

PRESSEERKLÄRUNG

Hauptsitz

Annastraße 28 • 97072 Würzburg
Telefon 0931-46046-0
Telefax 0931-46046-70

info@baumann-rechtsanwaelte.de

ZWEIGSTELLE

Floßplatz 35 • 04107 Leipzig
Telefon 0341-149697-60
Telefax 0341-149697-58

leipzig@baumann-rechtsanwaelte.de

Kanzlei-Homepage:

www.baumann-rechtsanwaelte.de

Klage der Stadt Fürth und des BUND Naturschutz in Bayern e. V. gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts für das Vorhaben Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld (Planfeststellungsabschnitt Fürth Nord)

Rechtsanwalt Wolfgang Baumann vertritt Stadt Fürth und BUND Naturschutz in Bayern e. V. im Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen die S-BahnVerschwenktrasse im Stadtgebiet Fürth

Anlässlich der Pressekonferenz der Stadt Fürth am 05.08.2014 im Rathaus in Fürth gab Rechtsanwalt Wolfgang Baumann/Fachanwalt für Verwaltungsrecht folgende Stellungnahme ab:

Die Stadt Fürth und der BUND Naturschutz haben die Kanzlei BAUMANN Rechtsanwälte beauftragt, durch eine Klage zum Bundesverwaltungsgericht ihre rechtlichen Interessen zu verfolgen und durch einen Eilantrag einen Baustopp für die Errichtung der Verschwenktrasse der S-Bahn im Fürther Stadtgebiet zwischen den Stationen Stadeln und Steinach zu erzwingen. Damit soll erreicht werden, dass die Bauarbeiten bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die Klagen ruhen.

Die Kanzlei Baumann Rechtsanwälte hat in zwei umfänglichen Schriftsätzen von je mehr als 200 Seiten unter Vorlage mehrerer Gutachten deutlich gemacht, dass die von der Stadt Fürth und vom Bund Naturschutz bevorzugte Bündelungstrasse gegenüber der planfestgestellten Verschwenktrasse als die von der Deutschen Bahn gewählte Variante für den S-Bahn Ausbau im Stadtgebiet Fürth bei richtiger Betrachtung vorzugswürdig ist. Die Bestandstrasse, bei der die S-Bahn in Erweiterung der bestehenden Güterzug- und ICE-Bahnlinie errichtet würde, hätte wesentliche Vorteile, nämlich einen deutlich geringeren Flächenverbrauch, keine Verlärmung, keine Inanspruchnahme von Hochwasserretentionsräumen und keine Dammbauwerke sowie auch keine Verlegung von Bächen und anderen Gewässern. Die Bestandstrasse hätte auch nicht die weiteren Nachteile der Verschwenktrasse, die mit erheblichen Beeinträchtigungen von umweltrelevanten bzw. landwirtschaftlichen Flächen einhergeht.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Deutschen Bahn, welche das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde in seinem Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2014 übernommen hat, weist nach Auffassung von Rechtsanwalt Baumann gravierende Fehler auf. So seien beim Kostenvergleich der beiden Varianten bei der Verschwenktrasse die Kosten für Schallschutz in Höhe von 4,57 Mio. € nicht berücksichtigt worden. Auch die Mehrkosten der Verlegung von Leitungen für Gas, Wasser und Strom in Höhe von ca. 2,5 Mio. € seien unzureichend berücksichtigt worden. Auf diese Art und Weise seien die Kosten für die Bestandstrasse willkürlich hochgerechnet und für die Verschwenktrasse künstlich herabgesetzt worden. Nach eigenen Berechnungen kostet die Bestandstrasse nur 37 Mio. € statt 48,48 Mio. € (Angaben der DB). Demgegenüber kostet die Verschwenktrasse voraussichtlich mehr als 50 Mio. € statt der angesetzten 38,75 Mio. €, die vom Eisenbahnbundesamt zugrunde gelegt worden sind. Dementsprechend sei der Kosten-Nutzen-Faktor für die Bestandstrasse auf deutlich über 1,0 hochzusetzen gewesen, der Kosten-Nutzen-Faktor für die Verschwenktrasse läge demgegenüber unter 1,0. Die planfestgestellte Trasse sei damit nicht förderfähig und könnte folglich auch nicht verwirklicht werden. Insoweit widersprach Rechtsanwalt Baumann auch den Ergebnissen einer neuen NKU, die der bayerische Innenminister Joachim Herrmann kürzlich vorgestellt hat.

Rechtsanwalt Baumann hat des Weiteren die unzulängliche Umweltverträglichkeitsprüfung kritisiert; sie leide an schwerwiegenden Mängeln: „Inbesondere wurden aufgrund veralteter Daten und Prognosegrundlagen die Umweltauswirkungen des Vorhabens unzutreffend ermittelt. Dies betrifft im besonderen Maße das Natur- und Artenschutzrecht. Eigene Untersuchungen und Gutachten hätten ergeben, dass die Bestandstrasse unter dem Gesichtspunkt des Arten- und Naturschutzrechts eindeutig vorzugswürdig ist. Auch hier seien aufgrund unzureichender Methoden und Nichtberücksichtigung von einschlägigen Erkenntnissen die mit der Verschwenkvariante verbundenen Eingriffe, u. a. die Zugriffsverbote auf geschützte Arten, unzutreffend ermittelt und bewertet worden.“

Schließlich hat Rechtsanwalt Baumann darauf hingewiesen, dass die Stadt durch Kapazitätsgutachten u. a. des Gutachterbüros MetroConsult (München) die Auswirkungen eines Baustopps über längere Zeit hat untersuchen lassen. Diese Gutachten hätten ergeben, dass im Planfeststellungsabschnitt PFA 16 noch freie Kapazitäten vorhanden seien. Maßgeblich für die Leistungsfähigkeit sei der Knoten Fürth-Hauptbahnhof, nicht aber die freie Strecke im Bereich des PFA 16. Der S-Bahn Verkehr könne mindestens über die nächsten 10 Jahre noch ohne den Neubau eines S-Bahn Gleises in Fürth-Nord abgewickelt werden. Auch der gleichmäßige 20 Minuten-Takt als wichtiges Element des S-Bahn Projekts Nürnberg-Erlangen-Forchheim-Bamberg ließe sich umsetzen. Rechtsanwalt Baumann: „Ein ausbleibendes Baurecht im PFA 16 hat folglich keine Auswirkungen auf die Zugzahl und das Angebot des Schienenverkehrs sowie auf die Fahrtlagen und den Tagesgang der überregionalen Züge.“

Würzburg, den 06.08.2014

gez.: RA Wolfgang Baumann /
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Bei Rückfragen:

Jessica Hinkley
Tel. (0931) 4 60 46-48
Fax (0931) 4 60 46-70