



Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Bestandsstreckenausbau statt S-Bahn-Verschwenk Fürth

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert:

- auf Bundesebene und bei der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass diese die Pläne für den S-Bahn-Verschwenk in Fürth nicht mehr weiter verfolgen und alternativ dazu den Bestandsstreckenausbau realisieren,
- Stellung zu nehmen zu den Aussagen der Stadt Fürth, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der Bestandstrasse im Vergleich zum S-Bahn Verschwenk günstiger sei,
- auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken, dass diese keine vollendeten Tatsachen schafft, solange die Klage der Stadt Fürth vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängig ist.

Begründung:

Der Wirtschaftsausschuss hat 2013 beschlossen, die Eingabe des Aktionsbündnisses „Pro S-Bahn ohne Verschwenk“ insbesondere wegen Unstimmigkeiten bei der Bestimmung der Nutzen-Kosten-Faktoren für die Bestands- bzw. die Verschwenktrasse der Staatsregierung zur Würdigung zu überweisen. Die Stadt Fürth hat im April 2014 beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den S-Bahn-Verschwenk durch das Knoblauchsland eingelegt. Die Stadt Fürth ist der Meinung, dass die Deutsche Bahn AG unter anderem den Nutzen-Kosten-Faktor falsch berechnet hat und ohne Not in Grundeigentum eingreift. Das wäre nicht nötig, wenn an der Bestandstrasse festgehalten würde. Entgegen den Annahmen der Deutschen Bahn, das Nutzen-Kosten-Verhältnis sei bei der Bestandstrasse im Vergleich zum S-Bahn Verschwenk ungünstig, haben die Überprüfungen der Stadt Fürth das genaue Gegenteil ergeben. Seitens der Stadt Fürth konnte nachgewiesen werden, dass die Berechnung der Deutschen Bahn an erheblichen methodischen Mängeln leidet und systematisch anerkannte Bewertungsmethoden der Deutschen Bahn nicht beachtet wurden. Insbesondere wurden der Stadt Fürth seitens des Vorhabensträgers, der Deutschen Bahn, aber maßgebliche Grundlagendaten vorenthalten, anhand derer schon bisher unzweifelhaft hätte nachgewiesen werden können, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Verschwenktrasse deutlich unter demjenigen der Bündelungstrasse liegt und somit sich diese Trassenführung auch in dieser Hinsicht aufdrängt.