Naturschutzbeirat
18. Sitzung am 11.03.1997

TOP 6 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 AB5 Nürnberg-Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 16 Fürth-Nord

Der Vertreter des Planungsbüros Deutsche Einheit erläutert den Planfeststellungsabschnitt, der das letzte Teilstück auf der AB5 Nürnberg-Ebensfeld darstellt. Der Ausbau der bestehenden Strecke im Großraum Nürnberg bedeutet die Trennung des schnellen Personenfern- vom langsameren Güterverkehr sowie die Errichtung einer separaten S-Bahn-Linie.
Die Güterzugstrecke wird das Stadtgebiet Nürnberg zu einem Teil unterirdisch in einem Tunnel unterqueren.
Die PBDE hat die Trasse der S-Bahn-Linie Nürnberg-Fürth-Erlagen-Forchheim in enger Abstimmung mit dem Zweckverband Gewerbepark Nürnberg-Fürth-Erlangen gewählt. wird von Seiten Das StMLU und die Regierung von Mittelfranken unterstützen die Anbindung des Gewerbegebietes Schmalau.

Der Vertreter des Büros Niedermeier erläutert aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan die auf Nürnberger Stadtgebiet liegenden Eingriffsschwerpunkte sowie die vorgesehene Maßnahmenplanung.
Eingriffe in den Naturhaushalt erfolgen v.a. im Bereich der Teichkette in der Schmalau und im Bereich der Gründlachniederung. Dort werden hochwertige Feuchtbiotopflächen zerschnitten und die bestehende Verinselung des Waldbestandes verstärkt.
Veränderungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion der Landschaft werden insbesondere durch die Überwerfungsbauwerke von Güterzugstrecke über die S-Bahn und Güterzug-/S-Bahn-Strecke über die Bestandsstrecke südlich Kleingründlach hervorgerufen.

Insgesamt ergeben sich im Planfeststellungsabschnitt Fürth-Nord Eingriffe in Höhe von ca. 29,4 ha, dabei auf Nürnberger Stadtgebiet ca. 7 ha, woraus ein Kompensationsbedarf von ca. 4 ha resultiert. Die abschließende Eingriffs-Kompensations-Bilanz für den Großraum Nürnberg-Fürth schließt mit einem leichten Defizit von ca. 880m^2 in Nürnberg im Prinzip ausgeglichen ab.
Entsprechend vorhandener landschaftlicher Leitziele und Planungen, die nach Aussage des Planungsbüros auch vom WWA geteilt werden, sieht die Maßnahmenplanung zur Kompensation bzw. Minderung der Eingriffe auf Nürnberger Stadtgebiet schwerpunktmäßig die Extensivierung landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie die Ausweitung bzw. Wiedervernässung von Feuchtflächen vor.
Auf Wunsch des Zweckverbandes Gewerbepark Nürnberg-Fürth-Erlangen verzichtet der Vorhabensträger auf die zur optischen Einbindung der Trassen in die Umgebung geplante Begrünung der Dammböschungen.

Der Vertreter des Planungsbüros Deutsche Einheit gibt einige zusätzliche Informationen über Gestalt und Größe der Überwerfungsbauwerke. Dabei gestaltet sich die Höhensituation folgendermaßen. Durch die Verbreiterung des Dammes der A 73 verläuft die Höhe des Überwerfungsbauwerkes etwa auf Autobahnniveau. An der ausgedehntesten Stelle werden etwa 100 m Breite erreicht. Die Ausfädelung der S-Bahn-Trasse erfolgt höhengleich, so daß an dieser Stelle keine zusätzliche Überwerfung entsteht.
Weiter wird ausgeführt, daß ein Ergebnis des durchgeführten Raumordnungsverfahrens in der besseren Bündelung der Schienentrassen im dortigen Bereich zu sehen ist. Tatsächlich ergeben sich durch die näher an die Autobahn rückenden Gleiskörper geringere Zerschneidungseffekte in der Landschaft.

Der Vertreter der Forstbehörde bestätigt dies. Seiner Auffassung nach ist eine bessere Bündelung der Trassen nicht mehr möglich.

Weitere Änderungen zur ursprünglich im Rahmen der Raumordnung vorgelegten Planung haben sich im Laufe des ROV ergeben. So ist ein Ergebnis der Anschluß des Zweckverbandsgebietes an die S-Bahn-Linie.

Der Vertreter des Bundes Naturschutz erkundigt sich über den Verlauf der S-Bahn-Trasse. Der Vertreter des Planungsbüros erläutert hierzu, daß die Linie im Bereich des Gewerbeparkes eingleisig verläuft. Unmittelbar angrenzend an die auf Nürnberger Stadtgebiet befindliche Weiherkette in der Schmalau wird die S-Bahn aufgeständert.
Einem relativ geringfügigen terrestrischen Eingriff steht dabei die starke Verschattung und Verlärmung des nach Art. 12 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteiles entgegen.

Nach Aussage des Vertreters des Planungsbüros Deutsche Einheit verursacht die vom Zweckverband Gewerbepark geforderte Aufständerung der S-Bahn Mehrkosten von ca. 15 Mio. DM.
Die Anwesenden stimmen überein, daß die Aufständerung der S-Bahn-Trasse nötig wird zur Aufrechterhaltung von Straßen-, Wege- und Sichtbeziehungen, keinesfalls jedoch mit dem Erhalt der Weiher begründet werden kann.

Der Vertreter des Forstes stellt fest, daß in Nürnberg mit der Planung zwar nur geringe Waldbestandsverluste einhergehen, bedauert jedoch, daß keinerlei Ersatzflächen im Stadtgebiet gefunden wurden. Dies sollte seiner Meinung nach erneut überprüft werden.

Die Vertreterin der Unteren Naturschutzbehörde erinnert mit den aus dem ROV resultierenden Ergebnissen an die Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen aus dem Jahr 1993: „Die in Ost-West-Richtung die Schienentrasse querenden Bachtäler sind nicht durch Dammschüttungen abzuriegeln, sondern durch ausreichend dimensionierte Brücken oder Durchlässe in ihrer Funktion im Bitopverbundnetz und als wichtige Wander- und Ausbereitungskorridore biologischer Arten zu sichern."

Der Vertreter der Planungsbüros Deutsche Einheit bestätigt, daß die Dammschüttungen dazu dienen, die aus dem Tunnelbauwerk der Güterzugstrecke stammenden Ausbruchmassen unterzubringen. Darüber hinaus werden keine zusätzlichen Deponiekörper beansprucht.

Auf den als Anlage zu TOP 6 beiliegenden Beschluß wird verwiesen.

Am 13.03.1997/Kai

Boser
Vorsitzende

Anlage zu TOP 6

TOP 6 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8
Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 16 Fürth-Nord

B e s c h l u ß

des Naturschutzbeirates bei der Stadt Nürnberg vom 11.03.1997

- 2 NEIN-Stimmen
- 2 Enthaltungen

Der Naturschutzbeirat lehnt mit 2 Enthaltungen die vorliegenden Planungen zum Planfeststellungsverfahren im Abschnitt Fürth-Nord ab.

Die hohe ökologische Bedeutung der in der Schmalau befindlichen Teichkette wird durch die negativen Auswirkungen der westlich der Weiher verlaufenden, aufgeständerten S-Bahn-Gleise vollständig entwertet.

Als wichtiges Gliederungselement und vielfältigem Lebensraum kommt der Gründlachniederung eine besondere Bedeutung zu. Für die ökologische Wertigkeit, das Landschaftsbild und die Bedeutung als Erholungsraum spielt dabei die Durchgängigkeit des Talraumes die entscheidende Rolle.
Die vorgesehenen Dammschüttungen v.a. im Bereich der Gründlachniederung widersprechen nach Ansicht des Beirates den Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsverfahren. Sie wirken sich nicht nur als ökologische, sondern auch als landschaftliche Barriere aus.

Als eingriffsmindernde Maßnahme ist die Bahntrasse im Bereich des Gründlachtalraumes deshalb auf Brücken bzw. Ständerbauwerke zu verlegen.

Am 17.03.1997/Kai

Boser
Vorsitzende