

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

	bisherige Beratungsfolge	Sitzungstermin	Abstimmungsergebnis				
			einst.	mit Mehrheit		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
				angen.	abgel.		
1							
2							
3							

Betreff

Rad- und Gehweg entlang der Fü S4 – Berücksichtigung bei der S-Bahn Planung

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom
24.05.07

Anlagen
Pläne, Folien

Beschlussvorschlag

Der Bauausschuss nimmt der Vortrag des Baureferenten zustimmend zur Kenntnis.

Die Stadt Fürth wiederholt die Ablehnung des S-Bahn Verschwenks.

Für den Fall, dass der S-Bahn Verschwenk gegen den Willen der Stadt Fürth planfestgestellt wird, gilt (in Ergänzung der bisher für diesen Fall erhobenen Forderungen) Folgendes:

Die Stadt Fürth erhebt **gemeinsam mit der Stadt Nürnberg**, die Forderung nach Verbreiterung des Querschnitts der S- Bahnbrücke über die Fü S4 so, dass der geplante Rad- und Gehweg (nach Nürnberg) verwirklicht werden kann. Vorher ist mit der Stadt Nürnberg diese gemeinsame Forderung abzustimmen und die Kostenbeteiligung beider Städte zu regeln.

Sachverhalt:

Die Stadt Nürnberg hat der Stadt Fürth mit folgendem zusammengefassten Inhalt geschrieben:

Am 19.03.2007 fand der Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8, Abschnitt Fürth-Nord, S-Bahn Nürnberg-Forchheim statt. Die Einwendung der Stadt Nürnberg, unter der Eisenbahnbrücke auf der Südseite der FÜ S4 einen Rad- und Gehweg anzulegen und hierfür den Kreuzungspunkt zu verschieben, sowie einen Zweirichtungsradweg vom Nordkopf der S-Bahn-Station zur FÜ S4 vorzusehen, wurden nicht berücksichtigt. Als Begründung wurde angeführt, die Stadt Fürth als Trägerin der Straßenbaulast habe diese Forderung nicht erhoben. ... Außer Zweifel war auch der Zweirichtungsradweg zur Erreichbarkeit der S-Bahn auf kurzem Wege. In einem Einzugsbereich von zwei Kilometern und damit in Radverkehrsrelevanter Entfernung liegen auf Nürnberg Stadtgebiet Großgründlach und Boxdorf.

Ebenfalls nicht gefolgt wurde den Einwendungen der Stadt Nürnberg, an der S-Bahn-Station Steinach eine Anfahrt für Busse sowohl von Norden als auch von Süden zu ermöglichen, da seitens der DB AG die Gestaltung des Verknüpfungspunktes mit der Stadt Fürth intensiv abgestimmt worden sei. ... Die Einbahnstraße beim S-Bahnhof verursacht ungünstige Schleifenfahrten für die Buslinie 29 und 179. Die beiden durchfahrenden Linien sollen nämlich künftig auch eine Verbindung zur S-Bahn herstellen. Das Buszubringersystem wurde im Rahmen der standardisierten Bewertung festgelegt. Er ist im beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg enthalten. ... Die bedingt durch die Einbahnstraße erhöhte Reisezeiten von ca. zwei Minuten und verlängerte Streckenführung von ungefähr 600 m pro Fahrt sind weder fahrgastfreundlich noch betriebswirtschaftlich akzeptabel.

Anzumerken wäre noch, dass auch der Forderung nach überdachten Bike+Ride-Plätzen nicht gefolgt wurde.

Zu dem Schreiben der Stadt Nürnberg ist Folgendes festzustellen:

In einem Erörterungstermin haben die betroffenen Einwendungsführer (also auch die Stadt Nürnberg) die Möglichkeit, ihre Einwendungen nochmals zu begründen und mit den Projektträgern zu diskutieren. Ob den Einwendungsführern oder den Planverfassern gefolgt wird, entscheidet die Planfeststellungsbehörde – hier das Eisenbahnhundesamt – im Planfeststellungsbeschluss.

1. **Die Stadt Fürth lehnt den Verschwenk grundsätzlich ab.**

Die Stadt Fürth lehnt den Verschwenk grundsätzlich ab und fordert eine geänderte Planung (Führung der S-Bahn-Trasse neben den vorhandenen Fernbahngleisen). Sollte diese Alternativplanung nicht realisierbar sein, so hat die Stadt Fürth auch Einwände für die geplante Trasse erhoben. (Stadtratsbeschlüsse 07.07.1993. 12.03.1997 und 08.03.2006).

2. **Ausbau der FÜ S4 /N3**

Bisher wurde immer davon ausgegangen, dass alle in den Plänen dargestellten Änderungen ohne Kostenbeteiligung der Stadt Fürth realisiert werden. Eine Erweiterung des Brückenquerschnitts der S-Bahn über die FÜ S4 für einen Geh- und Radweg wurde von der Stadt Fürth nicht erhoben. Allerdings wurde bisher angenommen (und von den Vertretern der Projektbau bestätigt), dass entsprechend dem Bauwerksplänen und dem Bauwerksverzeichnis eine lichte Weite unter der Brücke von 10,50 m geplant ist und damit die Anlage des Geh- und Radweges grundsätzlich möglich ist. Eine Nachfrage bei dem planenden Ingenieurbüro klärte über den vorliegenden Irrtum auf, der darauf beruht, dass der Querschnitt zwar eine lichte Weite von 10,50 m darstellt, dieser aber auf Grund des Straßenverlaufs (schräg) sich auf 8,50 m reduziert.

Wenn die Stadt Fürth die Forderung der Stadt Nürnberg zu einer Erweiterung des geplanten Brückenquerschnittes unterstützt, löst dies ein Verlangen der Städte Nürnberg und Fürth aus, d. h. die Städte Nürnberg und Fürth müssten sich anteilig (etwa ein

Drittel) an den (gesamten) Brückenbaukosten beteiligen. Der Gehweg vom Nordkopf der S-Bahn zur FÜ S4 mit einer Breite von 2,50 m ist aus Fürther Sicht ausreichend. Das Baureferat empfiehlt hierzu einen positiven Beschluss.

3. **Busanbindung an die S-Bahn-Station Steinach von Nord und Süd**

Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Busführung ist vor vielen Jahren konzipiert und mit den betroffenen Dienststellen (VAG und Stadtwerke Fürth) abgesprochen worden. Ziel der Planung war es, den Umsteigevorgang Bus-/S-Bahn für die Fahrgäste so angenehm wie möglich zu gestalten. Dies heißt insbesondere, die Höhendifferenz zwischen Straße und S-Bahn (etwa 7 m) mit Hilfe der Busse zu überwinden, da an diesem Haltepunkt von der Bahn keine Aufstiegshilfen (Fahrtreppen, Aufzüge) vorgesehen sind. Optimal – aber wegen der Entwicklungslängen leider nicht möglich – wäre, wenn die Busse am S-Bahnsteig halten könnten. Nachteil dieser Planung war, dass die Busse zur S-Bahn-Station über die Strasse „In der Schmalau“ fahren müssen, die Weiterfahrt würde über die FÜ S4 zur Gründlacher Str. erfolgen.

Die von der Stadt Nürnberg nunmehr erhobenen Forderungen nach einer „Zwei-Richtungs-Anbindung“ ist kaum realisierbar: Der Anbau von Busbuchten an der zur S-Bahn parallel verlaufenden Verbindungsstrasse (Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens AS Steinach) ist nicht möglich, weil einerseits westlich der Platz fehlt (B-Plan 390) und andererseits eine Umsteigesituation für die Busfahrgäste entsteht, die mit einer Höhendifferenz von 7 m ohne Aufstiegshilfen mehr als schlecht ist. Verfahrenstechnisch ist dringend davon abzuraten, die verschiedenen Planungsverfahren (Planfeststellung AS Steinach, B-Pläne 390 und 390A) miteinander zu verknüpfen.

Für eine attraktive Bus-/S-Bahn-Verknüpfung kann nur eine Lösung infrage kommen, die eine geringe Höhendifferenz zwischen Bus und S-Bahn anstrebt und die laufenden Verfahren nicht beeinträchtigt. Skizzenhaft hat das Stadtplanungsamt eine Lösung entworfen, die eine zweispurige Anbindung an die Verbindungsstrasse vorsieht und eine Wendepfanne im Bereich der angedachten P+R-Anlage (die ohnehin nach derzeitigem Stand nie gebaut wird.) Dadurch entsteht eine größere Entwicklungslänge der Rampe, die Bus/S-Bahn Verknüpfung wäre so attraktiv wie bisher. Es muss an dieser Stelle allerdings darauf hingewiesen werden, dass diese Lösung – bzw. ihre Auswirkung - bisher nicht in der notwendigen Detaillierung untersucht werden konnte und insbesondere mit der Projektbau darüber noch nicht verhandelt wurde.

Abschließend sei noch zu der Forderung der Stadt Nürnberg angemerkt, dass sich – egal welche Lösung realisiert wird – das grundsätzliche Problem der Mehrkosten nicht lösen lassen wird: Es besteht darin, dass mit Eröffnung der S-Bahn-Station Stichfahrten von der Gründlacher Str. zu diesem S-Bahn-Haltepunkt gemacht werden müssen (ob über die Strasse „in der Schmalau“ oder die FÜ S4) und sich somit die Fahrzeiten zwischen Großgründlach und Thon wie auch zwischen Großgründlach und Fürth um einige Minuten verlängern werden. Während sich für die letztgenannte Verbindung eine Alternative anbietet – die S-Bahn – ist dies für die erstgenannte Verbindung nicht der Fall.

4. **Überdachte Bike+Ride-Plätze**

Die Errichtung von überdachten Bike+Ride-Plätzen wird grundsätzlich von der Stadt Fürth zur Förderung des Radverkehrs begrüßt.

Die Stadt Fürth lehnt allerdings grundsätzlich den Unterhalt für P+R- und B+R- Anlagen ab (wie bei allen bisherigen Projekten der gleichen Art, erinnert sei an das B+R-Projekt am Haltepunkt Unterfürberg oder P+R-Stadeln).

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten ? €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja €
Veranschlagung im Haushalt			
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	bei Hst.	Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm		Beteiligte Dienststellen:	
liegt vor:	<input type="checkbox"/> RA	<input type="checkbox"/> RpA	<input type="checkbox"/> weitere: <input type="checkbox"/>
Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Falls ja: Pflegerin/Pfleger wurde beteiligt		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

II. POA/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. BvA

Fürth, 04.06.2007

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:
Herney/Jockusch

Tel.:
3335/3330