und 129 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlagen 5.1 + 5.2.9),

(f) unbefristet fortzusetzende **Sicherstellung der Nichtzuwanderung** von Reptilien in das Habitat gemäß Grund 5 im Beschluss vom 22.08.2014, BVerwG 7 VR 2.14, mittels

(i) **Rückbau** des im Jahr 2014 auf Grundlage des inzwischen für rechtswidrig und nichtvollziehbar erklärten Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG 3 A 2.15, BVerwG 3 A 3.15, BVerwG 3 A 4.15) als Maßnahme A18(S) hergestellten und entwickelten Habitats in den vorherigen Ursprungszustand,

(ii) oder – höchst hilfsweise – die **Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit** der Schutzzäune des Habitats, um natürliche Zuwanderung weiterhin dauerhaft wirksam zu unterbinden,

- einschließlich regelmäßiger Kontrolle und Reparatur der Zäune,
- ergänzt um eine **regelmäßige Mahd**, innerhalb und außerhalb rund um das Habitat, um zu gewährleisten, dass die Vegetation an den Schutzzäunen so niedrig gehalten wird, dass ein Überklettern der Zäune durch die geschützten Arten unmöglich gemacht wird.

(5) Stattdessen wird ein **Ersatzhabitat an anderer Stelle** gefordert das nicht in Konflikt mit den Varianten der Bündelungslösung oder anderen Planungen der Stadt Fürth steht.

(F) Ausbauplanung Straße Am Schmalaugraben Bauwerk Nr. 130 (BE-Fläche, Oberbodenlagerfläche) Bauwerk Nr. 273 (LBP-Maßnahme 036_A)	Unterlage 4 Unterlagen 5.1 + 5.2.3 Unterlage 11.1.4.7 Unterlage 15.2 Anlage SpA-Vpl-ASG2
--	--

(1) Ein weiterer Planungskonflikt besteht auf den Flurstücken an der Ecke der Straßen Am Mühlweg und Am Schmalaugraben. Zusätzlich zu den in der Stellungnahme SpA-Vpl-BsG-B erwähnten dortigen Bebauungsplanaufstellungen (377, 390b, G 3.1) besteht dort die Planung für den **Ausbau der Straße Am Schmalaugraben** einschließlich des Anbaus eines Geh- und Radwegs auf der Südseite, wie in Anlage SpA-Vpl-ASG2 mit farbigen Unterlegungen und rote Linien dargestellt. Die Ausbauplanung folgt den verkehrlichen Erfordernissen, nach denen hier Fußgänger- und Radverkehrsanlagen fehlen. Die Trasse ist hierfür freizuhalten.

(2) Die Verkehrsplanung fordert daher den Verzicht auf Maßnahmen in jenem Maße, wie sie der Planung für den Straßenausbau mit Anbau des Geh- und Radwegs dort entgegenstehen, zu konkretisieren als Maßnahmen **in einem 8,00 m breiten Freihaltestreifen** südlich des heutigen südlichen Fahrbahnrandes. Betroffen in den Antragsunterlagen sind davon:

(a) Vorübergehende Inanspruchnahmen (VG) nach lfd. Nr. 086, 087, 088 und 089 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlagen 5.1 + 5.2.3),

(b) Bauwerk Nr. 130 „Baustelleneinrichtungs- und Oberbodenlagerfläche Vorübergehende Nutzung einer Fläche östlich der Straße „Am Mühlweg“ für die Baustelleneinrichtung und Oberbodenlagerung“,

(c) Bauwerk Nr. 273 / LBP-Maßnahme 036_A „(Wieder-) Herstellung von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren (frischer bis mäßig trockener Standorte).“.

(3) Ergänzend wird um eine **nachrichtliche Wiedergabe der Straßenplanung** in den Planfeststellungsunterlagen der Eisenbahnplanung gebeten, um die geforderten Planungskonfliktlösungen direkt sichtbar zu machen.

(G) Planfeststellung Anschlussstelle Steinach Bauwerk Nr. 130 (BE-Fläche, Oberbodenlagerfläche) Bauwerk Nr. 272 (LBP-Maßnahme 035_A) Bauwerk Nr. 273 (LBP-Maßnahme 036_A) Bauwerk Nr. 274 (LBP-Maßnahme 037_A) Bauwerk Nr. 279 (LBP-Maßnahme 042_A)	Unterlage 4 Unterlagen 5.1 + 5.2.3 Unterlage 11.1.4.7 Unterlage 15.2 Anlage SpA-Vpl-ASS1 Anlage SpA-Vpl-ASS2
--	--

(1) Konflikte bestehen auch mit den am 07.07.2011 erlassenen **Planfeststellungsbeschluss** der Regierung von Mittelfranken (Gz.32-4354.1-1/06) für den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73 Nürnberg – Bamberg von km 25,950 bis 27,200 mit Anbindung an die Kreisstraße FÜS 4 und die Straße "In der Schmalau" durch die Stadt Fürth.

(a) Ein Konflikt besteht mit der noch nicht verwirklichten Erschließungsstraße neben der Verbindungsstraße 3 (heute Straße In der Schmalau), wie die aus den Anlagen SpA-Vpl-ASS1 und SpA-Vpl-ASS2 ersichtlich ist. Diese trägt die dortigen Bauwerksnummern 1.13 (Erschließungsstraße) und 3.13 (Entwässerung) und umschließt die LBP-Maßnahme A1 (Anpflanzung eines standortgerechten Feldgehölzes, umgesetzt).

(b) Ein weiterer Konflikt besteht mit der LBP-Maßnahme A2 (Anpflanzung eines standortgerechten Feldgehölzes, umgesetzt).

(2) Zur Sicherung der planfestgestellten Erschließungsstraße fordert die Verkehrsplanung den **Verzicht auf Maßnahmen** in jenem Maße, wie sie dem festgestellten Plan entgegenstehen. Konkret sind dies mindestens, soweit sie sich überdecken und unvereinbar sind:

(a) Vorübergehende Inanspruchnahmen (VG) nach lfd. Nr. 057, 059, 068, 070 und 071 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlagen 5.1 + 5.2.3),

(b) Bauwerk Nr. 130 „Baustelleneinrichtungs- und Oberbodenlagerfläche Vorübergehende Nutzung einer Fläche östlich der Straße „Am Mühlweg“ für die Baustelleneinrichtung und Oberbodenlagerung“,

(c) Bauwerk Nr. 272 / LBP-Maßnahme 035_A „(Wieder-)Herstellung von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren (trocken-warmer Standorte).“,

(d) Bauwerk Nr. 273 / LBP-Maßnahme 036_A „(Wieder-) Herstellung von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren (frischer bis mäßig trockener Standorte).“,

(e) Bauwerk Nr. 274 / LBP-Maßnahme 037_A „(Wieder-)Herstellung von Gehölzen und Hecken.“,

(f) Bauwerk Nr. 279 / LBP-Maßnahme 042_A „(Wieder)Herstellung von Ruderalflächen im Siedlungsbereich.“

(3) Ergänzend wird um eine **nachrichtliche Wiedergabe der Straßenplanung** in den Planfeststellungsunterlagen der Eisenbahnplanung gebeten, um die geforderten Planungskonfliktlösungen direkt sichtbar zu machen.

Symbol- und Abkürzungsverzeichnis

[eckige Klammern]	Quellenangaben
ASG	Am Schmalau graben
BA	Bauausschuss, Teil des BWA
BE	Baustelleneinrichtung
BRV	Baurechtsverlängerung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
BWA	Bau- und Werkausschuss der Stadt Fürth (Stadtratsgremium)
DB	Deutsche Bahn, auch DB InfraGO AG und andere Konzernteile
EHR	Ersatzhabitat für Reptilien
ggf.	gegebenenfalls
Gz, Gz.	Güterzug, Geschäftszeichen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBPM	Landschaftspflegerischer Begleitplan-Maßnahme
MANNA	Mannhof Annastraße
MzG	Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
nö	nicht-öffentlich
ö	öffentlich
ö/n	öffentlich/nicht-öffentlich

OU	Ortsumgehung
PÄ	Planänderung im PFV
PÄV	Planänderungsverfahren
PÄV 16A	Bezeichnung der Stadt Fürth für „PFA 16 Güterzug“
PÄV 16B	Bezeichnung der Stadt Fürth für „PFA 16 S-Bahn“ (ggf. inkl. MzG)
PF	Planfeststellung
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFA 13	Planfeststellungsabschnitt 13 (Güterzugtunnel)
PFA 16	Planfeststellungsabschnitt 16 (Fürth Nord)
PFA 16 Güterzug	Planfeststellungsabschnitt 16 (Fürth Nord), Teil Güterzugtunnel
PFA 16 S-Bahn	Planfeststellungsabschnitt 16 (Fürth Nord), Teil S-Bahn
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PFV	Planfeststellungsverfahren
S.	Seite (in Quellenangaben)
SpA	Stadtplanungsamt der Stadt Fürth
StEF	Stadtentwässerung Fürth
StR	Stadtrat der Stadt Fürth
TOP	Tagesordnungspunkt
U	Unterlage der Planfeststellung (in Quellenangaben)
UWA	Umweltausschuss
V	Baureferat der Stadt Fürth
VA	Verkehrsausschuss
VG	Vorübergehende Inanspruchnahme
VGO	Verbindungsgleis Ost
VO	Vorlage (in einem Stadtratsgremium)
Vpl	Verkehrsplanung der Stadt Fürth

Anlagenverzeichnis

Anlagen-Code	Anlagenselbstbezeichnung, -Datum	Dokumentkennung (Umfang)
SpA-Vpl-ASG1	Straße Am Schmalaugraben: Forderungen Stadt Fürth Vpl im Planfeststellungsverfahren PFA 16 Güterzugstrecke (PÄV 16A), 03.07.2025	2025-07-03-0710 (1 Seite)
SpA-Vpl-ASG2	Am Schmalaugraben: Tektur 2020 der Stadt Fürth zur Planung 2006 der Stadt Nürnberg, Übersicht (Ausbauplanung)	2020-10-16-7017 (1 Seite)
SpA-Vpl-ASS1	Planfeststellung Neubau Anschlussstelle Fürth – Steinach, km 25+950 - km 27-200, Lageplan, Unterlage 7.1, Blatt Nr. 1, festgestellt 07.07.2011	2011-07-07-0701 (1 Seite)
SpA-Vpl-ASS2	Planfeststellung Neubau Anschlussstelle Fürth – Steinach, km 25+950 - km 27-200, Lageplan, Unterlage 12.2 A, Blatt Nr. 1, festgestellt 07.07.2011	2011-07-07-1202 (1 Seite)
SpA-Vpl-BVerwG	Beschluss BVerwG 7 VR 2.14 in der Verwaltungsstreitsache, 22.08.2014	2014-08-22-7214 (4 Seiten)
SpA-Vpl-EHR	Planungskonflikt: Ersatzhabitat Reptilien vs. Bündelungslösung	2025-07-02-1601 (2 Seiten)
SpA-Vpl-MANNA	Planmappe „Stadelner Hauptstraße, Ecke Annastraße“, Arbeitsstand 29.10.2018	2025-07-02-0742down (5 Seiten)
SpA-Vpl-PFA13	PFA 13 Güterzugstrecke Abzweig Kleinreuth – Eltersdorf, 4. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG, Anlage 16 Blatt 2, Übersichtslageplan: Bauzeitlich genutzte Flächen und Vorfluter, 30.09.2020	2025-07-02-1316 (1 Seite)

Anlagen-Code	Anlagenselbstbezeichnung, -Datum	Dokumentkennung (Umfang)
SpA-Vpl-StEF1	Druckleitung Vach – Los 1 – und Stau- raumkanal Schloßgarten, Ausführungs- planung, Lageplan 2, Druckleitung (mit Luftbild), Sept. 2015	2025-07-02-0840 (1 Seite)
SpA-Vpl-StEF2	Pumpwerk und Druckleitung Vach, Verk- kehrsplanung (VP): Lageplan (LAGE), Spülbohrung (SB), Roht-Auslage, -Fü- gung und -Einzugsstelle für Teil 4 (RAUS), 15.02.2016	2025-07-02-0851 (1 Seite)
SpA-Vpl-VGO	Weiterhin bestehendes Probleme ^[sic] in Sachen „Vorfestlegung S-Bahn-Variante durch GZS“, 29.04.2022 (V400)	2022-04-29-1200A (4 Seiten)