

Petitionsausschuss
Die Vorsitzende

Aktionsbündnis "Pro S-Bahn ohne Verschwenk"
c/o Herrn Harald Riedel
Malvenweg 7
90768 Fürth

11011 Berlin, 22.07.2011
Platz der Republik 1
Fernruf (030) 227-35257
Telefax (030) 227-35027
Pet 1-17-12-9310-004570

Sehr geehrter Herr Riedel,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am 07.07.2011 beschlossen:

Die Petition

- a) der Bundesregierung zur Berücksichtigung zu überweisen,*
- b) der Landesvolksvertretung von Bayern zuzuleiten.*

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (BT-Drucksache 17/6473), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das Petitionsverfahren beendet.

Die Antwort der Bundesregierung auf den Beschluss des Deutschen Bundestages werde ich Ihnen mitteilen.

Mit freundlichen Grüßen



Kersten Steinke

Anlage: - 1 -

Beschlussempfehlung

Die Petition

- a) der Bundesregierung zur Berücksichtigung zu überweisen sowie
- b) der Landesvolksvertretung von Bayern zuzuleiten.

Begründung

Die Petenten fordern, die Planungen für die S-Bahn-Strecke bei Fürth-Steinach im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 zu überprüfen. Sie setzen sich für einen Erhalt des Bahnhofes Vach in Stadeln ein.

Die Petenten verweisen zur Begründung ihres Anliegens auf den geplanten Ausbau der S-Bahn-Strecke Fürth im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Schiene Nr. 8.1 (Ausbaustrecke Nürnberg Ebensfeld), dem ihres Erachtens eine andere Trassenführung zugrunde gelegt werden sollte. Die insgesamt 60 km lange Strecke verbinde die Städte Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim – Bamberg. Im Planfeststellungsabschnitt 16 (PFA 16, Fürth Nord) sei ein S-Bahn-Verschwenk geplant, da gemäß früherer Planungen dort ein gemeinsamer Gewerbepark für Nürnberg, Fürth und Erlangen entstehen sollte. Im Zuge der Wiedervereinigung wäre das Vorhaben aufgegeben worden, da die Gewerbebetriebe frei gewordene Konversionsflächen bezogen hätten. Lediglich der S-Bahn-Verschwenk und der Bau eines neuen Bahnhofes (Stadeln Nord) seien als Planungsgegenstand erhalten geblieben. Die Deutsche Bahn AG plane nun gegen den Willen der Fürther Bürger und der Stadt Fürth, die S-Bahnstrecke im Bereich Stadeln/Herboldshofen/Kleingründlach von der bestehenden Strecke abzuzweigen und einen Verschwenk auf einem streckenweise bis zu 10 Meter hohen Damm durch das Knoblauchsland und das Hochwassergebiet des Bucher Landgrabens zu bauen. Dadurch würden geschützte Landschaftsteile zerschnitten und regional typische Agrarflächen sinnlos zerstört werden. Vorhandene Straßen und Wege würden abgeschnitten, weiträumige Umfahrungen müssten neu entstehen. Der Bahnhof Vach in Stadeln solle geschlossen werden, obwohl er am Siedlungsschwerpunkt

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

liege. Der nordöstlich von Steinach geplante neue S-Bahnhof Stadeln Nord, der über keine Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr verfüge (ÖPNV), könne ihn nicht ersetzen.

Die Petenten fordern den Bau der S-Bahn-Strecke entlang der bereits bestehenden Gleisstrecke. Dies sei ökologisch, ökonomisch und verkehrspolitisch sinnvoll, da in diesem Abschnitt zudem eine neue Güterzugstrecke gebaut würde, für die die DB AG Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) durchführen müsse, da der Ausbau eines dritten Gleises eine wesentliche Erweiterung der vorhandenen Verkehrswege darstellt. So könnte für alle drei Trassen gemeinsam Lärmschutz durchgeführt werden, der die Lebensqualität in Stadeln, Herboldshofen und allen anderen an der Strecke gelegenen Ortsteilen erhöhen würde.

Ferner fordern die Petenten, dass für das Kreuzungsbauwerk Kleingründlach/Eltersdorf im PFA 17 in Erlangen keine Maßnahmen (Ausschreibungen, Auftragsvergaben, Grundstücksankäufe etc.) eingeleitet werden, bis über den Verlauf der S-Bahntrasse in Fürth entschieden sei. Die Trasse würde in das Kreuzungsbauwerk eingefädelt werden, so dass hier keine Fakten geschaffen werden sollten, die einen bestimmten Trassenverlauf vorgeben würden.

Bezüglich weiterer Einzelheiten wird auf die Zuschriften der Petenten verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat zu der Petition mehrere Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingeholt, in die auch das Eisenbahnbundesamt (EBA) eingebunden war. Zudem hat er am 31. Mai 2011 einen Ortstermin in Fürth durchgeführt, um sich durch die Besichtigung mehrerer Haltepunkte einen Eindruck über den Verlauf der beiden Trassen verschaffen zu können. An dem Termin nahmen außerdem Vertreter des Bundes (BMVBS, EBA), des Freistaates Bayern (Regierungspräsidium Mittelfranken, Bayerisches Staatsministerium, Mitglieder des Bayerischen Landtages), der Stadt Fürth, der DB AG und die Petenten teil. Weitere, aus dem Ortstermin resultierende

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

Fragen wurden am 5. Juli 2011 in einem Berichterstattergespräch unter Teilnahme des BMVBS erörtert.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich wie folgt dar:

Nach Auskunft des BMVBS sind beide Verkehrsprojekte, sowohl das VDE Nr. 8.1, Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg-Ebensfeld als auch die S-Bahn Nürnberg-Forchheim, durch die geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen bzw. Bau- und Finanzierungsverträge klar abgegrenzt. Die Realisierung der S-Bahn Nürnberg-Forchheim erfolgt auf der Grundlage des zwischen dem Freistaat Bayern und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen am 10. Februar 2006 geschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrages, der den S-Bahn-Verschwenk beinhaltet. Die Planungen für das S-Bahn-Projekt PFA 16 laufen seit langem. Der Bund finanziert es unter der Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit und beobachtet die Durchführung des Projektes. Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass der S-Bahn-Bau für die Region das wichtigste Verkehrsvorhaben ist, er hat aber keine Bedeutung für das VDE 8.1, da der schnelle Personennah- und -fernverkehr die Bestandsstrecke nutzen und der Güterverkehr vor dem PFA 16 auf einer eigenen Trasse durch den Güterzugtunnel geführt wird. Das Kreuzungsbauwerk bei Kleingründlach/Eltersdorf ist bei beiden Trassenvarianten erforderlich, um die S-Bahn-Strecke und die Güterzugstrecke mittig zwischen die beiden Gleise der Strecke Nürnberg-Ebensfeld einfädeln zu können.

Eine von Aktionsbündnis „Pro S-Bahn ohne Verschwenk“ geforderte Trennung der Planfeststellungsabschnitte PFA 16, Fürth Nord und PFA 17, Erlangen, vom VDE Nr. 8.1, ABS, ist sachlich nicht möglich, da durch den PFA 16 die Güterzugstrecke Nürnberg Rbf-Eltersdorf mit dem Pegnitztunnel führt. Der PFA 17 umfasst den viergleisigen Ausbau als weitere Teilmaßnahme des Projektes.

Zuständig für die Planung und den Bau der S-Bahn ist der Freistaat Bayern. Daher hat der Freistaat mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Bau- und Finanzierungsvertrag geschlossen. Bis heute gibt es keine Baufreigabe. Der Freistaat Bayern hat in Abstimmung mit der Region die der Nutzen-Kosten-Analyse

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

(NKA) zugrundeliegenden Strukturdaten (Arbeitsplätze, Wohnungen etc.) festgelegt. Diese wurden quantifiziert und in ihren Auswirkungen auf den Verkehr auf einen bestimmten Zeitpunkt prognostiziert. Das NKA-Verfahren für das gesamte S-Bahn-Vorhaben Nürnberg-Forchheim haben von der DB AG benannte Gutachter durchgeführt. Berücksichtigt wurde dabei zudem die aktuellen Entwicklungen im Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen. Nach Protesten der Stadt Fürth wurde nach der Verschwenkvariante auch die Bestandsstrecke bewertet. Im Ergebnis wurde für den geplanten S-Bahn-Verschwenk ein Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von über 1 ermittelt, für die von den Petenten geforderte Alternativtrasse an der Bestandsstrecke ergab sich ein NKF von unter 1. Eine Mitfinanzierung durch den Bund erfolgt erst ab einem Wert von 1 und darüber. Das Verfahren zur Ermittlung des NKF wurde 2005/06 von Bund und Ländern eingeführt. Es ist mittlerweile standardisiert und vom Bundesrechnungshof anerkannt. Ziel ist die vergleichbare Bewertung von Projekten und deren Reihung nach Wirtschaftlichkeit.

Die DB AG wurde vom Freistaat Bayern als Besteller mit dem Bau des Projektes beauftragt. In Folge muss sie sich mit allen Beteiligten abstimmen und einen Antrag auf Mittel nach dem GVFG stellen, dem der Freistaat Bayern zunächst zustimmen muss. Der Antrag der DB Netz AG für den PFA 16 sollte im April 2011 in einem Anhörungsverfahren beraten werden. Der Termin wurde auf Wunsch der Stadt und der lokalen Abgeordneten verschoben. Ein neuer Termin ist für Anfang Juli 2011 anberaumt. Bei dem anstehenden Verfahren wird zunächst die Regierung von Mittelfranken das Anhörungsverfahren leiten, die vorgebrachten Einwendungen würdigen und anschließend eine Stellungnahme mit Entscheidungsvorschlag an das EBA abgeben. Das EBA ist aber nicht an den Vorschlag gebunden, prüft das Vorhaben nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und wird immer die günstigere Strecke finanzieren. Damit wäre theoretisch auch eine Entscheidung für die von den Petenten gewünschte Bestandstrasse möglich, wenn diese beantragt und die Voraussetzungen erfüllen würde. Das EBA leitet den geprüften Antrag an den Bund, der abschließend eine Entscheidung in Form eines Beschlusses (Verwaltungsakt) trifft, sofern innerhalb eines Monats kein Rechtsmittel eingelegt wird. Die DB AG

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

bekommt dann als Antragsteller und Projektträger das Baurecht für die ausgewählte Trassenvariante zugewiesen.

Der Ausschuss weist darauf hin, dass die von den Petenten angesprochene Planung des Kreuzungsbauwerks Kleingründlach/Eltersdorf (PFA 17, Erlangen) nach deren Aussage nicht mehr von Bedeutung ist. Im Falle der Realisierung ihrer Bestandstrassenvariante müsse dort, wo die Güterzugtrasse in das Kreuzungsbauwerk eingefädelt werde, eine Zufahrtsrampe für den Güterzugtunnel verlängert werden, um eine Steigung zu überwinden. Dies sei aus ihrer Sicht unproblematisch.

Nach Ansicht des Petitionsausschusses ist es entscheidend, dass es zu einer sinnvollen Lösung kommt, die wirtschaftlich und umsetzbar ist. Die Verkehrsentwicklung übertrifft alle Prognosen deutlich. Allerdings hat der Ausschuss nach der Durchführung des Ortstermins erhebliche Zweifel an der bestehenden Planung, da die Grundlage für den Verschwenk, das geplante Gewerbegebiet mit ca. 20.000 Arbeitsplätzen, entfallen ist. Die S-Bahn ist unbedingt erforderlich, aber nicht zwingend mit Anbindung an das Gewerbegebiet, für das nach Auskunft der Stadt Fürth zudem ein Investor einen Autobahnanschluss plant. Diese verkehrliche Erschließung kommt der Tatsache, dass Gewerbegebiete meist mit PKW und weniger mit dem ÖPNV aufgesucht werden, entgegen.

Dem Petitionsausschuss ist bewusst, dass das Ergebnis der NKA der maßgebliche Entscheidungsfaktor für den Bau der Verschwenk- oder Bestandstrasse ist. Er hat grundsätzlich keine Zweifel an dem Berechnungsverfahren des NKF, gleichwohl kann er in einer Reihe von Punkten nicht nachvollziehen, warum die Trassen im Hinblick auf entstehende Kosten und den voraussichtlichen Nutzen so unterschiedlich bewertet werden. Der verhältnismäßig kleine Abschnitt der Gesamtstrecke scheint mit den üblichen pauschalierten Kriterien der NKA, die von den unabhängigen Gutachtern zur Berechnung angewandt wurden, nicht angemessen erfasst zu sein. Die Strukturdaten, die der NKA zugrunde liegen, haben

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

sich in den vergangenen zwei Jahren sehr dynamisch entwickelt. Der Petitionsausschuss weist vor allem auf folgende Aspekte hin:

1. Die Lärmschutzkosten in der NKA 2011 für die Bestandstrasse im PFA 16 sind trotz unveränderter Rahmenbedingungen seit 2009 von 1,1 Millionen Euro auf 9,9 Millionen Euro um das Neunfache gestiegen.
2. Die Kosten für die Lärmschutzwände sind im PFA 16 für die Bestandstrasse gut doppelt so hoch wie für die Verschwenk-Variante. Im PFA 17 sind keine Lärmschutzkosten angegeben, obwohl 8.400 m² Lärmschutzwände vorgesehen sind.
3. Die aktuelle Entwicklung der fußläufigen Ein- und Aussteiger ist für die Varianten nicht berücksichtigt. Zudem soll der Bahnhof Vach (in besiedeltem Gebiet liegend) durch den geplanten Bahnhof Stadeln -Nord (in freiem Gelände ohne ÖPNV-Anschluss und nahe Wohnbebauung liegend) ersetzt werden.
4. Die Verschwenk-Variante führt ausschließlich über Fremdgrundstücke. Die Kosten für zu erwartende Klageverfahren und/oder Enteignungen sowie die erfahrungsgemäß lange Dauer solcher Verfahren werden in der NKA nicht beachtet.
5. Ökologische Aspekte werden in der NKA nicht berücksichtigt. Der Verschwenk hat eine hohe Zerschneidungswirkung und einen immensen Flächenverbrauch. Die Stadt selber hat aus ökologischen Gründen auf den Bau eines Sportstadions im Naturschutzgebiet verzichtet, dort würde der Verschwenk mittendurch verlaufen.
6. Die Verschwenktrasse geht durch das Hochwassergebiet des Bucher Landgrabens. Die Risiken, die sich hieraus für die Trasse ergeben, sind nicht in die NKA eingeflossen.
7. Der Verschwenk schneidet Straßen, Fuß- und Radwege ab. Sie müssen später neu ausgebaut werden, die Wege für die Nutzer werden teilweise deutlich länger.
8. Das Gewerbegebiet Schmalau ist logistisch angebunden und wird eventuell einen weiteren Autobahnanschluss erhalten. Der geplante S-Bahnhof Stadeln-Nord müsste durch Straßen verkehrlich für einen ÖPNV-Anschluss erschlossen

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

werden, bislang ist er nur über Feldwege erreichbar. Diese kostenträchtigen Maßnahmen sind in der NKA für den Verschwenk nicht berücksichtigt. Die bestehenden Bahnübergänge sind zudem nicht für behindertengerechte Niederflurbusse geeignet.

9. Es müssen in jedem Fall Bahnübergänge beseitigt oder umgebaut werden. Die Kosten, die hierfür später auf den Bund zukommen, sind ebenfalls nicht in der NKA enthalten.
10. Die Petenten und die Stadt Fürth schlagen die Errichtung eines neuen S-Bahnhofes Stadeln-Süd (Verlegung des bisherigen Bahnhof Vach um 200 m nach Süden) an der Bestandsstrecke vor. Von Vorteil wäre, dass zwei Bahnübergänge entfallen und durch eine Unterführung ersetzt werden sollen, die die Erreichbarkeit des Bahnhofes aus allen Richtungen und mehr Sicherheit gewährleistet. In der NKA für die Bestandsstrecke ist dies nicht berücksichtigt.

Der Petitionsausschuss ist sich bewusst, dass das Zeitfenster für die Realisierung des Projektes eine große Rolle spielt, da eine Förderung durch den Bund nach dem GVFG nur noch bis 2019 möglich ist, dann entfällt das Gesetz als Fördergrundlage. Leider hat sich die bisherige zeitliche Entwicklung über 15 Jahre hingezogen, obwohl die Stadt Fürth sich bereits 1993 gegen den Verschwenk ausgesprochen und für die Erarbeitung einer Alternativplanung entschlossen hat. Nach Ansicht des Petitionsausschusses ist es erforderlich, darüber nachzudenken, ob und bei welchen Projekten alternative Planungen durch den Vorhabenträger vorzulegen sind. Aus Sicht des Ausschusses ist der NKF für die Bestandsstrecke nicht abschließend ermittelt. Gegebenenfalls müssen die Gutachter zu den von ihnen zugrunde gelegten Kriterien im Analyseverfahren befragt werden. Nach Erkenntnissen des Petitionsausschusses dürfte seitens der DB AG ein Anspruch auf Ersatz sämtlicher Planungskosten bestehen.

Argumenten, wonach eine Neuplanung der Bestandsstrecke zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde, kann der Ausschuss nicht folgen. Insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden Klageverfahren der Grundstückseigentümer an der geplanten

noch Petition S-Bahn-Verschwenk Fürth

Verschwenktrasse sowie auf eventuelle Enteignungsverfahren ist hier ebenfalls eine deutliche zeitliche Verzögerung zu erwarten.

Auch die Kostenentwicklung bei den Lärmschutzwänden ist für den Ausschuss nicht nachvollziehbar. Auf diese Art wird der NKF für die Bestandsstrecke – wie auch in anderen Punkten - nicht angemessen gewürdigt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Lärmschutz vor allem durch die neue Güterzugstrecke abgedeckt wird.

Die genannten Kritikpunkte werden von der Stadt Fürth im anstehenden Planfeststellungsverfahren angebracht werden. Der Petitionsausschuss unterstützt dies und kommt vor dem Hintergrund der Ausführungen und der Auswertung des Ortstermins und des Berichterstattergesprächs zu der Überzeugung, dass das Anliegen der Petenten berechtigt ist. Er empfiehlt daher, die Petition der Bundesregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, um im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nach Abhilfe zu suchen sowie die Petition der Landesvolksvertretung von Bayern zuzuleiten, um unverzüglich eine Grundsatzentscheidung über die Trassenführung herbeizuführen.