



---

Stadtplanungs  
-amt  
Verkehrsplanung

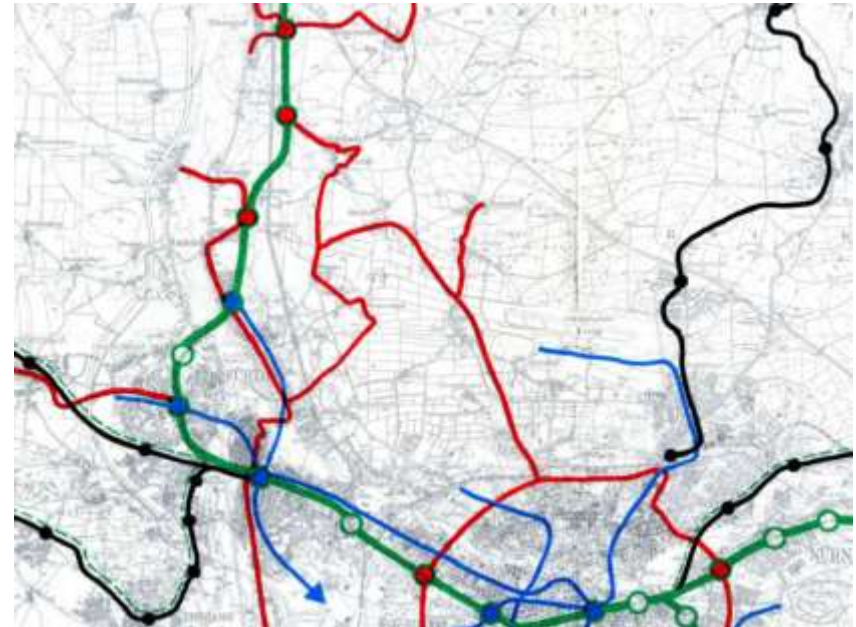
**S-Bahn  
Nürnberg – Fürth – Erlangen –  
Forchheim  
PFA 16 Fürth Nord**

**04.11.2009**

- Ausgangslage
- Verfahrensstand
- Kritik der bisherigen Planung aus Sicht der Stadt Fürth
- Fazit
- Mögliches weiteres Vorgehen

# Ausgangslage

- Planungen für eine S-Bahn zwischen Nürnberg und Bamberg seit den 1970er Jahren, S-Bahn entlang der Stammstrecke
- 1993 Raumordnungsverfahren Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Nürnberg – Ebensfeld (ICE-Trasse, Güterzugstrecke, S-Bahn), S-Bahn entlang der Stammstrecke
- Planungen für einen gemeinsamen Gewerbepark Nürnberg, Fürth und Erlangen bis 1999
- S-Bahn sollte etwa ab 1993 in den Gewerbepark mit hoher Arbeitsplatzdichte verschwenkt werden



# Verfahrensstand

- Planfeststellungsverfahren:
  - 1. Auslegung Dezember 1996  
(Erörterungstermin 29.10.1997)
  - 1. Planänderung Februar 2006  
(Erörterungstermin 19. u.  
20.03.2007)
  - 2. Planänderung September 2008  
(Erörterungstermin im Dezember  
2009 oder Anfang 2010?)
- Ablehnung des Verschwenks  
durch die Stadt Fürth seit 1993,  
seit 1997 immer einstimmig



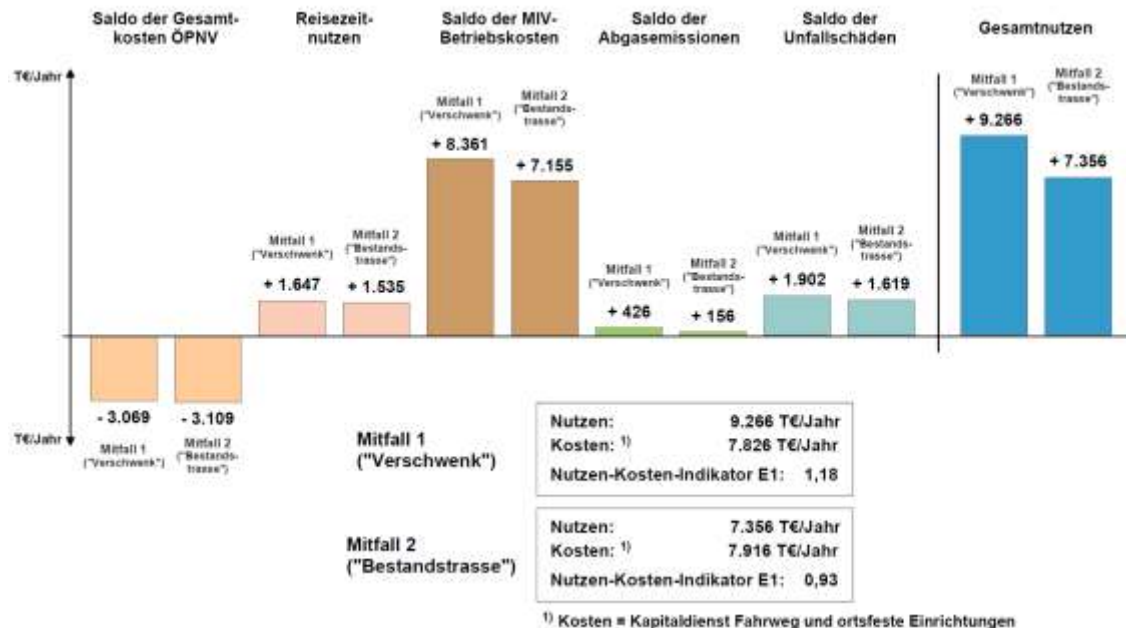
# Jüngste Entwicklungen

---

- Bisher:  
Arbeitskreis S-Bahn (BStMWIVT, DB, VGN, BEG, EBA) ohne Beteiligung der betroffenen Kommunen
- 24.08.2009:  
Gespräch beim BStMWIVT (Zusage einer neuen NKU mit Abstimmung der Randbedingungen)
- 08.09.2009:  
Gespräch beim VGN, Anmerkungen der Stadt Fürth zu den fraglichen Punkten
- 23.09.2009:  
Vorstellung der Ergebnisse der neuen NKU beim VGN in Nürnberg

# Untersuchungen zur S-Bahnstrecke

Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) zum Nachweis der verkehrlichen Wirksamkeit und der Förderfähigkeit („Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“) aus den Jahren 2001, 2004 und 2009



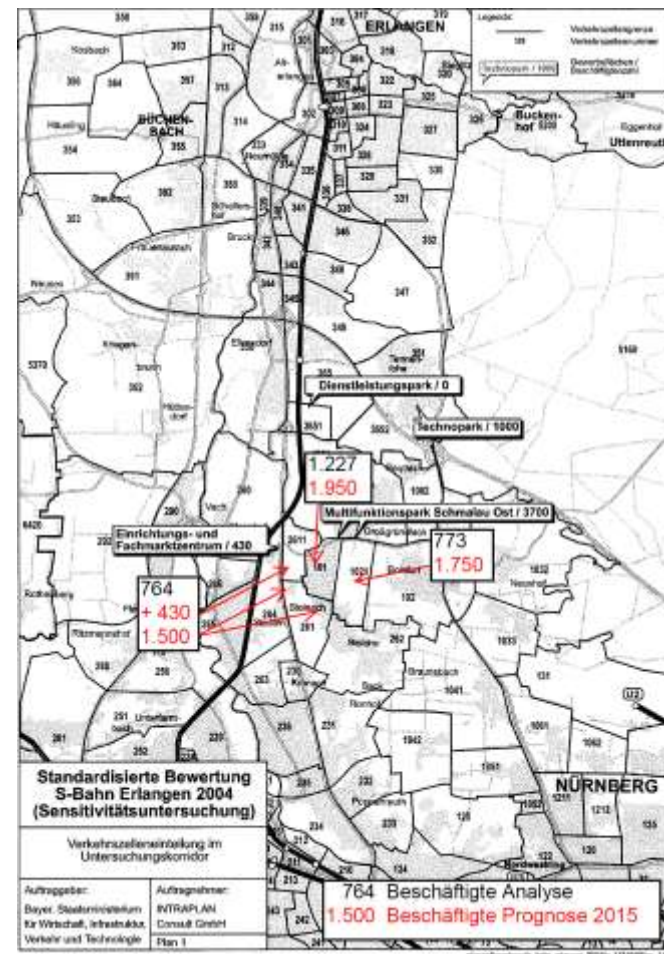
# Kritik der bisherigen Planung aus Sicht der Stadt Fürth

---

- Unzutreffende Datengrundlagen:
  - Strukturdaten
  - Verkehrsnetz
  - Kosten
- Fehlende Berücksichtigung des Schallschutzes in der NKU
- Ungenügende Berücksichtigung von Umweltaspekten:
  - Trennwirkung
  - Landschaftsverbrauch
  - Zerstörung von Biotopverbänden
  - Auswirkungen auf Überschwemmungsflächen
  - Stadt- und Landschaftsbild
- Weitere Aspekte

# Unzutreffende Datengrundlagen (1): Strukturdaten

- Lange Zeit Festhalten an den Strukturdaten des Gemeinsamen Gewerbeparks
- Unterstellung von sehr hohen Beschäftigungszunahmen in den Bereichen Steinach, Schmalau West und Schmalau Ost
- Besucherzahlen für Möbelhaus und Baumarkt wesentlich höher als für Planfeststellungsverfahren AS Steinach prognostiziert (8.000 Besucher statt 4.500 pro Normalwerktag)



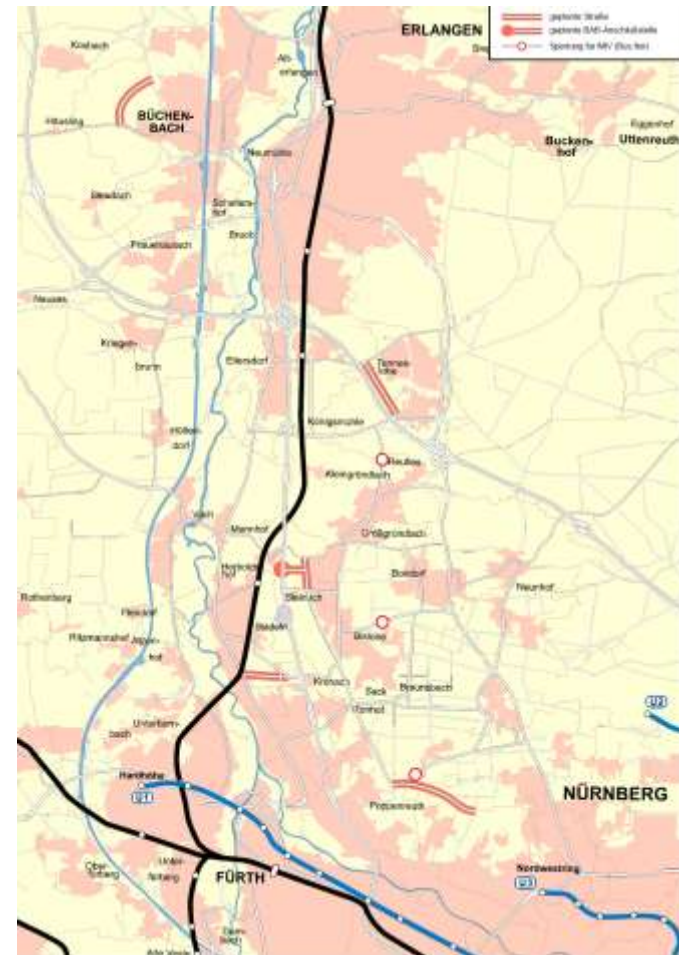


# Derzeitige Flächennutzungen Fürth-Steinach/Nürnberg-Schmalau

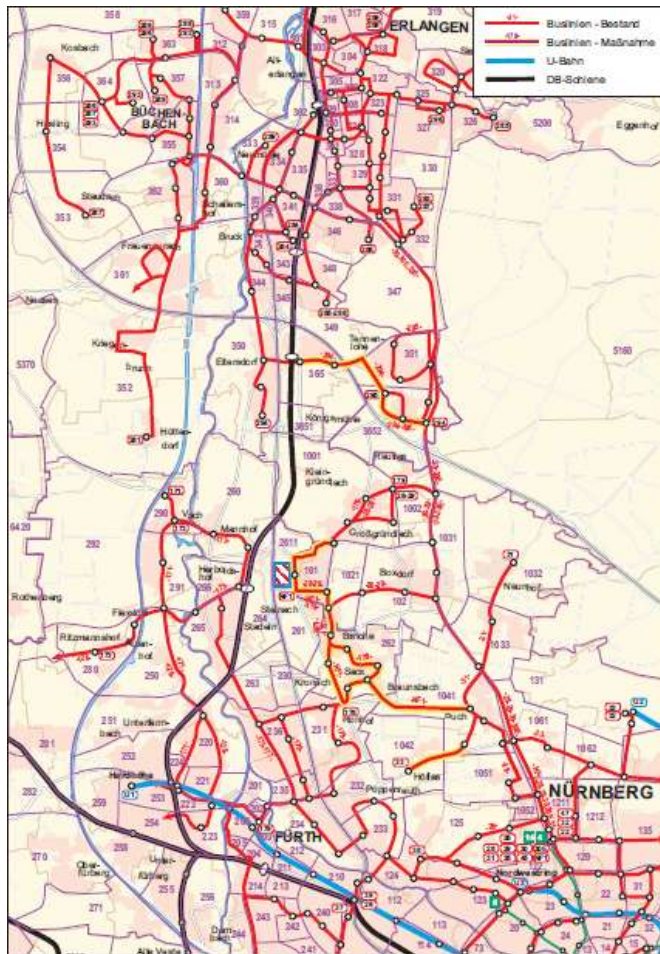


# Unzutreffende Datengrundlagen (2): Verkehrsnetzdaten

- Straßennetz für den Vergleichsfall („Ohne-Fall“) enthält Elemente, die nur im Fall des Verschwenks gebaut würden oder erst mit Realisierung der AS Steinach zu Verfügung stehen
- Busnetz im Ohnefall beinhaltet die Führung wie im Falle des Verschwenks
- Busnetz entspricht nicht den aktuellen Planungen des VGN (Linie NF1)
- Busnetz für Bestandstrasse ist nur unzureichend angebunden
- Mögliche Stadt-Umland-Bahn Erlangen ist nicht berücksichtigt

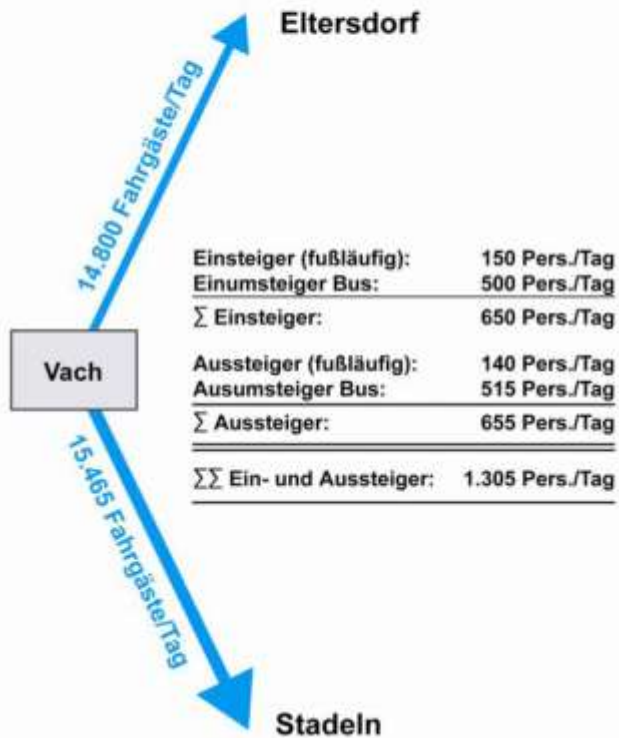


# ÖV-Netze

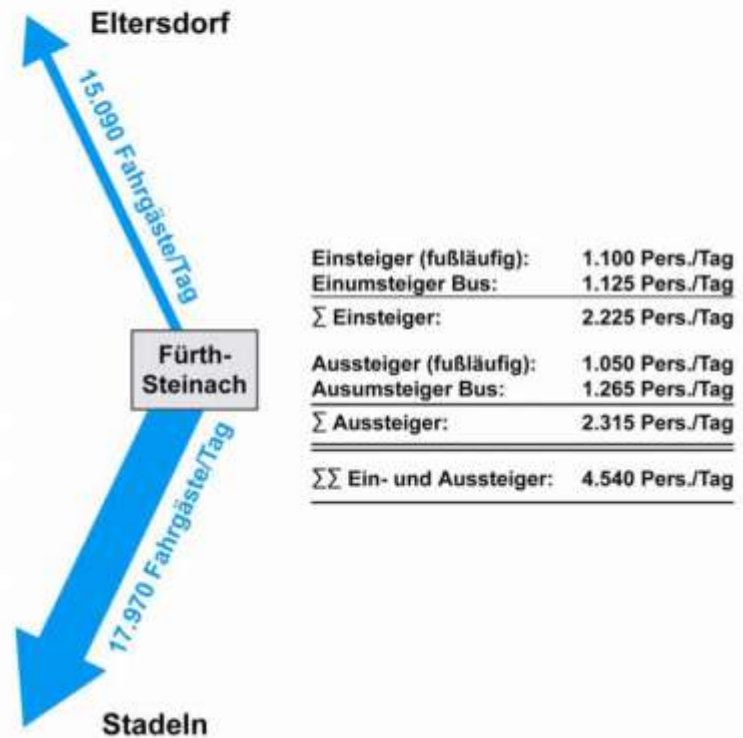


# Ergebnis der Untersuchung

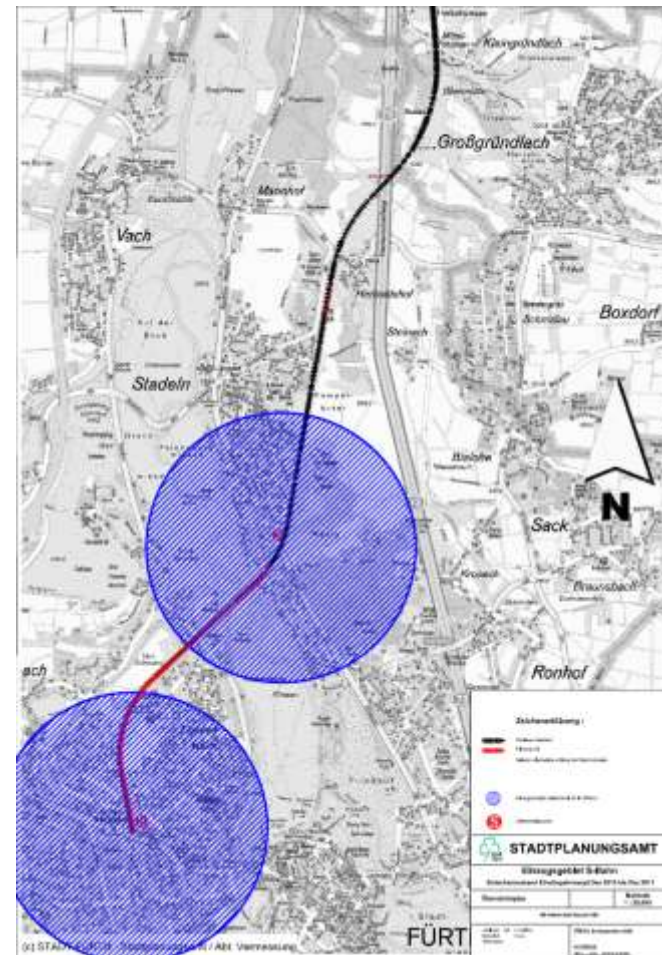
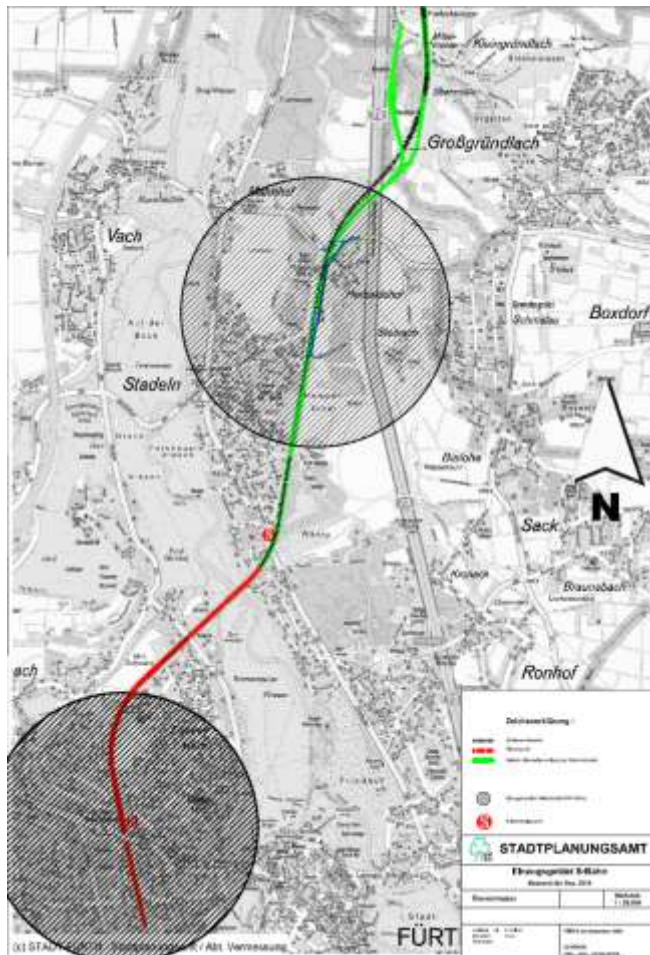
**Mitfall 2**  
("Bestandstrasse")



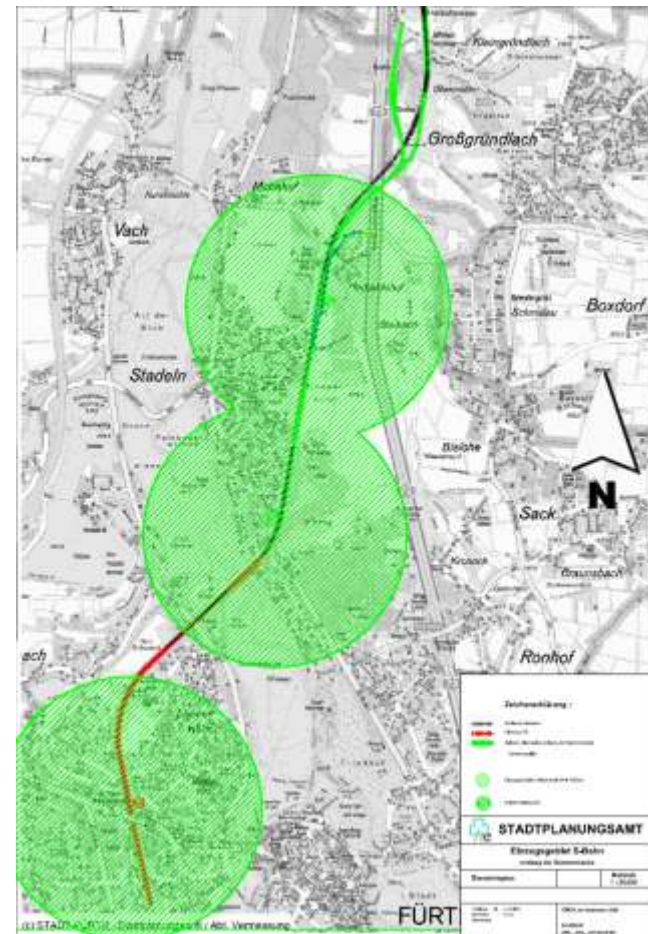
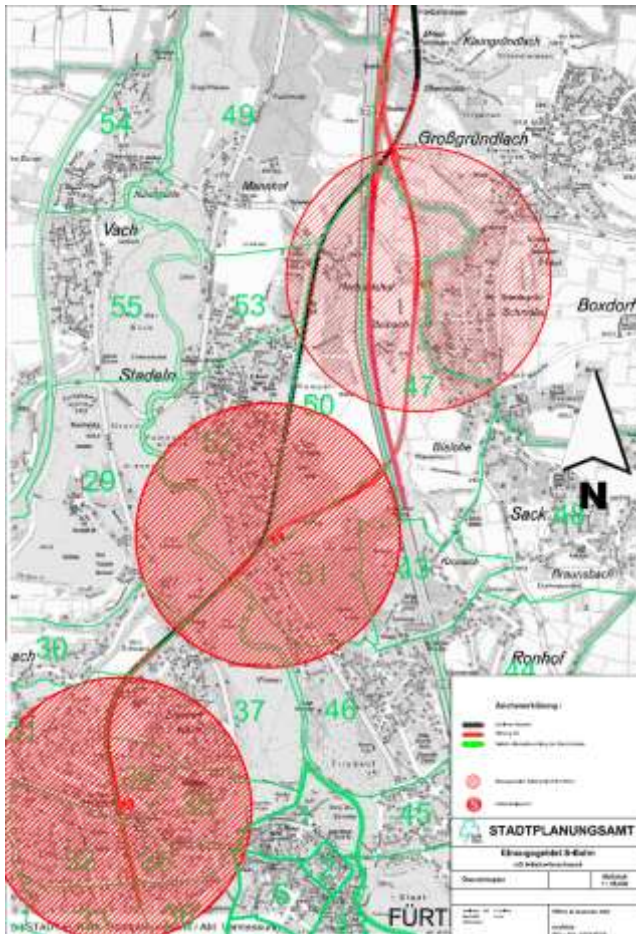
**Mitfall 1**  
("Verschwenk")



# Einzugsbereiche Bestand und Einstiegskonzept



# Einzugsbereiche Verschwenk und Stammstrecke



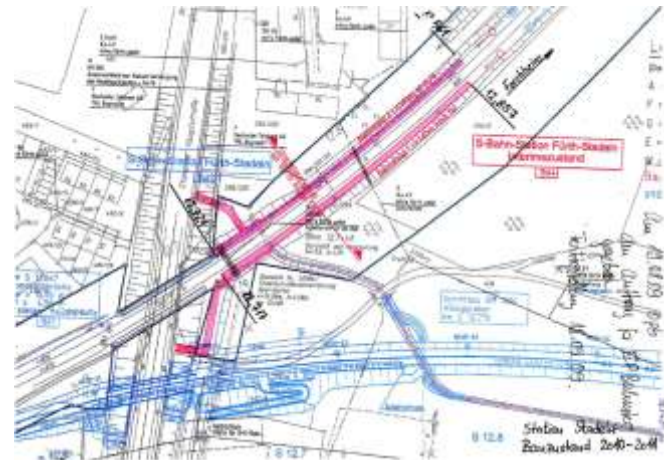
# Datengrundlagen (3): Kosten

---

- Die Baukosten sind laut NKU 2009 entlang der Stammstrecke höher als bei dem Bau des Verschwenks  
(In der Standardisierten Bewertung 2001 war dies noch umgekehrt)
- Ca. 5 Mio. € höhere Kosten der Stammstrecke gegenüber der Verschwenktrasse für
  - Brückenbauwerke (Delta 3,5 Mio. €),
  - Sicherungsposten (Delta 1,0 Mio. €),
  - Schallschutz (Delta 0,8 Mio. €)

# Kosten Provisorien

- Kosten für den provisorischen Bahnsteig Stadeln-Süd inklusive Zugangsanlagen sind in der NKU unseres Wissens nicht enthalten
- Die beiden Außenbahnsteige würden nur für die Zeit von 12/2010 bis 12/2011 benötigt
- Erhebliche Kosten und Eingriffe in die Landschaft für ein Provisorium
- Einfach zu ertüchtigender Bahnhof Vach würde 12/2010 geschlossen





# Schallschutz

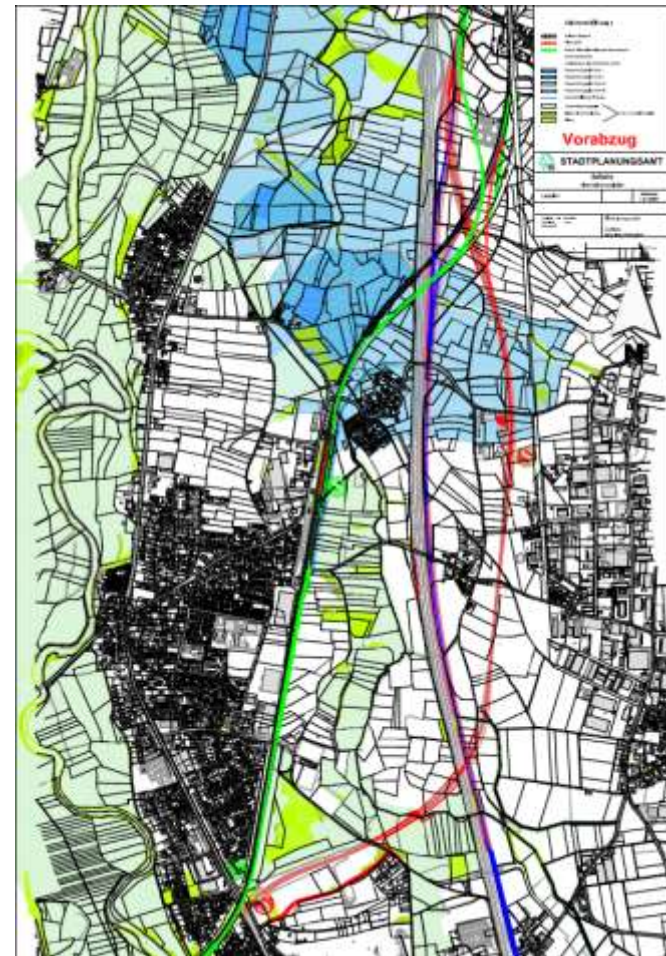
- Schallschutz würde nur bei Führung entlang der Stammstrecke erforderlich (wesentliche bauliche Änderung durch 3. Gleis), bei einem Verschwenk kein Schallschutz (*weder Stammstrecke noch S-Bahn*)
- In die NKU sind für die Stammstrecke nur die Kosten (0,77 Mio. €), nicht aber die Nutzen eingegangen
- Gemäß Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung 2006 ist aber „der Indikator Geräuschbelastung [...] bei einer Verbesserung im Mitfall gegenüber dem Ohnefall [...] zu quantifizieren.“



# Umweltaspekte

Fehlende oder unzureichende  
Abwägung  
zahlreicher relevanter  
Umweltaspekte in der NKU:

- Trennwirkung
- Landschaftsverbrauch
- Zerstörung von Biotopen und Biotopverbänden
- Auswirkung auf Überschwemmungsflächen
- Stadt- und Landschaftsbild
- Kleinklima und Luftaustausch
- ...



# Umweltaspekte (1)

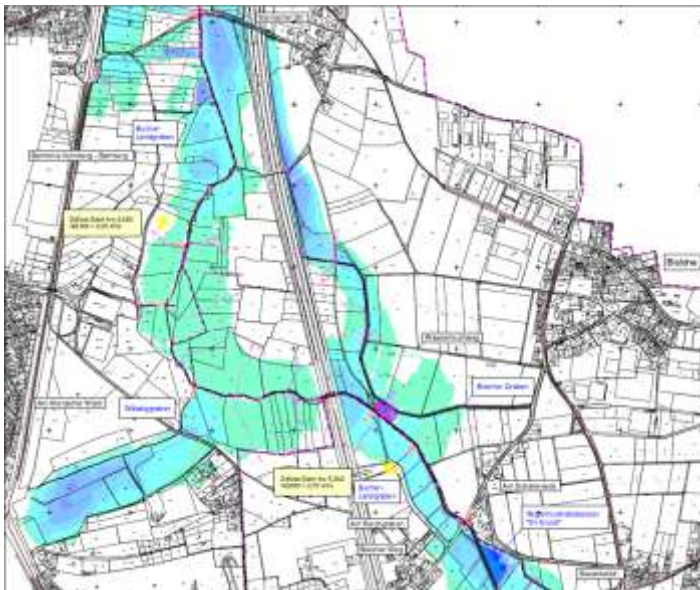
- Trennwirkung:  
Insbesondere der Stadtteil Steinach würde von Verkehrswegen völlig umschlossen (Autobahn und S-Bahn in Hochlage)
- Landschaftsverbrauch:  
Gegenüber weitgehend ebenerdiger Führung entlang des Bestands würden größere Flächen in Anspruch genommen  
Zerstörung von Biotopen und Biotopverbänden (Sandachse Franken, größtes Naturschutzprojekt Bayerns)

Bayerisches Staatsministerium für  
Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz  
Bayerisches Staatsministerium des Innern



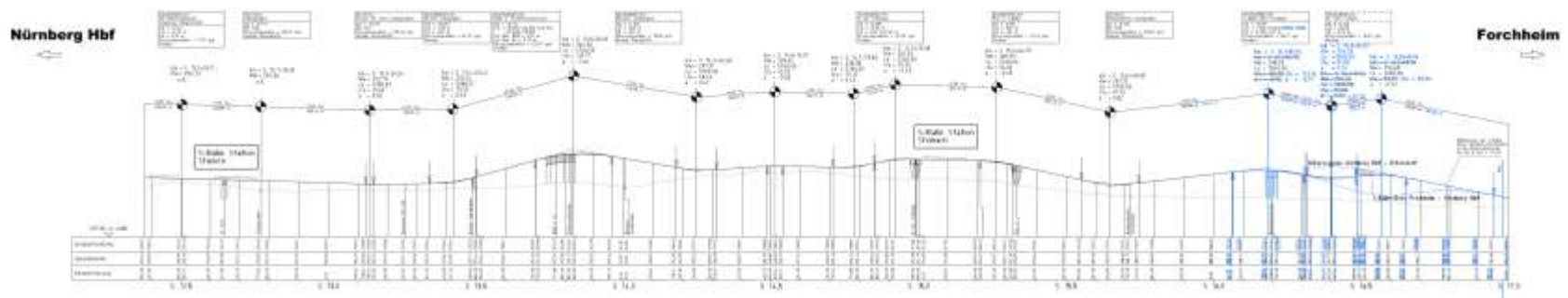
# Umweltaspekte (2)

- Auswirkung auf Überschwemmungsflächen:  
Trasse im Retentionsraum des Wäsigrabens und des Bucher Landgrabens
- Stadt- und Landschaftsbild:  
Betroffene Ortsteile vor allem Steinach und Nbg-Kleingründlach



# Umweltaspekte (3)

- Kleinklima und Luftaustausch:  
Durch Hochlage der Autobahn und der S-Bahn Auswirkungen auf den Luftaustausch möglich



# Weitere Aspekte

- Soziale Kontrolle am S-Bahnhalt Schmalau gegenüber Bahnhof Vach geringer (insbesondere abends und am Wochenende)
- Erreichbarkeit über unbeleuchtetes und nicht ausgebautes Straßennetz insbesondere für Radfahrer und Fußgänger unsicher (vor allem bei Dunkelheit)
- AS Steinach mit angrenzendem Straßennetz wird voraussichtlich nicht rechtzeitig vor Inbetriebnahme der S-Bahn zur Verfügung stehen:
  - Halt im verkehrlichen Niemandsland
  - Erreichbarkeit mit Bussen nur über Wirtschaftswege



# Fazit

- 
- Annahmen der vorliegenden Nutzen-Kosten-Untersuchung zumindest teilweise veraltet, unzutreffend oder fragwürdig
  - Wesentliche Aspekte sind in der NKU zum Teil völlig unberücksichtigt, im Planfeststellungsverfahren bisher unzureichend berücksichtigt worden

# Weiteres Vorgehen

- Versuch, Bahnhof Vach bis auf Weiteres zu erhalten (BWA-Beschluss vom Juli 2009)
- Versuch der Klärung der angesprochenen Fragen
- Ggf. Einholen weiterer Gutachten durch die Stadt Fürth
- Nach Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses bestünde als letzte Möglichkeit nur noch die Klage:  
Diese Entscheidung ist dem Stadtrat vorbehalten
- ...

