

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

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

Betreff

**S-Bahn Verschwenk Planfeststellungsverfahren Fürth-Nord
 – 2. Planänderungsverfahren – Stellungnahme der Stadt Fürth**

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom
 10.10.08

Anlagen

Beschlussvorschlag

- Die Stadt Fürth ist nach wie vor der Auffassung, dass der mit dem Verschwenk verbundene Landschaftsverbrauch in keinem Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen steht. Diese Zweifel werden durch die geplante mangelhafte Anbindung des Haltepunktes Steinach an den Busverkehr und MIV verstärkt.
Die Stadt Fürth lehnt daher nach wie vor den S-Bahn Verschwenk ab.
- Die Stadt Fürth fordert nach wie vor die umgehende Realisierung des Güterzugtunnels. Sobald dieser vorhanden ist, ist auf der Stammstrecke nur noch sehr wenig Verkehr (ICE+RE = 4 Züge je Stunde und Richtung) zu erwarten, die S-Bahn (3 Züge je Stunde und Richtung) würden zu keiner Überlastung der Strecke führen. Hinweis: Ab 2010 soll die S-Bahn (allerdings im 30 min Takt) auf der Stammstrecke **zusammen mit ICE, RE und Güterverkehr** fahren.
- Sollte trotz der Ablehnung durch die Stadt Fürth die vorgelegte Planung festgestellt werden, so fordert die Stadt Fürth die folgenden Maßnahmen:
 - Erstellung eines ausreichend dimensionierten Straßennetzes im Bereich des HP Steinach. Die unterbrochene Steinacher Str. muss vollwertig ersetzt werden.

- Aufstiegshilfe (Aufzug) am Südenende des Bahnsteigs Fußgängertunnel in Höhe des Nordkopfes des Bahnsteigs.
 - Erweiterung der Brücke über die FÜ S4, um den geplanten Ausbau dieser Kreisstraße realisieren zu können.
 - Die Stellungnahmen der Fachdienststellen sind Bestandteil der Stellungnahme der Stadt Fürth.
4. Die Stadt ist nicht bereit, Unterhaltslasten für Maßnahmen zu übernehmen, die ursächlich im Zusammenhang mit dem Projekt des Vorhabenträgers stehen. Dies gilt insbesondere für die Unterhaltslasten der Entwässerungseinrichtungen und Ausgleichsflächen.

Sachverhalt:

Für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Ausbaustrecke Nürnberg - Ebersfeld, Planfeststellungsabschnitt Fürth-Nord, wurde von Regierung von Mittelfranken eine öffentliche Auslegung der 2. Planänderung in der Zeit vom 15.09. – 14.10.08 veranlasst. Ende der Einwendungsfrist ist der 28.10.08.

Der Planfeststellungsabschnitt Fürth-Nord wurde bereits zweimal öffentlich ausgelegt. Während die erste Auslegung 1996 die sog. „Teichtrasse“ für den S-Bahn-Verschwenk darstellte, wurde in der 1. Planänderung die Trasse der S-Bahn nach Westen verschoben. Sie verlief damit östlich angrenzend an die Grenzen des Bebauungsplans Nr. 390. Die ebenfalls zum Planfeststellungsabschnitt gehörende Güterzugtrasse war in beiden Fällen nahezu identisch. Änderungen ergaben sich nur im Verflechtungsbereich zwischen Stammstrecke, S-Bahn und Güterzugtrasse nördlich der FÜ S4, also im Grenzbereich Nürnberg/Fürth/Erlangen.

Beschreibung der Änderungen gegenüber dem letzten Planungsstand (1. Planänderung):

Die nun vorliegende 2. Planänderung beinhaltet verschiedene Änderungen (sog. Blauetrug) gegenüber der 1. Planänderung, die nachfolgend beschrieben werden:

1. östlich des geplanten Haltepunktes Stadeln soll zwischen dem geplanten S-Bahn-Damm und dem vorhandenen Feldweg am südlichen Rand des Wäsig eine Geländemodellierung stattfinden. Sie endet im Osten an der bisherigen Gemeinde-Verbindungs-Strasse (GVS) Kronach – Stadeln.
2. Südlich der Steinacher Str und westlich der Autobahn soll am Dammfuß der Autobahn ein „Rückhaltegraben“ entstehen.
3. Unterbrechung der Steinacher Straße:
Da die S-Bahn nahezu auf Geländeneiveau verläuft wird die Steinacher Str. östlich des Steinacher Feuerwehrhauses unterbrochen (unverändert aus der 1. Planänderung). Die Verbindungsfunktion der Steinacher Str. soll über einen 3 m breiten Feldweg hergestellt werden, der nunmehr bis zur geplanten Unterführung am Südkopf des projektierten S-Bahn Haltepunktes verläuft und dann unter Unterführung hindurch nach Westen bis zur vorhandenen Straße „Am Mühlberg“ verläuft. An diesen Feldweg wird auch die Straße „In der Schmalau“ angebunden. In der Unterführung wird diese Feldwegverbindung 6,50 m breit ausgeführt.
4. Zugang zur Station Steinach:
Die bisher geplante Busvorfahrt wurde auf Wunsch der Verkehrsbetriebe aufgegeben. Nunmehr ist vorgesehen, von dem vorstehend genannten Feldweg und der vorhandenen FÜ S4 jeweils eine fußläufige Rampe zum Nordkopf des Bahnsteigs zu führen, ferner bleibt die

Treppenanlage am Südkopf (wie in der 1. Planänderung) bestehen. Die Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Straße beträgt ca. 6 m (Südseite) und 8 m (zur FÜ S4), die zulässigen Grenzwerte für solche Rampen (6%) werden unterschritten. Die Rampenlänge ist im Norden mit 180m und im Süden mit 130 m ausgewiesen.

5. Verschwenkungsbereich nördlich der FÜ S4 (östlich A 73)

In diesem Bereich kommt es zu geringfügigen Veränderungen der Gleisachsen und damit zusammenhängend der Böschungen. Zwei geplante Regenrückhaltebecken werden vergrößert, die zugehörigen Absetzbecken verschoben. Relevante Änderungen an dem Gesamtkonzept sind damit jedoch nicht verbunden.

Am Ende der provisorischen Verbindung S-Bahn Stammstrecke wird kurz vor der Brücke über die Gründlach eine Schutzweiche installiert, die aufgrund des starken Gefälles dieser Überleitungsstrecke erforderlich wird.

Stellungnahme des Stadtplanungsamtes:

Haltepunkt Stadeln:

Der Haltepunkt Stadeln wird als Seitenbahnsteig der eingleisigen Strecke als Bahnhofsbrücke über die Erlanger Straße erstellt. Damit ist es möglich, dass die Fahrgäste beidseitig der Erlanger Straße den Bus erreichen, ohne die Erlanger Straße überqueren zu müssen. Die Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Straße beträgt ca. 7 m, die mit Treppen überwunden werden müssen. Mobilitätsbehinderte können zwischen Bus und S-Bahn nur sehr umwegig umsteigen, Aufstiegshilfen gibt es nicht.

Derzeit ist noch nicht untersucht, wie die neu einzurichtenden Haltestellen der Busse (173 und 174 sowie möglicherweise neuer Linien der Frankenbus (ehemals OVF) eingerichtet werden können.

Haltepunkt Steinach:

Dieser Haltepunkt liegt im verkehrlichen „Nirwana“, weil er – nach den Planfeststellungsunterlagen - weder von Bussen noch von PKW angefahren werden kann. Einzige Zufahrtsmöglichkeit ist über die FÜ S4 gegeben, von dort kann der Nordkopf des Bahnsteigs über eine 190 m lange Rampe mit 4,5% Steigung erreicht werden.

Die am Südkopf geplanten Wege sind nicht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Busverkehr geeignet.

Fußwege aus den umliegenden Ortsteilen Herboldshof, Steinach und Schmalau sind nicht geplant.

Der verkehrliche Nutzen dieses Haltepunktes ist daher sehr fraglich. Er wird erst deutlich erhöht, wenn durch die Realisierung der Anschlussstelle Steinach das dort vorhandene Straßennetz ausgebaut wird.

Das Stadtplanungsamt Fürth ist der Auffassung, dass die unterbrochene Steinacher Strasse vollwertig ersetzt werden muss (Fahrbahnbreite 6,50, einseitiger Gehweg), da das Verkehrsnetz auch ohne die Anschlussstelle Steinach funktionsfähig erhalten bleiben muss. Sollte – aus welchen Gründen auch immer – die Planfeststellung AS Steinach scheitern oder die Anschlussstelle nicht realisiert werden, muss der vorhandene Ost-West-Verkehr so abgewickelt werden wie derzeit: Verteilt auf die Steinacher Strasse und FÜ S4. Ein Verzicht auf die durchgehende und verkehrswirksame Steinacher Str. ist nicht möglich, da in diesem Fall auf absehbare Zeit auch die enge Ortsdurchfahrt Herboldshof erhalten bleibt.

Ferner muss für die Verbindung vom Strassenniveau zum Bahnsteig der S-Bahn eine Aufstiegshilfe installiert werden, da die vorgesehenen Rampen für Mobilitätsbehinderte unzumutbar sind.

Das Stadtplanungsamt Fürth empfiehlt darüber hinaus einen Fußgängertunnel in Höhe des nördlichen Endes des Bahnsteigs auf Straßenniveau, um eine direkte Zugangsmöglichkeit

für die (langfristig) östlich der Bahn vorgesehenen Bushaltestellen zu schaffen. Dieser Tunnel ist derzeit nicht notwendig, lässt sich aber beim Bau des Dammes problemlos herstellen, während ein späterer Nachbau technisch aufwendig und deutlich teurer wird.

Brücke über die FÜ S 4:

In der 2. Planänderung ist gegenüber der 1. Planänderung nichts geändert, allerdings hat sich erst in der Zwischenzeit herausgestellt, dass die lichte Breite für die geplante Erweiterung der FÜ S4 (Fahrbahn mit 6,50 m, gemeinsamer Geh- und Radweg) nur dann ausreicht, wenn sich Straßen- und Bahnachse rechtwinklig kreuzen. Die Brücke sollte daher geringfügig verlängert werden, was prinzipiell bereits von der Projektbau zugesagt wurde.

Straßennetz im Bereich Steinacher Str. – HP Steinach:

Die Planungen der Bahn orientieren sich an den Planungen der AS Steinach und sind auf diese abgestimmt. Das Planfeststellungsverfahren AS Steinach läuft weiter, die Auslegung erfolgt im Nov. 2008, also zeitnah.

Gleichwohl kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht sichergestellt werden, dass die AS Steinach auch wirklich realisiert wird. Es besteht folglich die Möglichkeit, dass das von dem Vorhabenträger dargestellt Straßennetz langfristig erhalten bleibt. Dies ist als Ersatz für die Steinacher Str. nicht ausreichend. Ohne die Realisierung der AS Steinach wird es zu keiner Ortsumgehung Herboldshof kommen, so dass nach den Plänen des Vorhabenträgers allein die FÜ S4 mit der vorhandenen Ortsdurchfahrt Herboldshof als Ost-West-Verbindung nördlich der Seeackerstr. für den allgemeinen Verkehr zur Verfügung steht. Das ist nicht ausreichend.

Hinweise der Fachdienststellen:

A. Stellungnahme Ordnungsamt:

1. Immissionsschutz:

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine Stellungnahme durch das Bayer. Landesamt für Umwelt zu Fragen des Lärmschutzes. Insoweit erübrigt sich eine Stellungnahme des OA/U zu Fragen des Lärmschutzes.

2. Wasserrecht (Allgemein)

Die Trasse liegt innerhalb der Wasserschutzgebiete des Zweckverbandes zur Wasserversorgung des Knoblauchlandes (ZWK) -in Auflösung- und des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Eltersdorfer Gruppe.

Ferner liegt die Trasse zum Teil im neu ermittelten, aber noch nicht vorläufig gesicherten Ü-Gebiet des Bucher Landgraben.

Als Träger öffentlicher Belange sollten deshalb das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg, die infra fürth gmbh, der Zweckverband zur Wasserversorgung der Eltersdorfer Gruppe sowie die Gesundheitsämter bei den Landratsämtern Fürth und Erlangen beteiligt werden.

3. Naturschutz:

Zu vorgelegtem landschaftspflegerischen Begleitplan wird aus naturschutzfachlicher Sicht wie folgt Stellung genommen:

- Wie aus den Unterlagen ersichtlich ist, sollen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Stadtgebiet Fürth überwiegend auf Ackerflächen durchgeführt werden. Dabei scheint der Grunderwerb noch nicht sichergestellt zu sein. Die vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können nur akzeptiert werden, wenn ein Nachweis über den tatsächlichen Flächenerwerb vorgelegt wird.
- Die Eingriffe auf Fürther Stadtgebiet sind ortsnah wieder auszugleichen. Ein Ausgleich in Nachbarstädten wird abgelehnt.

- Die langfristige Pflege und Kostenübernahme müssen für die Maßnahmen gesichert sein.
 - Während der Bauausführung muss eine ökologische Bauleitung gewährleistet sein. Diese sollte im landschaftspflegerischen Begleitplan festgeschrieben werden. Der unteren Naturschutzbehörde ist vor Beginn der Baumaßnahme mitzuteilen, wer mit der ökologischen Bauleitung beauftragt wurde.
 - Neben einer dinglichen Sicherung zur Bestandssicherung der auf den Kompensationsflächen durchgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind diese Flächen für das Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umweltschutz zu melden.
 - Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) ist der Regierung von Mittelfranken zur Beurteilung vorzulegen.
4. Altlasten und Bodenschutz
- Bei der Abwicklung der Baumaßnahmen muss sichergestellt werden, dass belastete Materialien entsprechend der Vorgaben der Bodenschutz- und des Abfallgesetzes behandelt werden. Die erforderlichen Maßnahmen wie z.B. Beprobungen, Schutzvorkehrungen usw. sind von einem geeigneten Altlastensachverständigen zu begleiten und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Stadt Fürth, Ordnungsamt, gem. Art. 1 Abs. 1 BayBodSchG vorzulegen.

B. Stellungnahme der Umweltplanung

Wesentlicher Bestandteil des zweiten Planänderungsverfahrens PFA Fürth Nord ist die Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) unter Einbeziehung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP). Letztere basiert im Wesentlichen auf den faunistischen Kartierungen aus dem Jahr 2007, durchgeführt vom Planungsbüro LAUKHUF.

Die vorliegende spezielle artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass

1. die Verbotstatbestände nach § 42 Abs.1 i.V.m. Abs 5 Änderung BNatSchG für zahlreiche gemeinschaftsrechtlich geschützte Tierarten erfüllt sind. Dies betrifft im Stadtgebiet Fürth folgende nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Tierarten: versch. Fledermausarten im Bereich Wäsig, Zauneidechse im Bereich Wäsig, Grüne Keiljungfer am Bucher Landgraben sowie folgende europäische Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie: Vogelarten der Wälder, der halboffenen Flur und der offenen Feldflur sowie Gartenrotschwanz, alle im Bereich Wäsig und südl. Herboldshof, Flussregenpfeifer und Kiebitz zwischen Steinach und Stadeln.
2. für alle genannten und vom Vorhaben betroffenen Tierarten die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten gem. § 43 Abs. 8 BNatSchG vorliegen und zwar
3. unter der Voraussetzung, dass bestimmte Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zum Erhalt der vom Vorhaben betroffenen Arten umgesetzt werden.

Diese Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt und beinhalten im einzelnen:

1. die Berücksichtigung von Brutzeiträumen bei der Rodung von Gehölzen
2. die Schonung bestehender Vegetationsstrukturen durch Bauzäune
3. Bauzeitbeschränkung zur Vermeidung von Beeinträchtigung geschützter Vögel (kein Baubeginn zw. März und Juni) und geschützter Reptilien (Erbauarbeiten vor September),

4. die Gestaltung von Durchlässen als Leit- und Wanderwege bestimmter Tierarten (z.B. Amphibien),
5. den Einsatz einer ökologischen Baubegleitung
6. die Schaffung von Ausweich- und Rückzugsbiotopen vor Baubeginn, bspw. die ökologische Gestaltung des Bucher Landgrabens zur Sicherung der lokalen Population der Grünen Keiljungfer und die Schaffung von Sandstandorten als Lebensraum für Zauneidechsen, Tagfalter und Heuschrecken im Bereich Wäsigg.

Die vorliegende saP sowie die zugrundeliegenden Kompensationsmaßnahmen im LBP wurden von Upl geprüft, sie sind durch folgende Forderungen zu ergänzen:

1. Grundsätzlich sind alle im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung so rechtzeitig umzusetzen, dass sie ökologisch wirksam werden. Nur so sind die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verbotstatbeständen gegeben.
2. Um sicher zu stellen, dass die Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplanes bei der Bauausführung eingehalten werden, sind die Ergebnisse der ökologischen Baubegleitung in Form von Protokollen (bspw. jour fix) sowie einem Monitoringbericht nach Abschluss der Baumaßnahme den städtischen Umweltbehörden vorzulegen.
3. Im Bereich Wäsigg ist die Eingrünung der S-Bahnstrecke vorgesehen (A 1 (S)). In diesem Abschnitt sollten die Bahnböschungen nicht mit Gehölzen bepflanzt werden sondern offene Bereiche geschaffen und durch regelmäßige Mahd erhalten werden, die als Lebensraum und Wanderwege für die dort festgestellten geschützten Tagfalter, Heuschrecken sowie die Zauneidechse dienen. Der Zerschneidungseffekt der Sandlebensräume im Bereich des Wäsigg durch die Bahntrasse soll damit soweit als möglich minimiert werden.
4. Ebenfalls im Bereich Wäsigg ist die Schaffung einer Sukzessionsfläche auf Sandstandort als Ausgleichsmaßnahme (A3 (S)) festgesetzt. Um sicher zu stellen, dass der Sandlebensraum auch als Rückzugsbiotop für die Zauneidechse entwickelt wird, sind die im saP vorgeschlagenen Maßnahmen (Herstellen von Lesestein- und Totholzhaufen) auch im LBP und im Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.
5. Der Schutz bestehender Vegetationsstrukturen durch Bauzäune (S1 (S)) ist auch auf die vor Beginn der Baumaßnahme zu errichtenden Rückzugsbiotope auszuweiten, konkret betrifft dies die Fläche südlich Wäsigg (A3 (S)).
6. Bei der ökologischen Gestaltung des Bucher Landgrabens (A5 (S)) ist der im LBP vorgeschlagene 10 m breite Randstreifen auf beiden Seiten des Bachlaufes zu schaffen, um Einträge aus der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzung zu vermeiden und den Bachlauf als Lebensraum für die dort kartierte Population der geschützten Grünen Keiljungfer zu sichern. Damit diese Randstreifen ökologisch wirksam werden, ist deren extensive Pflege mit den Grundstückseigentümern zu vereinbaren.

Kostenregelung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt auch auf kommunalen Grundstücken (bspw. Im Bereich Wäsigg und am Herboldshofer Landgraben). Auf diesen Flächen muss sicher gestellt werden, dass die Bahn sämtliche Kosten für die Herstellungs-, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege der jeweiligen Kompensationsmaßnahmen trägt. Außerdem wäre nach h. A. auch der Verlust an Pachteinnahmen, der aus den Nutzungs-

einschränkungen resultiert, von der Bahn auszugleichen. Die Vereinbarungen sollten noch vor Baubeginn bspw. in Form eines Gestattungsvertrages zwischen der Stadt Fürth und der Bahn geregelt werden.

C. Stellungnahme des Grünflächenamtes

Im PFA 16 Fürth Nord kommt es aufgrund der geplanten Baumaßnahmen für S-Bahn und Güterzugstrecke zu einem gravierenden, großflächigen Eingriff in alle Schutzgüter. Der gesamte Landschaftsraum westliches Knoblauchland wird durch Aufschüttungen und Brückenbauwerke technisch nachhaltig überprägt und die Funktionen des Naturhaushalts aufgrund von Versiegelung, Durchschneidung von Lebensräumen und Wanderstrecken, und Biotopverlusten stark beeinträchtigt.

Laut Bilanzierung ist ein Ausgleich gegeben. Umso mehr muss das Augenmerk auf die zeitnahe, fachgerechte und vollständige Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gelegt werden.

Um die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen in vollem Umfang sicherzustellen, muss die zunächst Grundstücksverfügbarkeit gewährleistet sein.

Für die geplanten Ausgleichsmaßnahmen auf Privatgrundstücken muß das Einvernehmen zwischen der DB AG und den jeweiligen Grundstückseigentümern hergestellt werden. Sinnvoll wäre ein Erwerb der benötigten Privatgrundstücke durch die DB AG. Alternativ zum Grunderwerb müssten die geplanten Ausgleichsmaßnahmen auf Privatgrundstücken durch Grunddienstbarkeiten zugunsten des Freistaats Bayern gesichert werden.

Bei geplanten Ausgleichsmaßnahmen auf städtischen Grundstücken muß im Vorfeld das Einvernehmen mit Stadt Fürth/LA hergestellt werden. Ein evtl. Nutzungs- bzw. Pachtanfall muß durch die DB AG ersetzt werden. Ebenso sind die Kosten für die langfristige Pflege der in städtischem Eigentum befindlichen Ausgleichsflächen von der DB AG zu tragen. Eine entsprechende Regelung durch Gestattungsverträge ist anzustreben. Keinesfalls sollte die Stadt Fürth für die langfristigen Pflegekosten von Ausgleichsmaßnahmen der DB AG aufkommen.

Der Wäsigraben wird im Maßnahmenplan nicht weiter dargestellt. Eine naturnahe Gestaltung des Wäsigrabens mit wechselnden, flachen Böschungsneigungen am Fuß der künftigen Bahnböschung ist zu fordern.

Um Barrierewirkung der verschiedenen geplanten Grabendurchlässe (Bucher Landgraben, Bisloher Graben, Herboldshofer Landgraben) zu vermindern und die Ausbildung einer naturnahen Sohlstruktur zu ermöglichen, ist ein Verhältnis von Rohrdurchmesser zu Rohrlänge von 1:10 erforderlich, wobei sich ca. 1/3 des Durchlassquerschnitts unterhalb der Gewässersohle befinden sollte. Abstürze sind zu vermeiden, ein gleichbleibendes Gefälle ist anzustreben. Zur Strukturanreicherung können in den Durchlässen Störsteine in die Gewässersohle eingebaut werden.

Maßnahme E1(S): Es muss sichergestellt werden, dass die Fledermauskästen regelmäßig gereinigt und bei Schäden repariert oder ersetzt werden.

Bei Baumpflanzungen im Straßenraum oder auf Flächen der Stadt Fürth sind die Ausführungsstandards für Baumpflanzungen (siehe Anlage) zu beachten.

Im Bereich des GEP Herboldshofer Landgraben wird ein Teilbereich der Ausgleichsfläche für das Ökokonto der Stadt Fürth durch die Bahntrasse überplant. Dieser Eingriff sollte entweder finanziell abgelöst oder durch die DB AG andernorts ausgeglichen und die Biotopwertpunkte dem Ökokonto zur Verfügung gestellt werden.

Nach Ansicht des GrfA muss als Voraussetzung für eine positive Prüfung der saP sichergestellt sein, dass die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Eingriffs in ausreichendem zeitlichen Abstand vorgezogen durchgeführt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bauzeitenbeschränkungen zum Schutz der Vögel (Baubeginn nicht zwischen März bzw. April und Juli) und zum Schutz der Reptilien (kein Baubeginn vor Mitte September) in der Realität gewisse Probleme aufwerfen.

Es wird vorausgesetzt, dass für das gesamte Bauvorhaben einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im PFA 16 eine ökologische Bauleitung eingesetzt wird. Während der Bauphase wird um regelmäßige und umfassende Information der Stadt Fürth hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gebeten. Die Teilnahme an den Jours fixes behält sich die Stadt Fürth vor.

Der Erfolg der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll zeitnah bei Ortsterminen mit der ökologischen Bauleitung und Vertretern der Stadt Fürth aufgezeigt werden.

Die Meldung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an das Ökoflächenkataster muss sichergestellt werden.

D. Stellungnahme des Tiefbauamtes:

Geplante Unterbrechung der Gemeindeverbindungsstraße Stadeln – Kronach: Bauwerksbuch: Anlagen Dritter – Straßen und Wege Nr. 251 – 257

- a) Der vorhandene Feldweg zwischen bestehender Gemeindeverbindungsstraße und Erlanger Straße soll zu einer Gemeindverbindungsstraße mit einer Länge von ca. 600 m als Ersatz für die geplante Unterbrechung der Verbindung Stadeln – Kronach ausgebaut werden.
- b) Der Feldweg auf den Flurnummern 419 und 420/2, Gem. Stadeln, schließt derzeit an der GVS Stadeln - Kronach an. Durch die Unterbrechung der Straße ist dieser direkte Anschluss nicht mehr möglich.
Stattdessen soll ein ca. 900 m langer öffentlicher Feld- und Waldweg am Fuße des Bahndammes die Nordwest-Südost-Verbindung herstellen.
Diese neu geplante Wegeverbindung wäre auch die einzige Möglichkeit für Fußgänger und Radfahrer in Nordwest-Südost-Richtung. Bei einer Besichtigung am 27.09.2008 wurden zwischen 17.15 Uhr und 17.30 Uhr wurden 23 Radfahrer von Richtung Stadeln in Richtung Kronach fahrend gezählt, 3 Radfahrer befuhren die GVS aus Richtung Kronach kommend in Richtung Stadeln. In beide Richtungen waren je 4 Fußgänger unterwegs.

Die von der Bahn geplante Wegeverbindung scheint mit einer **Streckenverlängerung um ca. 900 m insbesondere für Fußgänger und Radfahrer unverhältnismäßig lang**. Aus Sicht des Tiefbauamtes muss die Bahn hier eine andere Lösungsmöglichkeit anbieten.

Ergänzend muss in diesem Zusammenhang angemerkt werden, dass durch den Wegfall der Nordwest-Südost-Verbindung die oben genannte ca. 600 m lange neue Straßenverbindung (sh. unter a), sowie der ca. 900 m lange asphaltierte Weg (sh. unter b)

notwendig werden. Diese v. g. Flächen müssen künftig zusätzlich zum bisherigen Bestand in die Unterhaltslast der Stadt Fürth übernommen werden. Hierfür müssen dann seitens der Kommune zusätzliche Unterhaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Geplante Unterbrechung der Steinacher Straße

Bauwerksbuch: Anlagen Dritter – Straßen und Wege Nr. 261 – 264

Nachdem die Realisierung des Bundesautobahnanschlusses Steinach nicht gewährleistet ist, kann derzeit einer Unterbrechung der Gemeindeverbindungsstraße Steinach-Schmalau „Steinacher Straße“ nicht zugestimmt werden.

Sollte trotzdem eine Entscheidung zu Gunsten der Unterbrechung v. g. Straße fallen, kann der Ersatz hierfür nicht die seitens der Bahn geplante Erstellung eines 3,00 m breiten öffentlichen Feld- und Waldweges sein.

Wie das Stadtplanungsamt, teilt auch das Tiefbauamt die Auffassung, dass die Ersatzstrecke für die unterbrochene Straßenverbindung für den Schwerlastverkehr im Gegenverkehr geeignet sein muss, was eine Fahrbahnbreite von 6,50 m und die Anlage eines einseitigen Gehweges bedingt.

Des Weiteren ist die Straße „Am Mühlberg“ ungeeignet, zusätzliche Verkehrsbelastungen, die sich aus der Sperrung der „Steinacher Straße“ ergeben, aufzunehmen, was den Straßenausbau notwendig macht.

Neubau einer eingleisigen, 3-feldrigen Eisenbahnbrücke über die bestehende FÜ S4

Bauwerksbuch Bahnanlagen: Ingenieurbauwerke Nr. 227

Das Brückenbauwerk ist so zu dimensionieren, dass eine ausreichende Breite für den Begegnungsverkehr von Schwerlastfahrzeugen vorhanden ist, und dass ausreichend Raum für einen Geh- und Radweg zur Verfügung steht. Lt. Stadtplanungsamt wurde die Berücksichtigung dieser Forderung in den Vorgesprächen mit der Bahn bereits zugesagt. Hieraus darf kein Verlangen der Stadt abgeleitet werden.

Generelle Forderungen an Bauwerke:

Sofern im Zuge der Bauwerke Begegnungsverkehr mit Schwerlastfahrzeugen abgewickelt werden soll, bzw. künftig beabsichtigt ist, muss für die Fahrbahn eine Mindestbreite von 6,50 m eingehalten werden. Zusätzlich ist beidseitig ein Lichtraumprofil von mind. 2,50 m freizuhalten, wenn gemeinsame bestehende oder geplante Geh- und Radwege zu berücksichtigen sind.

S-Bahn-Stationen Stadeln und Steinach

Hinsichtlich der Zugänglichkeit und Ausführung der S-Bahn-Stationen wird auf das seit 01.08.2003 in Kraft getretene Bayerische Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung und zur Änderung anderer Gesetze (Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz und Änderungsgesetz – BayBGG und ÄndG) und die Einhaltung entsprechender DIN-Vorschriften und Richtlinien verwiesen.

Bei der Planung sind auffallend lange Behindertenrampen (ca. 70 m beim Bahnhof Stadeln und ca. 180 m beim Bahnhof Steinach) vorgesehen. Aufzüge fehlen bei beiden S-Bahn-Stationen generell.

E. Stellungnahme der VAG/infra fürth vb:

Der geplante Verschwenk der S-Bahn Nürnberg Forchheim bietet in Höhe des Industriegebietes Schmalau die Möglichkeit zu einer attraktiven Verknüpfung der S-Bahn mit den Buslinien 28, 29, 179 und 295 am geplanten Haltepunkt Steinach.

Um einen Erfolg dieser Maßnahme zu gewährleisten sollten die folgenden Punkte beachtet werden:

1. Am künftigen S-Bahn-Haltepunkt Steinach sollte bei Bau der Trasse eine Untertunnelung (für Fußgänger/Radfahrer) unterhalb des Bahnsteiges an dessen Nordkopf vorgesehen werden. Bei späterer Realisierung einer östlich des Bahndamms gelegenen Straße wird damit eine direkte Erreichbarkeit des Bahnsteigs aus östlicher Richtung bzw. von den dort idealerweise anzuordnenden Bushaltestellen gewährleistet.
2. Die vorgesehene Aufstiegshilfe in Form von Rampen weist in der aktuellen Planvorlage eine Steigung von 5,04% (von Süden) und 4,74% (von Norden) aus. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste stellt dies ein großes Hindernis dar, weshalb ein Fahrstuhl am südlichen Ende des Haltepunkts erforderlich ist.
3. Das von der Deutschen Bahn durch die Baumaßnahme getrennte und wiederhergestellte Straßennetz ist für eine Erschließung mit dem ÖPNV gänzlich ungeeignet. Des Weiteren ist nicht abzusehen, ob und wann westlich des Damms die geplanten Baumaßnahmen "Möbelhaus" und "Baumarkt" realisiert werden, die eine verkehrstechnische Erschließung des Bereichs und die Zurverfügungstellung von P&R-Stellplätzen enthalten.

Unter diesen Gegebenheiten kann zunächst keine Bus-Anbindung des Haltepunktes realisiert werden. Da im fußläufigen Einzugsbereich zunächst auch keine relevanten Nutzungen vorhanden sind, ist der Sinn des S-Bahn-Haltes zu hinterfragen.

Vorschlag zur Stellungnahme der Stadt Fürth

1. Die Stadt Fürth ist nach wie vor der Auffassung, dass der mit dem Verschwenk verbundene Landschaftsverbrauch in keinem Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen steht. Diese Zweifel werden durch die geplante mangelhafte Anbindung des Haltepunktes Steinach an den Busverkehr und MIV verstärkt.

Die Stadt Fürth lehnt daher nach wie vor den S-Bahn Verschwenk ab.

2. Die Stadt Fürth fordert nach wie vor die umgehende Realisierung des Güterzugtunnels. Sobald dieser vorhanden ist, ist auf der Stammstrecke nur noch sehr wenig Verkehr (ICE+RE = 4 Züge je Stunde und Richtung) zu erwarten, die S-Bahn (3 Züge je Stunde und Richtung) würden zu keiner Überlastung der Strecke führen. Hinweis: Ab 2010 soll die S-Bahn (allerdings im 30 min Takt) auf der Stammstrecke **zusammen mit ICE, RE und Güterverkehr** fahren.
3. Sollte trotz der Ablehnung durch die Stadt Fürth die vorgelegte Planung festgestellt werden, so fordert die Stadt Fürth die folgenden Maßnahmen:

- Erstellung eines ausreichend dimensionierten Straßennetzes im Bereich des HP Steinach. Die unterbrochene Steinacher Str. muss vollwertig ersetzt werden.
 - Aufstiegshilfe (Aufzug) am Südenende des Bahnsteigs, Fußgängertunnel in Höhe des Nordkopfes des Bahnsteigs.
 - Erweiterung der Brücke über die FÜ S4, um den geplanten Ausbau dieser Kreisstraße realisieren zu können.
 - Die Stellungnahmen der Fachdienststellen sind Bestandteil der Stellungnahme der Stadt Fürth.
4. Die Stadt ist nicht bereit, Unterhaltslasten für Maßnahmen zu übernehmen, die ursächlich im Zusammenhang mit dem Projekt des Vorhabenträgers stehen. Dies gilt insbesondere für die Unterhaltslasten der Entwässerungseinrichtungen und Ausgleichsflächen.

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja		€
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	bei Hst.	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, 10.10.08

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:
Jockusch

Tel.:
3330