

Neubau eines ICE-Werks am Standort Nürnberg

Fact-Book

für den
inhaltlichen Dialog
mit den
politischen Mandatsträgern,
Ordnungsbehörden und der
Deutschen Bahn AG



Erstellt durch die Administratoren der Facebook-Gruppe „Geplantes ICE-Werk in Altenfurt / Fischbach“

Kontakt: info@neinzumwerk.de

Datum: 17. November 2020

Inhalt

1	Ausgangssituation.....	3
2	Zielsetzung dieses Papiers	4
3	Fakten „Pro“ ICE-Werk am Standort Altenfurt / Fischbach.....	5
3.1	Arbeitsplätze.....	5
3.2	Investitionen.....	6
3.3	Umweltschutz.....	7
4	Fakten „Contra“ ICE-Werk am Standort Altenfurt / Fischbach	8
4.1	Ökologie.....	8
4.2	Verkehrspolitik und Raumordnung	9
4.3	Lärmbelastung.....	10
5	Antworten der DB zu den offenen Punkten – Stand 17. November 2020	11

1 Ausgangssituation

In Nürnberg plant die Deutsche Bahn (DB) ihr neuestes ICE-Instandhaltungswerk: **460.000 Quadratmeter Betriebsfläche** (knapp 65 Fußballfelder!) auf einem **Grundstück mit 5,5 Kilometer Länge**. Das Herzstück bildet eine 450 Meter lange Halle, in der ab 2028 **jeden Tag** (rund um die Uhr!) **bis zu 25 ICE-Züge** gewartet und instandgesetzt werden können. Als „Blaupause“ für das Nürnberger ICE-Werk dient das 2018 in Betrieb genommene **ICE-Werk in Köln –Nippes**.

Die Stadtspitze hat diese Entscheidung ausdrücklich begrüßt. OB Marcus König bezeichnete den 5. Oktober 2020, den Tag der Entscheidungsbekanntgabe der DB, via soziale Medien als „guter Tag für unsere Stadt und für die gesamte Region.“ Und er sicherte zu, dass die Stadt Nürnberg in der engen Zusammenarbeit mit der DB „immer wieder die Interessen der Nürnbergerinnen und Nürnberger vertreten [wird]“. Hierbei sind „**die Anliegen der Anwohner und der Ökologie [...] besonders wichtig**“. Diese Worte werden der **politische Gradmesser** für die Stadtspitze und die Politiker*innen im Stadtrat Nürnbergs im weiteren Bürgerdialog sein.

Über die Webseite <https://www.ice-werk-nuernberg.de/> informiert die Bahn plakativ über das Vorhaben, jedoch bleiben **zahlreiche Fragen**, die die betroffenen Bürger*innen beschäftigen, **unbeantwortet**. Im vorpolitischen Dialog mit Mandatsträger*innen aller Parteien der Stadt Nürnberg, mit Bundestagsabgeordneten und auch mit Vertreter*innen der Ordnungsbehörden auf Bezirks- und Landesebene werden die Bürger*innen immer wieder mit der Aussage konfrontiert, dass man für eine klare Beurteilung des Vorhabens der DB **Fakten** benötige. Diese Informationen, die heute schon aufgrund der Topologie des geplanten Vorhabens liegen bis heute jedoch nicht vor und der Versuch, durch Antworten der DB auf konkrete Fragestellungen¹ eben diese Informationen zu erhalten, lief und läuft bis heute durch eine Blockadehaltung der DB ins Leere.

Diese Form der gebotenen Bürgerbeteiligung der DB ist irritierend, ebenso das **sehr zögerliche Vorgehen der Parteien** (insbesondere auf Ortsverbands- bzw. Kreisebene) zur Einholung der notwendigen Informationen. Auch **widersprüchliche Aussagen zum Standort** – Herr OB König spricht am 5. Oktober im Frankenfernsehen klar und eindeutig vom Standort Altenfurt / Fischbach², auf Seite 12 und 13 der November- / Dezemberausgabe des Vita Stadtmagazins für den Nürnberg Südosten wird seitens Vertretern der gleichen Partei mitgeteilt, dass „eine Entscheidung noch nicht gefallen“ sein.³ Dies verunsichert im Nürnberger Südosten und es ist nun notwendig und **höchste Zeit**, die Fakten die für und gegen das Vorhaben sprechen, transparent aufzubereiten. Denn nur eine ökologische, ökonomische und soziale Abwägung der **Vor- und Nachteile** des ICE-Werks am Standort Altenfurt / Fischbach lässt eine für alle Beteiligten und alle Parteien **fundierte Einschätzung** des Vorhabens zu.

¹ Fragenkatalog der Bürger*innen aus dem Nürnberger Südosten an den Bürgerverein Südost zum Dialog mit der DB vom 1. November 2020

² <https://www.frankenfernsehen.tv/mediathek/video/neues-ice-werk-in-nuernberg-das-sind-die-plaene/> Zeit: ab 0:20 min, aufgerufen am 16.11.2020

³ <https://www.vita-magazine.de/> Ausgabe Nov/Dez für Nürnberg Südost, S. 13

2 Zielsetzung dieses Papiers

Um eine sachliche und faktenbasierte Einschätzung der Errichtung des ICE-Werks am Standort Altenfurt / Fischbach vornehmen zu können, gilt es **Vor- und Nachteile des Vorhabens** zu dokumentieren, zu katalogisieren und gegeneinander abzuwägen. Dabei wird, auch aufgrund der vorliegenden Fakten⁴, davon ausgegangen, dass die Projektdurchsetzung und das Anstreben eines positiv beschiedenen Raumordnungsverfahrens für den Standort Altenfurt / Fischbach durch die Bahn als gesetzt gilt. Zumindest muss die Bahn Pläne, Ideen, Vorstellungen zum Standort Altenfurt / Fischbach haben, die auch in das Raumordnungs- und das anschließende Planfeststellungsverfahren fließen und die bereits heute im gebotenen Dialog mit der Öffentlichkeit diskutiert werden müssen und auch können.

Das Papier richtet sich in erster Linie an **politische Mandatsträger**, die auf dieser Basis im Namen „Ihrer“ Bürger*innen die notwendigen Informationen von der Deutschen Bahn AG einholen. Diese Informationen wurden und werden **von der Bahn den Bürger*innen bisher vorenthalten**. Dies wird mit dem noch ausstehenden Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren argumentiert. Jedoch bedarf es für ein Raumordnungsverfahren konkreter Antragsunterlagen, die durch zahlreiche der hier definierten offenen Punkte adressiert werden. Daher ist es nicht ratsam, weder für Bürger*innen noch für die Politik, auf die Verfahren zu warten. Dann wird es, wie beim Ausbau des Autobahnkreuzes, für vieles **schlichtweg zu spät** sein.

Die Inhalte des Papiers werden fortlaufend aktualisiert, Rückmeldungen eingearbeitet, neue Punkte, die von Interesse und Wichtigkeit sind, neu aufgenommen. Es wird engagierten Bürger*innen für deren Dialog mit Politikern, Behörden, Anwälten und Verbänden ebenso zur Verfügung gestellt, wie politischen Mandatsträgern für den Dialog mit der Bahn und der Regierung von Mittelfranken. **Rückmeldungen auf die Punkte sowie Anmerkungen / Ergänzungen sind zu richten an: info@neinzumwerk.de**

⁴ DB-Präsentation „Neubau ICE-Werk Nürnberg – Projektvorstellung und aktueller Stand“ vom 30.09.2020 sowie Aussagen von Herrn OB König zum Standort (siehe Fußnote 2) und der DB im Ortstermin mit dem Bürgerverein Südost am 04.11.2020 (siehe <https://buergervereinsuedost.de/ice-werk-details>)

3 Fakten „Pro“ ICE-Werk am Standort Altenfurt / Fischbach

Thema	Aussage	Faktencheck	Offene Punkte
3.1 Arbeitsplätze	„Das neue Werk gibt dem Raum Nürnberg starke wirtschaftliche Impulse: 450 neue Arbeitsplätze entstehen hier, für Elektroniker*innen, Mechatroniker*innen, Ingenieur*innen und angelernte Hilfskräfte.“ ⁵	<p><u>Neue Arbeitsplätze:</u> Es ist nicht klar, ob Personal von dem bereits in Nürnberg vorhandenen „Know-how“⁶ abgezogen wird und wie die tatsächliche „Netto-Bilanz“ bei den Arbeitsplätzen aussieht. Ebenso ist nicht klar, ob für das neue Stadtquartier „Lichtenreuth“ das aktuelle DB-Werk weichen wird und die Arbeitsplätze vom Hasenbuck einfach nach Altenfurt / Fischbach verlagert werden. Hier ist auch Stadtpolitik im Spiel: Schaffen von hochwertigem Bauland zu Gunsten der Bahn und Stadt auf Kosten der Bevölkerung im Nürnberger Südosten.</p> <p><u>Hochwertige Arbeitsplätze:</u> Die Bahn wird hochwertige Arbeitsplätze⁷ in einem Ausbesserungs- und Instandhaltungswerk schaffen. Von der Art und Güte der Arbeitsplätze wird auch abhängen, wie nachhaltig und sicher diese sein werden und wie hoch die zu erwartenden Einkommensteuereinnahmen für den Kämmerer der Stadt Nürnberg sein werden. Je besser die Arbeitsplätze, desto mehr Einnahmen und nachhaltigen Mehrwert für die Stadt. Es ist jedoch auch zu erwarten, dass viele der Arbeitsplätze von Arbeitnehmer*innen außerhalb der Stadt (Landkreise LAU, NM, RH, SC) besetzt werden und die Einnahmen zugunsten der Stadt Nürnberg nicht auf Basis von 450 hochwertigen Arbeitsplätzen geplant werden können.</p> <p><u>Nachhaltige Arbeitsplätze:</u> Seitens der Politik und auch der Bevölkerung wird zurecht das Schaffen von Arbeitsplätzen als starkes Argument für das Werk</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. DB: Wird es Arbeitsplatz-Verlagerungen aus anderen DB-Werken, auch aus Nürnberg, geben? 2. DB: Wird es eine Standortgarantie über 2028 hinaus für das DB-Werk in der Ingolstädter Straße geben? 3. Stadt Nürnberg: Plant die Stadt Nürnberg eine Erweiterung des neuen Stadtquartiers „Lichtenreuth“ auf aktuellen Flächen der DB? 4. DB: Wie teilen sich die 450 Arbeitsplätze auf die unterschiedlichen Berufsgruppen auf? Basis für diesen „Beschäftigungsspiegel“ ist das ICE-Werk Köln-Nippes 5. DB: Ist sichergestellt, dass <u>alle</u> Beschäftigten am Standort, auch die von Nach- und Subunternehmern, nach Tariflohn bezahlt werden? 6. Stadt Nürnberg: Wie sieht die Schätzung der Stadt Nürnberg aus, wie sich die

⁵ <https://www.ice-werk-nuernberg.de/> Rubrik: Nutzen für die Region, aufgerufen am 16.11.2020

⁶ <https://www.frankenfernsehen.tv/mediathek/video/neues-ice-werk-in-nuernberg-das-sind-die-plaene/> Zeit: ab 1:03 min, aufgerufen am 16.11.2020

⁷ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/400-Millionen-Euro-fuer-neues-ICE-Werk-in-Nuernberg-5658846# aufgerufen am 16.11.2020

		angeführt. Für die Stadt Nürnberg wird es Einnahmen aus der Einkommensteuer geben (15% der Einkommensteuer eines Arbeitnehmers fließen nach Nürnberg ⁸). Für den lokalen Einzelhandel werden Umsatzzuwächse erwartet.	Einkommensteuereinnahmen auf Basis des Beschäftigungssiegels und des geschätzten Anteils an Nürnberger Bürgern in der Belegschaft nachhaltig gestalten werden? (Best-case und Real-Case Szenario-Rechnung). Ist diese Zahl die „Nachteile“ des Werks am Standort Nürnberg Altenfurt / Fischbach „Wert“?
--	--	---	---

Thema	Aussage	Faktencheck	Offene Punkte
3.2 Investitionen	„Das neue Werk gibt dem Raum Nürnberg starke wirtschaftliche Impulse: [...] Und schon bevor die ersten ICE in die Wartungshalle rollen, werden positive Effekte spürbar: Besonders regionale Anbieter sind aufgerufen, sich an den Ausschreibungen für den Bau des Werks und allen damit zusammenhängenden Leistungen zu beteiligen. ⁹ “	<p>Die DB informiert, dass rund 400 Millionen Euro in das ICE-Werk investiert werden.</p> <p>Dass sich jeder Betrieb, auch regionale Anbieter, an einer Ausschreibung zur Vergabe von Bau- und Dienstleistungen im Rahmen des ICE-Werkbaus beteiligen kann, ist eine Selbstverständlichkeit, so lange er die Eignungskriterien des Teilnahmewettbewerbs erfüllt. Eine Beteiligung an Ausschreibungsverfahren hat jedoch keinerlei Aussagekraft, ob die Zuschläge auch an lokale und regionale Anbieter gehen.</p> <p>Im Rahmen europaweiter öffentlichen Ausschreibungen gewinnt stets das wirtschaftlichste Angebot und in den meisten Fällen wird der Faktor Preis bis zu 70 oder gar 80 % als Entscheidungskriterium herangezogen.</p> <p>Der kausale Zusammenhang zwischen der möglichen Beteiligung regionaler Firmen an europaweiten Ausschreibungen und der Stärkung der Wirtschaftskraft der gesamten Region ist somit nicht vorhanden bzw. irreführend, wenn dies nicht seitens der Bahn konkretisiert wird (siehe offene Punkte).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. DB: Wie hoch ist der Anteil an lokalen und regionalen (Umkreis max. 80 km Umkreis vom Standort) Unternehmen in Unternehmensanzahl und Vergabevolumen beim Standort Köln-Nippes gewesen? 2. DB: Wird es eine Vergabeklausel zur Stärkung der Chancen der lokalen und regionalen Anbieter geben? Falls ja, wie ist dies wettbewerbsrechtlich begründbar? 3. Stadt Nürnberg / Politik: Welcher regionale und lokale Mehrwert wird beim Blick auf das Investitionsvolumen gesehen? In welcher Art und Weise soll der Nürnberg Südosten und die Stadt Nürnberg als Ganzes planbar von den Investitionen profitieren?

⁸ https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Foederale_Finanzbeziehungen/Laenderfinanzausgleich/Der-Bundestaatliche-FAG.pdf Seite 2, Zeile 2, aufgerufen am 16.11.2020

⁹ <https://www.ice-werk-nuernberg.de/> Rubrik: Nutzen für die Region, aufgerufen am 16.11.2020

Thema	Aussage	Faktencheck	Offene Punkte
3.3 Umweltschutz	„ Als eine der europaweit umweltfreundlichsten Anlagen seiner Art wird das Nürnberger ICE-Werk vollständig CO2-neutral betrieben.“ ¹⁰	<p>Für den Standort Altenfurt / Fischbach müssen Waldflächen gerodet werden. Die genaue Hektaranzahl der Waldfläche ist jedoch nur der DB bekannt und wird – auch nicht grob – kommuniziert.</p> <p>Der bayerische Staatswald bindet durchschnittlich knapp 11 Tonnen CO2 pro Hektar und Jahr.¹¹ Bei einer „Modellrechnung“ von zu rodenden Waldflächen in einer Größenordnung von 40 ha bedeutet dies eine Freisetzung von CO2 von ca. 440 Tonnen pro Jahr.</p> <p>Somit ist neben dem CO2-Ausstoß des Werksbetriebes (Strom, Warmwasser für den Betrieb) bei einer wirklichen CO2-Neutralität auch eine Kompensation der freigesetzten CO2-Mengen durch die Waldrodung zu berücksichtigen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. DB: Wie viele Hektar Wald werden für die Werkstätte Altenfurt / Fischbach gerodet? Basis für erste Schätzung: Werkslayout 2. DB: Fließt beim CO2-neutralen Betrieb der Anlage die Berücksichtigung der freigesetzten 440 Tonnen CO2 auch mit ein? Wie und wo werden diese 440 Tonnen CO2 <u>konkret</u> und vollständig im Sinne einer CO2-Neutralität kompensiert?

¹⁰ <https://www.ice-werk-nuernberg.de/> Rubrik: Umweltschutz, aufgerufen am 16.11.2020

¹¹ <https://www.baysf.de/de/wald-verstehen/wald-kohlendioxid.html> , aufgerufen am 16.11.2020

4 Fakten „Contra“ ICE-Werk am Standort Altenfurt / Fischbach

Thema	Aussage	Faktencheck	Offene Punkte
4.1 Ökologie	Für den Standort Altenfurt / Fischbach muss Wald (Bannwald, Landschafts- und Vogelschutzgebiet) in erheblichem Maße gerodet werden. ¹²	<p>Die bevorzugte Fläche der DB liegt zu Teilen im Landschaftsschutzgebiet Langwasser und im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald sowie im besonders geschützten Bannwald.</p> <p>Laut Bayerischem Waldgesetz (BayWaldG) muss bei Rodung von Bannwald durch den Projektträger (DB) eine direkt angrenzende, adäquate Ersatzaufforstung vorgenommen werden, die hinsichtlich der Ausdehnung und Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Nur so kann der Zerstörung des Naherholungsgebiets im Nürnberger Südosten entgegengewirkt werden.</p> <p>Der Freistaat möchte <u>zusätzlich</u> Ausgleichsflächen durch Umwandlung von 300 ha bewirtschafteten Nutzwald in Naturwald schaffen. In ihrer Klimabilanz schneiden, laut Information der Bayerischen Staatsforsten, bewirtschaftete Wälder jedoch besser ab als nicht bewirtschaftete Wälder, denn ein bewirtschafteter Wald befindet sich in einer dauernden Aufbauphase. Er entzieht er Atmosphäre ständig Kohlendioxid und bindet es.¹³ Somit ist die vorgesehene Umwandlung mittel- und langfristig eher eine Belastung des Klimas und keine Verbesserung!</p> <p>Dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 26, Abs. 2 ist zu entnehmen: „In einem Landschaftsschutzgebiet sind (...) nach Maßgabe näherer Bestimmungen alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.“</p>	<p>1. DB: Wo soll die nach BayWaldG zwingend erforderliche, direkt angrenzende Ersatzaufforstung des Bannwalds erfolgen?</p> <p>2. Politik: Wo soll die (eher klimaschädliche) Umwandlung von Nutz- in Naturwald genau erfolgen? Und wann?</p> <p>3. DB / Politik: Wie begründet die Bahn die Rodung und wie rechtfertigt die Politik die Rodung in einem Landschaftsschutzgebiet unter Berücksichtigung des BNatSchG? (Siehe Bilanz im Vergleich zu den „Pro“ Punkten)</p>

¹² <https://www.frankenfernsehen.tv/mediathek/video/neues-ice-werk-in-nuernberg-das-sind-die-plaene/> Zeit: ab 0:20 min, aufgerufen am 16.11.2020

¹³ <https://www.baysf.de/de/wald-verstehen/wald-kohlendioxid.html> , aufgerufen am 16.11.2020

		Die Stadt Nürnberg hat im Sommer 2020 eine eigene „Waldstrategie“ verabschiedet. Oberbürgermeister Marcus König sagt: "Die Reaktion auf den Klimawandel ist nicht nur 'große Politik', sondern muss konkret von den Kommunen vor Ort angegangen werden. Die Stadt Nürnberg geht nun mit einer Baum- und Waldstrategie einen wichtigen Schritt voran und vereinbart mit den Bayerischen Staatsforsten ganz konkret, was zu tun ist. Ein gesunder Wald ist gut für die Menschen. Und mehr Bäume sind existenziell fürs Stadtklima!" ¹⁴	4. Stadt Nürnberg: Wie ist die Rodung einer derart großen Fläche Wald, direkt angrenzend an die Nürnberger Stadtteile Altenfurt, Fischbach, Langwasser mit der verabschiedeten „Waldstrategie“ der Stadt vereinbar?
--	--	---	---

Thema	Aussage	Faktencheck	Offene Punkte
4.2 Verkehrspolitik und Raumordnung	<p>„Durch die Engstelle zwischen Abschnitt 2 und 3 (Bundesstraßenauffahrt) können nur wenige Gleise geführt werden“¹⁵</p> <p>Das Werk soll laut Aussage der DB in einer bestehenden Senke gebaut werden.¹⁶</p>	<p>Das ICE-Werk benötigt Gleise für die Zuleitung und die Ableitung von Zügen. Laut Werkslayout¹⁷ müssen sechs (6) Zuleitungsgleise für die direkt angrenzende Werkshalle gesetzt werden. In der Engstelle am Bahnhof Fischbach sind bereits die Gleise für S-Bahn, Güter- und Regional-/Fernverkehr genutzt. Es ist nicht vorstellbar, dass die selben Gleise für das ICE-Werk genutzt werden, was eine starke Beeinträchtigung des vorhandenen Bahnverkehrs nach sich ziehen würde. Somit müssen mindestens sechs (6) zusätzliche Gleise verlegt werden, was eine komplett neue Topografie der Schienenführung nach sich zieht. Inklusiv neuer Überführungen über die Löwenberger- / oder Fischbacher Hauptstraße.</p> <p>Das Werk in Altenfurt soll 450 Beschäftigte zählen. Diese müssen zu / vom Werksgelände auch mit dem Auto fahren (nicht nur ÖPNV). Die Anfahrt wird sowohl durch die Stadtteile Fischbach und Altenfurt als auch über die Regensburger Straße erfolgen. Die hat eine deutliche Verkehrsbelastung zur Folge.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. DB: Wie soll die Gleisführung an der Engstelle „Fischbacher Bahnhof“ gestaltet werden? Sollen neue Gleise gesetzt werden und wo soll dann die Löwenberger- / Fischbacher Hauptstraße gequert werden? 2. DB: Wieviel Fläche wird für die zusätzlichen Gleise an der Engstelle neu geschaffen werden müssen? 3. DB: Wird hierbei der Bahnhof Fischbach beeinträchtigt (Zugänge, Parkplätze)? 4. DB: Um Rückstau auf der Regensburger Straße zu vermeiden: Soll eine gesonderte Abbiegerspur (analog Breslauer Straße) auf Höhe Altenfurt /

¹⁴ https://www.nuernberg.de/presse/mitteilungen/presse_68063.html , aufgerufen am 16.11.2020

¹⁵ DB-Präsentation „Neubau ICE-Werk Nürnberg – Projektvorstellung und aktueller Stand“, Seite 6 vom 30.09.2020

¹⁶ <https://buergervereinsuedost.de/ice-werk-details>, Rubrik „ICE-Werk – zum Standort“, aufgerufen am 16.11.2020

¹⁷ DB-Präsentation „Neubau ICE-Werk Nürnberg – Projektvorstellung und aktueller Stand“, Seite 6 vom 30.09.2020

		Der neuralgische und sehr genau zu prüfende Punkt bei der Verkehrsführung wird beim Blick auf das Werkslayout am Fischbacher Bahnhof / der Kreuzung zur Regensburger Straße liegen. Falls das Werk in der Senke gebaut wird, wäre laut Aussage der DB eine Tieferlegung der Löwenberger Straße denkbar. ¹⁸	<p>Fischbach gebaut werden? Wo soll die Streckenführung (Senke) sein?</p> <p>5. DB: Wo sollen Zu- und Abfahrt zum / vom Werksgelände liegen? Wird hier eine neue Kreuzung benötigt? Wird hier zusätzliche Rodungsfläche benötigt?</p> <p>6. DB / Politik: Wie wird vermeiden, dass neben der direkten Belastung durch das ICE-Werk (Lärm, Licht, Feinstaub, CO2-Freisetzung) nicht auch noch der PKW-Pendlerverkehr die Stadtteile Altenfurt und Fischbach überflutet?</p> <p>7. Politik: Wird die oft diskutierte Ortsumgehung für Fischbach nun forciert? Welche Lösungen soll es für Altenfurt geben?</p>
--	--	---	--

Thema	Aussage	Faktencheck	Offene Punkte
4.3 Lärmbelastung	<p>Die Funktionsprüfung der akustischen Signaleinrichtung (Makrophon) ist täglich durchzuführen.¹⁹</p> <p>Die DB AG arbeitet aber intensiv daran, die Verlegung des Hupens auf die freie Strecke zu ermöglichen. Das Hupen</p>	<p>Der zulässige Immissionsrichtwert (IRW) beträgt im Allgemeinen Wohngebiet 55 / 40 dB (A) (tags / nachts) und im Mischgebiet 60 / 45 dB (A).</p> <p>Der IRW für den <u>Maximalpegel</u> ist im Rahmen einer maximalen Anhebung von +30 / +20 dB (A) laut TA Lärm (siehe Bayer. Landesamt für Umwelt²²) an wenigen Tagen (10 – 14 Tagen) zulässig.</p> <p>Die Teilabschnitte 1 (Ein- / Ausfahrt Nord) und 4 (Ein- / Ausfahrt Süd), die der Ab- und Bereitstellung von Zügen bei Ankunft im Werk („Ein- und Ausfahrgruppe“) dienen und somit die Funktionsprüfungsgeräusche (Hupe, Bremse) und</p>	<p>1. DB: Welche Lärminderungsplanungen, insbesondere für die Teilabschnitte 1, 2 und 4 hat die Bahn vorgesehen, um den IRW nicht noch weiter zu überschreiten.</p> <p>2. DB: Kann bis zum Planfeststellungsverfahren die Verlegung des Hupens auf freie Strecke erwirkt werden? (KO-Kriterium)</p> <p>3. DB: Welche Argumente für eine Sonderfallprüfung nach 3.2.2 TA Lärm zur genehmigten Überschreitung der</p>

¹⁸ <https://buergervereinsuedost.de/ice-werk-details>, Rubrik „ICE-Werk – zum Standort“, aufgerufen am 16.11.2020

¹⁹ https://www.andreaskossiski.de/wp-content/uploads/sites/34/2019/09/Antwort_ICE-Instandhaltungswerk_Nippes.pdf, Frage 1 der Kleinen Anfrage 2820 im Landtag von NRW zum ICE-Werk Köln-Nippes vom 30. Juli 2019 des Abgeordneten Andreas Kossiski, SPD

²² https://www.lfu.bayern.de/laerm/laerm_allgemein/foliensammlung/gewerbelaerm/doc/g1.pdf

	<p>soll mit Lärmschutz gedämmt werden.²⁰</p> <p>Neben der Lärmbelastung durch tägliches und v.a. nächtliches Hupen (> 100 dB (A)) entsteht auch Lärmbelastung durch die Betriebsgeräusche der auf den Freiflächen wartenden Züge.²¹</p>	<p>Betriebsgeräusche der wartenden Züge hervorrufen, liegen in unmittelbarer Nähe des Wohngebiets um die Hermann-Kolb-Straße (Abschnitt 4) und ca. 650 m entfernt vom Klinikum Nürnberg Süd.</p> <p>Laut Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes ist der Standort Altenfurt / Fischbach bereits heute einer extrem hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Die Grenzwerte der TA Lärm werden bereits heute überschritten.²³</p>	<p>IRW-Maximalwerte werden für Altenfurt angeführt?</p> <p>4. DB: Inwieweit berücksichtigt die DB die Sonderlage von Abschnitt 1 in der Nähe des Klinikum Süd (IRW: 45 / 35 dB (A))?</p> <p>5. Politik / Stadt Nürnberg: Wie kann es die Politik / die Stadt Nürnberg verantworten, die ohnehin schon stark durch Lärm belasteten Anwohner in Altenfurt / Fischbach noch mehr zu belasten? Hat man die Stadtteile zum Zwecke der maximalen ökonomischen Ausbeutung „aufgegeben“?</p>
--	--	--	--

Auf den Punkt „Lichtbelastung“ wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen. Das bekannte Problem des „Abstrahlens“ der Werksbeleuchtung ins Wohngebiet, hervorgerufen durch die 12 Meter hohen Masten in Köln-Nippes, ist laut Aussage der DB bekannt und wird zukünftig nicht mehr in dem Maße zum Tragen kommen. Es sollen 6 Meter hohe Masten gebaut werden.²⁴

5 Antworten der DB zu den offenen Punkten – Stand 17. November 2020

Keine.

²⁰ <https://buergervereinsuedost.de/ice-werk-details>, Rubrik „ICE-Werk – zum Betrieb“, aufgerufen am 16.11.2020

²¹ <https://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/lokalzeit-koeln/video-sprechzeit-laerm-aus-dem-ice-werk-teil--102.html>

²³ http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/RLK/DINA0_Lden_MajorSource_Nuernberg.pdf

²⁴ <https://buergervereinsuedost.de/ice-werk-details>, Rubrik „ICE-Werk – zum Betrieb“, aufgerufen am 16.11.2020