

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/LTB T.1349

Verantwortliche/r:
Abteilung Verkehrsplanung

Vorlagennummer:
613/029/2010

Streckenführung S-Bahn Fürth-Erlangen

Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 046/2010 vom 16.04.2010

Dazu mündlicher Vortrag jeweils eines Vertreters des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, des VGN und der DB AG

Beratungsfolge	Termin	Status	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	27.07.2010	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen

Stadt Fürth, Stadt Nürnberg, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, VGN, DB AG

I. Antrag

Die Sachvorträge der Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, der DB AG und des VGN werden zur Kenntnis genommen. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 046/2010 vom 16.04.2010 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

Im Antrag der Grünen Liste wird eine Darstellung der Vor- und Nachteile des S-Bahn-Verschwenks aus Erlanger Sicht gefordert. Hierbei sollen insbesondere die Ergebnisse eines Gutachtens der Vieregg – Rössler GmbH berücksichtigt werden, welches sowohl den Sinn des S-Bahn-Verschwenkes als auch des Güterzugtunnels zwischen Nürnberg-Großmarkt und Fürth-Steinach in Frage stellt. Weiter wird beantragt, beide S-Bahn-Trassen als alternative Planfälle bei der StUB-Untersuchung zu prüfen.

Sollten sich die Argumente gegen den S-Bahn-Verschwenk aus Erlanger Sicht bestätigen, soll die Stadt nach Auffassung der Grünen Liste dem Aktionsbündnis „Pro S-Bahn ohne Verschwenk“ beitreten.

Die **Stadt Fürth**, das **Aktionsbündnis** „Pro S-Bahn ohne Verschwenk“ und zahlreiche Vertreter der GRÜNEN (auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene) kämpfen gegen den geplanten S-Bahnverschwenk mit neuem S-Bahnhalte Fürth-Steinach und setzen sich für eine Trassenführung der S-Bahn neben der Bestandsstrecke mit Beibehaltung des bestehenden Bahnhofes Vach ein.

Die Hauptargumente der Akteure für ihre Forderungen sind dabei die behaupteten niedrigeren Kosten der Bestandslösung, deren geringerer Flächenverbrauch und die bessere Erschließung von bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten. Auch werden die höheren Fahrgastzahlen des S-Bahnhaltes Steinach bei der Verschwenktrasse in Frage gestellt. Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung der S-Bahn seien zahlreiche Annahmen veraltet, unzutreffend oder fragwürdig. Im von der Landtagsfraktion der GRÜNEN in Auftrag gegebenen Gutachten von Vieregg - Rössler wird zudem die Notwendigkeit des Fürther Güterzugtunnels angezweifelt. Dieser könne entfallen, wenn ein alternativer Güterzugkorridor durch Elektrifizierung der

Strecke Hof-Marktredwitz-Regensburg entwickelt wird.

Die **Stadt Nürnberg** setzt sich dagegen für den S-Bahn-Verschwenk ein, weil dieser im Vergleich zum Status Quo die Erschließung des Fürther Nordens immerhin noch etwas verbessern würde (durch Neueinrichtung des günstig gelegenen S-Bahnhaltes Stadeln), vor allem aber die Erschließung der Nürnberger Ortsteile Großgründlach, Bislohe, Schmalau und Boxdorf deutlich verbessert. Nur durch den S-Bahnhalt Steinach sei ein sinnvolles Buskonzept möglich, welches sowohl die nördlichen Fürther Stadtteile wie auch das Nürnberger Knoblauchsland sinnvoll mit der S-Bahn verknüpft. Zudem ist am S-Bahnhalt Steinach unmittelbar an einem in Planung befindlichem Autobahnanschluss P+R (Park und Ride) möglich, was den Ersatz für die eigentlich vorgesehene P+R-Möglichkeit am weggefallenen S-Bahnhalt Königsmühle (Autobahnanschlussstelle Eltersdorf) darstellt.

Die Haltung des **Freistaates**, der **DB** und des **VGN** zu den Trassenvarianten, deren Auswirkungen auf die Stadt Erlangen und insbesondere auf die Verknüpfungsbauwerke im Bereich Eltersdorf werden detailliert von den jeweiligen Vertretern mündlich in der Ausschusssitzung vorgetragen. Die wichtigsten Punkte sind in einem Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie an die Stadt Erlangen (Anlage 2) dargestellt.

Demnach würde sich die Gestaltung der planfestgestellten Verknüpfungsbauwerke in Eltersdorf bei Wahl einer anderen S-Bahn-Trasse im Bereich Fürth **nicht** verändern, da die unterschiedlichen S-Bahn-Trassen erst im Bereich der Gründlachniederung, also außerhalb des Erlanger Stadtgebietes, auseinandergehen.

In einer Studie aus den 90-er Jahren (GVGN-Fortschreibung) sind die Auswirkungen einer StUB zwischen Nürnberg-Thon und Erlangen auf das Verkehrsaufkommen der S-Bahn in damaliger Linienführung (an der Bestandstrasse) als unwesentlich ermittelt worden. Die gegenseitigen Nachfragewirkungen bei der derzeitigen Trassenführung (Verschwenk) werden ohnehin im Rahmen der aktuell in Bearbeitung befindlichen StUB-Studie ermittelt. Allerdings kann auch hier ein ähnliches Resultat erwartet werden, da die Trassen der beiden Schienenverkehrsmittel trotz Verschwenkes immer noch einen Abstand von über 2,5 km haben und sich ihre direkten Einzugsbereiche daher nicht überschneiden.

Die wesentlichen Unterschiede beider S-Bahnlösungen, soweit objektiv anzugeben, sind im Folgenden tabellarisch dargestellt:

Aspekt:	Verschwenklösung (Präferenz Stadt Nürnberg, Freistaat Bayern, Bund):	Bestandslösung (Präferenz Stadt Fürth, Aktionsbündnis):
Erschließung zu Fuß und mit dem Rad	Stadeln wird nur vom Süden erschlossen (neuer S-Bahnhalt Stadeln). Aber Anbindung der Nürnberger Ortsteile Großgründlach, Bislohe, Schmalau und Boxdorf wird durch den S-Bahnhalt Steinach wesentlich verbessert. Größerer Abstand der Stationen.	Durch Lage jeweils eines S-Bahnhaltes im Norden und Süden von Stadeln optimale fußläufige Erschließung dieses Stadtteiles, bessere Erschließung von Mannhof und dem Norden von Vach. Die fußläufigen Einzugsbereiche der S-Bahnhalte überlappen sich.
P+R (Park und Ride), insbesondere Eignung zur Verknüpfung A 73 - S-Bahn als Ersatz für den in der Planung weggefallenen S-Bahnhalt Königsmühle an der A 73-Anschlussstelle Eltersdorf mit großer P+R-	Verknüpfung A 73 – S-Bahn möglich, da der Bahnhof an der geplanten A 73-Anschlussstelle Fürth-Steinach liegt. Dadurch großräumiger und lokaler P+R-Einzugsbereich gegeben.	Verknüpfung mit der A 73 nicht möglich, da die S-Bahnhalte zu weit von den A 73-Anschlussstellen entfernt liegen. Daher nur lokaler P+R-Einzugsbereich gegeben.

Anlage.		
Busanbindung	Fürther Linien 173 und 174 am S-Bhf. Stadeln, Nürnberger Linien 28, 29 und Fürther Linie 179 am S-Bhf. Steinach.	Fürther Linien 173 und 174 am S-Bhf. Stadeln, Linie 174 nochmals am S-Bhf. Vach
Nutzen-Kosten-Faktor	1,18 (Förderfähig)	0,93 (Nicht förderfähig, dies bedeutet, dass bei der Wahl dieser Variante der Bund und voraussichtlich auch das Land aus der Finanzierung der S-Bahn aussteigen würden und damit das gesamte S-Bahn-Vorhaben Nürnberg – Forchheim (- Bamberg) in Frage stehen würde)
Präferierte Variante in folgenden vorliegenden Studien:	Standardisierte Bewertungen durch das Büro Intraplan. Hierauf aufbauende aktuelle Sensitivitätsbetrachtung von Juni/2010 unter Berücksichtigung der Kritikpunkte der Stadt Fürth und einer von der Stadt Fürth in Auftrag gegebenen vergleichenden Kostenschätzung des TÜV Rheinland.	Untersuchung des Büros Vieregg - Rössler. Es bestehen allerdings Fragen zur Qualität des Büros (siehe Artikel aus der Süddeutschen Zeitung vom 15.02.2010, Anlage 2). Untersuchung Prof. Deiters/ Uni Osnabrück noch in Arbeit (Ergebnis noch unbekannt).
Zeitliche Realisierbarkeit	Planfeststellung läuft, Baubeginn wäre ab 2011 möglich.	Planung müsste fast von vorn beginnen. Dadurch würde die Realisierung der 2. Inbetriebnahmestufe der S-Bahn (20-min.-Takt zwischen Nürnberg, Fürth und Erlangen) zumindest um Jahre verzögert. Das GVFG-Bundesprogramm wird aber bis 2019 kontinuierlich auslaufen.
Entwicklungspotential an den Bahnhöfen	Sehr hoch. Die Errichtung eines Einrichtungs- und Fachmarktzentrum direkt am S-Bahnhalt Steinach ist konkret geplant, ebenso eine wesentliche Ausweitung und eine Aufwertung des Gewerbegebietes Schmalau.	Wohnbebauung für ca. 450 Personen westlich des Bahnhofes Vach vorgesehen.
Lärmsituation an der Bestandsstrecke im Norden von Stadeln	Keine Lärmschutzmaßnahmen, dafür Entfall der S-Bahnzüge und fast aller Güterzüge auf der Bestandsstrecke.	Lärmschutzmaßnahmen würden ausgelöst. Dafür Beibehaltung der S-Bahnzüge wie im Vorlaufbetrieb und bei Nichtrealisierung des Güterzugtunnels auch der Güterzüge.
Interdependenzen zwischen	Voraussichtlich vernachlässigbar (Der Abstand beider	Ebenfalls vernachlässigbar. Wurde bereits bei der GVGN-

S-Bahn und StUB	Trassen ist auch an der dichtesten Stelle größer als 2,5 km). Exakte Aussagen erst nach Vorliegen der Ergebnisse der laufenden StUB-Studie möglich.	Fortschreibung in den 90-er Jahren untersucht.
Auswirkungen auf Natur und Landschaft	Größere Zerschneidungswirkung im Bereich von Ackerland. Trassenbündelung (nur mit Hochspannungsleitung.	Geringe Zerschneidungswirkung durch Trassenbündelung mit bestehender Bahnlinie. Stärkere Eingriffe in Wald, Waldrandbereiche und ein Wasserschutzgebiet.

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1: Übersichtsplan Bestandstrasse und S-Bahn-Verschwenk
- Anlage 2: Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (evtl. als Tischaufgabe)
- Anlage 3: Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 046/2010 vom 16.04.2010

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 27.07.2010

Protokollvermerk:

Die Vorträge wurden zur Kenntnis genommen und der Vorsitzende stellte fest, dass der Fraktionsantrag einstimmig als behandelt gilt.
Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollen im Ausschuss nochmals vorgelegt werden.

Ergebnis/Beschluss:

Die Sachvorträge der Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, der DB AG und des VGN werden zur Kenntnis genommen. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 046/2010 vom 16.04.2010 ist damit bearbeitet.

mit 13 gegen 0 Stimmen

gez. Dr. Balleis
Vorsitzende/r

gez. Bruse
Berichtersteller/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang