

Hessestraße 4
90443 Nürnberg

Tel. (09 11) 47 17 43
Fax (09 11) 47 64 73
landesbuero@vcd-bayern.de
www.vcd-bayern.de
Geschäftszeiten: Mo-Do 13-16 Uhr
Haltestelle Rothenburger Straße,
U-Bahn 2, 21 und 3
Haltestelle Plärrer, Tram 4 und 6, Busse
34 und 36, U-Bahn 1, 11, 2, 21 und 3

Unser Spendenkonto:
IBAN: DE10 7609 0500 0100 6017 80
BIC: GENODEF1506
Sparda-Bank Nürnberg eG

VCD Bayern e.V. * Hessestraße 4 * 90443 Nürnberg

Regierung von Oberfranken
Herr Kihm
Ludwigstr. 20
95444 Bayreuth

Nürnberg, den 13. Februar 2014

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren „Viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Forchheim – Eggolsheim (PFA Abschnitt 18/19)“

Sehr geehrter Herr Kihm,

zur Planung möchten der VCD Landesverband Bayern zu folgenden vier Kategorien Stellung beziehen:

- Allgemeine Fragestellungen
- Veränderungen in der Bahninfrastruktur.
- Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen.
- Bauablauf.

Bei der Stellungnahme selbst schreiten wir immer räumlich vom Süden in Richtung Norden.

Allgemeines

Auf Seite 34 wird das geplante Angebotskonzept der DB Fernverkehr nach Fertigstellung der ABS/NBS Nürnberg – Erfurt dargestellt. Es fehlt die Nennung des ICE-Bahnhofes Coburg. Des Weiteren sind wir überrascht, dass eine Fernverkehrslinie auf der Altstrecke über Lichtenfels und Saalfeld in Richtung Jena und Berlin geplant sein soll. Gemäß unseren Informationen zur Planung des Betriebsprogramms plant die DB die Auflassung der Bedienung der Altstrecke mit hochwertigen Fernverkehrsangeboten. Unter der Berücksichtigung der diversen Aussagen des Landes Bayern (z.B. http://www.antenne.de/Zeil-fordert-regelmaessigen-ICE-Halt-in-Coburg__japan_414311_news.html) ist es nicht vertretbar, dass die DB Netz als Antragstellerin des genannten Vorhabens nun davon ausgeht, dass ein ICE-Halt in Coburg entfällt.

In den Ausführungen zum künftigen Fernverkehr auf der Strecke München – Berlin über die NBS / ABS Nürnberg – Erfurt fehlt eine Konkretisierung des geplanten Fahrzeugeinsatzes und der sich damit ergebenden Fahrt- und Kantenzeiten v.a. auf der Verbindung zwischen Nürnberg und Erfurt.

Wir fordern, dass die Aussage unter 5.2.3.1 Absatz 2 korrigiert wird.

Auf Seite 47 wird dargestellt, dass die S-Bahn mit einer Maximalgeschwindigkeit von 140 km/h fahren würde. Korrekt ist, dass die S-Bahnen eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreichen.

Wir fordern, dass die falsche Aussage zur Geschwindigkeit der S-Bahnen korrigiert wird.

Nachfrage / Forderung

Wir bitten um Ergänzung eines Aussage, welches Fahrzeugkonzept für die NBS/ABS Nürnberg – Erfurt vorgesehen ist. Dies hat relevante Auswirkungen auf die Kantenzeiten und die Konzeptionierung der Haltepolitik.

Wir bitten um Nennung der Datengrundlage, aus welcher hervorgeht, dass die DB Fernverkehr nunmehr ein Fernverkehrsangebot im Zweistundentakt bei Nutzung der Bestandsstrecke über Lichtenfels und Saalfeld plant. Wenn dies nicht gegeben ist, so ist die Begründung unter 5.2.3.1 Absatz 5 anzupassen.

Veränderungen in der Bahninfrastruktur

Diese betreffen maßgeblich die Bahnhofsinfrastruktur im Bahnhof Forchheim, den Wegfall des im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 1996 vorgesehenen S-Bahnhalt Forchheim Nord sowie den Wegfall von Fahrradstellplätzen in Eggolsheim.

Forderung Erhalt der Tankstelle

Die Bahnstrecke Forchheim – Ebermannstadt – (Behringersmühle) ist eine eingleisige Nebenbahn, welche mittels Dieseltraktion vom privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Agilis bedient wird. Es ist notwendig, dass die Treibstoffversorgung zur Bedienung dieser Strecke weiterhin in der Nähe der Bahnstrecke erfolgt. Es ist ökologisch nicht vertretbar, wenn das EVU nun allein zur Treibstoffversorgung Leerfahrten bis zu einem anderen Bahnhof durchführen muss.

Kann die Tankstelle am Bahnhof Forchheim wegen des breiteren Planums der ABS nicht erhalten werden, so fordern wir, dass vom Vorhabenträger als Eingreifer ein Ersatz zu schaffen ist. Dies kann ggfs. am anderen Streckenende der Nebenbahn in Ebermannstadt erfolgen.

Wegfall der Gütergleise

Die Umsetzung der Planung führt dazu, dass die Kreisstadt Forchheim nicht mehr an den Schienengüterverkehr angebunden ist. Da es eine politische Zielsetzung ist, Güter auf die Schiene zu verlagern, ist es nicht vertretbar, wenn eine Kreisstadt von einem Eisenbahnnetzbetreiber, welcher sich zu 100 % im Eigentum des Bundes befinden, vom Zugang zur Eisenbahngüterverkehrsinfrastruktur abgehängt wird. Auch hier greift die DB Netz AG in die Bestandsinfrastruktur ein.

Wir fordern, dass die DB Netz AG einen alternativen Anschluss der Kreisstadt Forchheim an den Schienengüterverkehr schafft, wenn die vorhandenen Güteranschlussgleise wegen des breiteren Planums aufgelassen werden müssen.

S-Bahnhalt Forchheim Nord

Die Einrichtung dieses Haltes wird vor Ort maßgeblich gefordert. Es ergibt sich eine relevante ökologische Entlastung, wenn die Schüler der dort anliegenden Schulen künftig die S-Bahn nutzen können und der Einsatz von dieselbetriebenen Omnibussen entfallen kann. Der Wegfall des im ursprünglich Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 1996 berücksichtigten Haltes wird damit begründet, dass das Land Bayern diesen nicht bestellen würde.

Wir fordern, dass die Einrichtung des Haltes bei der Planung berücksichtigt wird, so dass der Halt bei einer Änderung der Auffassung des Landes Bayern errichtet werden kann. Wir weisen darauf hin, dass der geplante Ausbau zwischen Forchheim und Eggolsheim bis zum Jahr 2023 dauern soll. In diesem Zeitraum kann es sich durchaus ergeben, dass sich die Rahmenbedingungen ändern und der Halt als sinnvoll erachtet wird. Es wäre dann als

problematisch zu werten, wenn eine Errichtung des Haltes wegen der fortgeschrittenen Ausbaus nicht mehr möglich wäre.

Überholbahnhof Eggolsheim

Wir bitten um Prüfung, ob der Überholbahnhof in Eggolsheim so gestaltet werden kann, dass dort Züge beginnen oder enden können. Dies würde eine betriebliche Flexibilität beim S-Bahnverkehr ermöglichen. So könnten S-Bahnen, - welche bisher in Forchheim enden - bis zum Überholbahnhof Eggolsheim ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz verlängert werden. Dies würde das Nahverkehrsangebot der Kreisstadt Forchheim deutlich verbessern, der mögliche Halt Forchheim Nord könnte mit mehr Fahrten bedient werden.

Fahrradstände am Bahnhof Eggolsheim

Die Aussagen in der Begründung sind sehr unklar gehalten. Einerseits will DB Netz den Fahrradstände abbauen und an „anderer geeigneter Fläche“ wieder errichten. Andererseits will man eine Fläche bereithalten, auf welcher unter Baulast des Marktes Eggolsheim eine Fahrradabstellanlage errichtet werden kann. Diese Formulierung lässt es völlig offen, ob die DB Netz eine „geeignete Fläche“ findet und somit Kosten für die Neuerrichtung des von Ihr zurückgebauten Fahrradständers vermeiden kann.

Wir fordern, dass die DB Netz die Fahrradabstellanlage auf eigene Kosten an der Fläche errichtet, welchen sie für den Bau einer Fahrradabstellanlage seitens des Marktes Eggolsheim bereithält. Die neue Anlage ist nach einem modernen Standard zu errichten. So sind Fahrradbügel, welche das diebstahlsichere Anschließen des Rahmens ermöglichen zu errichten und das Einstellen der Räder soll bequem möglich sein. „Überkopf“-Fahrradhalter sind zu vermeiden.

Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen

Haltepunkt Kersbach

Die Anbindung des Bahnsteigs an die Brücke der Kreisstraße FO 25 Hausen – Kersbach führt zu erheblichen Nachteilen für die Bahnkunden. Im Vergleich zu einer alternativen Tunnellösung müssen die Fahrgäste deutlich weitere Wege zurücklegen. Dies gilt im Besonderen für Mobilitätseingeschränkte Reisende und Fahrgäste, welche mit dem Rad, dem Bus oder dem Pkw zum Haltepunkt gelangen. In diesem Zusammenhang weisen wir auf § 7 des Barrierefreiheits-gesetz hin. Dort ist definiert, dass es planerisches Ziel ist, Barrieren für Mobilitätseingeschränkte Menschen möglichst gering zu halten.

Auch wenn der Haltepunkt in Kersbach bereits jetzt über eine Treppenanlage an die Staatsstraße angebunden ist, sehen wir bei einer Treppenanlage eine höhere Unfallgefahr (rutschige Treppen, Schneematsch im Winter, mehr Stufe zu bewältigen als bei einer Unterführung) als bei einer Bahnunterführung. Bei der Planung neuer Infrastrukturen sollten man präventiv sichere planerische Lösungen anstreben.

Ein weiterer Nachteil für Fußgänger und Radfahrer ergibt sich durch die Errichtung eines passiven Schutzes an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme an der Bahnbrücke. Dadurch verringert sich die nutzbare Breite für Fußgänger von 2,50 Meter auf 2,00 Meter, d.h. um 20 %. Des Weiteren fehlt eine Querungshilfe zur Querung der Kreisstraße, um von Bahnsteigzugang zum gegenüber liegenden Rad- und Fußweg zu gelangen. Dies ist unter dem Hintergrund zu bewerten, dass die Kreisstraße FO 25 stark befahren ist. Die vorgesehene Querungsanlage am Fuß der Straßenbrücke ist praxisfremd, da die Menschen v.a. als Fahrradfahrer und Fußgänger äußerst Umweg sensibel sind und die direkte Querungsmöglichkeit bevorzugen. Kritisch sehen wir weiterhin die Einrichtung einer Bushaltestelle im Brückenbereich, welche die Nutzung des Geh- und Radweges weiter

einschränkt. Es sind Konflikte zwischen den wartenden Busfahrgästen und den Radfahrern zu erwarten. Eine Trennung der Nutzungen ist geboten.
Wir fordern, dass der Bahnhof Kersbach über eine Bahnunterführung angebunden wird und die geplante Anbindung an die Straßenbrücke entfällt.

Bahnhof Forchheim

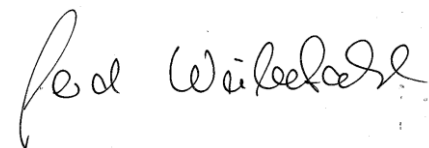
Durch das Barrierefreiheitsgesetz aus dem Jahr 2002 soll der Zugang für Mobilitätseingeschränkte Menschen bei der Planung von öffentlicher Infrastruktur verbessert werden. So sieht das novellierte Personenbeförderungsgesetz vor, dass bis zum Jahr 2022 der ÖPNV generell Barriere arm ausgestaltet wird. Gleichzeitig plant die DB Netz AG, den neuen Bahnhofszugang aus Richtung der Ostseite des Bahnhofes zwar zu errichten, aber nicht Barriere arm auszugestalten, da es nicht vorgesehen ist, einen Aufzug zu errichten. Dadurch ergeben sich relevante Umwege für Mobilitäts eingeschränkte Menschen, um barrierefrei aus dem Forchheimer Osten zum Bahnhof zu gelangen. Dies ist nicht zumutbar.
Wir fordern, dass sich die DB Netz AG auch beim Zugang aus Richtung des Forchheimer Ostens den Bau eines Aufzugs vorsieht und die Planung anpasst.

Bauablauf

Wir begrüßen es, dass beim Bau der Strecke über einen längeren Zeitraum Bau bedingte Streckensperrungen vermieden werden sollen. Auf Seite 180 stellt die DB Netz dar, dass der Umstieg von der S-Bahn zur Regionalbahn nach Ebermannstadt „zeitweise“ nur über einen fußläufigen Umweg von 600 Metern bewerkstelligt werden kann. In den Planfeststellungsunterlagen fehlt ein Hinweis auf ebenfalls deutlich längere Umsteigewege für Umsteiger von der S-Bahn zu den Regionalbussen am Bahnhof Forchheim sowie für die Nutzer der RE-Züge, welche Richtung Ebermannstadt oder auch zu den Bussen umsteigen wollen. Eine Konkretisierung des „zeitweise“ in Kauf zu nehmenden Umwegs unterbleibt.
Wir bitten um Ergänzung, dass sich während der Bauarbeiten auch die Umsteigewege von der S-Bahn zu den Regionalbussen und von den RE-Zügen zur Regionalbahn nach Ebermannstadt und zu den Regionalbussen deutlich verlängern.
Wir fordern, dass die DB Netz konkretisiert, wie lange die Umsteiger den Umweg über die Straßenbrücke „Bayreuther Straße“ in Kauf nehmen müssen. Es ist für jede Umsteigebeziehung (Zug-Zug, Zug-Bus und Bus-Zug) darzulegen, wie lange mit einer Einschränkung des gewohnten Umsteigekomforts zu rechnen ist und welche Ersatzlösung DB Netz zur Minimierung der Belastungen für die Umsteiger vorsieht.
Wir fordern, dass ein Konzept zur Anschlusssicherung zwischen S-Bahn und den Regionalbussen während der Bauarbeiten erstellt wird.
Wir fordern, dass die DB Netz darlegt, wie Durchbindungen von Agiliszügen aus Richtung Ebermannstadt in Richtung Bamberg und umgekehrt auch während der Bauarbeiten ermöglicht werden können.

Für Rückfragen zu unserer Stellungnahme stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Gerd Weibelzahl
VCD Landesverband Bayern e.V.