



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, **09 APR. 2010**
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius weiterer Abgeordneter und der Fraktion des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Neubau einer Werkstatt in Nürnberg durch die Regio Bayern“
- Drucksache 17/1061

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deutschen Bundestages beigelegt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Enak Ferlemann

Anlage
zum Schreiben
vom **09. APR. 2010**

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius weiterer Abgeordneter und der Fraktion des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Neubau einer Werkstatt in Nürnberg durch die Regio Bayern“
- Drucksache 17/1061

Vorbemerkung:

Für die in den Bereich der unternehmerischen Verantwortung der DB AG fallenden Fragen basieren die Antworten auf den Angaben der DB Regio AG.

- Frage 1:** *Inwieweit wurde geprüft, das Ausbesserungswerk an Stelle der alten Werkshallen auf Höhe des alten Heizkraftwerkes zu errichten, welche Auswirkung auf die Lärmbelastung hätte dieser Alternativstandort auf die AnwohnerInnen und wie viele AnwohnerInnen wären davon betroffen gewesen?*
- Frage 2:** *Mit welchen Kosten wäre bei diesen Alternativstandorten zu rechnen gewesen?*
- Frage 3:** *Wieso wurde dieser Alternativstandort nicht bevorzugt?*

Antwort:

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2001 wurde von DB Regio Bayern ein Gutachten in Auftrag gegeben mit dem Ziel, den Bereitstellungsprozess der Züge von der DB Regio in Nürnberg Hbf zu optimieren. Hierzu gehören Rangieren der Züge, Außen- (ARA) und Innenreinigung (IRA) und die Instandhaltungsleistungen (Werkstattbehandlung).

Aus betrieblichen und gleisgeometrischen Gründen (Flächenbedarf) war bei allen Varianten die Weiternutzung und Erweiterung der bestehenden Abstellanlage/Innenreinigungsanlage "Wiesengleise" erforderlich. Daher wären die Auswirkungen der alternativen Innenreinigungsanlagen selbst in Bezug auf die Schallemission die gleichen wie in der jetzt planfestgestellten Ausführungsvariante. Die Kosten aller untersuchten Varianten (Preisstand 2002) lagen unter Berücksichtigung auch der betrieblichen Aufwendungen in einer Größenordnung von ca. 65 Millionen Euro.

Die Einsparungen der Rangierfahrten haben für die nun geplante Maßnahme den Ausschlag gegeben. Durch den Wegfall einer Vielzahl der Rangierfahrten durch die Konzentration auf einen Standort, die Umsetzung des Instandhaltungskonzeptes RIGA (Lok und Wagen kommen zusammen in die Werkstatt) und die Zusammenlegung von IRA und ARA in Gostenhof konnten auch die ne-

gativen Auswirkungen auf die Umwelt maßgeblich reduziert werden (Lärm- und Abgasbelastung, Verringerung des Energiebedarfs). Eine Verlagerung hätte zwar zu Entlastungen für die Anwohner im Bereich Gostenhof, jedoch zu erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen in anderen Teilen des Stadtgebietes geführt und zudem nicht unerhebliche betriebstechnische Erschwernisse bei der Abwicklung des Personennahverkehrs mit sich gebracht. Durch die kürzeren Wege zum Nürnberger Hbf werden bei dieser Variante im Gegensatz zum Standort der derzeitigen Werkstatt täglich ca. 150 Fahrten vermieden. Das ist sowohl für die Schadstoffemission wie auch die Schallemission und den Energieverbrauch die effektivste Lösung.

Frage 4: *Mit welchen konkreten Maßnahmen bzw. Veranstaltungen wurden die Öffentlichkeit und insbesondere die betroffenen AnwohnerInnen über den Stand der Planungen informiert?*

Antwort 4:

Mit Schreiben vom 20.06.2007 hatte das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Mittelfranken als die zuständige Anhörungsbehörde gebeten, das Anhörungsverfahren zu veranlassen.

Die Planunterlagen haben in der Stadt Nürnberg in der Zeit vom 17.07.2007 bis einschließlich 16.08.2007 zur Einsicht ausgelegen. Die Auslegung wurde am 11.07.2007 ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Nürnberg bekannt gemacht.

Zudem wurden durch die DB Regio AG und die Stadt Nürnberg folgende Informationsveranstaltungen durchgeführt:

- 2005: Vorstellung des Projektes in einer Abendveranstaltung im Nachbarschaftshaus Gostenhof durch den technischen Geschäftsleiter der DB Regio Mittelfranken, Organisation durch den SPD – Ortsverein Gostenhof.
- 21.02.2005: Vorstellung des Projektes vor den SPD Landtagsabgeordneten in den Räumen von DB Regio Mittelfranken.
- 06.02.2006: Vorstellung des Projektes vor der Fraktion der SPD im Stadtrat Nürnberg anlässlich einer Fraktionssitzung in der derzeitigen Werkstatt Gostenhof.
- 17.04.2007: Vorstellung des Projektes für Mitarbeiter der städtischen Ämter (Stadtplanungsamt, Stadtentwässerung, Verkehrsplanungsamt, Denkmalschutzamt, Tiefbauamt, Umweltamt und der Feuerwehr) in den Räumen von DB Regio Mittelfranken.
- 19.06.2007: Vorstellung des Projektes vor den Anwohnern anlässlich einer mobilen Bürgerversammlung mit OB Dr. Maly.

Frage 5: *Welche Kosten würde eine Einhausung der Reinigungsanlage verursachen?*

Frage 6: *Wieso wird auf diese aktive Lärmschutzmaßnahme verzichtet?*

Frage 8: *Ist eine Finanzierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Einhausung aus den zur Verfügung stehenden Fördermitteln (Entflechtungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Lärmsanierungsprogramm des Bundes oder anderer Fördermittel) prinzipiell möglich?*

Frage 9: *Wurde dies von der DB Regio auch geprüft und zu welchem Ergebnis kam diese Prüfung?*

Antwort:

Die Fragen 5, 6, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der rechtlichen Bewertung des Sachverhalts und der gebotenen differenzierten Betrachtungsweise wurde im Planfeststellungsverfahren festgestellt, dass im vorliegenden Fall die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Hinblick auf den Verkehrslärm eingehalten werden. Bezüglich des Anlagenlärms wurde festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) jedoch überschritten werden.

Im Rahmen einer Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 Satz 2b der TA Lärm waren deshalb alle Umstände und Gegebenheiten (die historische Entwicklung der Nutzung; die Prägung des Gebietes durch Geräuschquellen; die rechtlich und tatsächlich mögliche Nutzung der betroffenen Grundstücke; Vermeidbarkeit der Geräusche (Akzeptanz); die Möglichkeit, sich innerhalb der Gebäude den Geräuschquellen zu entziehen) in Betracht gezogen und bewertet worden.

Die Sonderfallprüfung ergab, dass im vorliegenden Fall - unter der Voraussetzung, dass bestimmte Innenraumpegel eingehalten werden - keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen auferlegt werden konnten.

Frage 7: *Wie genau wurde der Schutzzweck errechnet, demgegenüber die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Einhausung nicht gerechtfertigt sein sollen?*

Antwort:

Im vorliegenden Fall wurde nicht im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG auf einen Kosten-Nutzen-Vergleich von aktivem zu passiven Schallschutz abgestellt, sondern es wurde überprüft, ob die Voraussetzungen für eine Sonderfallprüfung nach TA Lärm vorliegen.

Frage 10: *Wie viele AnwohnerInnen sind von der Lärmbelastung durch das Werk betroffen?*

Antwort:

Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 13.10.2009 besteht bei etwa 30 Wohngebäuden dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz, wobei bei einigen Häusern nicht alle Etagen von Richtwertüberschreitungen betroffen sind.

Frage 11: *War die Existenz der Freiflächen des Aktivspielplatzes und die Kindergärten in der Austraße bei der Planung bekannt?*

Frage 12: *Welchen zusätzlichen Lärmbelastungen werden die Kinder in den Kindertagesstätten und auf den Spielplätzen in der Austraße ausgesetzt und wie werden sie davor geschützt?*

Antwort:

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Aspekt bei der rechtlichen Bewertung einer eingehenden Prüfung unterzogen. Als Ergebnis der Prüfung war festzuhalten, dass bei den betreffenden Anwesen in der Austraße keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, da der von der geplanten DB-Regio-Werkstatt herrührende Anlagen- und Verkehrslärm in diesem Bereich tagsüber sowohl die Grenzwerte der 16.BImSchV als auch die Richtwerte der TA Lärm, die sogar für ein reines Wohngebiet gelten würden, einhält.

Frage 13: *Ist bei der Lärmberechnung der so genannte Schienenbonus mit berechnet worden?*

Antwort:

Im Anwendungsbereich der TA Lärm findet der Schienenbonus generell keine Anwendung. Bei den nach der 16. BImSchV zu beurteilenden Fahrgeräuschen der ein- bzw. ausfahrenden Schienenfahrzeuge wurde der Schienenbonus ebenfalls nicht berücksichtigt.

Frage 14: *Ein wesentlicher Teil des betroffenen Wohnviertels ist reines Wohngebiet für das nach TA Lärm Nacht der Grenzwert von 40 dB(A) gilt. Wieso und mit welcher rechtlichen Begründung wurde hier der Grenzwert von 45 dB (A) festgelegt?*

Antwort:

Nach den vorliegenden Gebietseinstufungen wären die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete und für Mischgebiete heranzuziehen. Auf der Grundlage der TA Lärm und in Übereinstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) ist im Bereich der Au- und der Dörflerstraße von einer Gemengelage auszugehen, so dass hier die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht anzusetzen sind.

Frage 15: *Für wie viele Anwesen soll es Schallschutzfenster geben?*

Antwort:

Die DB Regio AG rechnet mit dem Einbau von 425 Schallschutzfenstern.

Frage 16: *Wer trägt die Folgekosten der Schallschutzfenster, bzw. der dazu notwendigen Lüftungen (Wartung, zusätzliche Energiekosten)?*

Frage 17: *Werden die Investitionskosten für die Schallschutzfenster gleich von der Bahn beglichen oder müssen diese vom Wohnungseigentümer/Wohnungseigentümergeinschaft vorfinanziert werden?*

Frage 18: *Was passiert in Fällen, in denen eine Wohnungseigentümergeinschaft wirtschaftlich nicht in der Lage ist die Vorfinanzierung der Schallschutzfenster zu übernehmen?*

Frage 19: *Wann und wie werden Wohnungseigentümer darüber informiert, dass sie Anspruch auf Schallschutzfenster haben?*

Antwort:

Die Fragen 16 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu passiven Lärmschutzmaßnahmen werden vom Vorhabenträger grundsätzlich nur Kosten für die Erstinvestition inkl. Zusammenhangsarbeiten (z.B. Tapezierer-/Maler und Putzerarbeiten, Fensterbänke, Rollos beim Einbau von Schallschutzfenstern) übernommen. Dies entspricht der Vorgehensweise gemäß der zugrunde liegenden Richtlinien (TA-Lärm, VLärmSchR 97).

Die Beauftragung der ausführenden Firmen muss aus Gewährleistungsgründen grundsätzlich durch den Hauseigentümer erfolgen.

Die DB Regio AG beauftragt ein Ingenieurbüro mit der Planung der Schallschutzmaßnahmen. Es wird eine detaillierte Ist-Aufnahme jedes Gebäudes und eine wohnungsscharfe Schallberechnung durchgeführt. Da die anschließende Bebauung unter Ensembleschutz steht, wird die untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Nürnberg beteiligt.

Die DB Regio AG erstellt dann die Leistungsverzeichnisse für die Maßnahmen und schreibt die Leistungen aus. Die Beauftragung der Firmen muss durch den Hauseigentümer erfolgen. Nach Vorliegen der Rechnung werden die Kosten durch die DB Regio AG erstattet. Eine Vorfinanzierung über einen größeren Zeitraum durch den Hauseigentümer ist nicht erforderlich, da eine zeitnahe Erstattung erfolgen wird.

Die Beauftragung des planenden Ingenieurbüros erfolgt noch bis Ende April 2010. Ab Mai werden dann Besichtigungstermine zur Aufnahme des Ist-Bestandes durchgeführt. Die Umrüstung der Fenster wird dann im dritten Quartal 2010 erfolgen können.

Frage 20: *Wer überprüft die Einhaltung der angegebenen Grenzwerte?*

Antwort:

Das Eisenbahn-Bundesamt ist als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Einhaltung des Lärmschutzkonzeptes zuständig.

Frage 21: *Wurde bzw. wird die Möglichkeit geprüft, die Reinigungsanlage in einen Trog zu verlegen (angeblich in Stuttgart der Fall), wenn nein, warum nicht und welche Reduzierung der Lärmwerte würde diese Maßnahme erzielen?*

Frage 22: *Wird geprüft, ob durch eine Abschirmungsanlage in Form eines Daches und einer einfachen Wand die Lärmwerte reduziert werden könnten und welche Reduzierung würde diese Maßnahme erzielen?*

Antwort:

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5, 6, 8 und 9 verwiesen.

Frage 23: *Mit welchen Ergebnissen ist bei der Überprüfung hinsichtlich der freiwilligen Nachbesserungen an der Innenreinigungsanlage zu rechnen, die dem OB der Stadt Nürnberg, Dr. Maly vom DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube und dem Konzernbevollmächtigten für Bayern Klaus Dieter Josel zugesagt wurde?*

Frage 24: *Bis wann wird diese Überprüfung abgeschlossen sein?*

Antwort:

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde von der DB AG zugesagt, entsprechend nachzusteuern für den Fall, dass wider Erwarten nach der Inbetriebnahme der Anlage die Grenzwerte des Planfeststellungsbeschlusses nicht eingehalten würden.

Frage 25: *Welche Ausgleichsflächen für den Naturschutz werden wo geschaffen (Angabe in ha)?*

Antwort:

Insgesamt werden zwei Ausgleichsflächen für den Naturschutz geschaffen.

Die Ausgleichsfläche A 1 befindet sich innerhalb des Planungsgebietes und umfasst eine Fläche von 1,56 ha. Die Ausgleichsfläche A 2 grenzt unmittelbar westlich an das Planungsgebiet an. Sie umfasst eine Fläche von 0,72 ha.

Frage 26: *Sind diese Ausgleichsflächen für die Öffentlichkeit zugänglich?*

Antwort:

Wie auch die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Eingriffe finden die beiden genannten Ausgleichsmaßnahmen ausschließlich auf Bahngelände an beziehungsweise zwischen Gleisanlagen statt. Diese Flächen sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Frage 27: *Welcher Tochtergesellschaft der DB gehörte das Gelände des Containerbahnhofes?*

Antwort:

Das Gelände gehört derzeit noch der DB Netz AG.

Frage 28: *Wurde das Gelände für das geplante Ausbesserungswerk an die DB Regio AG Bayern veräußert und wenn ja zu welchem Preis, und wenn nein, welchen Pachtpreis zahlt die DB Regio AG dafür?*

Antwort:

Das Grundstück wird von der DB Regio AG käuflich erworben. Zwischen der DB Netz AG und der DB Regio AG laufen die Verhandlungen über einen marktüblichen Kaufpreis.

Frage 29: *Wann werden die Gebäude der alten Werkstatt abgerissen werden?*

Antwort:

Die alte Werkstatt in Nürnberg-Gostenhof wird voraussichtlich Ende 2012 stillgelegt. Die Gebäude werden dann im Zuge der Veräußerung des Grundstückes voraussichtlich Ende des Jahres 2013 abgebrochen.

Frage 30: *Gibt es schon einen Investor, an den diese Fläche veräußert werden soll, und wenn ja, was ist auf dem Gelände geplant?*

Antwort:

Der Verkauf des Grundstückes erfolgt über die DB Services Immobilien. Zur Zeit laufen die ersten Schritte zur Planung der Konzeption zum Grundstücksverkauf. Ein Investor steht demnach noch nicht fest.

Frage 31: *In welcher Höhe werden hierfür Erlöse erwartet?*

Antwort:

Über die Höhe der Grundstückserlöse können momentan noch keine Aussage getroffen werden. Der Erlös ist dem Freistaat Bayern im Zuge seiner Förderung gut zubringen, er wird von den zuwendungsfähigen Kosten abgezogen.