

Anlage 3



Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a –

Definition der Kreuzungen der Eisenbahn/S-Bahn
mit dem Straßen- und Wegenetz



Inhalt



- (1) Rahmenbedingungen**
Anlass, Aufgaben, Planungsbereich,
Ziele, Konzept-Stufen
- (2) Verkehrswege insgesamt**
Bestand, Verfahren, + FNP, Nachteile
- (3) S-Bahn-Strecke**
Bündelung 2011, Nachteile
- (4) Straßen Ost-West**
Alternativen, Eingrenzungsvorschlag
- (5) Fuß/Rad Ost-West**
Festlegungsvorschlag





(1)

Rahmenbedingungen

Anlass, Aufgaben, Planungsbereich,
Ziele, Konzept-Stufen

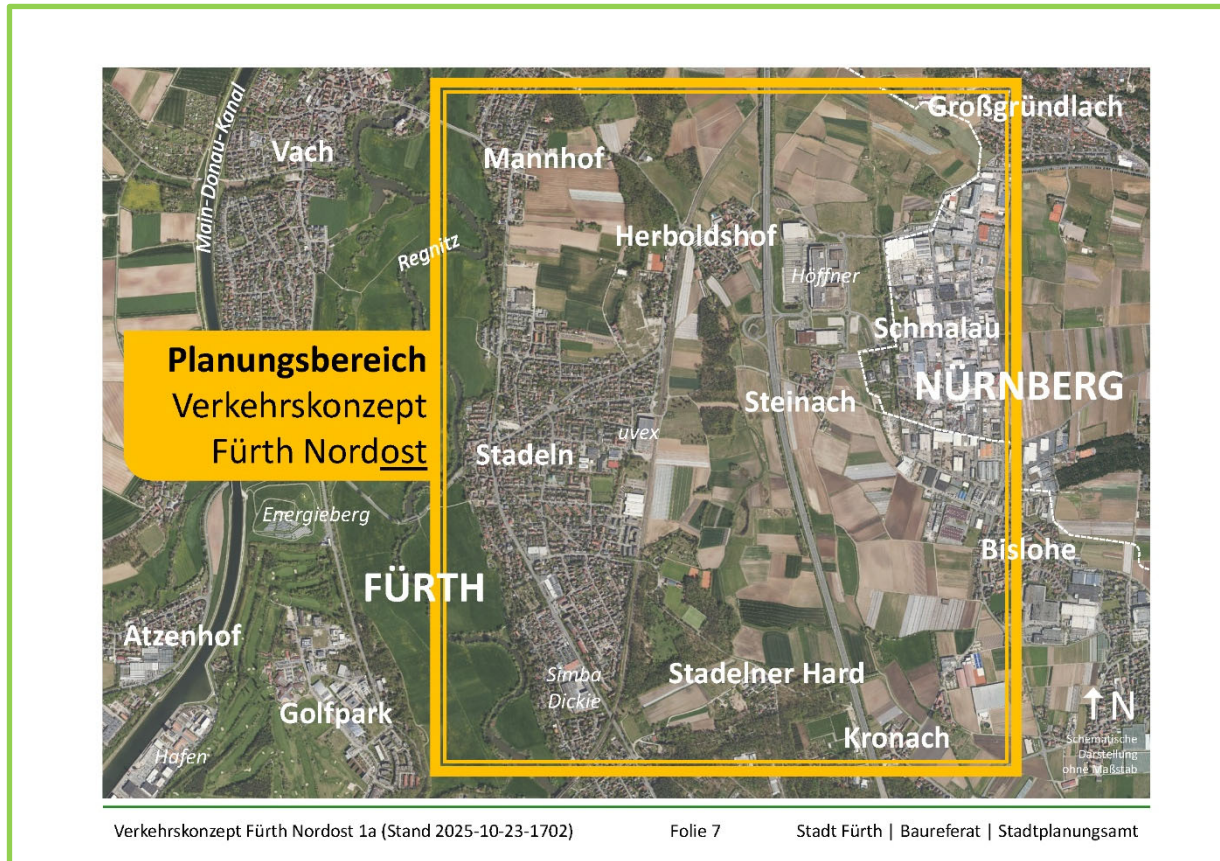


Anlass



- Die **Deutsche Bahn** führt ab Sommer/Herbst 2025 den neuen Variantenvergleich (Alternativenprüfung) zu den im Planfeststellungsverfahren „Fürth Nord“ zu erörternden Trassen und Maßnahmen durch:
 - S-Bahn-Bündelung
 - S-Bahn-Verschwenk
 - Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung
- Die **Stadt Fürth** muss Definitionen der Kreuzungen Eisenbahn/S-Bahn mit dem Straßennetz, sowie später das Busliniennetz, beisteuern.





Die Grenzziehung für den **Planungsbereich** des Verkehrskonzepts „**Fürth Nordost**“ wurde bewusst eng gewählt, und beschlussgemäß nicht auf ganz „Fürth Nord“ ausgedehnt, weil

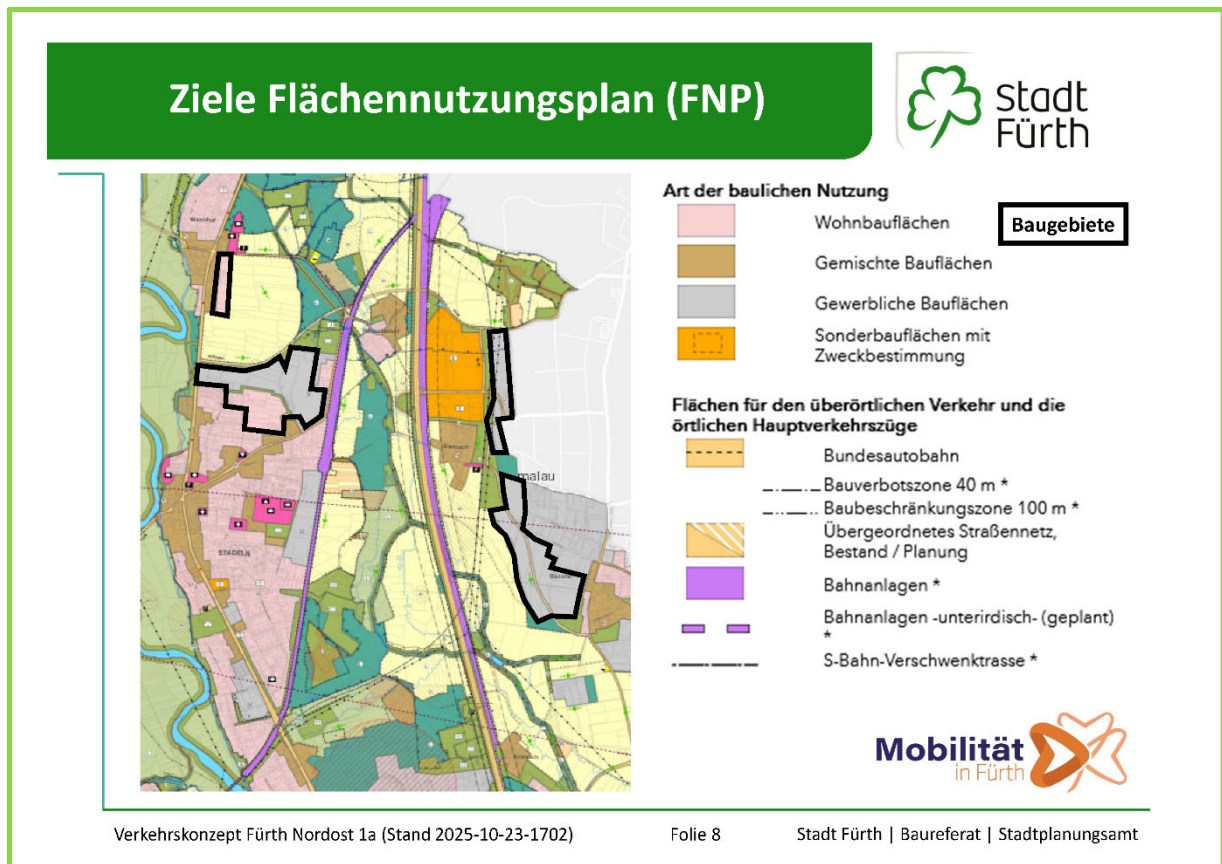
- damit die umstrittene Fragestellung nach einer „Westumgehung Fürth“ im Bereich Atzenhof / Vach ausgeklammert werden kann,
- für das vorrangig zu klärende Eisenbahn- und S-Bahn-Projekt der Umfang „**Nordost**“ ausreichend und zur Bearbeitung allein bereits komplex genug ist.

Zur Verdeutlichung ist der als Fürth Nordost“ abgegrenzte Planungsbereich oben in einem etwas weiter reichendem Luftbild wiedergegeben und mit Ortsteilnamen und anderen Landmarken – zur Orientierung – versehen.

Begrenzt wird „Fürth Nordost“

- im Norden durch die Achse Mannhof – Großgründlach,
- im Westen durch das Regnitztal,
- im Süden durch die Stadelner Hard, und
- im Osten durch die Achse Gründlacher Straße – Großgründlach.

Die Planungen erstrecken sich im Wesentlichen auf das Stadtgebiet Fürth, das hier jedoch direkt an das Stadtgebiet Nürnberg angrenzt, dessen Ortsteil Schmalau daher grob mitbetrachtet wird.



Der gültige Flächennutzungsplan sieht im Planungsbereich Fürth Nordost neben Verkehrsvorhaben (dazu auf späteren Folien mehr) auch mehrere Baugebiete als Gebietsabrundungen vor:

- Wohnbauflächen Mannhof Südost
- Wohnbau- und Gewerbeflächen Stadeln Nord (inkl. ehem. „Faurecia“-Areal)
- Gewerbeflächen zwischen Möbel Höffner / Steinach und der Schmalau
- Gewerbeflächen Bislohe West

Diese möglichen Siedlungserweiterungen sind beim Verkehrskonzept Fürth Nordost mitzudenken.

Ziele Mobilitätsplan



Umweltverbund stärken

- Wege im Umweltverbund erhöhen
- Wege im Rad- und Fußverkehr erhöhen
- Fahrgastzahlen im ÖPNV erhöhen
- Zufriedenheit mit dem ÖV erhöhen

Fuß-/Radwege gut gestalten (Umwege vermeiden, eigene Wege errichten)

Bus & S-Bahn-Linien sehr gut verknüpfen

Erreichbarkeit und Teilhabe im Personenverkehr garantieren

- Erreichbarkeit wichtiger Orte in der Region verbessern
- ÖV-Verbindungen weiterhin verbessern
- Anteil der barrierefreien Haltestellen erhöhen

Umwelt- und Klimaschutz betreiben

- Verkehrsleistungen im MIV reduzieren



Verkehrskonzept Fürth Nordost 1a (Stand 2025-10-23-1702)Folie 9Stadt Fürth | Baureferat | Stadtplanungsamt

Der im Januar 2025 beschlossene Mobilitätsplan zielt unter anderem auf Verbesserungen im sogenannten Umweltverbund, bestehend aus

- Fußverkehr,
- Radverkehr, und
- Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV, ÖV).

Die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll reduziert werden.

Erreicht werden können diese Ziele in Fürth Nordost, insbesondere dadurch, dass die Infrastruktur für den Fußverkehr, Radverkehr und Bus-Verkehr gegenüber heute

- verbessert wird (eigene Wege einrichten, Verknüpfung mehrerer Bus-Linien mit S-Bahn)
- nicht verschlechtert wird (Umwege vermeiden, die andernfalls zu entstehen drohen, wenn Eisenbahn/S-Bahn bestehende Wege unterbrechen)

Das Eisenbahn/S-Bahn-Projekt selbst trägt bereits insgesamt zu den Zielen bei, die Fahrgastzahlen und die Zufriedenheit im ÖPNV zu erhöhen, die Erreichbarkeit und ÖV-Verbindungen zu verbessern, und barrierefreie Haltestellen (Bus) und Stationen (S-Bahn) zu schaffen. Darüber hinaus ist das Ziel des Verkehrskonzeptes, das Wegenetz in Fürth Nordost möglichst effizient mit der S-Bahn zu verknüpfen.

Ziele übrige Beschlusslage



Herboldshof



Steinach

Herboldshof und Steinach

- teils ohne Gehwege
- Begegnung von Kfz nur eingeschränkt möglich
- für Durchgangsverkehr nicht geeignet
- Lkw-Verkehr daher außer für Anlieger, Land- und Forstwirtschaft verboten



Ziele übrige Beschlusslage



Nordumgehung Herboldshof (BWA 15.02.2006)

- Ortsteile vom Durchgangsverkehr entlasten
- für Ziel-/Quellverkehr Fahrtmöglichkeiten schaffen, für gebietsfremden Verkehr unattraktiv machen

S-Bahn-Bündelungslösung (BWA 17.09.2010)

- Zusammenlegen der Unterführung der Straße (als Bahnübergang-Ersatz) mit dem Zugang zur neuen Station Stadeln Nord (Ersatz für Vach) und dadurch Nutzbarmachung für Anbindung & Durchbindung Busnetz in Ost-West-Richtung



Konzept-Stufen



- **Stufe 1a:** Definition Kreuzungen Eisenbahn/S-Bahn und Straßennetz für Variantenvergleich, mit Blick auf die für Stufe 1b offen zu haltenden Entwicklungsmöglichkeiten Straßen/Wege
- **Stufe 1b:** Definition Straßennetz sowie Geh- und Radwegenetz – mit Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß Beschluss 2024
- **Stufe 2:** Erarbeitung Busnetz zur S-Bahn, aufbauend auf den Ergebnissen Stufe 1a/b, mit Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger



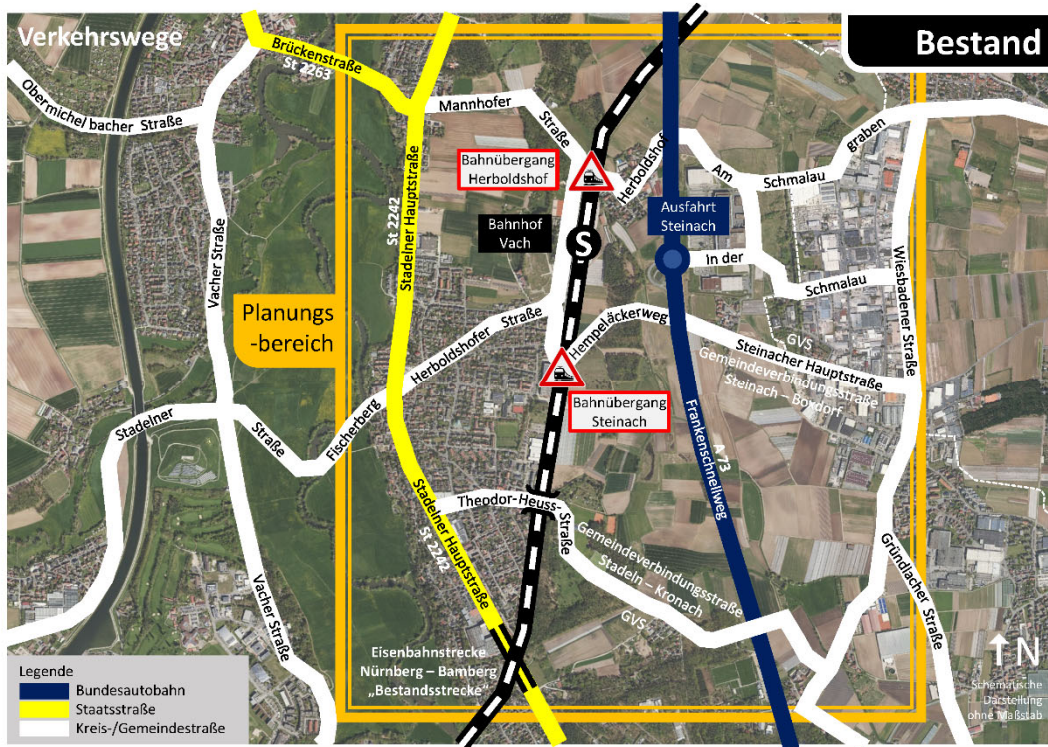
Das Verkehrskonzept Fürth Nordost muss in drei aufeinander folgenden Stufen aufgestellt werden:

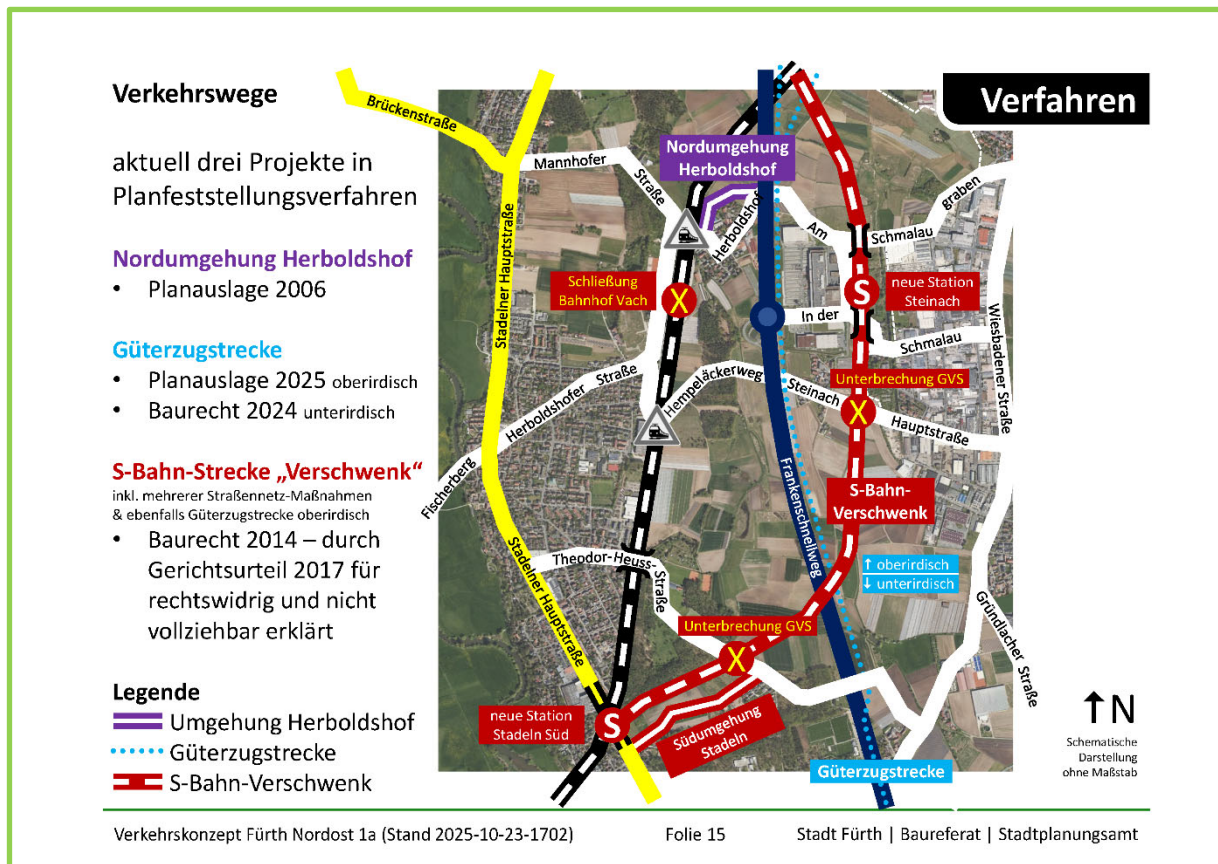
- In **Stufe 1a** müssen die Kreuzungen der zu untersuchenden Strecken der Eisenbahn/S-Bahn (S-Bahn-Verschwenk, S-Bahn-Bündelung, Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung) mit den bestehenden und geplanten (bzw. als Optionen offen zu haltenden) Straßen und Wegen definiert werden. Diese Stufe ist vordringlich, da die Planungsarbeiten der Deutschen Bahn für deren Variantenvergleich (S-Bahn-Verschwenk, S-Bahn-Bündelung, Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung) bereits begonnen haben und hierfür dieser Input als Festlegung der Stadt Fürth benötigt wird.
- In **Stufe 1b** soll, aufbauend auf den Festlegungen aus Stufe 1a, das übrige endgültige Zielnetz der Straßen und Wege in Fürth Nordost unter Beteiligung der Öffentlichkeit und vsl. gutachterlicher Beratung entwickelt werden. Stufe 1b ist Voraussetzung für Stufe 2.
- In **Stufe 2** ist schließlich das Busnetz zum S-Bahn-Projekt zu entwickeln, das auf die in Stufe 1b festgelegten Busverkehr-geeigneten Straßen, Haltestellen und Umsteigestellen zur S-Bahn basiert. Es wird ebenfalls für den Variantenvergleich der Deutschen Bahn benötigt, und zwar zum Ende des Vergleichs hin als Input für die Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn.



(2) Verkehrswege insgesamt

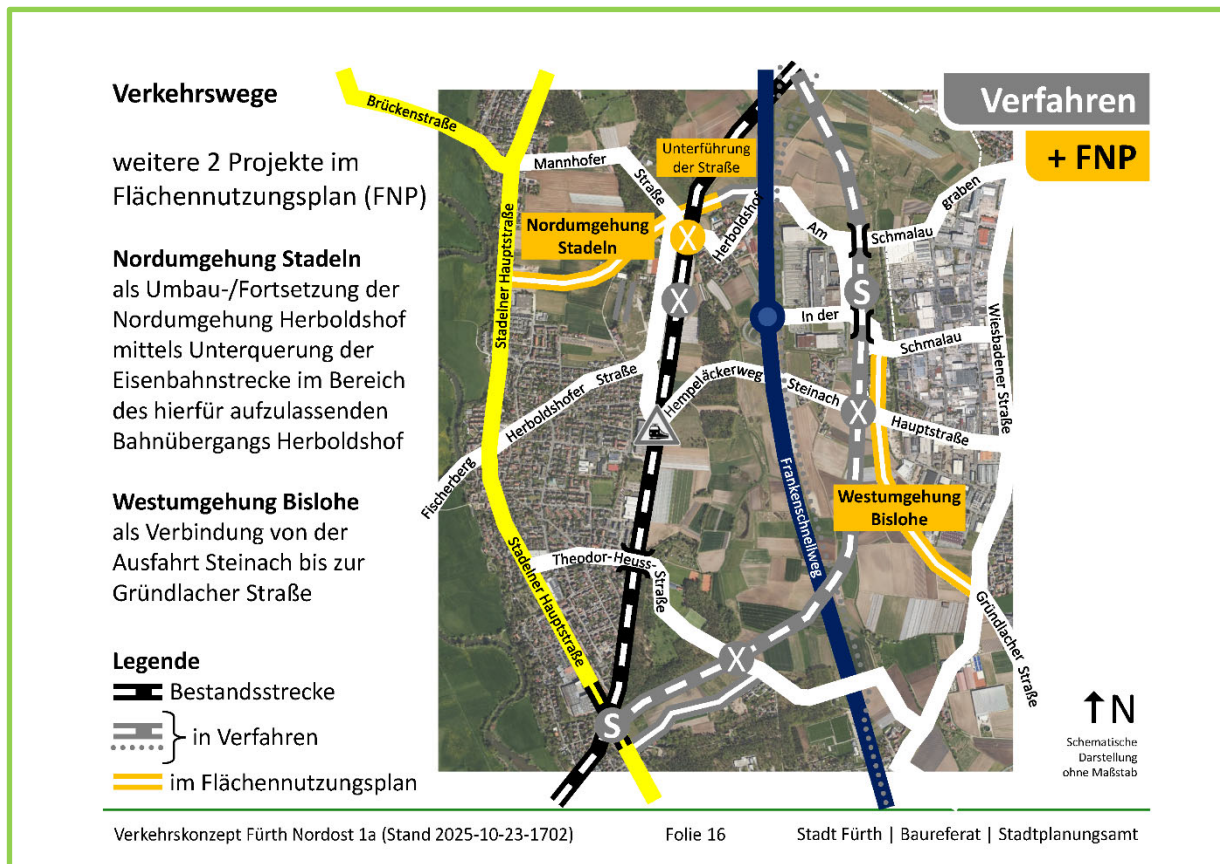
Bestand, Verfahren, + FNP, Nachteile





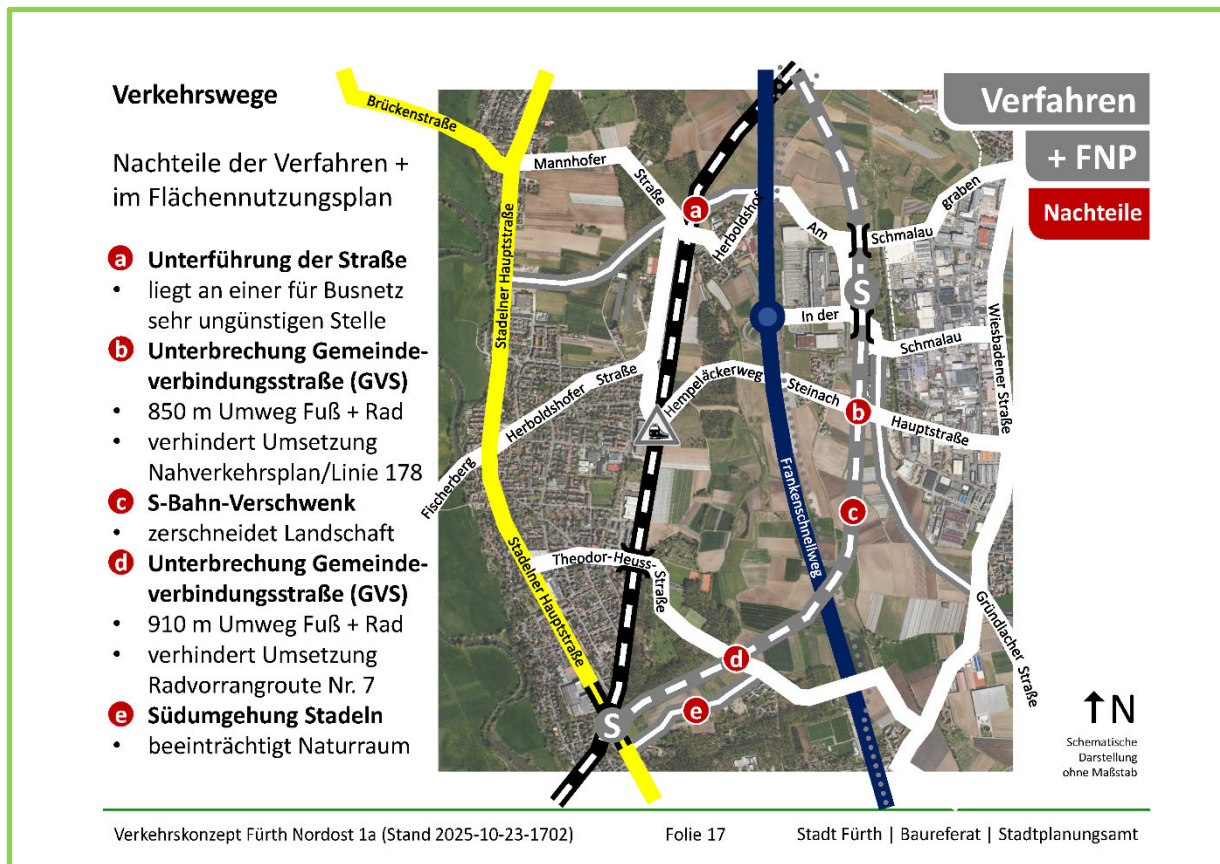
In Fürth Nordost befinden sich derzeit drei Verkehrswege-Projekte in Planfeststellungsverfahren:

- Die **Nordumgehung Herboldshof** wurde, als Teil der Straßensystems rund um Möbel Höffner und die Anschlussstelle Steinach, im Jahr 2006 von der Stadt Fürth bei der Regierung von Mittelfranken zur Planfeststellung beantragt. Das Verfahren ruht seit Anfang der 2010er Jahre, da es in direktem funktionalem Zusammenhang mit dem S-Bahn-Projekt steht. So endet die planausgelegte Nordumgehung Herboldshof am Bahnübergang Herboldshof, der jedoch in der S-Bahn-Bündelungslösung aufgelöst werden muss.
- Des Weiteren befindet sich die im Grundsatz unumstrittene **Güterzugstrecke** entlang des Frankenschneilwegs im Verfahren, wobei für den unterirdischen Abschnitts (Güterzugtunnel) bereits Baurecht erlangt wurde. Für den oberirdischen Teil erfolgte 2025 die Planauslage; der Stadtrat beschloss dazu am 30.07.2025 die städtischen Einwendungen und Stellungnahmen.
- Ferner besteht weiterhin der Planfeststellungsbeschluss für den **S-Bahn-Verschwenk** aus dem Jahr 2014, der vom Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2017 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt, aber nicht aufgehoben wurde. Seine Planauslagewirkung besteht dadurch weiterhin und er enthielt auch eine frühere – fast identische – Version der Güterzugstrecke (oberirdischer Teil). Der jetzt von der Deutschen Bahn begonnen Variantenvergleich resultiert aus dem Gerichtsurteil, das festlegte, dass S-Bahn-Verschwenk und Bündelung noch einmal gleichwertig und fair zu untersuchen und einander gegenüberzustellen sind.



Über die drei Planfeststellungsverfahren hinaus sieht der Flächennutzungsplan (FNP) auch noch zwei Straßenbauvorhaben in Fürth Nordost vor:

- Die **Nordumgehung Stadeln** mit Unterquerung der Eisenbahn-Bestandsstrecke (als Ersatz für den Bahnübergang Herboldshof) und Übergang in die Nordumgehung Herboldshof. Im Bereich Stadeln ist diese auch zur Erschließung der nördlichen Gebietsabrandung, also für das dort im FNP vorgesehene Gewerbegebiet gedacht.
- Die **Westumgehung Bislohe**, die die westliche Gewerbegebietserweiterung erschließen, an die Anschlussstelle Steinach anbinden, und die Gründlacher Straße in Bislohe entlasten soll.



Die Zusammenschau von laufenden Planfeststellungsverfahren und den darüber hinaus gehenden Planungen aus dem Flächennutzungsplan zeigt aus heutiger Sicht eine Reihe von Nachteilen auf:

- Die **Unterführung der Straße** im Zuge der Nordumgehung Stalden ist durch ihren Ortsumgehungsstraßen-Charakter und aufgrund ihrer Siedlungsrandlage für die Gestaltung des Busnetzes, und dessen Ausrichtung auf die künftige S-Bahn-Strecke sehr ungünstig, praktisch unbrauchbar. Sie würde unwirtschaftliche Umwege und eine schlechte Erschließung produzieren. Die heute gegebene Unerreichbarkeit der S-Bahn von Osten her wäre in Teilen weiter zementiert, bspw. von Steinach / Boxdorf aus. Eine wirtschaftliche Durchbindung von Bus-Linien in Ost-West-Richtung ist aufgrund der Lage nicht möglich (unproduktive, betriebskostenintensive, und für die Fahrgäste unattraktive langsame Umwege).
- Die in der **S-Bahn-Verschwenk-Planfeststellung** vorgesehenen Unterbrechungen beider Gemeindeverbindungsstraßen (Steinach – Boxdorf, Stadeln – Kronach) ist mehrfach problematisch:
 - Die großen Umwege für Fuß- und Radverkehr sind unzumutbar und widersprechen völlig den Zielsetzungen aus Mobilitätsplan und Radverkehrskonzept.
 - Die Unterbrechung bei Steinach verhindert die Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verlängerung der Bus-Linie 178 nach Steinach Feuerwehrhaus.
- Im Übrigen zerschneiden und beeinträchtigen die **Projekte** Landschaft und Naturraum.

(3)

S-Bahn-Bündelung

Bündelung 2011, Nachteile

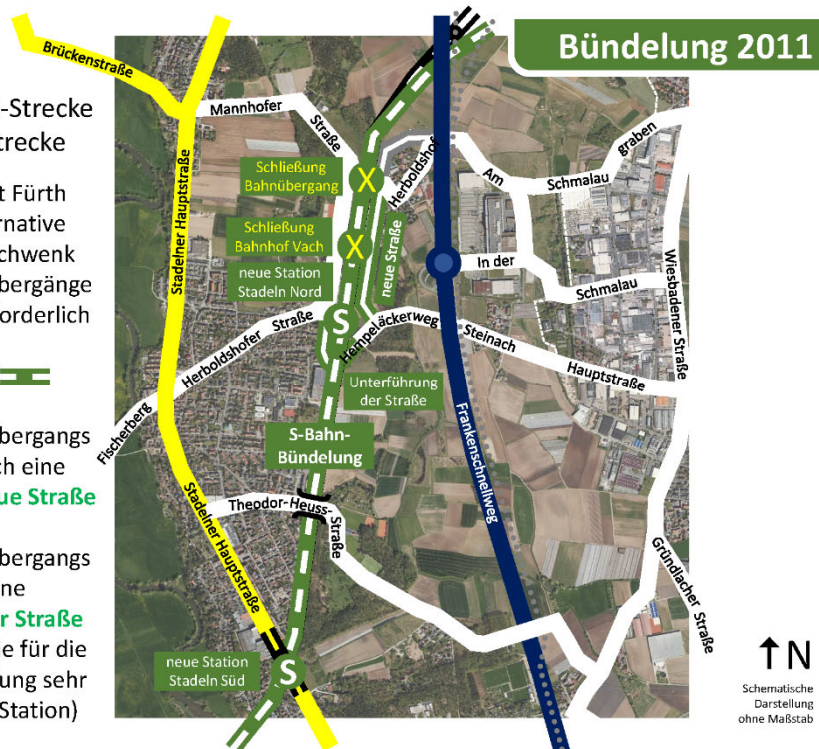
S-Bahn-Strecke

Bündelung S-Bahn-Strecke mit der Bestandsstrecke

- Wunsch der Stadt Fürth
- zu prüfende Alternative zum S-Bahn-Verschwenk
- Ersatz der Bahnübergänge wird rechtlich erforderlich

„Bündelung 2011“: 

- Ersatz des Bahnübergangs Herboldshof durch eine bahnparallele **neue Straße**
- Ersatz des Bahnübergangs Steinach durch eine **Unterführung der Straße** an einer Stelle, die für die Busnetz-Entwicklung sehr günstig ist (neue Station)



S-Bahn-Strecke

Nachteile der Lösung „Bündelung 2011“

- a Umgehung Herboldshof**
 - liegt an einer für die Busnetz-Entwicklung sehr ungünstigen Stelle
 - beeinträchtigt Naturraum (Flächenversiegelung, Zerschneidung)
- b Schließung Bahnübergang**
 - 1,6 km Umweg Fuß + Rad
 - Ortsteil Herboldshof nicht mehr über Haltestelle (H) Herboldshof erschlossen (entgegen Nahverkehrsplan)
- c neue bahnparallele Straße**
 - beeinträchtigt Naturraum
 - kostet Retentionsraum, falls hochwasserfrei gelegt
- d S-Bahnsteig auf Ostseite**
 - siedlungsabgewandt
 - beeinträchtigt Naturraum

Bündelung 2011

Nachteile



↑ N
Schematische Darstellung ohne Maßstab

Verkehrskonzept Fürth Nordost 1a (Stand 2025-10-23-1702) Folie 20 Stadt Fürth | Baureferat | Stadtplanungsamt

Auch die von der Stadt Fürth favorisierte „S-Bahn-Bündelungslösung“ hat in ihrer zuletzt im Jahr 2011 in der damaligen Nutzen-Kosten-Untersuchung geplanten Fassung einige Nachteile:

- Die **Nordumgehung Herboldshof** liegt für die Busnetz-Entwicklung ähnlich ungünstig, wie für die Nordumgehung Stadeln erläutert. Zudem beeinträchtigt sie den Naturraum dort.
- Herboldshof wäre durch den **Wegfall des Bahnübergangs Herboldshof** zu drei Seiten isoliert:
 - Die Haltestelle Herboldshof der Bus-Linie 174 wäre nicht mehr erreichbar.
 - Der Fuß- und Radverkehr in Ost-West-Richtung, bspw. von Mannhof nach Großgründlach, müsste einen 1,6 km langen Umweg nehmen.
- Die östlich **neue bahnparallele Straße** von Herboldshof nach Stadeln schließt Herboldshof zwar für alle Individualverkehrsarten (MIV, Fuß, Rad) an Stadeln und die neue S-Bahn-Station Stadeln Nord an, jedoch bestehen auch hier Beeinträchtigungen von Naturraum und für das Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens (Retentionsraum), sofern die Straße hochwasserfrei geplant wird, was in der Planung von 2011 so unterstellt wurde.
- Ferner lag der **S-Bahnsteig** 2011 auf der Ostseite und damit siedlungsabgewandt. Der dortige Busbahnhof und Park+Ride-Platz beanspruchten Naturraum auf dieser Seite.

Die Neuplanung (Variantenvergleich) und das Verkehrskonzept Fürth Nordost sollen diese Nachteile adressieren und zu vermindern suchen.

(4) Straßen Ost-West

Alternativen, Eingrenzungsvorschlag

Straßen Ost-West

Bisherige Ansätze

Ansätze zur Entlastung vom Durchgangs- bei Ermöglichung des Quell-, Ziel-, Busverkehrs, teils alternativ zueinander:

Nordumgehungen

- ① Stadeln (FNP-Trasse)
- ② Herboldshof (Verfahren)

Straßen für Bündelung

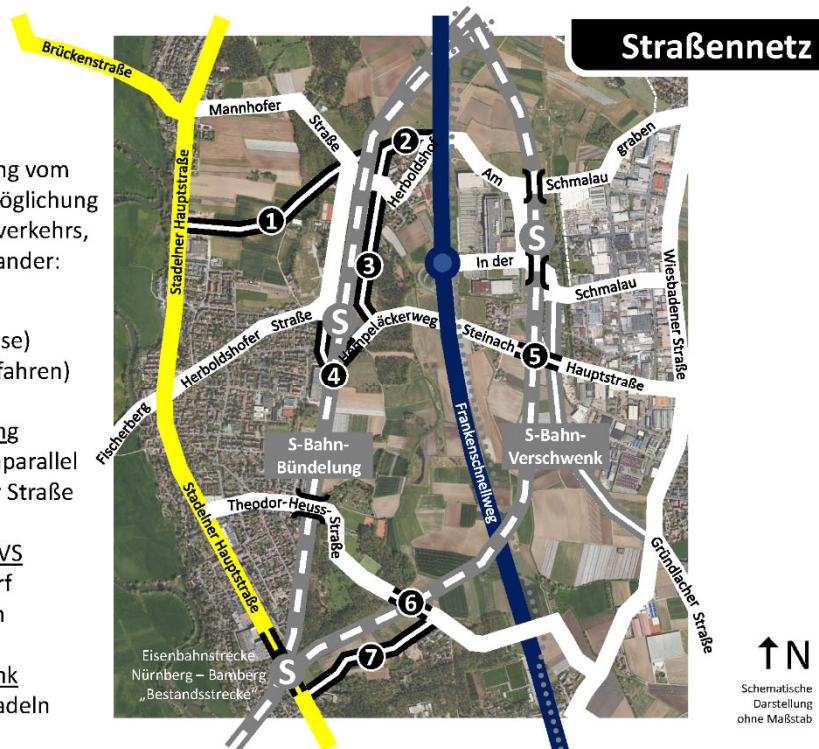
- ③ neue Straße bahnparallel
- ④ Unterführung der Straße

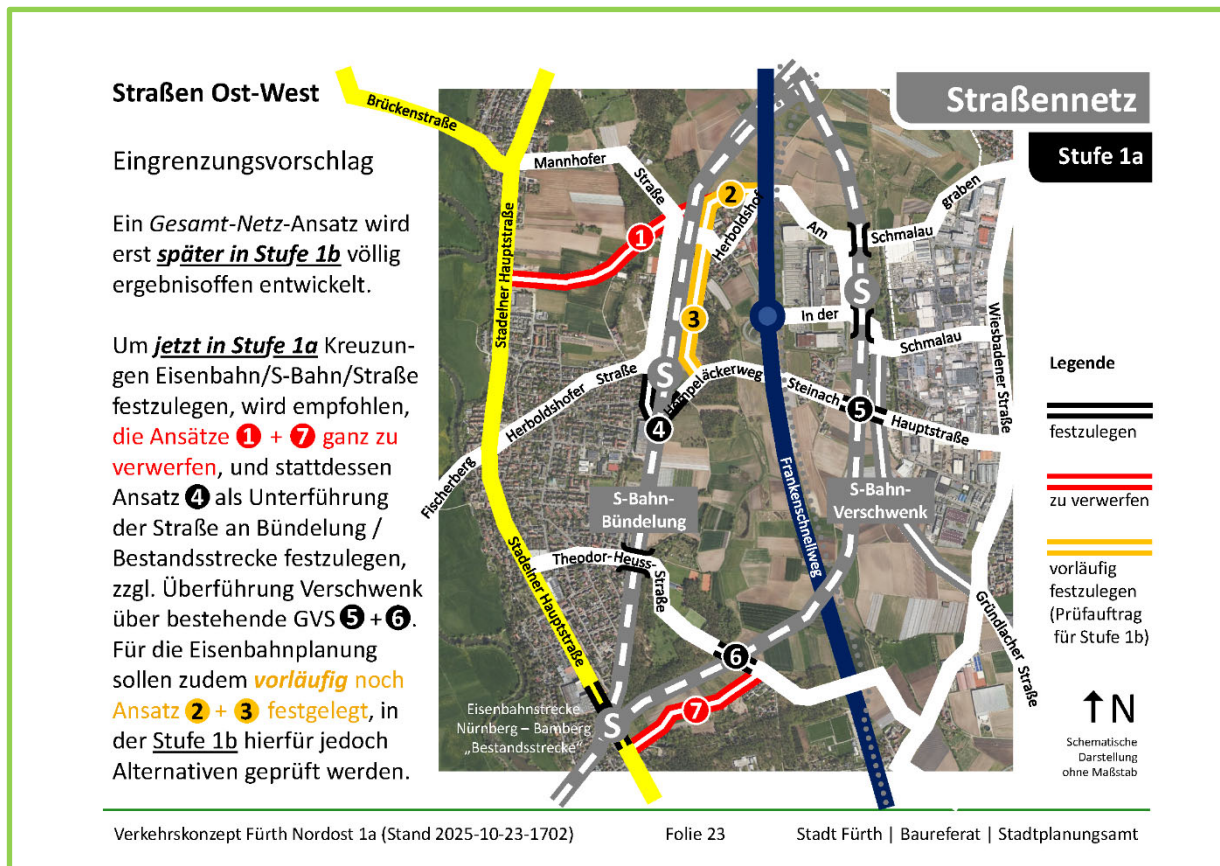
Aufrechterhaltung GVS

- ⑤ Steinach – Boxdorf
- ⑥ Stadeln – Kronach

Straße für Verschwenk

- ⑦ Südumgehung Stadeln





Ausgehend von den oben schrittweise erläuterten Zielen aus Flächennutzungsplan, Mobilitätsplan und weiterer Beschlusslage, sowie den dargestellten Nachteilen der bisher geplanten Ansätze in Planfeststellungsverfahren, Flächennutzungsplan und S-Bahn-Alternative „Bündelung 2011“, schlägt die Stadtverwaltung für die **Stufe 1a** des Verkehrskonzepts Fürth Nordost folgende Eingrenzung vor:

Ansatz	Ansatz-Behandlung	Begründung
(1) Nordumgehung Stadeln	zu verwerfen	für Busnetz-Entwicklung ungeeignete Lage der Unterführung der Straße unter der Eisenbahn (zu weit entfernt von der neuen S-Bahn-Station Stadeln Nord)
(2) Nordumgehung Herboldshof	vorläufig festzulegen, jedoch sind in der Stufe 1b Alternativen hierzu zu prüfen	für Busnetz-Entwicklung ungünstige Lage; Beeinträchtigung Naturraum
(3) neue bahnparallele Straße ^{F+R})	festzulegen	Beeinträchtigung Naturraum und Retentionsraum
(4) Unterführung Straße Hempeläckerweg ^{F+R})	festzulegen	für Busnetz-Entwicklung sehr günstige Lage direkt an S-Bahn-Station Stadeln Nord
(5) Aufrechterhaltung der beiden GVS ^{F+R})	festzulegen	Vermeidung von Umwegen für Fuß- und Radverkehr; (5) benötigt für Bus-Linie 178
(7) Südumgehung Stadeln ^{F+R})	zu verwerfen	Beeinträchtigung Naturraum, wird durch Festlegung von Ansatz (6) ersetzt

^{F+R}) mit straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehrsanlagen



(5) Fuß/Rad Ost-West

Festlegungsvorschlag

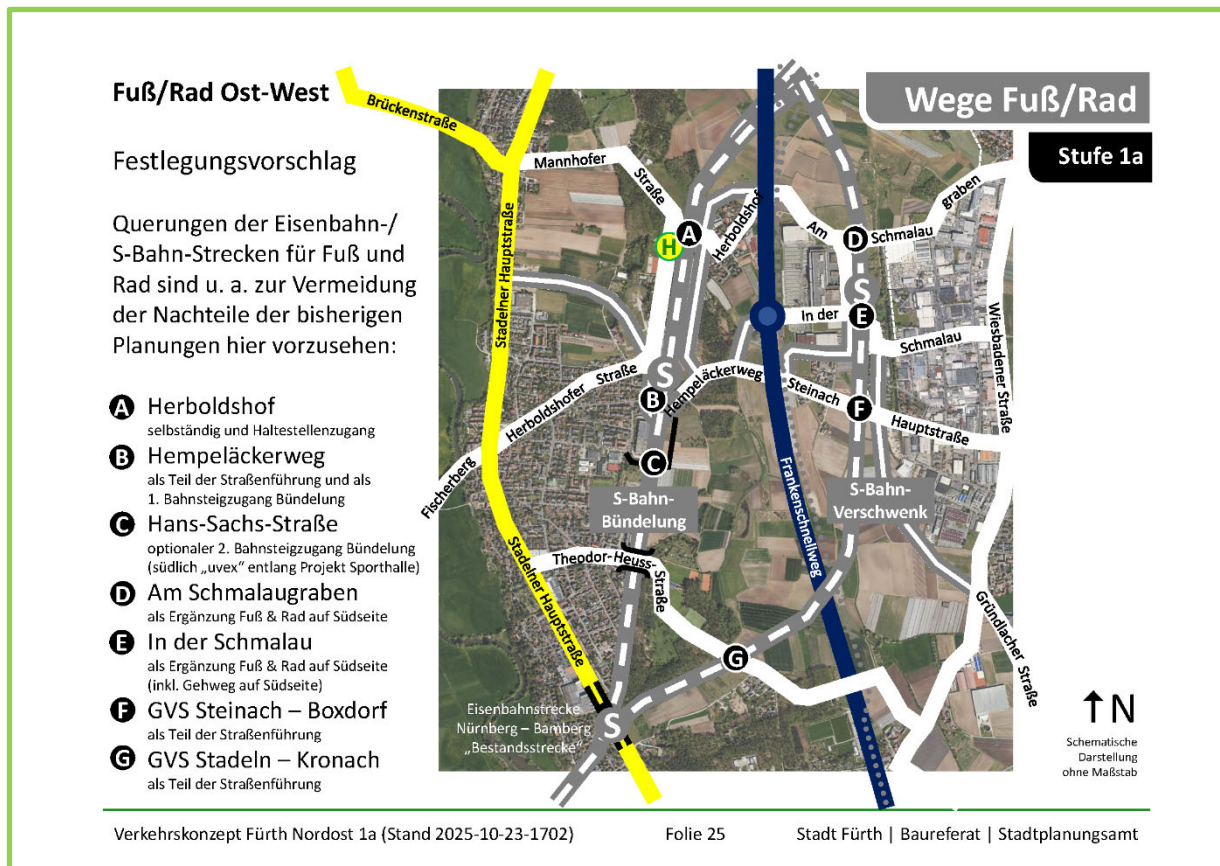


Während der Eingrenzungsvorschlag für Straßen fast durchgängig Verkehrswege definiert, die jeweils allen Verkehrsarten (Kfz / MIV, ÖV, Fuß, Rad) offenstehen, und daher auch straßenbegleitende Wege für den Fuß- und Radverkehr jeweils (ausgenommen hiervon ist lediglich der planausgelegte Stand der Nordumgehung Herboldshof), sind darüberhinausgehend auch noch Festlegungen für

- selbständige Geh- und Radwege, sowie
- straßenbegleitende Fuß- und Radverkehrsanlagen an bestehenden Straßen erforderlich (beispielsweise gemeinsame Geh- und Radwege),

um hierfür Eisenbahnkreuzungen bzw. deren Dimensionierungen vorzusehen.

Im nachfolgenden Festlegungsvorschlag werden die Eisenbahnkreuzungen, die allen Verkehrsarten offenstehen, noch einmal mitbehandelt, damit ein vollständiges Bild der Querungen entsteht, die dem Fuß- und Radverkehr dienen.



Ausgehend von den oben schrittweise erläuterten Zielen aus Flächennutzungsplan, Mobilitätsplan und weiterer Beschlusslage, sowie den dargestellten Nachteilen der bisher geplanten Ansätze in Planfeststellungsverfahren, Flächennutzungsplan und S-Bahn-Alternative „Bündelung 2011“, schlägt die Stadtverwaltung für die **Stufe 1a** des Verkehrskonzepts Fürth Nordost folgende Festlegungen vor:

Ansatz für Fußverkehrs- und Radverkehrsanlagen		Begründung
(A)	selbständige Geh- und Radweg-Unterführung im Nahbereich des bisherigen Bahnübergangs Herboldshof (z. B. nördlich auf FNP-Trasse, oder südlich am Durchlass Bucher Landgraben)	Vermeidung von Umwegen im Fuß- und Radverkehr in Ost-West-Richtung, Nicht-Isolierung von Herboldshof, Zugang zur Haltestelle Herboldshof (Bus-Linie 174)
(B)	Hempeläckerweg, straßenbegleitende Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ost-West-Verkehr Fuß/Rad, zudem primärer Bahnsteigzugang S-Bahn
(C)	selbständige Geh- und Radweg-Unterführung südlich der „uvex-Halle“, entlang der geplanten Sporthalle, als optionaler 2. Bahnsteigzugang	Verkürzung der Wege zur S-Bahn-Station Stadeln Nord durch Ergänzung eines Südausgangs für diese Station
(D)	Am Schmalaugraben, straßenbegleitende Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ergänzung Geh- und Radweg an FÜs 4; Verbesserung Komfort und Sicherheit
(E)	In der Schmalau, straßenbegleitende Fuß- und Radverkehrsanlagen (einschließlich eines zusätzlichen Gehwegs auf der Südseite)	innerorts sind regelmäßig beidseitige Gehwege vorzusehen, auch im Hinblick auf die dortige Gebietsentwicklungsoption
(F)	Gemeindeverbindungsstraßen, jeweils ergänzt um Fuß- und Radverkehrsanlagen	Verbesserung Komfort und Sicherheit, insbesondere im Unterführungsbereich
(G)		



Ende

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

