

Neubau eines ICE-Werks am Standort Nürnberg

Fragenkatalog kritischer Bürger*innen
für die
Vertreter des Bürgervereins Südost
im
Dialog mit der Deutschen Bahn



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

Ansprechpartner:
Herren Thorsten Peter und Kai Ullrich, 90475 Nürnberg
Kontakt Daten sind dem BV bekannt

Datum: 1. November 2020

Inhalt

1	Ausgangssituation.....	3
2	Zielsetzung dieses Papiers	4
3	Fragen zum Themenkomplex „Verfahren“	5
3.1	Ablauf.....	5
3.2	Prüfstandorte.....	5
4	Fragen zum Themenkomplex „Ökologie“	6
4.1	Rodung im Landschafts- und Vogelschutzgebiet / Rodung von Bannwald	6
4.2	Flächenversiegelung	7
5	Fragen zum Themenkomplex „Immission“.....	7
5.1	Lärmemission / -immision	7
5.2	Lichtimmision.....	8
6	Fragen zum Themenkomplex „Wirtschaftlichkeit“	9
6.1	Investitionsvolumen	9
6.2	Arbeitsplätze	9
6.3	Mittelzuflüsse an die Stadt Nürnberg.....	10
6.4	Wertminderung der Wohnimmobilien.....	10
7	Fragen zum Themenkomplex „Verkehrsanbindung“	11
7.1	Auswirkungen auf den Schienenverkehr.....	11
7.2	Auswirkungen auf den Straßenverkehr	12
7.3	Auswirkungen auf den Fußgänger- / Radfahrerverkehr.....	12

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**. Die Form des Bürgerdialogs der DB ist nicht bekannt und die Sorge, dass – ähnlich wie beim Ausbau des Autobahnkreuz Nürnberg Ost – bereits Entscheidungen getroffen werden, ohne ein adäquates Forum für die verunsicherten betroffenen Anwohner*innen angeboten wird, ist groß. Erste Reaktionen der städtischen Spitzenpolitiker lassen nicht erwarten, dass die Interessen der betroffenen Nürnbergerinnen und Nürnberger adäquat vertreten werden und die Stadt hier „eng am Ball“ zum Wohle seiner Bürger*innen agiert.

Dem kolportierten Nutzen der Stadt durch das ICE-Werk (450 neue Arbeitsplätze und Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe) stehen die Vernichtung von 45 ha Waldfläche, vieles davon Bannwald und im Landschafts- und Vogelschutzgebiet, gegenüber. Darüber hinaus besteht beim Blick auf das ICE-Werk Köln-Nippes die berechtigte Sorge, dass insbesondere die Anwohner in Altenfurt, aber auch in Fischbach und Moorenbrunn, zukünftig einer hohen Lärm- und Lichtbelastung ausgesetzt werden, die Auswirkungen auf Gesundheit, Lebensqualität und auch Grundstücks- / Immobilienwerte in den betroffenen Stadtteilen haben können und im Falle einer Umsetzung des Vorhabens an dem präferierten Standort der Bahn auch haben werden.

Im Zuge der vorherrschenden Verunsicherung und der Sorge über einen weiteren deutlichen Verlust an Umwelt- und somit Lebensqualität im Nürnberger Südosten (Autobahnkreuz, Tennet-Juraleitung, Bau einer riesigen Radsporthalle, Bau eines Amazon-Logistikzentrums mit nächtlicher Anlieferung durch Groß-LKW) haben sich betroffene Bürger*innen in einer Facebook-Gruppe „Geplantes ICE-Werk in Altenfurt / Fischbach“ organisiert. Diese fordert Transparenz im Verfahren, Berücksichtigung der Anliegen durch DB und Politik sowie Mitspracherecht bei Entscheidungen im Sinne des demokratischen Diskurses.

2 Zielsetzung dieses Papiers

Im unter Punkt 1 genannten Facebook-Forum der betroffenen Bürger*innen wurden Fragen der Mitglieder in diesem Papier gesammelt und aufbereitet, die nach Rücksprache mit Vertretern des Bürgervereins Südost für deren Dialog mit der Bahn platziert werden können. Ziel ist es, dass der Bürgerverein, als Vertreter und auch Anwalt der betroffenen Bürger*innen im Nürnberger Südosten, die Fragen und Kritikpunkte der betroffenen Bürger kennt und u.a. mit Hilfe dieses Papiers den Dialog mit der DB führt. Es bedarf dringend Antworten auf die heute schon dringenden Fragen, die in diesem Papier in sechs Kategorien eingeteilt sind. Diese Antworten sind dann die Basis für den weiteren Diskurs mit DB, Lokal- und Bundespolitik, den Medien und den weiteren öffentlichen Dialog in unseren Stadtteilen.

Sofern dieser Fragenkatalog den Rahmen des Informationstermins des Bürgervereins mit der DB sprengen sollte, bitten wir um Überreichung des Kataloges mit der Bitte um schriftliche Beantwortung jeder einzelnen Frage durch die Deutsche Bahn. Vorgeschlagener Fristvorschlag – auch in Abhängigkeit von den Verfahrensterminen: zwei Wochen – maximal vier. Rücklauf an den Vorstand des Bürgervereins Südost.

Wir bedanken uns an dieser Stelle ausdrücklich beim Vorstand des Bürgervereins Südost für die Bereitschaft, dieses Papier mit in die Diskussion mit der DB einzubringen.

Bayern ist knapp 71.000 Quadratkilometer groß. Es liegen mehr als 6.000 Kilometer Schiene im Freistaat. Nürnberg ist zwar Verkehrsknotenpunkt und ein historisch starker Bahnstandort. Aber...

Kernfrage:

Warum zwingt die Deutsche Bahn Ihr ICE-Werk zwischen zwei Wohngebiete, in Krankenhausnähe, rodet dafür hektarweise Bannwald im Naturschutz- und Vogelschutzgebiet? Gibt es wirklich keine einzige sinnvolle Alternative in Nürnberg, in ganz Bayern?

3 Fragen zum Themenkomplex „Verfahren“

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
3.1 Ablauf	Der Standort des Werks wird in den kommenden Monaten in engem Austausch mit den Genehmigungsbehörden festgelegt. Dabei werden vorab nicht nur die Verwaltung, sondern vor allem auch Bürgerinnen und Bürger sowie Umweltverbände in die Abwägung und die Detailplanung mit einbezogen. So ist es der Projektseite der DB im Internet zu entnehmen.	In Zeiten der Corona-Pandemie wird direkte Bürgerbeteiligung nicht immer einfach sein. Es gilt zu vermeiden, dass Entscheidungen ohne Bürgerbeteiligung getroffen werden. Es ist maximale Transparenz seitens der DB zu schaffen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wie ist der grundsätzlich geplante Fahrplan / Rahmenterminplan im Genehmigungsverfahren? 2. Wann werden die Unterlagen des Raumordnungsverfahrens und die Planfeststellungsunterlagen zur öffentlichen Einsichtnahme vorgelegt und wo? 3. Wird es einen Erörterungstermin für im Rahmen der Einsichtnahme vorgelegte Stellungnahmen und Einwendungen geben? Wann, wie kommuniziert, wo? 4. Wie stellt die Bahn sicher, dass im Zeichen der Corona-Pandemie der öffentliche Diskurs und die gemeinsame Diskussion weiterhin sichergestellt wird? Wie wird hierüber informiert? Über welche Kanäle?

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
3.2 Prüfstandorte	Die Bahn hat sich für Nürnberg entschieden und begründet dies mit der Bedeutung des Standorts als Bahnknotenpunkt und Kreuzung von Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen. Es wird berichtet, dass als Standorte Altenfurt / Fischbach und das Knoblauchsland ergebnisoffen geprüft werden.	Es gibt für die DB unter den Alternativen (die eigentlich keine sind und wohl nur einen Standortwettbewerb vorgaukeln sollen) einen klaren Favoriten: Altenfurt / Fischbach. Dies ist öffentlichen Statements von Stadtpolitikern über sozialen Medien zu entnehmen und es liegt auch eine Detailpräsentation der DB vom 30.09.2020 vor, aus der hervorgeht, dass Altenfurt / Fischbach der einzige präferierte Standort ist.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Welche Standorte in Nürnberg werden geprüft und was sind die Prüf- bzw. Entscheidungskriterien der DB und für einen Standort? 2. Welche Organe müssen der Detail-Prüfung eines (favorisierten) Standorts zustimmen? Welche Mitspracherechte gibt es? 3. Wie wird die Stadt und wie werden die Bürger in die jeweiligen Standortprüfungen mit einbezogen? 4. Welche Mitsprache- und Entscheidungsrechte hat die Stadt Nürnberg im Verfahren?

4 Fragen zum Themenkomplex „Ökologie“

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
<p>4.1 Rodung im Landschafts- und Vogelschutzgebiet / Rodung von Bannwald</p>	<p>Nürnbergers Oberbürgermeister Marcus König (CSU) stellte klar, dass dafür auch Bäume des Reichs- und damit Bannwalds weichen müssen.</p> <p>"Wir werden Ökonomie und Ökologie zusammenbringen", so Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU). Als ökologische Ausgleichsfläche sollen deshalb 300 Hektar Staatswald als Naturwald ausgewiesen werden.</p>	<p>Die bevorzugte Fläche der DB liegt zu Teilen im Landschaftsschutzgebiet Langwasser und im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald sowie im besonders geschützten Bannwald.</p> <p>Neben den Ausgleichsflächen der bayerischen Staatsregierung (unklar, wo überhaupt), muss laut Bayerischem Waldgesetz (BayWaldG) bei Rodung von Bannwald eine direkt angrenzende, adäquate Ersatzaufforstung vorgenommen werden, die hinsichtlich der Ausdehnung und Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann.</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>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wieviel Hektar Wald soll <u>konkret</u> am Vorzugsstandort der DB gerodet werden? 2. Wie teilt sich diese Waldfläche in Bannwald, Landschaftsschutz- / Vogelschutzgebiet und Nutzwald auf? 3. Wo soll die nach BayWaldG zwingend erforderliche, direkt angrenzende Ersatzaufforstung des Bannwalds erfolgen? 4. Wie begründet die Bahn die Rodung in einem Landschaftsschutzgebiet unter Berücksichtigung des BNatSchG?

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
4.2 Flächenversiegelung	Die Rodung und Bebauung mit Betriebs- und Gleisbauten hat eine deutliche Flächenversiegelung zur Folge. Und dies direkt angrenzend an heute schon hochwassergefährdete Bereiche (Herrmann-Kolb-Str., Karl-Hertel-Str., Wittelsbacherstr., Hohenstauffenweg)	Eine übermäßige Bodenversiegelung hat unmittelbare Auswirkungen auf den Wasserhaushalt: Zum einen kann Regenwasser weniger gut versickern und die Grundwasservorräte auffüllen, zum anderen steigt das Risiko, dass bei starken Regenfällen die Kanalisation oder die Vorfluter die oberflächlich abfließenden Wassermassen nicht fassen können und es somit zu örtlichen Überschwemmungen kommt.	1. Welche Maßnahmen wird die Bahn unternehmen / hat sie bei vergleichbaren Lagen in der Vergangenheit unternommen, um den Hochwasser- und somit Gebäudeschutz der Anwohner weiterhin auf dem selben Standard zu sichern?

5 Fragen zum Themenkomplex „Immission“

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
5.1 Lärmemission / -immision	Neben der Rodung von wertvollem und schützenswertem Bannwald, teilweise im Landschafts- und Vogelschutzgebiet wird die Ansiedlung des ICE-Werks mit seinem 24/7 Betrieb insbesondere auch Lärmemissionen freisetzen. Diese entstehen u.a. durch die Funktionsprüfung der akustischen Signaleinrichtung (a.k.a. „Hupe“) und der Bremsen in freiem Gelände und den Betriebsgeräuschen der wartenden Züge auf dem Abstellgleis (Motoren, Klimaanlage).	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 Betriebsgeräusche der wartenden Züge hervorrufen, liegen in unmittelbarer Nähe des Wohngebiets um die Hermann-Kolb-	1. Welche Lärminderungsplanungen, insbesondere für die Teilabschnitte 1, 2 und 4 hat die Bahn vorgesehen, um den IRW nicht zu überschreiten 2. Wie geht die Bahn damit um, dass im Rahmen der Funktionsprüfung der akustischen Signaleinrichtung der Maximalpegel des IRW mehrfach täglich überschritten wird. Wie begründet sie das und wie viele Überschreitungen plant sie täglich?

	<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 Umwelt) an wenigen Tagen (10 – 14 Tagen) zulässig.</p>	<p>Straße (Abschnitt 4) und ca. 650 m entfernt vom Klinikum Nürnberg Süd.</p> <p>Laut Messungen und Lärmgutachten zum ICE Werk Köln-Nippes werden die IRW durch die Prüfung der Hupe und die der Bremsen <u>mehrfach täglich</u> überschritten. Der Maximalpegel wird täglich überschritten. Das ist laut TA Lärm unzulässig.</p>	<p>3. Die DB argumentiert in Nippes, dass der Maximalwert nicht überschritten werden <u>soll</u>, nicht muss. Welche Argumente für eine Sonderfallprüfung nach 3.2.2 TA Lärm zur genehmigten Überschreitung der IRW-Maximalwerte werden für Altenfurt angeführt?</p> <p>4. Inwieweit berücksichtigt die DB die Sonderlage von Abschnitt 1 in der Nähe des Klinikum Süd (IRW: 45 / 35 dB (A))?</p>
--	--	---	---

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
<p>5.2 Lichtimmission</p>	<p>Neben der Lärmemission des ICE-Werks und deren belastenden Auswirkungen auf die Anwohner wird durch die Beleuchtung des Werkes auch eine deutliche Lichtemission / Lichtverschmutzung freigesetzt.</p> <p>In einer Antwort auf eine kleinen Anfrage des Abgeordneten Andreas Kossiki (SPD) zur Einhaltung der Immissionsobergrenzen im ICE-Werk Köln-Nippes vom 30. Juli 2019 begründet die DB bzw. das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Beleuchtung (und die damit verbundene deutliche Lichtverschmutzung) mit „arbeitsschutzrechtlichen Anforderungen“</p>	<p>Nach Rückfrage bei betroffenen Bürgern des Kölner ICE-Werks wurde von einer extrem belastenden Lichtverschmutzung berichtet. "In unseren Gärten könnte ein Airbus ohne Probleme landen. Es ist so hell wie auf dem Rollfeld eines Flughafens." Der Bitte um eine Abblendung des Lichts, gesondertem Strahlenschutz o.ä. kam die Bahn nicht nach. Die Bürger wohnen 300 m von Abschnitt 1 und 4 (Außengleise) bzw. 1 km von Abschnitt 2 und 3 (Hallen) entfernt.</p> <p>Übermäßiges künstliches Licht beeinträchtigt nicht nur die natürliche Nachtlandschaft, sondern kann auch das Leben vieler Pflanzen- oder Tierarten und den Menschen erheblich stören. Zum Beispiel verlieren Zugvögel ihre Orientierung und Insekten verbrennen an Lichtquellen. Menschen können an Schlafstörungen leiden.</p>	<p>1. Wie geht die Bahn mit dem bekannten Problem der Lichtimmission um? Welche Vorkehrungen zum Schutz von Mensch und Natur werden getroffen?</p>

6 Fragen zum Themenkomplex „Wirtschaftlichkeit“

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
6.1 Investitionsvolumen	<p>Die DB informiert, dass rund 400 Millionen Euro in das ICE-Werk investiert werden.</p> <p>Besonders regionale Anbieter sind aufgerufen, sich an den Ausschreibungen für den Bau des Werks und allen damit zusammenhängenden Leistungen zu beteiligen. Herr Pofalla, DB Vorstand Infrastruktur: „...die örtlichen Unternehmen können sich an den Ausschreibungen für den Bau des Werks beteiligen. Damit stärken wir die Wirtschaftskraft der gesamten Region.“</p> <p>Auch Herr MdB Michael Frieser (CSU) führt im Rahmen seiner positiven Einstellung zum Vorhaben in erster Linie das hohe Investitionsvolumen als Hauptgrund an.</p>	<p>Dass sich jeder Betrieb 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 und es bedarf eigentlich keiner Erwähnung eines Bahn-Vorstandes.</p> <p>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 Fragen).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wie hoch ist der Anteil an lokalen und regionalen (Umkreis max. 100 km vom Standort) Unternehmen in Unternehmensanzahl und Vergabevolumen beim Standort Nippes gewesen? 2. Wird es eine Vergabeklausel zur Stärkung der Chancen der lokalen und regionalen Anbieter geben? Falls ja, wie ist dies wettbewerbsrechtlich begründbar?

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
6.2 Arbeitsplätze	<p>Die DB informiert, dass rund 450 neue Arbeitsplätze am Standort entstehen. Die Bahn führt schriftlich die Berufsgruppen „Elektroniker*innen, Mechatroniker*innen,</p>	<p>Das ICE-Werk ist ein Ausbesserungs- und Instandhaltungswerk und es ist zu befürchten, dass von den von der DB</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wie sieht, auch beim Blick auf Köln-Nippes, der Beschäftigtenspiegel aus? Sprich, wieviele der 450 Mitarbeiter*innen kommen aus welchen Berufsgruppen?

	<p>Ingenieur*innen und angelernte Hilfskräfte“ an.</p> <p>Dies ist für viele das Hauptargument, Waldrodungen, Lärm- und Lichtverschmutzung sowie eingreifende Einschnitte in das Leben der Bürger von Altenfurt und Fischbach zu legitimieren.</p>	<p>genannten Berufsgruppen in erster Linie angelernte Hilfskräfte, Reinigungskräfte und Werkschutz / Security den Löwenanteil der neu Beschäftigten ausmachen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Wie viele dieser 450 Beschäftigten werden bei der DB und ihren Töchtern angestellt sein, wie viele bei nachgelagerten Unternehmen / Subunternehmern? 3. Stellt die Bahn sicher, dass alle Beschäftigten, auch die von Subunternehmern / nachgelagerten Unternehmen, nach Tarif entlohnt werden? 4. Wie viele Beschäftigte werden tatsächlich in welcher Berufsgruppe neu eingestellt und wie viele Beschäftigte von anderen Bahnstandorten verlagert?
--	--	--	--

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
<p>6.3 Mittelzuflüsse an die Stadt Nürnberg</p>	<p>Die DB wird ihr ICE-Werk in Nürnberg errichten, Investitionen werden getätigt (europaweite Vergabe an die wirtschaftlichsten Anbieter), Arbeitsplätze werden geschaffen (Großteil im Niedriglohnsektor? Siehe Frage an die Bahn). Ob überhaupt Steuern und Abgaben in die Stadtkasse fließen, ist nicht bekannt. Somit ist auch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Kahlschlag im Naturschutzgebiet und die dramatische Verschlechterung der Lebensverhältnisse der betroffenen Bürger*innen noch schwerer zu akzeptieren.</p>	<p>Die Stadt wird von der abgeführten Lohnsteuer der neu geschaffenen Arbeitsplätze nur einen geringen Anteil erhalten. Andere Mittelzuflüsse sind nicht bekannt.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wird die DB Gewerbesteuer an die Stadt Nürnberg abführen? 2. Sofern die DB dies macht, in welcher Höhe kann der Kämmerer der Stadt Nürnberg nach Inbetriebnahme des Werks dauerhaft mit Gewerbesteuereinnahmen zum Wohle des Stadthaushaltes und der Bürger*innen Nürnbergs rechnen?

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
<p>6.4 Wertminderung der Wohnimmobilien</p>	<p>Durch die Ansiedlung des ICE-Werks werden innerörtliche Verkehrsflüsse zunehmen, die Lärmemission 24 / 7 steigen und die Lichtemission in der Nacht deutlich verstärkt. Zusätzlich wird Naherholungsgebiet abgeholzt, Flächen im</p>	<p>Diese Art der „stillen Enteignung“ der Bürger wurde bisher weder von Projektträgern (DB) noch von Entscheidern (EBA und Politik)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berücksichtigt die DB das Thema Wertminderung von Immobilien der Anlieger im Verfahren? 2. Wird die DB die betroffenen Immobilienbesitzer aufgrund der Minderung des Verkehrswertes ihrer Immobilien entschädigen?

	Hochwassergefahrengebiet versiegelt und höchstwahrscheinlich auch Einschränkungen im ÖPNV entstehen (siehe Fragen zum Themenkomplex Verkehrsanbindung). Dies wirkt sich deutlich auf den Verkehrswert der Immobilien in den betroffenen Stadtteilen aus (Information von Immobilienmaklern und nach umfassender Internetrecherche)	ausreichend thematisiert.	3. Falls ja - in welcher Höhe werden sich Kompensationszahlungen abspielen? Gerne auch auf Basis von Vergangenheitswerten.
--	--	---------------------------	--

7 Fragen zum Themenkomplex „Verkehrsanbindung“

Zufahrt zum Werksgelände – wie geplant? Werkshallte mit Sozial- und Verwaltungsgebäude über Löwenberger / Fischbacher Hauptstraße anfahrbar?

Auswirkungen auf Buslinien und Ein- / Ausfahrt zur B 4 (Regensburger)?

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
7.1 Auswirkungen auf den Schienenverkehr	Laut DB können wegen der „Engstelle (Bahnüberführung Bhf. Fischbach und Auffahrt B4) (...) nur wenige Gleise geführt werden“.	Es entsteht somit ein Nadelöhr an der Bahnstrecke des Nahverkehr / S-Bahn und Fernverkehr (Strecke IN-M)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wird das geplante Vorhaben Auswirkungen auf den Fahrplan von Nah- und Fernverkehr haben? 2. Wie werden die Gleise der S-Bahn, des Regional- und Fernverkehrs und des ICE-Werks verlaufen? 3. Werden die Züge zur Vermeidung von Fahrplanbeeinträchtigungen hauptsächlich nachts zum / vom ICE-Werk gelenkt, was eine Auswirkung auf den Lärmpegel in der Nacht hat? 4. Wird ein Neubau oder eine Neustrukturierung des Bahnhofs Fischbach notwendig? 5. Wird im Zusammenhang mit dem Vorhaben der lange gewünschte zweite Zugang zum Bahnhof Fischbach realisiert?

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
---------	-----------	-------------	---------------------------

7.2 Auswirkungen auf den Straßenverkehr	Im ICE-Werk sollen 450 neue Arbeitsplätze entstehen. Es werden Materialien für die Wartung und Reparatur der Züge benötigt. Es werden Versorgungsmaterialien für die Betriebs- und Sozialstätten auf dem Gelände benötigt.	Anfahrt zum / vom Betriebsgelände muss organisiert werden. Belieferung von Material muss sichergestellt werden. Dies wird den Straßenverkehr deutlich verstärken	<ol style="list-style-type: none"> 1. Über welche Verkehrswege werden An- und Abfahrtswege organisiert? 2. Ist bereits heute davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen in Altenfurt / Fischbach erhöhen wird? 3. Wo soll die Zufahrt zur Betriebsstätte gebaut werden? 4. Werden für die An- und Abfahrtswege die bestehenden Verkehrswege (B4, Gleiwitzer Straße, Ortsdurchfahrt Altenfurt, Ortsdurchfahrt Fischbach) mehr belastet? Entsteht hier mehr Stau? 5. Hat dies Auswirkungen auf die Busfahrpläne?
--	--	--	--

Frage #	Sachstand	Problemfeld	Konkrete Fragen an die DB
7.3 Auswirkungen auf den Fußgänger- / Radfahrerverkehr	Mit dem Bau des ICE-Werks wird sehr wahrscheinlich der Fußweg (Birkenweg) zwischen Altenfurt (Hermann-Kolb- / Karl-Hertel-Str.) und Fischbach (Tolstoistraße) gekappt	Eine Fußgänger- / Radverbindung zwischen Altenfurt und Fischbach wird nur noch über die Löwenbergerstraße / Fischbacher Hauptstraße möglich sein. An dieser Stelle wird mit deutlich höherem PKW- und LKW-Aufkommen zu rechnen sein, was die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern mindert	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wird der Birkenweg zwischen Altenfurt und Fischbach gekappt? 2. Werden neue Fußgänger- und Radwege zur Verbindung der beiden Stadtteile gebaut?

Die Antworten auf diese Fragen der Bürger*innen der betroffenen Stadtteile sind durch die DB bitte direkt im oder im Nachgang des Termins zwischen Bürgerverein Südost und DB vom 4. November 2020 an die Vertreter des Bürgervereins zu adressieren. Die Antworten werden der interessierten Öffentlichkeit über unterschiedliche Medien (Soziale Medien, Presse etc.) zur Verfügung gestellt.

