

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

#### Vorbemerkung

Zum Verständnis der eingegangenen Stellungnahmen ist es erforderlich, zu wissen, dass die im Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – als Bezeichnungen verwendeten Nummern und Buchstaben für Ansätze, Alternativen, Varianten und Querungen, sowohl für „Straßen Ost-West“ als auch für „Fuß/Rad Ost-West“, zwischen dem instruiertem Stand (2025-08-28-1927) und dem als Beschlussvorlage eingebrachten Stand (2025-10-23-1703/1703) teilweise von einander abweichen. Die folgende Gegenüberstellung soll die Übersetzung zwischen den beiden Bezeichnungssystemen ermöglichen:

Rubrik	Bezeichnung in der Instruktion, Anlage 2 – Stand 2025-08-28-1927 (Folien 13, 14 und 15)		
		Bezeichnung in der Beschlussvorlage, Anlage 3 – Stand 2025-10-23-1703/1703 (Seiten 15, 16 und 18, mit Folien 22, 23 und 25)	
			Beschreibung
Straßen Ost-West	1	1	Nordumgehung Stadeln, Flächennutzungsplan-Trasse
	2	2	Nordumgehung Herboldshof
		3	neue Straße, östlich bahnparallel (Herboldshof – Stadeln)
	3		Bauhofstraße-Trasse
	4		Hempeläckerweg-Stich
	5		Nordumgehung Steinach
	6		Südumgehung Steinach
	7		„Faurecia-Straße“
	8	4	Unterführung der Straße (An den Rampen – Hempeläckerweg)
	9	7	Südumgehung Stadeln
	10	5	Aufrechterhaltung Gemeindeverbindungsstraße Steinach – Boxdorf
11	6	Aufrechterhaltung Gemeindeverbindungsstraße Stadeln – Kronach	
Fuß/Rad Ost-West	a	A	Herboldshof, Geh-/Radweg selbständig und als Haltestellenzugang
	b	B	Hempeläckerweg, Fuß- und Radverkehrsanlage als Teil der Straßenführung und 1. Bahnsteigzugang Bündelung
	c	C	Hans-Sachs-Straße, Geh-/Radweg, optionaler 2. Bahnsteigzugang Bündelung (entlang gepl. Sporthalle, südlich von uvex)
	d	D	Am Schmalaugraben, Fuß- und Radverkehrsanlage auf Südseite
	e	E	In der Schmalau, Fuß- und Radverkehrsanlage (einschl. Gehweg auf der Südseite)
	f	F	Gemeindeverbindungsstraße Steinach – Boxdorf, Fuß- und Radverkehrsanlage als Teil der Straßenführung
	g	G	Gemeindeverbindungsstraße Stadeln – Kronach, Fuß- und Radverkehrsanlage als Teil der Straßenführung

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
<b>3. Bürgermeister</b> 2025-09-16-1542	Herr Helm bittet, bei Verfolgung dieses Konzeptes, die Bebauarbeit der angrenzenden Flächen und angedachten Bebauungspläne sowie eventuell erforderliche Gemeinbedarfsflächen bei der Planung von Straßen und Wegen zu berücksichtigen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt.
<b>ABK (Feuerwehr)</b> 2025-10-30-1217	<p>Bei allen Varianten ist zu berücksichtigen, dass Anfahrten über Bahnübergänge aufgrund der einzuhaltenden Hilfsfrist nicht möglich sind. Das bedeutet konkret, dass für Gebiete/Straßen die nur über einen Bahnübergang erreichbar sind, die Anfahrt dorthin als nicht gesichert gilt. Da es sich um Randbezirke des Stadtgebietes handelt, ist die Beachtung der Hilfsfrist von sehr großer Bedeutung.</p> <p>Kommt es zum S-Bahn-Verschwenk ist aus unserer Sicht nur eine Lösung mit den Unterführungen nach StVZO (4;5;6) wie auf Seite 16 „Stufe 1a“ möglich. Dazu müssen die Unterführungen aufgrund der Fahrzeughöhen der Berufsfeuerwehr &gt; 4 m ausgeführt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Durch das Verkehrskonzept Fürth Nordost Stufe 1a ergibt sich im Straßennetz gegenüber dem Ist-Zustand keine Verschlechterung für die Feuerwehr, sondern sogar Verbesserungen, da</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alle Straßen, ausgenommen der Bahnübergänge, erhalten und befahrbar bleiben, also nicht unterbrochen werden (anders als in der Planfeststellung S-Bahn-Verschwenk 2014),</li> <li>• die Bahnübergänge für die Feuerwehr nicht zum Netz zählen, daher die Beseitigung des Bahnübergangs Herboldshof keine Verschlechterung ist, und der Ersatz des Bahnübergangs Steinach (Hempeläckerweg) durch eine Unterführung der Straße sogar eine Verbesserung darstellt.</li> </ul> <p>Alle neuen Straßen und Unterführungen werden mit einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m über Fahrbahn geplant.</p>
<b>AGFF/ADFC</b> 2025-09-17-1422	Bei der S-Bahn-Strecke „Verschwenk“ (Folie 8/10) sehen wir die Unterbrechung der beiden GVS „Steinach Hauptstraße“ und „Theodor-Heuss-Straße“ als kritisch, da die Umwege für Radfahrer und Fußgänger doch sehr lang sind. Deswegen empfehlen wir hier auf jeden Fall die Überführung Verschwenk über die bestehende GVS (Punkte 10 und 11 von Folie 14 bzw. g und f von Folie 15).	Das Plädoyer entspricht dem Beschlussvorschlag für Stufe 1a des Konzepts.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. <small>Zeitpunkt der Nachricht</small>	eingegangene Stellungnahme <small>(ggf. sinnwährend zusammengefasst)</small>	Abwägungsvorschlag des Baureferats
"	Bei der S-Bahn-Strecke „Bündelung 2011“ (Folie 11/12) sehen wir das gleiche Problem beim Wegfall des Bahnüberganges im Ortsteil Herboldshof. Hier ist auch dringend eine Querung für zu Fuß gehende und Rad fahrende (siehe Punkt a) auf Folie 15) erforderlich.	"
"	Ansonsten stimmen wir grundsätzlich den geplanten Rad-, Fuß- und Straßenquerungen zu. Details folgen sicher in den dann kommenden Instruktionen.	–
"	Was uns in der Unterlagen fehlt: der Radschnellweg Fürth-Erlangen Es wurde ja das Gutachten in Auftrag gegeben, 3 Varianten für den Radschnellweg zu untersuchen. Die 3. Variante ist östlich der Bestandsgleise. Beim S-Bahn-Verschwenk gibt es in dem Bereich mindestens eine Kreuzung mit der Trasse, eventuell sogar zwei. Interessant wäre zu wissen, ob der Radschnellweg bereits irgendwie in den Planungen berücksichtigt wurde oder inwieweit diese Pläne Auswirkungen auf das Radschnellweg-Gutachten haben.	Das Gutachten zur Radschnellverbindung Fürth – Erlangen befindet sich noch in der Bearbeitung. Darin wurden bahnahe Varianten entwickelt und mitbetrachtet. Falls das Gutachten eine bahnahe Variante ergeben würde, müsste beim S-Bahn-Verschwenk evtl. ein Kreuzungsbauwerk ergänzt oder erweitert werden. Hierüber wäre <i>dann</i> zu entscheiden. Stufe 1a des Verkehrskonzepts geht daher vom Bestandsnetz an Straßen, Geh-, Rad-, Feld- und Waldwegen aus.
<b>Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung</b> <small>2025-09-09-1513</small>	Als Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung stimme ich den im Konzept gemachten Vorschlägen im Wesentlichen zu. Denn Fußwege und Möglichkeiten zur Querung sollen für Menschen mit Behinderung ohne große Umwege zugänglich sein. Gemeinsam geführte Rad- und Fußverkehrswege sind insbesondere im Zuge der zunehmenden E-Mobilität für Menschen mit Behinderung sowie Seniorinnen und Senioren potenziell gefährlich und sind deshalb möglichst zu vermeiden.	Aufgrund der Frequentierung sind an den betrachteten Stellen in der Regel nur gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen wirtschaftlich darstellbar. Die zu erwartende Frequentierung lässt auch einen verträglichen Betrieb erwarten.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. <small>Zeitpunkt der Nachricht</small>	eingegangene Stellungnahme <small>(ggf. sinnwährend zusammengefasst)</small>	Abwägungsvorschlag des Baureferats
^^	<p>Alle Fuß- und Radwege sowie die Querungen und Unterführungen sind barrierefrei und entsprechend den geltenden Normen in ihren aktuellen Fassungen auszubauen. Dabei sind insbesondere folgende Normen zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Teilen DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude und Außenanlagen</li> <li>• DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum</li> <li>• DIN 32984: Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen – Grundlagen der Planung und Gestaltung</li> </ul>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.
^^	Zudem sollten die Anforderungen an Leiteinrichtungen und Beschilderung, eine kontrastreiche Gestaltung entsprechend der Norm DIN 32975 sowie die Empfehlungen von Fuß e.V. (z. B. Gehwegbreiten, getrennte Geh- und Radverkehrsführung) eingehalten werden. Die Querungen sind als gesicherte Querungen auszuführen, um die Mobilität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu gewährleisten.	^^
<b>GrfA</b> 2025-09-02-1122	Vom Verkehrskonzept sind weder bestehende noch geplante ökologische Ausgleichsflächen betroffen, ebensowenig sonstige Grünflächen in der Zuständigkeit des GrfA. Daher seitens GrfA ohne Einwände.	–
<b>infra-Technischer Kundendienst</b> 2025-09-11-1043	siehe Anlage <b>2025-09-11-1043-51</b> zzgl. umfangreiches Planmaterial (hier nicht beigefügt)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
<b>infra-Verkehrsbetrieb</b> 2025-09-02-1210	Die infra fürth verkehr begrüßt alle Maßnahmen, welche die Trennwirkung von Eisenbahn- und Autobahnstrecken auf das Busnetz verringern. Die zukünftigen höhenfreien Kreuzungsmöglichkeiten der Eisenbahnstrecke im Bereich Stadeln bieten eine ideale Möglichkeit das Busnetz zwischen Steinach und Stadeln zu verbinden. Bis heute besteht eine solche Verbindung nicht.	Dies entspricht den Zielsetzungen der Stufe 1a, das Straßennetz für den Bus-Verkehr in Ost-West-Richtung durchlässiger und leichter an die S-Bahn anbindbar zu gestalten.
“	Auch eine höhenfreie Kreuzung des Eisenbahnstrecke im Bereich Herboldshof, im Zusammenhang mit einer möglichen Umgehungsstrecke des Stadtteils, sehen wir als sinnvoll an, um weitere mögliche neuen Linienwege erschließen zu können. Sollte es zukünftig keine Querungsmöglichkeit im Bereich Herboldshof geben, so ist der als (a) bezeichnete Fußgängertunnel unter der Eisenbahnstrecke unablässig um die Bevölkerung von Herboldshof nicht vom ÖPNV-Netz abzuhängen.	Auf die Unterführung der Straße bei Herboldshof (FNP-Trasse „Nordumgehung Stadeln“) soll verzichtet werden, da sie sich nicht sinnvoll in die Busnetz-Gestaltung einbinden lässt. Eine Querung in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Station Stadeln Nord ist für die Gestaltung des Busnetzes zielführender, zumal von nur <i>einer</i> Straßen-Querung insgesamt ausgegangen werden kann. Daher ist ergänzend die Fuß- und Radweg-Querung bei Herboldshof Inhalt der Stufe 1a des Verkehrskonzepts Fürth Nordost.
“	Aus Sicht der infra fürth verkehr ist eine Ertüchtigung der Brücke „Theodor-Heuss-Straße“ für den Busverkehr notwendig, damit auch eine Anbindung an die Stadelner Hard sinnvoll erfolgen kann. Im Bereich Stadelner Hard liegt nach Vorgaben des Fürther Nahverkehrsplans ein Erschließungsdefizit an den ÖPNV vor.	Das Erschließungsdefizit Stadelner Hard ist nicht zwingend zu beheben, da es unter die 200-Einwohner-Grenze fällt. Für die Brücke Thodor-Heuss-Straße besteht ein Grundsatzbeschluss mit 5,50 m Fahrbahnbreite, Busverkehr würde 6,50 m erfordern.
“	Bei Umsetzung der Variante S-Bahn-Verschwenk sollte beim Bau eines zukünftigen S-Bahn-Haltepunktes Steinach auf eine möglichst komfortable Umsteigestructur zwischen Bus und S-Bahn geachtet werden z.B. in Form einer direkten Anbindung der Bushaltestelle mit den Bahnsteigen der S-Bahn (vgl. z.B. U-Bhf. Garching-Hochbrück (b. München)).	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und mit der Deutschen Bahn erörtert. Solche Umsteigeanlagen waren sowohl an der S-Bahn-Steinach Steinach als auch Stadeln Nord jeweils zeitweise Gegenstand der bisherigen Planungen. Sie sind aus Sicht der ÖPNV-Förderung erstrebenswert.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
``	Die mit (10) und (11) bezeichneten geplanten Querungen sind aus Sicht der infra fürth verkehr zwingend notwendig. Ohne Querung (10) wäre keine Linienverknüpfung zwischen Stadeln und dem Bereich Steinach/Schmalau/Nürnberg möglich. Nur mit Querung (11) wäre im Rahmen des S-Bahn-Verschwenks eine Anbindung der Stadelner Hard an Stadeln möglich (siehe oben Erschließungsdefizit Stadelner Hard).	Das Plädoyer entspricht der Stufe 1a des Konzepts.
<b>infra-Wasserwerke</b> 2025-09-18-0916a 2025-09-18-0916b	siehe Anlage <b>2025-09-17-1711-11</b> zzgl. Spartenplänen (hier nicht beigefügt)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.  Die Darstellung der für Stufe 1b verbleibenden Varianten etwaiger Straßenneubauten wird aus Stufe 1a herausgenommen und Stufe 1b gänzlich ergebnisoffen bearbeitet, um die vorgebrachten Belange des Trinkwasserschutzes umfassender berücksichtigen zu können.  Das in Stufe 1a des Konzepts Fürth Nordost vorgesehen Verwerfen der Nordumgehung Stadeln (FNP-Trasse) mit Unterführung der Straße bei Herboldshof trägt auch den Anforderungen des Trinkwasserschutzes Rechnung.
<b>LA</b> 2025-09-04-1117	Ohne Einwände	–
<b>OA-1-Immisionsschutz</b> 2025-10-08-1028	o. E.	–
<b>OA-2-Bodenschutz und Altlasten</b> 2025-10-08-1028	o. E.	–

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
<b>OA-3-Wasserrecht allgemein</b> 2025-10-08-1028	zulässig mit Hinweisen  Bitte folgende Hinweise beachten:	–
“	Die Variante 8 „Unterführung der Straße (An den Rampen – Hempeläckerweg)“ käme z.T. im Bereich des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes des Bucher Landgrabens zur Ausführung. Auch die „Aufrechterhaltung der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Nr. 11 Theodor-Heuss-Straße“ liegt im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens. Analog gilt dies auch für die Festlegungsvorschläge Fuß/Rad Ost-West Buchstabe b „Hempeläckerweg“ und g „GVS Stadeln-Kronach“.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Planung sowie den weiteren Verfahren berücksichtigt bzw. hierfür von der Stadt Fürth an Deutsche Bahn und Eisenbahn-Bundesamt weitergegeben.
“	Im Rahmen dieser geplanten Maßnahmen der Deutschen Bahn erfolgen potentielle Eingriffe in Grundwasser, oberirdische Gewässer und in Überschwemmungsgebiete. Die einzelnen Maßnahmen sind als wasserrechtliche Antragsgegenstände für <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewässerbenutzungen,</li> <li>• Errichtung baulicher Anlage in, an, über Gewässern,</li> <li>• Gewässerausbau,</li> <li>• Eingriffe in das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens</li> </ul> in der Unterlage 13.1 des Eisenbahnbundesamtes (EBA) beschrieben. Hierzu wurde bereits im Instruktionsverfahren „PFA 16 Fürth Nord Güterzugstrecke oberirdisch Planauslage und TÖB Beteiligung“ am 23.06.2025 Stellung genommen.	“
“	Die Entscheidung über die wasserrechtlichen Tatbestände obliegt der Planfeststellungsbehörde unter Beteiligung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg.	“

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
''	Zugleich liegen die Festlegungsvorschläge Fuß/Rad Ost-West Buchstabe a „Herboldshof“ und d „Am Schmalaugraben“ innerhalb der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebiets, das durch die Verordnung der Stadt Fürth über das Wasserschutzgebiet in den Städten Fürth und Nürnberg für die öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchlandes vom 15. Juli 1993 (ZWK-VO) festgesetzt wurde.	''
''	Es handelt sich um ein repressives Verbot mit Ausnahmeverbehalt. Der Ausnahmeverbehalt dient dazu, in atypischen, unvorhersehbaren Einzelfällen Befreiung von den Verboten der Verordnung erteilen zu können, sofern dies mit dem Interesse der Wasserversorgung vereinbar ist. Die Erteilung der Ausnahme nach § 4 Abs. 1 Nr.1 ZWK-VO ist von der Planfeststellungsbehörde (EBA) bei der Stadt Fürth – Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz unter Vorlage vollständiger und geeigneter Antragsunterlagen zu beantragen. Insofern wird die Stellungnahme im Instruktionsverfahren „PFA 16 Fürth Nord Güterzugstrecke oberirdisch Planauslage und TÖB Beteiligung“ vom 23.06.2025 korrigiert.	''
<b>OA-4-Wasserrecht wassergefährdende Stoffe</b> 2025-10-08-1028	zulässig mit Hinweisen  Bitte folgende Hinweise übernehmen:	–
''	1. Auf die Stellungnahme unter Nr. 3 „Wasserrecht (Allgemein)“ wird verwiesen	–
''	2. Sofern Baustelleneinrichtungen erforderlich sind, sind diese sowohl außerhalb des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes des Bucher Landgrabens, als auch außerhalb des Wasserschutzgebietes ZWK zu errichten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Planung sowie den weiteren Verfahren berücksichtigt bzw. hierfür von der Stadt Fürth an Deutsche Bahn und Eisenbahn-Bundesamt weitergegeben.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
``	3. Bei dem Vorhaben sind die einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften zu beachten: Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Bayer. Wassergesetz (BayWG) und die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).	``
``	4. Einzelheiten für den Bereich „Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ (z.B. Lagerflächen für Baustoffe oder Bodenaushub) werden im Detail in den nachkommenden einzelnen Genehmigungsverfahren überprüft und festgelegt.	``
<b>OA-5-Naturschutz</b> 2025-10-08-1028	<p>zulässig mit Hinweisen</p> <p>Aus naturschutzfachlicher Sicht sollte bei der gesamten Planung grundsätzlich die Eingriffsminimierung durch die Nutzung bereits vorhandener Strukturen im Vordergrund stehen. Es ist auf eine möglichst geringe Zerschneidung des Landschaftsraums, von Habitatstrukturen und Landwirtschaftsflächen zu achten.</p> <p>Folgende Hinweise sind zu beachten:</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Planung sowie den weiteren Verfahren berücksichtigt bzw. hierfür von der Stadt Fürth an Deutsche Bahn und Eisenbahn-Bundesamt weitergegeben.
``	<p><u>Straßen Stufe 1a:</u></p> <p>Mit dem Ausschluss von Variante 1, 3, 6 und 9 besteht aus naturschutzfachlicher Sicht Einverständnis.</p> <p>Variante 11 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und es sind eingriffsminimierende Maßnahmen anzusetzen.</p>	``

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
"	<p><u>Fuß- und Radwege Stufe 1a:</u></p> <p>Bei der Umsetzung von Variante b „Hempeläckerweg“, ist bei der Realisierung des Bahnsteigzugangs mit dem Vorkommen von Zauneidechsen zu rechnen.</p> <p>Bei der Umsetzung von Variante c „Hans-Sachs-Straße“, der einen optionalen zweiten Bahnsteigzugang entlang des Bauprojektes Thomas-Kleinlein-Straße vorsieht, wird daraufhingewiesen, dass sich hier unmittelbar entlang der Bahnstrecke eine artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für Zauneidechsen befindet, die von dem Bahnsteigzugang nicht tangiert werden darf.</p>	"
"	<p><u>Anmerkungen Stufe 1b:</u></p> <p>Variante 2, 4, 5 und 7, welche sich als Konsequenz aus dem Wegfall des Bahnübergangs Herboldshof ergeben, werden aus naturschutzfachlicher Sicht aufgrund von Eingriffen ins Landschaftsbild, massiven Verlusten von landwirtschaftlichen Flächen und dem Wegfall naturschutzfachlich wertvoller Lebensräume, insbesondere Sandlebensräume, kritisch gesehen. Diese Varianten bedingen erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft und in artenschutzrechtlich relevante Lebensräume, wie die Feldvogelkulisse und die Kulisse des Arten- und Biotopschutzprogramms Sandachse Franken. Bei der Variante 4 ist insbesondere die Freihaltung des Tal- und Überschwemmungsraums des Bucher Landgrabens zu beachten.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren. Die neue bahnparallele Straße (Beschlussvorschlag-Ansatz „2+3“ = Instruktions-Variante „2“) wird in Stufe 1a des Verkehrskonzepts nur <i>vorläufig</i> festgelegt und soll in Stufe 1b des Verkehrskonzepts ergebnisoffen auf Alternativen untersucht werden. Zu diesen Alternativen zählen neben den in der Instruktion dargestellten Varianten auch weitere, in der Instruktion nicht dargestellte, Ansätze, konkret eine „Nullvariante“ (kein Straßenbau) sowie verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Verkehrsbeschränkungen oder -beeinflussungen, Durchfahrtsperren, etc.).</p>

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
<b>Pfleger der Fuß- und Radwege</b> 2025-09-16-1003	Die Festlegung für die Querungen der Straßen mit der Eisenbahn/S-Bahn (..) wie (...) dargestellt, wird unterstützt. Die Festlegung für die Querungen des Fuß- und Radverkehrs mit der Eisenbahn/S-Bahn (...) wie (...) dargestellt, wird unterstützt.	–
<b>Seniorenrat</b> 2025-09-18-1031	Wir haben keine seniorenrelevanten Einwände, da wir davon ausgehen, dass alles barrierefrei und seniorengerecht geplant wird.	–
``	Wir regen aber an, nicht schon im Gremien-Beschlussvorschlag (Eingrenzungsvorschlag) die Nordumgehung Herboldshof mit Unterführung Herboldshof (ohne FNP-Trasse) auszuschließen. Damit legt man sich u.E. bereits in Stufe 1a auf die erst in Stufe 1b zu entscheidende Variante der neuen bahnparallelen Straße fest. Die direkte Anbindung des Ortsteils Herboldshof an Bushaltestelle Herboldshof (Fuß-/Radweg) bzw. an Herboldshofer und Mannhofer Straße (Kfz) muss erhalten bleiben.	Der Entwurf der Stufe 1a sieht vor, dass der Fuß- und Radverkehr über eine eigene Unterführung im Bereich Herboldshof geführt wird, um Umwege zu vermeiden bzw. zu minimieren.  Für den Kfz-Verkehr ist mit der bahnparallelen Straße ebenfalls eine Anbindung an Herboldshofer und Mannhofer Straße über die Unterführung der Straße am Hempeläckerweg gegeben. Der Kfz-Verkehr ist weniger umwegempfindlich als. In Stufe 1b sollen hierzu Alternativen geprüft werden.
<b>SpA-BsG</b> 2025-09-18-0958	Im Bereich der instruierten Planungen werden derzeit bei BsG zwei Bauleitplanverfahren durchgeführt: Änderung Nr. 2021.21 des wirksamen Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan (FNP) für das Gebiet zwischen Herboldshofer Straße, Bauhofstraße und Riedäckerweg im Parallelverfahren mit Aufstellung des Bebauungsplans mit integriertem Grünordnungsplan Nr. 396b "ehemaliges Faurecia-Areal" (BP) für das Gebiet zwischen Herboldshofer Straße, Bauhofstraße und Riedäckerweg und für eine Teilfläche An der Rampe. Verfahrensstand: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB abgeschlossen.	–

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. <small>Zeitpunkt der Nachricht</small>	eingegangene Stellungnahme <small>(ggf. sinnwährend zusammengefasst)</small>	Abwägungsvorschlag des Baureferats
"	<p>Die in Stufe 1a festgelegten Kreuzungen Bahn/Straße befinden sich außerhalb des Änderungsbereiches des FNP und außerhalb Geltungsbereiches des BP.</p> <p>Inwiefern Sie aufgrund der räumlichen Nähe trotzdem Auswirkungen auf die verkehrliche Situation im Plangebiet „ehemaliges Faurecia-Areal“ haben, kann durch BsG nicht beurteilt werden.</p> <p>Eine Stellungnahme von Vpl zu den o.g. Bauleitplanverfahren steht noch aus. Ein Verkehrsgutachten im Zusammenhang mit den geplanten neuen Nutzungen auf dem „ehemaligen Faurecia-Areal“ steht ebenfalls noch aus.</p>	–
"	<p>Das instruierte Verkehrskonzept (Anlage 2 Folie 15) sieht eine Verschiebung des Bahnsteigzugangs nach Süden vor (heutiger Bahnhof Vach entfällt, dafür Bahnsteigzugang Hempeläckerweg - Querung b).</p> <p>Dies verlängert den Weg vom S-Bahn-Haltepunkt (HP) in das Baugebiet. Das Baugebiet ist aber auch vom vom neuen HP aus fußläufig erreichbar und damit gut angebunden (wichtig für potentielle Baugebietsnutzungen Nutzungen wie Pflegeheim, Schule etc.).</p>	–
"	<p>Wie in der Instruktion beschrieben, erfolgt durch die Festlegung der Kreuzungen eine implizite Festlegung für das spätere Straßen- und Wegenetz (ohne die anderen Varianten unmöglich zu machen).</p> <p>Die vorgeschlagenen Varianten (Anlage 2 Folien 13 + 14) Nr. 1 FNP-Trasse, Nr. 3 Bauhofstraße-Trasse und Nr. 7 „Faurecia-Straße“ befinden sich im FNP-Änderungsbereich/ BP-Geltungsbereich bzw tangieren diesen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.</p> <p>Die Darstellung der für Stufe 1b verbleibenden Varianten etwaiger Straßenneubauten wird aus Stufe 1a herausgenommen und Stufe 1b gänzlich ergebnisoffen bearbeitet.</p>

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
``	Die Vorentwürfe (FNP und BP) welche die Grundlage für die frühzeitigen Beteiligungen bildeten, würden die Varianten Nr. 1 FNP-Trasse und Nr. 7 „Faurecia-Straße“ weiterhin ermöglichen. Sie funktionieren aber auch ohne diese. Die Variante Nr. 3 wäre mit dem aktuellen Planungsstand nicht möglich. Im Bereich der westlichen Verlängerung der heute vorhandenen Bauhofstraße sind gewerbliche Bauflächen vorgesehen und es ist ein Biotop zum Erhalt festgesetzt.	``
``	Ob die Varianten Nr. 1 FNP-Trasse und Nr. 7 „Faurecia-Straße“ im weiteren Verlauf der Bauleitplanverfahren weiterhin offen gehalten werden können, kann derzeit nicht gesagt werden. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen gingen zahlreiche Stellungnahmen ein, in denen teilweise gewichtige Belange (z.B. Wasserschutz) geltend gemacht wurden. Es wird daher voraussichtlich eine Änderung der Planung (FNP + BP) im weiteren Bauleitplanverfahren erfolgen.	``
``	Gegen die Empfehlung der Verkehrsplanung (Anlage 2 Folie 14) jetzt in Stufe 1a die Varianten Nrn. 1,3,6, und 9 auszuschließen und sich hierdurch auf Variante Nr. 8 (zzgl. 10+11) festzulegen, bestehen seitens BsG keine Einwände.	–
``	Ob wie von der Verkehrsplanung formuliert, für Stufe 1b die Varianten Nrn. 2,4,5 und 7 verbleiben kann derzeit noch nicht gesagt werden. Evt entfällt Variante Nr. 7 „Faurecia-Straße“ als Option im Laufe des weiteren Verfahrens aufgrund gewichtiger anderer Belange.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.  Die Darstellung der für Stufe 1b verbleibenden Varianten etwaiger Straßenneubauten wird aus Stufe 1a herausgenommen und Stufe 1b gänzlich ergebnisoffen bearbeitet.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
``	<p>Zahlreiche Stellungnahmen die bei BsG im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen zu den beiden Bauleitplanverfahren (FNP + BP) eingingen, enthalten Aussagen, die u. E. für das Verkehrskonzept Fürth Nordost relevant sind. Diese werden Vpl hiermit zur Kenntnis gegeben (Anhang). <b><i>(hier nicht beigelegt)</i></b></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.</p>
``	<p>Infra Abt. Wasserwerke/ Wasserschutzgebiete – Nähe Wasserschutzgebiet / Zustromgebiet Trinkwasserbrunnen TfA/StrP – Eigentumsverhältnisse/ Ausbauzustand Regierung von Mittelfranken – Biotope / Überschwemmungsgebiet Bucher Landgraben Wasserwirtschaftsamt Nürnberg – Überschwemmungsgebiet Bucher Landgraben Zweckverband Wasserversorgung Eltersdorfer Gruppe – Zustromgebiet zum Wasserschutzgebiet Deutsche Bahn AG – Eigentumsverhältnisse / Widmung Eisenbahnbundesamt - Eigentumsverhältnisse / Widmung Bay Landesamt für Denkmalpflege – Bodendenkmal Stadt Nürnberg – BUS/ StUB/ S-Bahn Georg Höfler – Verkehrsbelastung / Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen FÜS4 Werner Rosenberger – FÜS4 / Bahnübergang Straßenverkehrsamt – Verkehrssituation Infra Abt. Verkehr – Buswende</p>	``

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
``	<p>Aus dem Flächennutzungsplan ergeben sich bezüglich der auf Folie 14 dargestellten Planungsvarianten folgende zusätzliche Hinweise, die von den zuständigen Fachbehörden fachlich zu prüfen sind. Die Tabelle zeigt, welche Flächen gemäß dem Flächennutzungsplan die einzelnen Planungsvarianten durchqueren würden. Aufgrund der groben Darstellung der Planungsvarianten, kann jedoch keine Vollständigkeit garantiert werden.</p> <p><b>(hier nicht beigelegt)</b></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.</p> <p>Die Darstellung der für Stufe 1b verbleibenden Varianten etwaiger Straßenneubauten wird aus Stufe 1a herausgenommen und Stufe 1b gänzlich ergebnisoffen bearbeitet.</p>
``	<p>Städtebauliche Belange, insbesondere Bauflächen, sind, abgesehen von den bereits oben genannten, soweit erkennbar weder durch die in Stufe 1a festgelegten Kreuzungen Bahn/Straße noch durch die Planungsvarianten des Straßennetzes betroffen.</p>	–
<p><b>StEF</b> 2025-09-16-1248</p>	<p>siehe Anlage <b>2025-09-16-1248-11</b></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren.</p>
<p><b>SvA</b> 2025-09-08-0923</p>	<p>Die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für die künftige Führung des Schienen- und vor allem Individualverkehrs im Fürther Nordosten ist eine sehr komplexe Aufgabe, welche in ihren Auswirkungen fast schon mit dem Bau des Main-Donau-Kanals in den 1960er und 1970er Jahren zu vergleichen ist. Bekannte Wegeverbindungen fallen weg und müssen neu erarbeitet werden, große Veränderungen sowohl im Stadtbild als auch bei den Wegen der Bürgerinnen und Bürger werden somit nicht ausbleiben.</p>	<p>Die Ausführung werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich im Wesentlichen um Aspekte der späteren Stufe 1b des Verkehrskonzepts Fürth Nordost.</p>

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
''	Hierbei erscheint die Güterzugstrecke noch vergleichsweise "einfach". Hinsichtlich des S-Bahn-Verkehrs bleibt weiterhin festzuhalten, dass die Bündelung der S-Bahn dem von der Deutschen Bahn gewollten Verschwenk deutlich vorzuziehen ist. Der Verschwenk würde in großem Umfang Flächen versiegeln und das Stadtgebiet weiter zerschneiden, so wie es jetzt schon durch die A73, den bereits erwähnten Main-Donau-Kanal i.V.m. SWT und die vorhandenen Bahnstrecken, aber auch durch die Flusstäler der Fall ist.	''
''	Doch auch durch die durch die Stadt Fürth gewünschte Bündelung des S-Bahn-Verkehrs kommt es zu größeren Veränderungen. Interessant ist hier die künftige Verkehrsführung rund um Herboldshof. Die Idee einer Umgehung scheint hier besonders reizvoll, da es seit Jahren Beschwerden hinsichtlich des Durchgangsverkehrs in Herboldshof gibt. Dort sind so gut wie keine Gehwege vorhanden, die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erscheint vielen als zu geringe Maßnahme zur Steigerung der Sicherheit und der Wohnqualität.	''
''	Ob diese Umgehung nun in Art einer Unterführung, die zwischen jetzigem BÜ und dem Mannhofer Wasserwerk auf die Mannhofer Straße trifft oder in Form einer parallel zu den Gleisen nach Süden verlaufenden Straße, die auf den Hempeläckerweg trifft, realisiert wird, wird zu entscheiden sein. Vorteile einer Unterführung zur Mannhofer Straße wären kürzere Wege für die Menschen in Herboldshof und ein weiter bestehender Anschluss an den ÖPNV.	''

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
''	Der Ersatz des BÜ Steinach durch eine Unterführung trifft hier auf Zustimmung. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen den Häusern der Straße An der Rampe und der Bahnstrecke wird es jedoch schwierig, eine geeignete Stelle zu finden, um aus den Tiefen der Unterführung wieder auf das Straßenniveau An der Rampe/Herboldshofer Straße zu kommen.	Es bestehen mehrere Entwürfe, die die Rampe der Unterführung in dem Gesamtquerschnitt aus der Straße An den Rampen und der östlich angrenzenden Bahnbrücke unterbringen, so dass hier eine Machbarkeit anzunehmen ist.
''	Weitere Maßnahmen wie die Südumgehung Stadeln (zw. Stadelner Hauptstraße/Erlanger Straße und Am Kronacher Wald) und die Westumgehung Bislohe (zw. Am Schallerseck über die Straße Steinach zur Straße In der Schmalau) hätten einen großen Flächenverbrauch zur Folge und sind aus verkehrsrechtlicher Sicht eher nicht drängend.	Daher soll die Südumgehung Stadeln verworfen werden.
''	Gleiches gilt für alle Planungen westlich des Straßenzugs Mannhofer Straße/Herboldshofer Straße, sei es durch die "Faureciastraße", die Bauhofstraße oder eine Verlängerung einer Unterführung Herboldshof, jeweils den Riedackerweg kreuzend zur Stadelner Hauptstraße. Auch hier wäre ein großer Flächenverbrauch zu beklagen und ein verkehrlicher Nutzen eher gering. Solche Planungen wären höchstens interessant, wenn es einmal künftig Planungen zur Fortführung Richtung Westen, also zur Hafenstraße bzw. SWT geben sollte oder die alten Ideen des Hüttendorfer Damms wieder aufleben sollten. Nachdem hier jeweils das wertvolle Regnitztal gequert werden müsste sind solche Planungen eher nicht zu erwarten.	Die weitere Beurteilung dieser Ansätze soll in Stufe 1b des Verkehrskonzepts Fürth Nordost ergebnisoffen erfolgen.  Das Regnitztal selbst zählt nicht mehr zum Planungsraum für das Verkehrskonzept Fürth Nordost; es ist nur dessen westliche Grenze.
''	Abschließend bleibt zu erwarten, dass es bei den künftigen Regelungen, wie auch immer sie aussehen mögen, um sehr viele Detaillösungen gehen wird und die Vor- und Nachteile sorgfältig abzuwägen sind. Eine für alle zufriedenstellende Lösung wird es wohl eher nicht geben.	Die Einschätzung wird geteilt.

## Anlage 5

### Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Abwägungsvorschlag zu den Instruktionsstellungen vom September 2025

Dienststelle o. ä. Zeitpunkt der Nachricht	eingegangene Stellungnahme (ggf. sinnwährend zusammengefasst)	Abwägungsvorschlag des Baureferats
<b>TfA-StrP</b> 2025-09-24-1401	Ohne Einwände.	–
<b>TfA-Bh</b> 2025-09-24-1401	Ohne Einwände.	–
<b>TfA-StrV- Sondernutzungen</b> 2025-09-24-1401	Ohne Einwände.	–
<b>TfA-StrV- Anliegerleistungen</b> 2025-09-24-1401	<p>Nach Art 5 a KAG erheben die Gemeinden zur Deckung ihres anderweitig nicht gedeckten Aufwands für Erschließungsanlagen einen Erschließungsbeitrag nach Maßgabe der folgenden Vorschriften.</p> <p>Mit Ausnahme der § 128 Abs. 2 und § 135 Abs. 6 BauGB gelten die §§ 127 Abs. 2 und 128 bis 135 sowie § 242 Abs. 2 bis 8 BauGB jeweils in der am 8. September 2015 geltenden Fassung entsprechend.</p> <p>Unseres Erachtens ist vor einer endgültigen Beschlussfassung unbedingt "weiterer Abstimmungsbedarf" erforderlich; Planung, Kosten, event. Umlage</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Vertiefung der Planung der Eisenbahnkreuzungen, sowie bei der Aufstellung der Stufen 1b und 2 des Konzepts, soweit wie möglich berücksichtigt. Es erfolgen dann weitere Instruktionsverfahren. Es handelt sich im Wesentlichen um Aspekte der späteren Stufe 1b des Verkehrskonzepts Fürth Nordost und den darauf aufbauenden Anlagenplanungen.

#### Anlagen zur Anlage 5:

- Anlage 2025-09-11-1043-51    infra-Technischer Kundendienst    6 Seiten
- Anlage 2025-09-16-1248-11    StEF    1 Seite
- Anlage 2025-09-17-1711-11    infra-Wasserwerke    10 Seiten



FÜR UNSERE  
**STADT**  
AM **WERK**

**infra**fürth

infra fürth gmbh ■ Leyher Straße 69 ■ 90763 Fürth

Stadt Fürth - SpA/Vpl -  
z.Hd. Hr. Hartung  
90744 Fürth

Abteilung: Technischer Kundendienst

Ansprechpartner: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Fürth, 11. September 2025

## **Instruktion Verkehrskonzept Fürth Nordost Stufe 1a - Definition der Kreuzungen der EisenbahnS-Bahn mit dem Straßen- und Wegenetz [404N]**

- Ihre E-Mail vom 01.09.2025 -

Sehr geehrter Herr Hartung,

zu der vorgesehenen Maßnahme geben wir folgende Stellungnahme ab:

Die vorhandenen Strom-, Gas- und Wasserversorgungs- inkl. den Hausanschlussleitungen sind den beiliegenden Plänen zu entnehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Bei den orange dargestellten Leitungen handelt es sich um Gasmitteldruckleitungen.

Bei der im Lageplan grün dargestellten Leitung handelt es sich um eine Gashochdruckleitung, die besonders zu beachten ist.

### **Gas- und Wasserversorgungsnetz**

Die bestehenden Gas- und Wasserleitungen sind aus beiliegenden Übersichtslageplänen zu entnehmen.

Die Einzelmaßnahmen bei Straßenneubaumaßnahmen sind gesondert zu instruieren.

In diesem Zuge wird dann entschieden, ob eine Neuverlegung/Umlegung der Gas- und Wasserleitungen erforderlich ist. Nachfolgend haben wir einige Hinweise zu den Umgehungsstraßen und den Kreuzungspunkten aus Folie 15 zusammengestellt:

#### Zu Nordumgehung-Herboldshof:

Bei der im Lageplan blau dargestellten Leitung DA 225 HDPE [2013] handelt es sich um eine wichtige Wasserhauptversorgungsleitung, die besonders zu beachten ist. Die Wasserversorgungsleitung ist als neuwertig anzusehen.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

- 2 -

Zu Südumgehung-Stadeln:

Bei der im Lageplan grün dargestellten Leitung DN 400 STSW [1986] handelt es sich um eine wichtige Gashochdruckleitung, die besonders zu beachten ist. Die Bauarbeiten sind mit äußerster Sorgfalt so auszuführen, dass Beschädigungen an der Gashochdruckleitung sicher ausgeschlossen werden.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Gasleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

Zu a) Herboldshof:

Bei der im Lageplan blau dargestellten Leitung DN 150 GG ZM/SAN [1966] handelt es sich um eine wichtige Wasserhauptversorgungsleitung, die besonders zu beachten ist.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

Zu b) Hempeläckerweg:

Bei der im Lageplan rot dargestellten Leitung DN 100 STSW [1976] handelt es sich um eine wichtige Gasniederdruckleitung, die besonders zu beachten ist.

Bei der im Lageplan blau dargestellten Leitung DA 63 HDPE [2012] handelt es sich um eine wichtige Wasserversorgungsleitung, die besonders zu beachten ist. Die Wasserversorgungsleitung ist als neuwertig anzusehen.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Gas- und Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

Zu c) Hans-Sachs-Straße:

Bei der im Lageplan rot dargestellten Leitung DN 225 HDPE [2006] handelt es sich um eine wichtige Gasniederdruckleitung, die besonders zu beachten ist. Die Gasniederdruckleitung ist als neuwertig anzusehen.

Bei der im Lageplan blau dargestellten Leitung DA 200 PVC [1977] handelt es sich um eine wichtige Wasserhauptversorgungsleitung, die besonders zu beachten ist.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Gas- und Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

- 3 -

Zu d) Am Schmalaugraben:

Im Kreuzungsbereich „Am Schmalaugraben“ Ecke „Am Mühlweg“ befinden sich keine Gas- und Wasserleitungen der infra fürth gmbh.

Zu e) In der Schmalau:

Bei der im Lageplan orange dargestellten Leitung DN 225 HDPE [2012] handelt es sich um eine wichtige Gasmitteldruckleitung, die besonders zu beachten ist. Die Gasmitteldruckleitung ist als neuwertig anzusehen.

Bei der im Lageplan blau dargestellten Leitung DA 225 HDPE [2013] handelt es sich um eine wichtige Wasserhauptversorgungsleitung, die besonders zu beachten ist. Die Wasserhauptversorgungsleitung ist als neuwertig anzusehen.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Gas- und Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

Zu f) GVS Steinach-Boxdorf:

Bei der im Lageplan orange dargestellten Leitung DN 200 STSW [2013] handelt es sich um eine wichtige Gasmitteldruckleitung, die besonders zu beachten ist. Die Gasmitteldruckleitung ist als neuwertig anzusehen.

Bei den im Lageplan blau dargestellten Leitungen DA 225 HDPE [2013] und DA 125 HDPE [2013] handelt es sich um wichtige Wasserhauptversorgungsleitungen, die besonders zu beachten sind. Die Wasserhauptversorgungsleitungen sind als neuwertig anzusehen.

Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

Zu g) GVS Stadeln-Kronach:

Im Kreuzungsbereich Stadeln-Kronach befinden sich keine Gas- und Wasserleitungen der infra fürth gmbh.

- 4 -

### **Stromversorgungsnetz**

Im Rahmen der Instruktion zur Stufe 1a („Definition der Kreuzungen der Eisenbahn/S-Bahn mit dem Straßen- und Wegenetz“) weisen wir darauf hin, dass an folgenden Kreuzungsstandorten aus Sicht der Spartenkoordination umfangreiche elektrische Leitungsverlegungen erforderlich werden können:

- Herboldshof
- Hempeläckerweg
- Hans-Sachs-Straße
- Am Schmalaugraben
- In der Schmalau
- Steinach–Boxdorf
- Stadeln–Kronach

Eine quantitative Bezifferung (Umfang, Kosten, Bauzeit, Sperrlogiken) ist auf Basis des derzeitigen Entwurfs-/Konzeptstands Stufe 1a noch nicht möglich.

Begründung: Die Instruktion sieht in Stufe 1a primär die Definition der Kreuzungen und die Ableitung konzeptioneller Erfordernisse vor. Die konkrete technische Ausgestaltung der Kreuzungsbauwerke bzw. Straßenraumumgestaltungen – und damit die maßgeblichen Randbedingungen für Spartenverlegungen (Trassenlage, Bauabfolge, Bauverfahren, Sicherung der Verkehrsbeziehungen, Schutz von Bestandsanlagen) – liegt erst mit den nachgelagerten Planungsstufen vor.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir folgendes Vorgehen für Stufe 1b/weiterführende Planung vor:

1. Frühzeitige Leitungsauskunft & Bestandsvalidierung (inkl. punktueller Sondagen) an allen o. g. Kreuzungen, um Konfliktlagen belastbar zu erfassen.
2. Sparten- und Bauphasenkoordination mit Ableitung vorläufiger Schutz- und Umverlegungskorridore je Kreuzung, abgestimmt auf die Variantenlage der DB.
3. Abstimmung zu Verkehrs- und Bauphasenführung, um betriebsnotwendige Aufrechterhaltung kritischer Versorgungen sicherzustellen (temporäre Umverlegungen/Provisorien).
4. Kostenschätzung erst nach Festlegung der baulichen Grundkonzeption je Kreuzung bzw. nach Vorliegen belastbarer Trassen- und Bauphasenpläne.

Wir bitten, diese Hinweise als fachliche Randbedingung in der weiteren Variantenbetrachtung zu berücksichtigen und die o. g. Standorte in den nächsten Planungsschritten mit priorisierter Spartenprüfung zu versehen. Dies entspricht dem in der Instruktion formulierten Vorgehen, Stellungnahmen auf die Elemente der Stufe 1a zu fokussieren und Änderungen direkt am Foliensatz/Gremienbeschlussvorschlag zu spiegeln

## **Wasserschutzzone**

Eine Stellungnahme unseres Wasserwerks wird Ihnen separat zugesandt.

## **Allgemeine Auflagen zu Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen**

Eine Überbauung unserer Leitungen ist unzulässig, Beschädigungen an unseren Leitungen sind sicher auszuschließen.

Kosten für eventuell notwendige Änderungen an den bestehenden Leitungstrassen oder Schutzmaßnahmen gehen zu Lasten des Verursachers.

### Einzuhaltende Abstände zu unseren Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen:

- Lichter Mindestabstand bei Parallelverlegung 1,0 m
- Lichter Mindestabstand bei kreuzender Verlegung 0,4 m
- Lichter Mindestabstand von Fundamenten 1,5 m
- Lichter Mindestabstand zur Gashochdruckleitung 1,5 m
- Lichter Abstand bei Baumpflanzungen  
gem. Baumschutzverordnung 2,5 m

### Zusätzliche Vorgaben zu unseren Stromversorgungsleitungen:

Bei seitlichen Näherungen oder Parallelführungen mit anderen Rohrleitungen oder Kabeln darf ein horizontaler Abstand von 0,40 m grundsätzlich nicht unterschritten werden. Der vertikale Abstand von 0,40 m zu den Stromkabeln muss auch bei Leitungskreuzungen eingehalten werden. Der horizontale Abstand von 1,00 m zu Hochspannungsleitungen darf nicht unterschritten werden. Zur Vermeidung von Schäden bei einer Lichtbogenbildung im Fehlerfall ist bei allen Leitungen bei der Unterschreitung des Mindestabstandes von 0,40 m zu Stromkabeln durch den Einbau geeigneter Bauteile, wie z.B. Kabelschutzplatten, die elektrische Trennung zu sichern.

Die erforderlichen Maßnahmen sind grundsätzlich mit der infra fürth gmbh abzustimmen.

Vor Beginn der Arbeiten ist eine Einweisung durch die infra fürth gmbh erforderlich.

Grabenlose / nicht konventionelle Bauweisen, z.B. der Einsatz von Bodenverdrängungsraketen und von Spülbohrtechniken usw., im Bereich der Gas-, Wasser- und Stromversorgungsleitungen, sind unzulässig, hier ist offen mittels Handschachtung zu arbeiten.

Die bauausführende Firma hat sich unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme über die genaue Lage der Gas-, Wasser-, Strom- und Fernwärmeleitungen der infra fürth gmbh zu informieren.

Das Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Gas-, Wasser-, Strom und Fernwärmeversorgungsleitungen der **infra fürth gmbh** ist zu beachten.

- 6 -

### **Planauskünfte**

Sie benötigen eine Planauskunft über die Lage unserer Versorgungsanlagen? Diese erhalten Sie online auf unserer Homepage:

[Planauskunft - Infos zur Lage der Fürther Leitungen \(infra-fuerth.de\)](https://www.infra-fuerth.de)

Wenn Sie die Pläne im .dwg oder .dxf-Format benötigen, teilen Sie uns das bitte im Bemerkungsfeld mit.

Mit freundlichen Grüßen  
**infra fürth gmbh**



Loisi



Adelman

Anlagen

StEF/KN/K

**Verkehrskonzept Fürth Nordost Stufe 1 a**

hier: Instruktion

- I. Die Stadt Fürth -Stadtentwässerung Fürth hat den Vorgang des SpA/Vpl vom 28.08.25 zur Kenntnis genommen.

Aus der Anfrage vom 28.08.25 und den per Cloud bereitgestellten Daten ist es der Stadt Fürth – Stadtentwässerung Fürth nicht möglich eine Aussage zu den geplanten Bauvorhaben zu treffen.

Die StEF kann nur eine Aussage zu konkreten Bauvorhaben auf deren Grundlage eine Aussage zu ggf. notwendigen Abständen zum städt. Kanal bzw. Bauwerke einzuhalten sind.

Grundsätzlich sind von Seiten der StEF zu Unterhalts- und Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem Mindestabstand von 2,50 m ab Kanalachse (bis einschl. DN 350) und 3,00 m ab Kanalaußenwand (ab DN 400) zu dem städt. Kanal einzuhalten die nicht überbaut oder mit Sträuchern -/Bäumen bepflanzt werden darf. In Ausnahmefällen sind jedoch abweichend von dieser Regelung größere Abstände zu den städt. Kanälen und Bauwerken einzuhalten.

Bei geplanten Stromkabel- und Wasserleitungsverlegungen ist ein Mindestabstand von 1,00 ab den Kanalaußenwänden – und den Schächten einzuhalten.

Grundsätzlich müssen die städt. Schächte und auch die Sinkkästen für Spülfahrzeuge zur Reinigung der Kanäle und der Sinkkästen jederzeit zugänglich sein.

Abschließend weist die StEF darauf hin, dass bei Konkreten Bauvorhaben im Bereich der städt. Kanäle diese erneut zu Instruieren sind.

Somit mit Einwand.

- II. Abdruck StEF/KN/K/VetM - z. A. „Anfragen 2025-A-251, Verkehrskonzept Fürth Nordost“  
IV. SpA/Vpl - z.w.V.

Fürth, den 16.09.2025  
Stadtentwässerung Fürth





FÜR UNSERE  
STADT  
AM WERK



infra fürth gmbh • Leyher Straße 89 • 90763 Fürth

Stadtplanungsamt Fürth  
Hirschenstraße 2  
zu Hd. Hr. Hartung  
90762 Fürth

Abteilung: Wasserwerke - Wasserschutzgebiete

Ansprechpartnerin [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Ihr Zeichen  
V-SpA-Vpl-Hg-404N

Ihre Nachricht vom  
01. September 2025

Fürth, 17. September 2025

## Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Definition der Kreuzungen der Eisenbahn/S-Bahn mit dem Straßen- und Wegenetz

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Hartung,

die infra fürth gmbh wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung Verkehrskonzept Fürth Nordost – Stufe 1a – Definition der Kreuzungen der Eisenbahn/S-Bahn mit dem Straßen- und Wegenetz beteiligt. Weiterhin bedanken wir uns für das konstruktive Instruktionsgespräch vom 10.09.2025.

Aus den vorgelegten Unterlagen ergeben sich kritische Sachverhalte und Forderungen, welche wir hiermit nachfolgend ausführen möchten. Wir haben in unserer nachfolgenden Stellungnahme, da wir dies im Gesamtkontext sehen, uns auch bereits auf die für Stufe 1b vorgesehenen Varianten geäußert. – Bitten aber erneut mit Konkretisierung Stufe 1b mit beteiligt zu werden.

Die beschriebenen Verkehrswegeführungen liegen im Einzugsgebiet (EZG) und im direkten Zustrom zu den im wesentlich betroffenen 5 Quartär-Brunnen der infra fürth gmbh, die weiter nördlich Grundwasser u.a. aus dem quartären Grundwasserleiter fördern (s.a. Anlagen 1-1 bis 1-3 und 2-1 bis 2-2). Das Wasserschutzgebiet Knoblauchland (WSG KLL) ist von wesentlicher Bedeutung für die Trinkwasserversorgung der Stadt Fürth, insbesondere der Ortsteile Mannhof, Herboldshof, Stadeln, Sack, Braunsbach, Bislohe und Steinach. Es werden hierüber ca. 10.000 Einwohner und entsprechende Gewerbebetriebe versorgt. Es wurden aktuell erhebliche Investitionen in den Neubau des Wasserwerkes KLL getätigt, welches in Q4/2025 in Betrieb gehen wird. Das Wasserwerk ist essenziell, um die Wasserversorgung vor Ort weiter sicher gewährleisten zu können und bzgl. der Bedarfssituation zudem das Kerngebiet der Grundwasserförderung Rednitztal weiter entlasten zu können - weiterhin dem steigenden Bevölkerungswachstum, sowie dem Klimawandel technisch begegnen zu können.

Je nach Gefährdungssituation für die Gewinnung KLL wurde in Kap. D eine Einzelbewertung für die jeweiligen beschriebenen Verkehrswegeführungen vorgenommen.

Da die Varianten 1, 2, 3, 7 auch im Einzugsgebiet der Wasserversorgung Eltersdorf zu liegen kommen, bitten wir den Zweckverband ebenfalls im Verfahren zu beteiligen.



### **A. Örtliche Situation**

Die Brunnen KLL-II bis KLL-VI liegen in der Wasserfassung KLL, Knoblauchsland. Die Fassung Knoblauchsland befindet sich zwischen dem Bucher Landgraben (der die Fassung südlich, westlich und nördlich umfließt) auf Höhe des Ortsteiles Fürth-Mannhof (weiter westlich gelegen) im Knoblauchsland (Anlage Übersichtsplan 1-1 und 1-2) und ist über die Mannhofer Straße zu erreichen. Die Brunnen KLL-II bis -VI der Wasserfassung Knoblauchsland erschließen zur Wasserförderung den oberflächennahen quartären Grundwasserleiter.

Neben den fünf Flachbrunnen kommen weiterhin auf dem Areal die zwei Tiefbrunnen KLL-VII und KLL-VIII zu liegen. Diese erschließen als hydraulische Einheit den Benker-Sandstein, für den in dieser Fragestellung keine Beeinträchtigung zu erwarten sind. Nachfolgend wird allein auf die quartäre Grundwasserförderung Bezug genommen.

Die östliche Ausdehnung der engeren Schutzzone verläuft parallel der bestehenden S-Bahn Linienführung. Die weitere Schutzzone reicht weiter nach Osten bis zur Gemarkungsabgrenzung Fürth /Nürnberg. Alle DB Trassenführungen oder Varianten wie Bestandsstrecken, Varianten Bündelung und Verschwenk und in Planfeststellung befindliche Güterzugstrecke kommen vollumfänglich innerhalb des WSG KLL zu liegen. Es wurden entsprechende Auflagen und Nebenbestimmung zum Bau und Betrieb der querenden Güterzugstrecke zum Schutz des Grundwasserkörpers (wie Bau Hochwasserfrei, Einzusetzenden Materialien, Entwässerungssituation, Bau und Betrieb von Abwehrbrunnen, Havarie-Management, etc.) der DB auferlegt. - Direkt südlich angrenzend in 100m Entfernung zu dem WSG KLL kommt weiterhin das derzeitige B-Planverfahren „ehemaliges Faurecia Areal“ zu tragen.

Die derzeit bestehende Schutzgebietsbemessung für die weitere Schutzzone richtet sich nach der damals angewandten 200 Tage Linie. Der heutige Stand der Technik zur Bemessung der weiteren Schutzzone erfolgt über Anwendung der 3-Jahres-Isochrone. Eine sich ändernde Umgebungssituation kann zu einer angeordneten Neubemessung der Schutzzonen durch die Fachbehörden nach Stand der Technik führen. Dies würde zu einer erheblichen Ausweitung der bisherigen weiteren Schutzzone über die Fürther- als auch Nürnberger Gemeindeteile führen - mit entsprechenden Einschränkungen baulicher Art und Nutzung. Bei Tiefeneingriffen im Umfeld der Engeren Schutzzone kann dies auch zu einer Erweiterung selbiger kommen, da durch sich ergebende Wegsamkeiten die sog. 50-Tage-Linie (die den Umgriff Engere Schutzzone definiert) unterschritten wird.

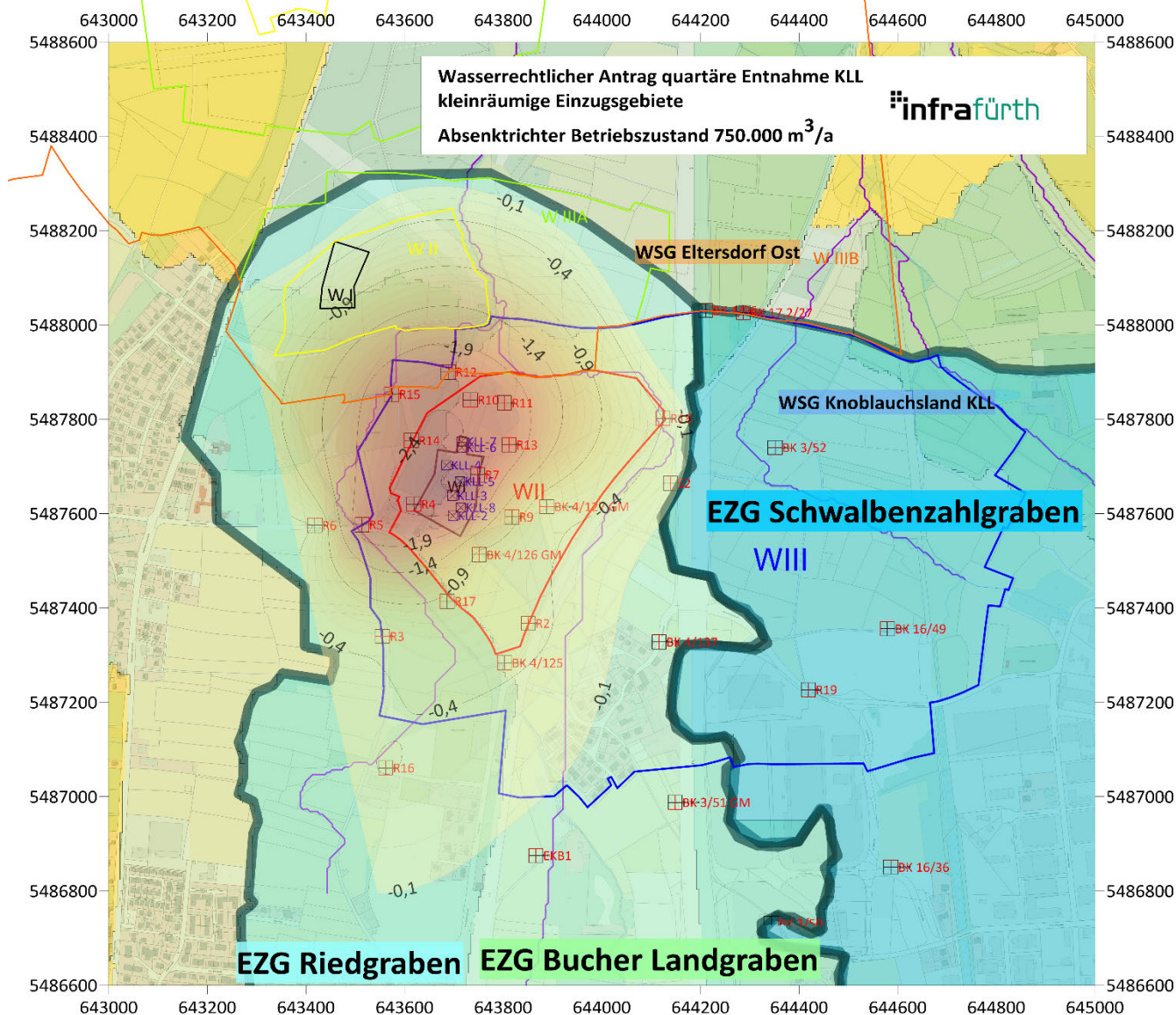


Abb.1: Auszug aus WR-Antrag KLL; kleinteilige Auflösung des Oberflächeneinzugsgebietes Wassergewinnung KLL hier EZG Riedgraben welches nach Norden in den Bucher Landgraben entwässert

Das Gesamt-Grundwassereinzugsgebiet der Wasserfassung KLL ist aus Anl. 2-1 ersichtlich. Kleinräumig aufgelöst ist hierbei das Einzugsgebiet *Riedgraben* von besonderer Bedeutung in Bezug B-Plan-Verfahren „ehemaliges Faurecia Areal“ Anl. 2-2:

Mit Betrachtung der vor Ort Begebenheiten und historischen Ereignissen muss der südwestliche Randzustrom gesondert betrachtet werden. Dieser wird u.a. durch den ehemaligen Riedgraben qualitativ gesteuert, welcher bislang in der bisherigen Schutzgebietsbemessung nur nachgeordnet beachtet wurde. Der ursprüngliche Riedgraben viel weiter von Süden kommend, ist heute südlich der Herboldshofer Straße überbaut, kanalisiert und als solches nicht mehr erkennbar. Ab nördlich der Herboldshofer Straße ist das Entwässerungssystem oberflächlich als morphologische überwiegend trockene Rinne ausgeprägt, die nach NNE in ein dauerhaft feuchtes Gebiet übergeht. Knapp unter GOK ist der Riedgraben als entwässerndes System immer noch wirksam.

Südlich des Gewinnungsgebietes befanden sich bis 2018/19 eine industrielle Ansiedlung (Faurecia). Aus dieser folgten LHKW-Schadensfälle, mit Auswirkungen auf den Wasserwerksbetrieb, die im Zeitraum 1989 bis 1998 abgehandelt wurden.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist weiterhin von einer PFAS-Quelle innerhalb, bzw. näherer Umgebung des Faurecia-Geländes auszugehen. Da das PFAS-Schadensbild erhebliche Auswirkungen auf den Wasserwerksbetrieb hat, wurde eine weitergehende Erkundung zur Auffindung des Schadensherdes und Beseitigung selbigen, seitens infra gegenüber Behörden gefordert.

Das Areal Faurecia kommt auf der westlichen Flanke der Urstromrinne zu liegen (s.a. Anlage 1-3 und 3-2 Quartärbasis). Bei Havarien, insbesondere in Kombination Verschwenk der Grundwassergleichen, bedingt durch den Pumpbetrieb KLL, nach Norden zum Wasserwerk hin, besteht daher ein qualitatives Einflusspotential auf den unterirdischen und geförderterten Grundwasserleiter.

Durch das nach Norden in Richtung Bucher Landgraben kleinteilige Einzugsgebiet Riedgraben erfolgt zuerst gefällebedingt ein zusätzlich beschleunigter Transport von evtl. Gefahrstoffen nach Norden in Richtung Gewinnung.

Eine schützende Deckschicht liegt nicht vor. Der natürliche Grundwasserkörper steht bereits bei 0,5m bis 1m u. GOK an.

Das Gefährdungspotential (u.a. Errichten von Bauwerken im Grundwasser, sowie Betreiben, hier: erhöhter Verkehr und Gefahr von Schadstoffeintrag) auf das oberirdische als auch unterirdische Einzugsgebiet über die Verkehrs-Varianten 1, 3 insbesondere durch die tiefgreifenden Einschnitte (Unterführung), die im geförderterten Grundwasserkörper zu liegen kämen und 7 (östlicher Abschnitt) ist daher als sehr hoch einzustufen.

Die sich etablierende Reichweite der Grundwasserabsenkung durch den Entnahmebetrieb Wasserwerk KLL, bei einer jährlichen Gesamtentnahme von 750.000 m<sup>3</sup> über das Jahr, reicht bis in das B-Plan Verfahrens-Gebiet „ehemalige Faurecia“ und den Varianten 1, 2, 3, 7, hinein und ist in Abb. 3-1 bis 3-3 dargestellt.

## **B. Absenkungsreichweite und Grundwasserstand im Vorhabensgebiet**

Über die Grundwasserförderung der infra wird in der Umgebung der Brunnen die Grundwasserfläche entsprechend dem hydraulischen Gradienten abgesenkt. Damit wird im Einflussbereich der Brunnen eine Änderung des Verlaufes der Stromlinien des Grundwassers bewirkt. Als Absenkungsbereich wird dasjenige Gebiet bezeichnet, in dem eine Grundwasserabsenkung durch Beeinflussung der Grundwassergleichen erkennbar wird.

Aus Stichtagsmessungen und Ganglinien wurde u.a. der Absenkungstrichter und Reichweite, sowie Grundwasser-Flurabstandskarten erstellt. Die Absenkungsreichweite ist in Anlage 3-1 prognostiziert. Der Absenktrichter bei einer Jahresförderung um 750.000 m<sup>3</sup>/a erreicht je nach jahreszeitlicher Begebenheit eine maximale Ausdehnung von 450m nach Osten bzw. 800m nach Süden. Hierbei sind noch ausklingende Absenkbeträge im dezimalen Höhenbereich (dm-Bereich) in Randlage zu erwarten.



Es ist somit insgesamt von sehr hohen Grundwasserständen trotz Pumpbetrieb KLL – insbesondere im Nichtförderbetrieb KLL auszugehen.

Pegel R16 wies (05.04.2023) u.a. einen GW-Stand von -0,49m ab GOK auf.

### **C. Gefährdungssituation**

Nach Stand der Technik ist das oberirdische, sowie das unterirdische Einzugsgebiet mittels eines Wasserschutzgebietes zu schützen (technisches Regelwerk DVGW W101).

Bei einer Überrechnung oder Neuausweisung des WSG würde (gleich welche Ansätze (Bay.-LfU-Leitfaden; DVGW-101 etc.) gewählt würden) sich der bislang bekannte Umgriff weiter ausdehnen. Bei einer solch erheblichen Ansiedlung durch Gewerbe / verarbeitenden Betrieben aus dem B-Plan-Verfahren „ehemalige Faurecia“ und angedachten Verkehrsführungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Zustrom der Fassungsanlagen, sind diese Flächen auf die neue Gefährdungssituation mit einzubeziehen und wären mit den Kriterien einer Wasserschutzgebietszone VIII zu würdigen. Eine Neuausweisung eines Gewerbegebietes wäre u.a. nicht zulässig. Auch das Aufstellen eines Bebauungsplanes wäre nicht mehr zulässig.

Durch die durchschneidende Wirkung des Oberflächen- und unterirdischen Einzugsgebietes durch den vorgesehenen Verlauf einzelner Verkehrs-Varianten und sämtlicher Vorfluter, ist eine erhebliche Störung des oberflächigen und unterirdischen Einzugsgebietes im direkten Zustrom zu erwarten.

Im Umkehrschluss, bei Beibehaltung der vorgesehenen Planung, ist die aktuelle Dimension der weiteren Schutzzone KLL nicht mehr ausreichend, um den Schutz des WSG-KLL und der Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Für Art und Verlauf der geplanten Varianten 1, 2 und 3 ist seitens infra keine Zustimmung zu erwarten.

Die Summenwirkung der vorgesehenen Maßnahmen B-Planverfahren Faurecia, B-Planverfahren Schleifweg und Varianten 1, 2, 3 und (7) bei Beibehaltung in Art und Form würden zu einem nicht tragbaren Risiko für die Wassergewinnung KLL führen und die gesamte Grundwassergewinnung und angeschlossene Trinkwasserversorgung in Frage stellen. Dies könnte im Fortgang auf Grund der Belastung und dem fehlenden Schutz die Versorgung im KLL gefährden, was über andere Gewinnungsgebiete nicht ausgeglichen werden kann.

Wie bereits Eingangs hingewiesen, liegt die Gewinnung Eltersdorf ebenfalls im Einzugsgebiet und direkten Abstrom der Maßnahme.

Die gegenseitige Belieferung der Einspeisungen KLL und Eltersdorf ist ein fester Bestandteil des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens, für die beiden Wasserschutzgebiete querende Güterzugstrecke. Dies bedeutet, dass bei einem Ausfall einer der beiden Einspeisungen während der Bau- und Inbetriebnahme- Phase dieses Bauwerks, welche mehrere Jahre dauern wird und den zukünftigen Notverbund im Havariefall, die jeweilige Nachbarversorgung massiv gefährdet ist.

Die Gewinnung KLL ist notwendig, um das Versorgungsgebiet Eltersdorf im Falle einer Havarie der neuen weiter östlich verlaufenden Güterzugstrecke komplett versorgen zu können.

Durch die angestrebte Ost-West-Verbindung ist von einem steigenden Fahrzeugverkehr auszugehen. Eine zusätzliche Belastung lässt eine zusätzliche Unfallgefahr, somit auch Havariegefahr mit Eindringen von Schadstoffen in den Untergrund und somit ins Grundwasser, je nach Standort und Ausführung der Varianten, im Schutzgebiet mit direktem Zustrom und Beeinflussung des Wasserwerksbetriebes, nicht ausschließen / erwarten.

#### **D. Einzelbewertung der Verkehrs-Varianten in Bezug des EZG und Wasserwerksbetriebes**

Variante 1 kreuzt den direkten südlichen, sowie östlichen Grundwasseranstrom und kommt im Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgraben zu liegen. Durch den Tiefeneinschnitt Unterführung S-Bahn „Mannhofer Straße“ ist die engere Schutzzone direkt beeinflusst. Die gesamte Trassenführung kommt im direkten Förderbereich zu liegen. Grundwasser steht wenige Dezimeter unter GOK an. Eine sichernde Grundwasserüberdeckung liegt nicht vor. Es ist ein verstärkter Verkehrsfluss und entsprechendes Havariegeschehen zu erwarten. Evtl. Kontaminationen des Grundwassers würden zu einer direkten Beeinträchtigung des Wasserwerksbetriebes führen. Der derzeitige Umgriff „engere Schutzzone“ könnte nicht beibehalten werden.

Variante 2 kreuzt den direkten südlichen sowie östlichen Grundwasseranstrom. Und kommt im Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgraben zu liegen. Die gesamte Trassenführung kommt im direkten Förderbereich zu liegen. Grundwasser steht wenige Dezimeter unter GOK an. Eine sichernde Grundwasserüberdeckung liegt nicht vor. Es ist ein verstärkter Verkehrsfluss und entsprechendes Havariegeschehen zu erwarten. Evtl. Kontaminationen des Grundwassers würden zu einer direkten Beeinträchtigung des Wasserwerksbetriebes führen.

Variante 3 kreuzt den direkten südlichen sowie südöstlichen Grundwasseranstrom. Und kommt im Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgraben zu liegen. Durch den Tiefeneinschnitt Unterführung S-Bahn ist das WSG direkt beeinflusst. Die gesamte Trassenführung kommt im direkten Förderbereich zu liegen. Grundwasser steht wenige Dezimeter unter GOK an. Eine sichernde Grundwasserüberdeckung liegt nicht vor. Es ist ein verstärkter Verkehrsfluss und entsprechendes Havariegeschehen zu erwarten. Evtl. Kontaminationen des Grundwassers würden zu einer direkten Beeinträchtigung des Wasserwerksbetriebes führen.

Die Varianten 1 und 3 mit querendem Verlauf und Tiefeneinschnitt im direkten Grundwasseranstrom, als auch 2 mit durchgehendem Verlauf im Absenkungs- und Förderbereich sind als hoch kritisch anzusehen.

Variante 4 käme im HQ häufig Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgraben zu liegen. Weiterhin wird der Bucher Landgraben direkt gekreuzt. Variante 4 wäre in Anlehnung RistWAG sowie hochwasserfrei auszuführen. Eine Entwässerung darf nur nach Vorreinigung selbiger erfolgen. Der Bucher Landgraben verläuft direkt und umfließt den Fassungsbereich KLL. Ein Risiko durch Verunfallung bleibt weiter bestehen [Bsp. KFZ. Brand unter Einsatz von Löschschaum und Eintrag von PFAS 08.07.2025; A73/Steinach Abfahrt Steinach]. Insbesondere sind durch diese Streckführung und direkte Anbindung A73 ein erheblich verstärkter Verkehrsfluss und entsprechendes Havariegeschehen zu erwarten.

Variante 5 befindet sich im Einzugsgebiet - aber in einer anderen Hydrogeologischen Einheit, den sog. Lehrbergerschichten, mit langsameren Transportgeschwindigkeiten. Hierdurch sind ausreichende Reaktionszeiten zur Behebung evtl. Havarien / Gefährdungen gegeben. Der Wasserwerksbetrieb und der Grundwasserhaushalt wären bei Variante 5 am geringsten beeinflusst. Vorzugsvariante in Bezugs Grundwasserschutz und Wasserwerksbetrieb wäre daher in Variante 5 zu sehen.

Variante 6 kommt unmittelbar auf dem zur Katastrophenvorsorge zugesprochenen Notbrunnen Steinach zu liegen. Entsprechende Auflagen zum Schutz selbigen sind zu erwarten. Hier wären neben infra u.a. Auflagen durch WWA und LfU zu erwarten.

Variante 7 kommt im Einzugsgebiet „Riedgraben“ zu liegen. Die Fassung wird aus diesem Bereich unmittelbar beeinflusst (s. LHKW, PFAS – Problematik Faurecia-Areal). Die östliche Trassenführung kommt im direkten Förder- und Absenkungsbereich zu liegen. Grundwasser steht wenige Dezimeter unter

GOK an. Eine sichernde Grundwasserüberdeckung liegt nicht vor. Der östliche Abschnitt stellt qualitativ ein erhöhtes Havariepotential. Es ist ein verstärkter Verkehrsfluss und entsprechendes Havariegeschehen zu erwarten. Evtl. Kontaminationen des Grundwassers würden zu einer direkten Beeinträchtigung des Wasserwerksbetriebes führen. Die westliche Trassenführung würde abstromig gelegen kommen. Wäre aber vollständig (wegen der Gefällesituation) in Anlehnung RistWAG auszuführen.

Einflüsse aus Variante 8, 9 und 10 sind auf die Gewinnung KLL untergeordnet zu bewerten.

Variante 11 wäre die Entwässerungssituation zu beachten, dass keine belasteten Straßenwässer dem Bucher Landgraben zugeführt werden, da der Bucher Landgraben den Fassungsbereich KLL direkt umfließt.

## **E. Zu erwartende Nebenbestimmungen (Bedingungen und Auflagen)**

Es ergeben sich hieraus nachfolgende Forderungen, die für die weitere Planung mit zu berücksichtigen und aufzunehmen sind (insbesondere für Varianten im WSG bzw. unmittelbaren EZG zum WSG):

### **1. Bauliche Anlagen und Verkehrswege**

- 1.1. Eine Straßen-/Trassenführung hat hochwasserfrei zu erfolgen
- 1.2. ein Grundwasserflurabstand von 2m im WSG wird gefordert
- 1.3. Der Ausbau von Verkehrs- und Parkflächen soll in Anlehnung an die RistWAG (Hochboard, geschlossenes Fugenbild, Ableitung der Parkflächenentwässerung nach Vorbehandlung in den Mischwasserkanal, etc.) erfolgen.
- 1.4. Die Entsorgung von Straßenwässern über den Riedgraben / Bucher Landgraben bedürfen einer Vorreinigung, sodass evtl. belastetes Wasser nicht in das Schutzgebiet abgeleitet wird.

### **2. Bei Eingriffen in den Untergrund**

Allgemein gilt bei Geländemodellierungen und Wiederverfüllungen von Erdaufschlüssen, unter Berücksichtigung abfall- und bodenschutzrechtlicher Vorschriften und Regelwerke (KrWG, BBodSchV, ErsatzbaustoffV, LAGA, etc.) das Verschlechterungsgebot.

Nachfolgende Grundsätze zu beachten:

- 2.1. Es ist nur Material zu verwenden, das entweder im Zuge der Baumaßnahme als Erdaushub angefallen und nachweislich unbelastet und schadstofffrei ist oder es sich um natürliches, unbedenkliches Bodenmaterial handelt (Parameter Feststoff BM-0/BG-0 [Sand] und Eluat BM-0\*, sowie PFAS-frei (Eluat) unter Nachweisgrenze; darüber hinaus Trinkwasserrelevante Parameter). Grundsätzlich ist frisches überwachtes (Gruben-) Material, welches den ursprünglichen geologischen Eigenschaften, des vor Ort anstehenden Ausgangsmaterial entspricht zu bevorzugen. Die Verwendung von Recyclingmaterial ist im Wasserschutzgebiet nicht zulässig.
- 2.2. Es ist wesentlich, dass Einbaumassen absolut frei von Schadstoffen sind. Hierbei ist nicht nur das (BM-0/BG-0)–Kriterium und kein RC-Material ausschlaggebend – sondern auch über die Standardparameter LAGA hinausgehende Trinkwasserrelevante Parameter und woher das Material (Vornutzung) kommt. Es ist frisches überwachtes (Gruben) Material, welches den ursprünglichen Eigenschaften, des vor Ort anstehenden Materials entspricht, zu bevorzugen.
- 2.3. Bei frischem Material ist die Nutzung des Entnahmegebietes ist zu beschreiben (auch historisch)

- 2.4. Es ist im Vorfeld nachzuweisen (Umweltbehörde), dass die Entnahmefläche nicht auf einer Altlastenverdachtsfläche bzw. in Folge unmittelbaren Auswirkungen einer solchen zu liegen kam
- 2.5. Die Anfragen und vorzuliegenden Nachweise sind dem WWA Nürnberg und infra im Vorfeld zur Prüfung und Klärung vorzulegen
- 2.6. Die Parameter PFAS, PSM, Schwermetalle ist in das Untersuchungsprogramm immer mit aufzunehmen. In den Leitlinien zur Bewertung von PFAS (Stand 2025) vom LfU ist in Unterkapitel 4.1 die Verwertung von Bodenmaterial in Gruben und Brüchen sowie technischen Bauwerken entsprechend geregelt: „[In] Trinkwassereinzugsgebieten darf nur belastungsfreies Material (PFAS-Konzentrationen unter Nachweisgrenze) verwertet werden.“ (4.1.1 Allgemeine Regelungen).

### **3. Grundwasserstände**

Da sehr hohe Grundwasserstände vorliegen und auch zu erwarten sind, sind Geländemodellierungen notwendig, um einen entsprechenden Grundwasserflurabstand gewährleisten zu können. Ein Mindestabstand ist durch die Fachbehörde festzulegen.

- 3.1. Sollte Grundwasser während der Baumaßnahme angetroffen oder eine Bauwasserhaltung notwendig werden, so ist unverzüglich die infra fürth, Bereich Wasserwerke (Tel.: [REDACTED]) zu informieren. Gegebenenfalls ist ein gesondertes Genehmigungsverfahren notwendig.
- 3.2. Eine frühzeitige Abstimmung von Bauvorhaben, ist mit dem Träger der Wasserversorgung und dem Wasserwirtschaftsamt durchzuführen.

## **F. Fazit**

Es ist eine Überplanung des Verkehrskonzeptes unter Berücksichtigung des oberirdischen und unterirdischen Grundwassereinzugsgebietes erforderlich. Es sind die Rahmenbedingungen analog einer weiteren Schutzzone anzusetzen. Trassenführungen innerhalb des WSG, bzw. durchschneidende Wirkungen, insbesondere Tiefeneinschnitte in das unterirdische Einzugsgebiet wie bei den Varianten 1 und 3, sowie 2 mit durchgehendem Verlauf im Absenkungs- und Förderbereich sind als hoch kritisch anzusehen und sind seitens infra abzulehnen.

Der Verlauf der Variante 7 sollte weiter westlich über die Herboldshofer Straße ansetzen (Riedäcker Weg), bzw. von Südosten nach Westen möglichst flacher aus dem EZG KLL verlaufen, um in einen Bereich mit höheren Grundwasserflurabstand und abstromseitig der Grundwasserförderung zu gelangen.

Die zu präferierende Varianten-Kombination wäre seitens infra mit 5, 8, und einer optimierten 7 zu benennen.

In Anlage 4-1 bis 4-3 ist unter Berücksichtigung des Unter- und Oberirdischen EZG und Wasserwerksbetriebes (sowie dem ehemaligen Faurecia-Areal) ein Alternativ-Trassenvorschlag 7b beigefügt. – Weiterhin wird in Bezug vorgesehener Ansiedlung von Wohnbebauung und Gewerbe in 4-3 vorgeschlagen innerhalb des EZG im Bereich südlich Variante 7b Herboldshofer Straße eine reine Wohnbebauung vorzusehen. Nördlich der 7b innerhalb EZG bis Mannhofer Straße sollte das Areal saniert und der Riedgraben naturnah renaturiert werden. Im Westen außerhalb des EZG und abstromig der Wasserfassung könnte Wohnbebauung als auch Gewerbe angesiedelt werden, wobei letzteres entlang der Stadelner Hauptstraße zu liegen kommen sollte.

Für die einzugrenzenden Varianten ist eine Prognose für die zu erwartende steigende Verkehrslast zu ermitteln. Optimal wäre zusätzlichen Verkehr aus dem Gewinnungsgebiet KLL herauszuführen, bzw. Maßnahmen zu treffen die einer Entschleunigung dienen, um die Streckenführung bewusst unattraktiv und weniger unfallgefährdet zu gestalten.

Die infra fürth gmbh behält sich vor, bei sich ändernden Begebenheiten weitere Maßnahmen zu fordern.

Mit freundlichen Grüßen  
**infra fürth gmbh**



i.A. Mathias Dörsch



i.A. Patrick Lenhard

### Anlagen:

- Anl. 1-1: Übersichtsplan WSG-KLL
- Anl. 1-2: Luftbild\_1-3000\_WSG-KLL
- Anl. 1-3: Geologische Karte WSG-KLL
- Anl. 2-1: Gesamteinzugsgebiet KLL
- Anl. 2-2: Kleinräumiges Einzugsgebiet KLL „Riedgraben“
- Anl. 3-1 Absenktrichter-KLL\_Verkehrskonzept-FÜ
- Anl. 3-2: Quartärbasis-KLL\_Verkehrskonzept-FÜ
- Anl. 3-3: Gw-Flurabstand-KLL\_28Is-20230405\_Verkehrskonzept-FÜ
- Anl. 3-4: Luftbild-20200325\_1-1000\_freiliegendesGW
- Anl. 3-5: Ueberschwemmungsgebiet-KLL\_Luftbild
- Anl. 4.1: Vorschlag infra optimierte Trassenführung Variante 7b in Bezug EZG und WSG Gewinnung KLL
- Anl. 4.2: Vorschlag infra optimierte Trassenführung Variante 7b und Sanierung/Renaturierung Riedgraben
- Anl. 4.3: Vorschlag infra optimierte Trassenführung Variante 7b; Sanierung/Renaturierung Riedgraben Gegenüberstellung mit Trassenvarianten