

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 an der Bestandsstrecke in Stadeln:
Sachstandsbericht, Bahnübergangsbeseitigung, Lage und Anzahl der Haltepunkte**

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom

Anlagen

1 Stadtplanausschnitt zur S-Bahn in Stadeln, 1 Handskizze Hp. Stadeln Nord (Variante 2)

Beschlussvorschlag

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Als Grundlage für die „ergebnisoffene“ Prüfung bisheriger Planungen bzw. Prämissen für die S-Bahn im Bereich Fürth-Nord soll vorgeschlagen werden, den Bahnhof Vach entsprechend der Handskizze des SpA vom August 2010 circa 400 Meter nach Süden zu verschieben und mit einer gemeinsamen Unterführung an das vorhandene Straßennetz anzubinden (zur Unterscheidung vom „Bahnhof Vach“ wird als Name „Haltepunkt Stadeln Nord“ oder alternativ „Haltepunkt Stadeln/Vach“ vorgeschlagen). Das lokale und regionale Busnetz kann dort sowohl von Westen als auch von Osten an die S - Bahn angebunden werden.

Sofern eine Lösung mit nur einem Haltepunkt dazu beiträgt, einen Nutzen-Kosten-Indikator größer 1,0 der S-Bahn entlang der Bestandsstrecke zu erzielen, und dies mit zwei Haltepunkten (Stadeln Nord und Stadeln Süd) nicht gelingt, befürwortet die Stadt Fürth den Verzicht auf einen S-Bahnhalt in Stadeln Süd. Das StMWIVT wird gebeten, die Effekte untersuchen zu lassen.

Sachstandsbericht – Sachverhalt

Die Stadt Fürth möchte dazu beitragen, dass die S-Bahn zwischen Nürnberg, Fürth, Erlangen und Bamberg einen möglichst hohen verkehrlichen Nutzen bei niedrigen Kosten und möglichst geringen Eingriffen in Natur und Landschaft erzeugt.

In Gesprächen mit der bayerischen Regierung wurde vereinbart, die Prämissen der bisherigen Planung ergebnisoffen zu überprüfen und ggf. zu modifizieren (vgl. Bericht und Beschluss des BWA vom 07.07.2010). Dazu fand am 07.07.2010 ein Treffen mit Vertretern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT), der Deutschen Bahn (DB), der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Besteller des Nahverkehrs, dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und der Stadt Fürth statt. In diesem Gespräch wurde vereinbart, dass sich eine Arbeitsgruppe (AG) bildet. Im ersten Treffen der AG am 22.07.2010 in Nürnberg beim VGN wurde vereinbart, dass die Strukturdaten, die Anbindung des ÖV und die Lage der Unterführung(en) noch einmal abgestimmt werden, bevor sie in die erneute Sensitivitätsbetrachtung einfließen. Das zweite Treffen der AG soll am 22.09.2010 stattfinden.

Im Einzelnen:

- Besprechungstermine und Sitzungen

- o 07.07.2010: Besprechung mit Frau Staatssekretärin Hessel in Fürth; Vorstellung der Sensitivitätsuntersuchung vom 22.04.2010.
- o 07.07.2010: Sitzung des BWA; Beschluss in nicht öffentlicher Sitzung: Stadt Fürth ist bereit, Fachgespräche ohne Vorbehalte und ergebnisoffen zu führen.
- o Beschluss beinhaltet keine vorbehaltlose Akzeptanz jedes Ergebnisses, wie es von der Gegenseite leider immer wieder falsch in der Presse wiedergegeben wird.
- o 22.07.2010: Besprechung mit StMWIVT, DB, VGN, Intraplan, TÜV und Stadt Fürth: Ausdrücklicher Hinweis auf Beschlusslage durch Baureferent Krauß; Festlegung der zu untersuchenden Themen, Zeitrahmen für die Gespräche (Oktober 2010, h. E. unrealistisch, weil zu knapp).
- o 27.07.2010: Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Erlangen: Thema u. a. Stand S-Bahn-Verschwenk; Vertreter von StMWIVT, VGN und DB sind eingeladen, Vertreter der Stadt Fürth jedoch nicht. Es konnte nur ein Vertreter des Aktionsbündnisses (StR Riedel) sprechen.
- o 04.08.2010: Besprechung zwischen VGN, Intraplan, Stadt Nürnberg, VAG, infra/Vb und Stadt Fürth zur Busanbindung des Bahnhofs Stadeln Nord.
- o 12.08.2010: Abstimmung Busanbindung Bahnhof Stadeln Nord zwischen VGN, Stadt Nürnberg, Stadt Fürth, VAG und infra/Vb.
- o 13.08.2010: Besprechung wegen Busanbindung Bahnhof Stadeln Nord zwischen Stadt Fürth, Landkreis Fürth und Stadt Herzogenaurach.

- Planfeststellungsverfahren:

- o Der Erörterungstermin soll erst nach Abschluss der Fachgespräche stattfinden.
- o Der von der Stadt Fürth beauftragte RA Baumann schätzt die Lage so ein, dass bei der Verschwenklösung neue Betroffenheiten unabhängig von der gewählten Lösung für den Ausgleich der Eingriffe in den Retentionsraum des Bucher Landgrabens ausgelöst werden würden, die innerhalb des Planfeststellungsverfahrens (und nicht wie von der DB angestrebt danach) geregelt werden müssen.
- o Am Montag, 09.08.2010 wurde durch die Stadt Fürth bei der Regierung von Mittelfranken Einblick in die Einwendungen der TÖB im PFA 16 genommen.
- o Nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken gibt es noch keinen Lösungsvorschlag der DB zur Bewältigung der Hochwasserproblematik.

- **Nutzen-Kosten-Untersuchung:**

- o Zusendung der Sensitivitätsuntersuchung vom 22.04.2010 an die Stadt Fürth erst am 01.07.2010.
- o Stellungnahme zur Sensitivitätsuntersuchung steht noch aus (Gutachten des von der Stadt Fürth beauftragten Prof. Deiters liegt mit Stand 23.08.2010 im Entwurf vor).
- o Anforderung von Unterlagen (u. a. Kostenschätzung, Lärmgutachten), die der Sensitivitätsuntersuchung zu Grunde liegen beim StMWIVT.
- o **Nutzenseite (Ziel: Nutzen der Bestandstrasse maximieren)**
 - Strukturdaten: Überprüfung und ggf. Korrektur der Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze durch die Stadt Fürth bis September 2010.
 - ÖV-Anbindung: infra Fürth ist aufgefordert, bis zum Fahrplanwechsel 2010/2011 eine verbesserte Busverknüpfung am Bahnhof Vach zu erarbeiten.
 - Reisezeitnutzen:
 1. Der Bf. Vach soll nach Süden verschoben werden → Hp. Stadeln Nord oder Hp Stadeln/Vach. Dies verbessert die fußläufige Erreichbarkeit erheblich. Durch die Kombination mit der Unterführung können Buslinien von West und Ost untereinander und mit der S-Bahn bahnsteigggleich verknüpft werden.
 2. Die Stadt Fürth überlegt, ob durch den Verzicht auf den Hp. Stadeln Süd der Nutzen massiv erhöht werden kann (durch Fahrzeitverkürzung für die in Stadeln Süd durchfahrenden Fahrgäste → Steigerung des Reisezeitnutzens, der sehr wesentlich zum Gesamtnutzen beiträgt).
- o **Kostenseite (Ziel: Kosten der Bestandstrasse minimieren)**
 - Hochwasser: Kostenschätzungen existieren bisher nicht, da auch keine Planung zur Bewältigung der Problematik vorliegt (lt. DB vom 22.07.2010 sollten Ende Juli Ergebnisse vorliegen).
 - Haltepunkt: Reduzierung der Baukosten durch eventuellen Verzicht auf den Haltepunkt Stadeln Süd.
 - Bahnübergänge: DB fordert Beseitigung der Bahnübergänge (BÜ) Herboldshof und Steinacher Straße. Planungen der Stadt Fürth, diese beiden Bahnübergänge durch nur eine Unterführung zu ersetzen und diese auch zur Erschließung des S-Bahnsteigs (bahnsteigggleicher Busanschluss) und Park+Ride zu nutzen. Dadurch Möglichkeit, Busse auch in West-Ost-Richtung verkehren zu lassen.
 - Trassierung: DB prüft derzeit Trassierungsvariante mit Verzicht auf Überwerfungsbauwerk bei Eltersdorf und Trassenbündelung. Behauptung der DB, bei S-Bahnbau an Bestandstrasse müsse diese auf den neuesten Stand europäischer Normen gebracht werden, konnte durch TÜV nicht bestätigt werden.
 - Lärm: Kosten des Lärmschutzes in der Sensitivitätsuntersuchung scheinen mit 11 Mio. Euro nur für den PFA 16 völlig überzogen (*Kostenschätzung des von der Stadt Fürth beauftragten TÜV 2010 für PFA 16: 4 Mio. Euro, Angabe Intraplan 09/2009: 7,9 Mio. Euro für die Gesamtstrecke Nürnberg – Bamberg!*). Beantragung von Lärmmessungen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durch die Anwohner in Stadeln, Herboldshof und ggf. Nürnberg Kleingründlach auf Initiative des Aktionsbündnisses. Laut Lärmkarten des EBA werden die Grenzen der Gesundheitsgefährdung heute schon überschritten. Laut Einschätzung durch RA Baumann besteht ohnehin Anspruch auf aktive und/oder passiven Lärmschutz, so dass auch diese Kosten aus Sicht der Verwaltung nicht dem S-Bahn-Bau angelastet werden können.

Einhellig wird die Fürther Position auch von den Fürther Politiker in Stadt, Land und Bund quer durch alle Parteien vertreten.

Bahnübergangsbeseitigung, Lage und Anzahl der Haltepunkte

Der Bahnhof Vach liegt derzeit eher ungünstig am nördlichen Rand von Stadeln. Die Verwaltung schlägt vor, den Bahnhof Vach gegenüber der bisherigen Lage etwa 400 Meter nach Süden zu verschieben (zur Unterscheidung als „Haltepunkt Stadeln Nord“ oder alternativ „Haltepunkt Stadeln/Vach“ bezeichnet). Dieser Vorschlag verbessert die fußläufige Anbindung insbesondere des aufkommensstarken Zentrums von Stadeln an die S-Bahn über die Steinacher Straße. Um die Kosten für den Ersatz der bestehenden Bahnübergänge durch Unterführungen zu reduzieren, wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, die geplanten zwei Unterführungen (Herboldshofer Straße und Steinacher Straße) zu einer Unterführung zusammenzuziehen. Diese Unterführung liegt südlich des bestehenden Bahnhofs und wird mit zwei Kreisverkehren angebunden. Durch die Führung über Eck soll einerseits vermieden werden, nicht gewollten Verkehr aus dem Westen der Stadt Fürth an die neue Autobahnanschlussstelle Steinach durch Herboldshof zu führen und andererseits können erhebliche Kosten eingespart werden durch die Zusammenlegung mit der Fuß- und Radwegunterführung Steinacher Straße und den Zugängen zum S-Bahnhalt. Der Bahnsteig des Haltepunktes „Stadeln Nord“ würde ebenfalls weiter südlich liegen und eine ideale Busverknüpfung direkt am S-Bahnsteig erlauben, die in Kombination mit der Unterführung für das geplante Zubringerbusnetz genutzt werden könnte. Ein Park&Ride-Platz wäre dort zudem möglich.

Der Hp. Stadeln Süd ist im Verschwenkfall zwingend erforderlich. Ohne diesen Haltepunkt wären die nordwestlichen Stadtteile nicht mehr an das Schienennetz angebunden. Zudem wird durch diesen Haltepunkt in beiden Fällen (Verschwenk, Bestandstrasse) die Bebauung Stadeln Süd und entlang der Erlanger Straße besser an die S-Bahn angebunden (fußläufig + Umsteiger von/zum Bus). Für die dort durchfahrenden S-Bahn-Fahrgäste ergäben sich bei Verzicht auf diesen Haltepunkt Reisezeitgewinne, zudem könnten Investitions- und Unterhaltungskosten eingespart werden. Dem stehen verlängerte Reisezeiten der dort ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste gegenüber. Welcher Effekt übertrifft, kann von hier aus nicht zuverlässig beurteilt werden. Daher soll das StMWIVT gebeten werden, die Effekte eines möglichen Verzichts auf den Hp. Stadeln Süd untersuchen zu lassen.

Sofern eine Lösung mit nur einem Haltepunkt dazu beiträgt, einen Nutzen-Kosten-Indikator größer 1,0 der S-Bahn entlang der Bestandsstrecke zu erzielen, und dies mit zwei Haltepunkten (Stadeln Nord, alternativ Stadeln/Vach und Stadeln Süd) nicht gelingt, wird von der Verwaltung empfohlen, dass die Stadt Fürth auf einen S-Bahnhalt in Stadeln Süd verzichtet. Das StMWIVT soll gebeten werden, die Effekte untersuchen zu lassen.

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

II. POA/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. BvA

Fürth, 07.09.2010

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:

Tel.: