

S-Bahn Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim – Bamberg, Planfeststellungsabschnitt 16 „Fürth-Nord“: Kurzzusammenfassung der Stellungnahme der Stadt Fürth*

Vorbemerkung

Die nachfolgend genannten Argumente sind ein hoch komprimierter Auszug aus der umfangreichen Stellungnahme der Stadt Fürth im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und können daher die Themen allenfalls nur schlaglichtartig beleuchten. Zu einer intensiveren Beschäftigung ist die Langfassung erforderlich. Sie kann bei der Stadt Fürth angefordert werden (* Genauer Titel: PFA 16 Fürth Nord: Einwendungen und Anmerkungen zu den während des Erörterungstermins am 5. und 6.7.2011 von der Vorhabenträgerin vorgebrachten neuen oder ergänzten Untersuchungen, Teil 1, August 2011, Teil 2 Dezember 2011, 67 Seiten, mit zahlreichen Abbildungen, Diagrammen, Tabellen und Quellen).

Verschwenktrasse

Die von der DBProjektBau GmbH in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte Planung (sog. „Verschwenktrasse“ mit Haltepunkt (Hp.) Steinach) weist folgende wesentlichen Mängel auf:

Die Trasse unterbricht wichtige Straßenverbindungen ohne (ausreichenden) Ersatz (GVS Stadeln – Kronach, Straße Steinach), die geplanten Ingenieurbauwerke haben für einen regelgerechten Ausbau der Straßen zu geringe Abmessungen und die Straßen zum geplanten Hp. Steinach weisen zu geringe Querschnittsbreiten für den vorgesehenen Busverkehr auf. Es fehlen Geh- und Radwege zum Hp. Steinach. Dieser wäre zudem nicht barrierefrei erreichbar, ein niveaugleicher Umstieg von und zum Bus ist nicht möglich.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sind die Ackerflächen und Freiflächen unzureichend berücksichtigt. Die Bewertung im LBP entspricht nicht den aktuellen Gesetzen (z. B. BNatschG), Vereinbarungen und Richtlinien. Die Auswirkungen auf den Artenschutz sind fehlerhaft berücksichtigt. Es sind teilweise dieselben Flächen sowohl für den Retentionsraumsatz als auch für Gehölzpflanzung vorgesehen. Der Lärmschutz ist nicht ausreichend, da das dritte Gleis auch bei Parallellage für die S-Bahn als eigene Strecke und nicht als wesentliche bauliche Änderung aufgefasst wird.

Alternativenprüfung

Eine unvoreingenommene und sachgerechte Alternativenprüfung – insbesondere zwischen der beantragten **Verschwenktrasse** (Dammelage durch das Knoblauchsland) und der sich aufdrängenden „**Bündelungstrasse**“ (zusätzliches ebenerdiges drittes Gleis neben der zweigleisigen Bestandstrecke) hat bisher nicht stattgefunden.

Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Der **Nutzen der Verschwenktrasse** wird durch den ungerechtfertigten (Widerspruch zur Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung (VSB) und überhöhten Ansatz der Kundenverkehre von Möbel-, Teppich und Baumarkt (Fachmarktzentrum) in Steinach künstlich hochgerechnet, während andere neue Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Erlangen-Arcaden, Kohlenhof Nürnberg, Neuer Einkaufsschwerpunkt Fürth) unberücksichtigt bleiben. Der Einfluss einer Stadt-Umland-Bahn (StUB) auf die S-Bahn (Fahrgastabwanderung von ca. 800 Fahrgästen pro Tag lt. NVEP Nürnberg) bleibt unberücksichtigt. Die Zellgrößen und Strukturdaten im Verkehrsmodell sind so zugeschnitten, dass sehr kurze Anbindungszeiten für das Fachmarktzentrum im ÖV entstehen (Eigene Verkehrszelle Möbel Höffner).

Die **Kosten der Verschwenktrasse** berücksichtigen nicht oder nicht ausreichend die Kosten fehlender Brückenbauwerke (s. o.), die Kosten für Leitungsverlegungen (u. a. e.on-Hochspannungsleitung), die Kosten für den erforderlichen Retentionsraumsausgleich).

Der **Nutzen der Bündelungstrasse** wird dagegen systematisch unterschätzt. Trotz Verlegung des Haltepunkts Vach nach Süden weiter in den Siedlungsschwerpunkt Stadeln (Hp. Stadel-Nord) sind die Anbindungszeiten im Verkehrsmodell unverändert hoch und damit fehlerhaft. Die Zahl der zu Fuß kommenden Ein- und Aussteiger soll nach Aussage der Firma Intraplan (ITP) trotz siedlungsgünstiger Lage und erhöhtem Fahrtenangebot von ca. 980 ohne S-Bahn auf nur noch 270 mit S-Bahn zurückgehen. Die angenommene Verteilung der Fahrgäste in Richtung Norden (Erlangen/Bamberg) und Süden Nürnberg/Fürth (ITP: 15 % zu 85 %) stimmt nicht mit der vom VGN erhobenen (36 % zu 64 %) überein und führt insbesondere am Hp. Stadel-Nord zu viel zu geringen Fahrgastzahlen. Durch die Optimierung des Busverkehrs (u. a. Buslinien in Richtung Nürnberg Großgründlach) lässt sich der Aufwand negativer Nutzen) weiter reduzieren.

Der Nutzen aus den höheren Lärmschutzwänden an der Bündelungstrasse sind entgegen der Verfahrensanleitung nicht berücksichtigt worden.

Die **Kosten der Bündelungstrasse** sind überhöht angesetzt. Die Einheitspreise und Mengen der Lärmschutzwände sind falsch berechnet worden. Die Kosten pro m² Lärmschutzwand betragen an der Bündelungstrasse mit 627 €/m² fast das Dreifache gleich hoher Wände im PFA 15 und 17 (ca. 235 €/m²). Der Preisstand ist – nur für die Bündelungstrasse – entgegen der Verfahrensanleitung nicht auf das Jahr 2006 fixiert worden. Durch die Reduzierung der Länge des zweigleisigen Abschnitts und weitere Optimierung der Trassierung sowie der Nebenanlagen auf das betrieblich notwendige Maß (Gutachten Metroconsult 2011) lassen sich die Kosten weiter reduzieren. Die entfallenden Re-Investitionskosten durch Auflassung der beiden Bahnübergänge wurden in der NKU nicht angesetzt.

Berücksichtigt man die oben genannten Aspekte, ergibt sich ein **Nutzen-Kosten-Indikator** (NKI) der **Verschwenktrasse** von nur noch **1,02**, der **Bündelungstrasse** jedoch von **1,23**.

Alternativenprüfung: Wesentliche abwägungsrelevante Aspekte

Zusätzlich zu der schon oben angeführten bisher fehlenden Optimierung der Bündelungstrasse greift die Verschwenktrasse massiv in **Fremdeigentum** ein (ca. 11 ha in der Stadt Fürth, davon 0 % im Eigentum der DB), während an der Bündelungstrasse ein Großteil der Flächen in öffentlicher Hand ist (ca. 8,5 ha in der Stadt Fürth, davon 40 % im Eigentum der DB). Die vom Verschwenk betroffenen Privateigentümer haben gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt die Klage vor dem BVerwG gegen einen evtl. Planfeststellungsbeschluss angekündigt.

Die Verschwenktrasse widerspricht den allgemeinen Grundsätzen der Raumordnung (Bündelungsgebot und Flächensparsamkeit), den Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung von 1993, der Regionalplanung des Planungsverbands der Industrieregion Mittelfranken und der Bauleitplanung der Stadt Fürth (B-Pläne 372 und 390b).

Neben dem deutlich größeren **Flächenverbrauch** der Verschwenktrasse (insgesamt 19,7 ha, 14,9 ha Bündelungstrasse) fallen die weiteren **Umweltaspekte** ebenfalls durchgängig zugunsten der Bündelungstrasse aus. Dies betrifft die deutlich geringere **Zerschneidungswirkung** insbesondere von landwirtschaftlichen Nutzflächen, die **Zerstörung von Biotopen** und Biotopverbünden (Verschwenk 11.000 m², Bündelung 4.000 m² Landschaftsschutzgebiete), die **Gefährdung geschützter Tierarten** durch die separate Trasse, die erheblichen negativen Auswirkungen auf das **Landschaftsbild** im Wäsig und Knoblauchland durch die bis zu 10 m hohen Dämme und die erhebliche **Einschränkung des Freizeit- und Erholungswertes** in den genannten Gebieten durch Zerschneidung, Verlärmung und Umwege. Durch den Bau eines dritten Gleises entlang der Bestandstrecke hätten die Anwohner Anspruch auf **Lärmschutz** mit den strengen Lärmvorsorgewerten der 16. BImSchV, während beim Verschwenk fast kein Lärmschutz errichtet würde oder dieser im Zuge der Lärmsanierung nachgerüstet werden müsste. Das **Kleinklima und Luftaustausch** sowie die Frischluftneubildung würden durch die Dammlage der Verschwenktrasse insbesondere auch für die östlich der S-Bahn liegenden Gebiete (u. a. Fürth-Bislohe, Nürnberg-Schmalau) negativ beeinflusst. Die Verschwenktrasse greift gerade bei den häufigen **Hochwasserereignissen** wesentlich stärker in den Retentionsraum ein (Retentionsraumverlust Verschwenk/Bündelungstrasse HQ₅ 5.600 m³/1.800 m³, HQ₁₀₀ 8.900 m³/8.700 m³). Beide Trassen liegen im Einzugsbereich von **Trinkwassergewinnungsanlagen** der infra fürth und der Stadtwerke Erlangen in der erweiterten Schutzzone. Bei der Verschwenktrasse werden dort jedoch Dämme geschüttet, die nach dem Willen der DB auch belastetes Dammschüttmaterial enthalten sollen. Damit wäre die Qualität der Trinkwasserversorgung in der Metropolregion Nürnberg gefährdet. Zudem wird die Gültigkeit des von der DB vorgelegten Grundwasserströmungsmodells von beiden Wasserversorgern erheblich bezweifelt. Die vorgelegte **Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung** ist fehlerhaft, da z. B. ein 6 m breiter Streifen neben bestehenden Gleisen laut EBA und BVerwG gar nicht bilanziert zu werden braucht, Ackerflächen mit einem zu niedrigem ökologischen Wert (0,2 statt 0,5) angesetzt wurden und nur vorübergehend in Anspruch genommene Flächen angeblich höher ausgeglichen werden müssen als z. B. Ackerflächen (Ausgleichsfaktor 1,1 bzw. 0,2).

Weitere Aspekte sind die durch die Bündelungstrasse und den Ersatz der Bahnübergänge wesentlich flexiblere Verkehrsnetzgestaltung für den öffentlichen Verkehr wie für den Individualverkehr in der Metropolregion Nürnberg, die auch volkswirtschaftlich geringeren Kosten für die Bündelungstrasse bei Berücksichtigung aller relevanten Aspekte (Verschwenk/Bündelung 205 Mio. € zu 194 Mio. €), die Sicherheit der Fahrgäste (Verkehrssicherheit durch Geh- und Radwege und Sicherheit durch soziale Kontrolle durch Lage im Wohngebiete bei der Bündelungstrasse) und die wesentlich geringeren Auswirkungen durch den Baustellenverkehr (kaum Dämme). Das Zwischenfazit einer seriösen und unvoreingenommenen Alternativenprüfung fällt somit eindeutig für die Bündelungstrasse und gegen die Verschwenktrasse aus.

Fazit

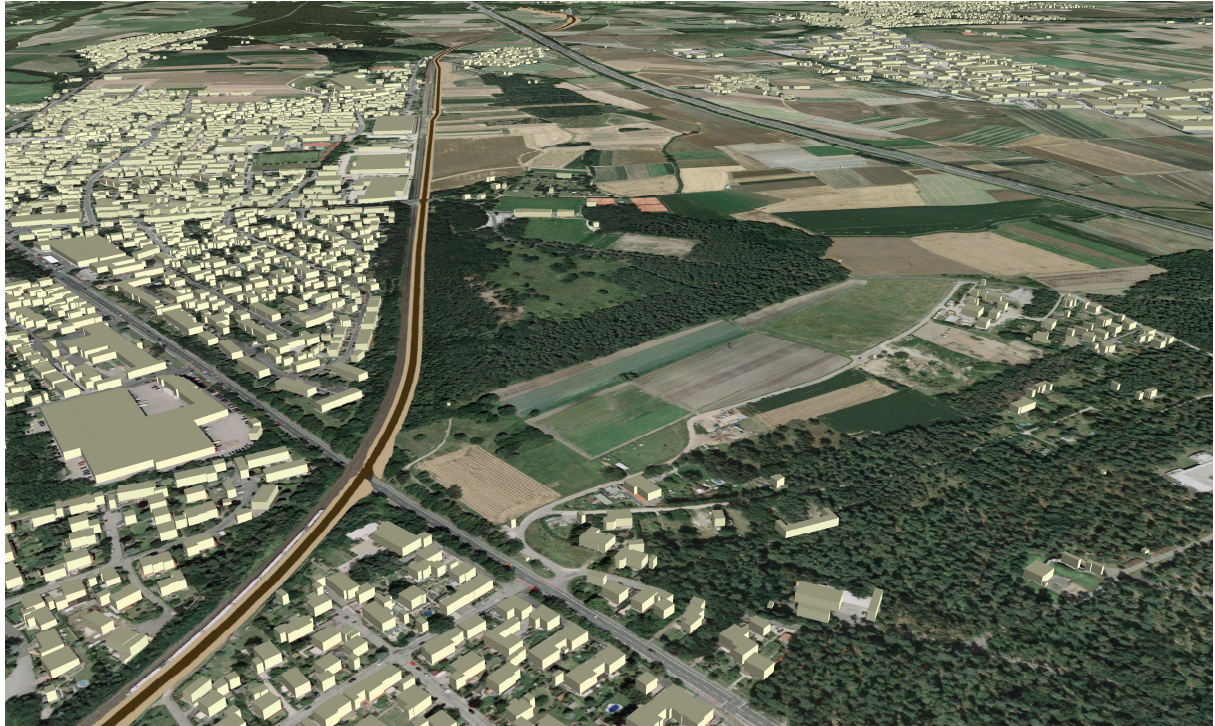
Wie gezeigt werden konnte, weist die Planung für die beantragte Verschwenktrasse erhebliche Mängel bei der technischen Gestaltung und bei Auswirkungen auf Eigentum, Grundwasser, Natur und Landschaft auf. Wesentlicher ist jedoch, dass die in allen Belangen überlegene und sich daher dem unvoreingenommenen Betrachter **aufdrängende alternative Bündelungstrasse** nicht, nur unzureichend, grob fehlerhaft und nur verspätet in Betracht gezogen wurde. Eine sachgerechte und rechtsfehlerfreie Abwägung konnte daher nicht zustande kommen. Die Überlegenheit der Bündelungstrasse betrifft sowohl die volkswirtschaftlichen Aspekte, die in der Nutzen-Kosten-Untersuchung fehlerfrei ermittelt werden müssten, als auch die anderen abwägungserheblichen Aspekte, vor allem auch den Schutz von Natur und Umwelt.

Stadt Fürth/Baureferat/Stadtplanungsamt/Abteilung Verkehrsplanung, 06.02.2013

Anlage:

- 1 Visualisierung Bündelungstrasse und Verschwenktrasse
- 2 Visualisierung Haltepunkt Stadeln-Nord
- 3 Vergleich Kosten Lärmschutz
- 4 Vergleich volkswirtschaftliche Aspekte

Anlage 1: Visualisierung Bündelungstrasse und Verschwenktrasse

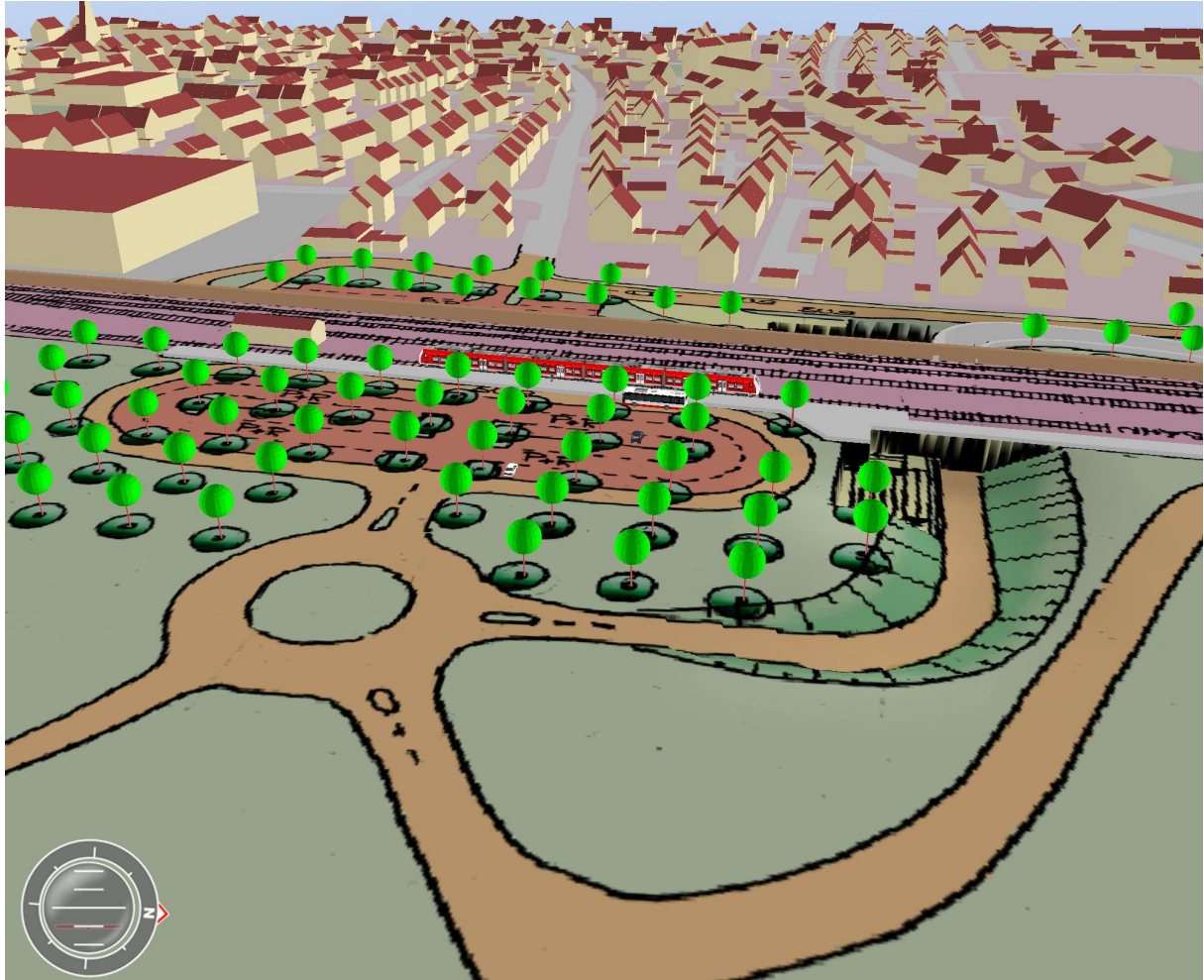


Bündelungstrasse von Süden



Verschwenktrasse von Süden

Anlage 2: Visualisierung Haltepunkt Stadeln-Nord

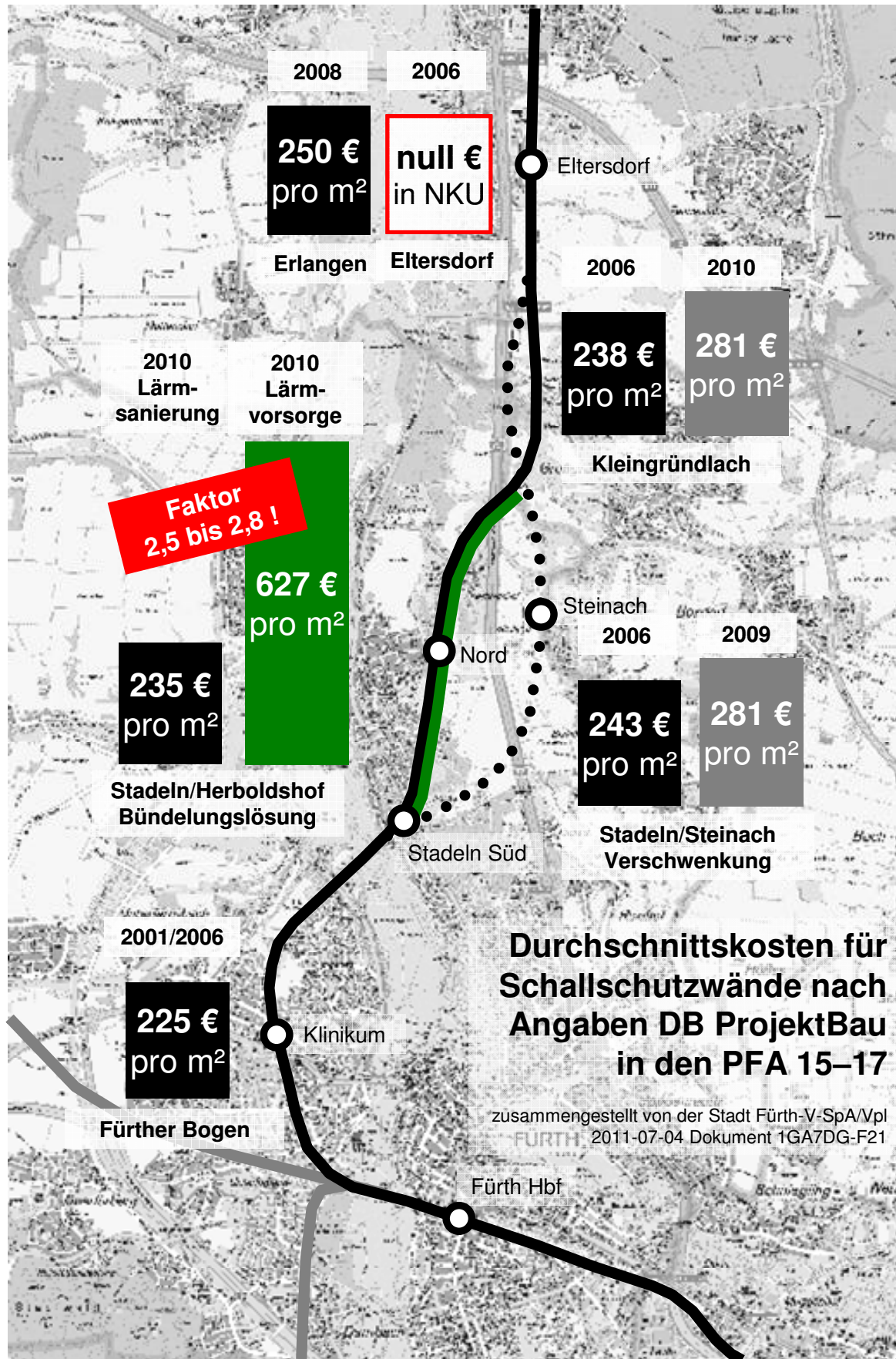


S-Bahnhaltepunkt Stadeln-Nord: Ansicht von Osten



S-Bahnhaltepunkt Stadeln-Nord: Niveaugleicher Umstieg zwischen Bus und S-Bahn

Anlage 3: Vergleich Kosten Lärmschutz



Anlage 4: Vergleich volkswirtschaftliche Aspekte

Kostenbestandteil [T€]	Mit-Fall 1 „Verschwenk“	Mit-Fall 2 „Bündelung“
Investitionskosten nach NKU 2011*	190.642,2	198.940,9
Bü-Beseitigung	(alle 3/3) 4.740,6	(fehlende 2/3) 3.160,4
Lärmsanierung PFA 16	3.353,0	
EBR Kronach – Stadeln, EBR Steinach usw.	6.473,0	
Reduzierung 2-Gleisigkeit		-1.829,2
Nicht-Eintiefung Vacher und Schwabacher Straße	-311,7	-311,7
Kosten Lärmschutzwände		-5.712,9
Summe	204.897,1	194.247,5

Quelle: Berechnungen Stadt Fürth, Baureferat, 2011