

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/8707 —

Verschwenkung der S-Bahntrasse im Planfeststellungsabschnitt Fürth-Nord

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit – Schiene Nr. 8.1: Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld – wird von seiten des Planungsträgers Deutsche Bahn AG im Planfeststellungsabschnitt 1600 Fürth-Nord vorgeschlagen, im Bereich des sog. Knoblauchlandes die S-Bahnlinie von der Fernstrecke weg durch das Knoblauchland zu verschwenken. Die Stadt Fürth lehnt diese Verschwenkung ab.

1. Welche Gründe sind nach Kenntnis der Bundesregierung ausschlaggebend für die Planung dieser Verschwenkung?

Mit Schreiben vom 27. Januar 1992 hatten sich die drei Oberbürgermeister der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen an den Regierungspräsidenten von Mittelfranken mit der Bitte gewandt, den geplanten Gewerbepark im Städtedreieck bei der seinerzeit laufenden S-Bahn-Planung zu berücksichtigen.

Obwohl die S-Bahn-Planungen damals bereits weit fortgeschritten waren, wurde eigens für die volkswirtschaftliche Bewertung der Auswirkungen des Gewerbeparkes auf die S-Bahn Nürnberg – Erlangen – Forchheim eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ergänzende Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt. Als Ergebnis wurde festgestellt, daß das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen des Gewerbeparkes für die geplante S-Bahn einen solch hohen Nutzen aufweisen wird, daß die Verschwenkung der S-Bahn in Richtung Gewerbepark mit einer zusätzlichen Station aus volkswirtschaftlicher Sicht gerechtfertigt ist.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. Oktober 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die S-Bahn-Planungen wurden daraufhin entsprechend überarbeitet und sehen nach derzeitigem Stand die Anbindung des Gewerbeparkes mit der Station „Gewerbepark“ vor. Das sogenannte Knoblauchsland wird hierbei nach den vorliegenden Unterlagen, wenn überhaupt, nur im nordwestlichsten Bereich peripher tangiert.

2. Werden dadurch für den S-Bahnbereich mehr oder weniger Fahrkundenpotentiale erschlossen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. In welchem Umfang werden hierzu mehr Grundstücksflächen in Anspruch genommen?

Nach Aussage der Deutschen Bahn AG beträgt der Flächenmehrbedarf gegenüber einer Parallelführung mit der Fernbahnstrecke 4,9 ha.

4. Welche Auswirkungen hat die Verschwenkung auf die Baukosten?

Die Mehrkosten für den Anschluß des Gewerbeparkes betragen nach Angaben der Deutschen Bahn AG ca. 29,7 Mio. DM.

5. Für welche Kapazität sind Fern- und S-Bahn ausgelegt?

Die eingleisige Trasse über den Gewerbepark soll nur von S-Bahnen genutzt werden und ist für einen 20-Minuten-S-Bahntakt in beiden Richtungen ausgelegt, darüber hinausgehende Kapazitäten für den Fernverkehr sind nicht vorhanden.

6. Wurden kostensparendere Lösungen – beispielsweise wie auf anderen Nürnberger S-Bahnlinien teils eingleisige Streckenabschnitte oder gemeinsame Führung von S-Bahn und Fernbahn – untersucht?

Mit welchem Ergebnis?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 wird verwiesen. Ausgangsplanung war die Parallelführung der S-Bahn zur vorhandenen Fernbahn.

7. Welche ökologischen Auswirkungen hat der Verschwenk auf landwirtschaftliche Nutzflächen, Biotope, zusätzliche Versiegelung, lokales Kleinklima, Naherholung, Grundwasserneubildung etc.?

Die gesamten ökologischen Auswirkungen wurden im Auftrag der Deutsche Bahn AG bewertet. Die Bewertung ergab über-

wiegende Vorteile für die S-Bahn-Verschwenkung. Eine Linienführung der neu zu erstellenden Gleisanlagen längs der Bestandsstrecke wurde bereits bei den Planungen für das Raumordnungsverfahren aufgrund der Eingriffe in die Zone II im Wasserschutzgebiet der Trinkwassergewinnungsanlage Knoblauchsland sowohl vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als auch von der Stadt Fürth abgelehnt. Bei der S-Bahn-Verschwenkung erfolgt kein Eingriff in die Zone II des Wasserschutzgebietes.

8. In welchem Planungsabschnitt (UVP, Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) befindet sich die Planung?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG werden z. Z. die Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

