

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter,
Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1061 –**

Neubau einer Werkstatt in Nürnberg durch die DB Regio Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem Areal des geräumten Containerumschlagbahnhofs an der Austraße in Nürnberg wird die bundeseigene DB Regio Bayern eine neue Werkstatt errichten. Trotz intensiver Klärungsgespräche zwischen DB Regio, Bürgermeisteramt, Umweltamt und Stadtplanungsamt konnte die Stadt Nürnberg offenbar nicht in allen Punkten eine Einigung erzielen. So blieb beim Planfeststellungsbeschluss vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Oktober 2009 die Forderung nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung der Innenreinigungsanlage) unberücksichtigt. Daraufhin regte sich breiter Widerstand unter den Anwohnerinnen und Anwohnern.

Vorbemerkung der Bundesregierung

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

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

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 Hauptbahnhof 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 auch unter Berücksichtigung der betrieblichen Aufwendungen in einer Größenordnung von ca. 65 Mio. 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 negativen 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 Hauptbahnhof 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.

4. Mit welchen konkreten Maßnahmen bzw. Veranstaltungen wurden die Öffentlichkeit und insbesondere die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner über den Stand der Planungen informiert?

Mit Schreiben vom 20. Juni 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. Juli 2007 bis einschließlich 16. August 2007 zur Einsicht ausgelegt. Die Auslegung wurde am 11. Juli 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. Februar 2005: Vorstellung des Projektes vor den SPD-Landtagsabgeordneten in den Räumen von DB Regio Mittelfranken.
- 6. Februar 2006: Vorstellung des Projektes vor der Fraktion der SPD im Stadtrat Nürnberg anlässlich einer Fraktionssitzung in der derzeitigen Werkstatt Gostenhof.

- 17. April 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. Juni 2007: Vorstellung des Projektes vor den Anwohnern anlässlich einer mobilen Bürgerversammlung mit Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly.

5. Welche Kosten würde eine Einhausung der Reinigungsanlage verursachen?

6. Wieso wird auf diese aktive Lärmschutzmaßnahme verzichtet?

8. Ist eine Finanzierung der aktiven Lärmschutzmaßnahme in Form einer Einhausung aus den zur Verfügung stehenden Fördermitteln (Entflechtungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Lärmsanierungsprogramm des Bundes oder anderen Fördermitteln) prinzipiell möglich?

9. Wurde dies von der DB Regio Bayern auch geprüft, und zu welchem Ergebnis kam diese Prüfung?

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 Nummer 3.2.2 Satz 2 Buchstabe b 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.

7. Wie genau wurde der Schutzzweck errechnet, demgegenüber die Kosten für die aktive Lärmschutzmaßnahme in Form einer Einhausung nicht gerechtfertigt sein sollen?

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

10. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner sind von der Lärmbelastung durch das Werk betroffen?

Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 13. Oktober 2009 besteht bei etwa 30 Wohngebäuden dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz, wobei bei einigen Häusern nicht alle Etagen von Richtwertüberschreitungen betroffen sind.

11. Waren der DB Regio Bayern die Existenz der Freiflächen des Aktivspielplatzes und der Kindergärten in der Austraße bei den Planungen bekannt?
12. Welchen zusätzlichen Lärmbelastungen werden die Kinder in den Kindertagesstätten und auf den Spielplätzen in der Austraße ausgesetzt, und wie werden sie davor geschützt?

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. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) als auch die Richtwerte der TA Lärm, die sogar für ein reines Wohngebiet gelten würden, einhält.

13. Ist bei der Lärmberechnung der sogenannte Schienenbonus mit berechnet worden?

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.

14. Ein wesentlicher Teil des betroffenen Wohnviertels ist reines Wohngebiet für das nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nachts der Grenzwert von 40 dB(A) gilt. Wieso und mit welcher rechtlichen Begründung wurde hier der Grenzwert von 45 dB(A) festgelegt?

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.

15. Für wie viele Anwesen soll es Schallschutzfenster geben?

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

16. Wer trägt die Folgekosten der Schallschutzfenster bzw. der dazu notwendigen Lüftungen (Wartungen, zusätzliche Energiekosten)?
17. Werden die Investitionskosten für die Schallschutzfenster gleich direkt von der Bahn beglichen oder müssen diese vom Wohnungseigentümer oder von der Wohnungseigentümergeinschaft vorfinanziert werden?
18. Was passiert in den Fällen, in denen eine Wohnungseigentümergeinschaft wirtschaftlich nicht in der Lage ist, die Vorfinanzierung der Schallschutzfenster zu übernehmen?
19. Wann und wie werden Wohnungseigentümer darüber informiert, dass sie Anspruch auf Schallschutzfenster haben?

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, Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – 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 2010 werden dann Besichtigungstermine zur Aufnahme des Ist-Bestandes durchgeführt. Die Umrüstung der Fenster wird dann im dritten Quartal 2010 erfolgen können.

20. Wer überprüft die Einhaltung der angegebenen Grenzwerte?

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

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

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.

23. Mit welchen Ergebnissen ist bei der Überprüfung hinsichtlich der freiwilligen Nachbesserungen an der Innenreinigungsanlage zu rechnen, die dem Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Dr. Ulrich Maly, vom DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube und dem Konzernbevollmächtigten für Bayern Klaus-Dieter Josel zugesagt wurde?
24. Bis wann wird diese Überprüfung abgeschlossen sein?

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.

25. Welche Ausgleichsflächen für den Naturschutz werden wo geschaffen (Angabe in ha)?

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.

26. Sind diese Ausgleichsflächen für die Öffentlichkeit zugänglich?

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.

27. Welcher Tochtergesellschaft der DB AG gehörte das Gelände des Containerbahnhofs?

Das Gelände gehört derzeit noch der DB Netz AG.

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

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.

29. Wann werden die Gebäude der alten Werkstatt abgerissen werden?

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.

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

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

31. In welcher Höhe werden hierfür Erlöse erwartet?

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

