

Regierung von Mittelfranken  
Postfach 606  
91511 Ansbach



Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt-  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-  
stelle Nürnberg  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg  
Tel. 09 11/81 87 8-0  
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
[www.bund-naturschutz.de](http://www.bund-naturschutz.de)

Ihr Zeichen: RMF-SG24-8314.06-3-40  
Ihr Datum: 04.05.2022  
Unser Zeichen UB-Mfr-NbgS-NbgL-Rh-ICE-Werk-ROV\_2022-06-29.docx  
Datum 29.03.2022

**Vollzug des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG);  
Raumordnungsverfahren (ROV) für das Vorhaben "Neues ICE-  
Werk im Raum Nürnberg" der DB Fernverkehr AG, P.FBW 27 /  
Infrastrukturprojekt Nürnberg, Gleißbühlstraße 16, 90402  
Nürnberg**

**Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrter Herr Rahn,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) nimmt als anerkannter Verband nach dem Bundesnaturschutzgesetz und als anerkannter Verband nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz Stellung wie folgt:

**Der BUND Naturschutz begrüßt die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, da das Vorhaben an den beantragten Standorten zweifellos raumbedeutsam ist und landes- und regionalplanerische Belange berührt sind.**

**Der BUND Naturschutz unterstützt die Verkehrswende und das Vorhaben der Deutschen Bahn (DB), die Fahrgastzahlen im Fernverkehr zu verdoppeln. Dass dafür Infrastruktur wie ein weiteres ICE-Ausbesserungswerk nötig ist, liegt auf der Hand. Und dass dies im süddeutschen Raum benötigt wird, liegt nahe und wird vom BN nicht in Frage gestellt. Die Fokussierung der Deutschen Bahn auf den Raum Nürnberg als Standort wird vom BUND Naturschutz jedoch kritisiert.**

**Der BN lehnt die vorliegende Planung für den Bau eines ICE-Werkes an den drei beantragten Standorten im Nürnberger Reichswald strikt ab, die drei zur Auswahl stehenden Gebiete sind mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar. Der BN fordert stattdessen den Bau im Gebiet des Nürnberger Staatshafens oder an anderer geeigneter Stelle in Süddeutschland.**

**Bearbeitung:**

Sebastian Haas, BN OG  
Feucht, Mitglied BN-Landes-  
arbeitskreis Artenschutz  
Albrecht Röttger, BN-KG  
Nürnberg-Stadt  
Herbert Barthel, Anita Bitter-  
lich, BN-KG Nürnberger Land  
Ralf Edler, LBV  
Verena Masopust u.a. (BI  
Harrlach)  
Tom Konopka, BN LFG  
Nürnberg  
(Unter teilweiser Verwendung  
der Stellungnahme des Mark-  
tes Feucht, die dankenswer-  
terweise zur Verfügung  
gestellt wurde)

Alle drei beantragten Standorte liegen im Bereich des Nürnberger Reichswaldes, der als Bannwald streng geschützt ist. Der BUND Naturschutz lehnt weitere Eingriffe in die Grüne Lunge des Großraums Nürnberg strikt ab. Ersatzaufforstungen für einen Bannwaldeingriff dieser Größe sind angesichts der Klimakrise und der bedrohlichen Hitzeentwicklung in Nordbayern kein geeignetes Mittel, den Eingriff nach Waldrecht auszugleichen, weil hiermit eine Wirksamkeitslücke von ca. 90 Jahren entstehen würde. Im Weiteren wird dies dargelegt und begründet.

Alle drei beantragten Standorte liegen im Bereich des Vogelschutzgebietes Nürnberger Reichswald und genießen damit höchsten europäischen Schutz. Für erhebliche Eingriffe in ein Vogelschutzgebiet sind nach der Vogelschutz-Richtlinie der EU zwingend Alternativen zu untersuchen. Eine gleichwertige Untersuchung von Alternativen zu den drei beantragten Standorten im Vogelschutzgebiet liegt nicht vor. Schon aus diesem Grund kann das Vorhaben nicht positiv beurteilt werden. Im Weiteren wird dies dargelegt und begründet.

Es wären zahlreiche gesetzlich geschützte Arten betroffen, deren lokale Populationen zu erlöschen drohen. In Zeiten des bedrohlichen Artenschwundes ist dies nicht mehr akzeptabel.

Zu den beantragten Standorten gibt es noch weitere, erhebliche Gründe, die gegen eine positive Beurteilung sprechen, diese werden im Weiteren ebenfalls dargelegt. Sie alle widersprechen landes- und regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen.

Insgesamt bittet der BN die Regierung von Mittelfranken, den Antragsteller Deutsche Bahn aufzufordern, geeignete Alternativen in das Verfahren einzubringen. Der BN bittet darum, die drei bisher beantragten Standorte im Reichswald landesplanerisch negativ zu beurteilen. Hilfsweise beantragt der BUND Naturschutz die Aufnahme des Standortes Staatshafen Nürnberg (Teilfläche) als Alternative in das Raumordnungsverfahren. Der BN begründet dies im Weiteren, verweist aber darauf, dass es dem Naturschutzverband nicht obliegt, die dafür nötigen Gutachten beizubringen.

# 1. Raumordnungsverfahren

Der BUND Naturschutz begrüßt die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, da mit dem geplanten Werk das Vorhaben an den beantragten Standorten zweifellos raumbedeutsam ist und landes- und regionalplanerische Belange berührt sind.

Anders als es die Deutsche Bahn in ihrem Antrag darstellt, war mit der öffentlichen Bekanntgabe des Projektes am 05.10.2022 in Nürnberg nur ein einziger Standort mit zwei Varianten geplant: Altenfurt-Fischbach. Die DB hatte geplant, mit diesem Standort direkt in ein Planfeststellungsverfahren zu gehen und dafür einen entsprechenden Zeitplan aufgestellt.

Nach den dem BN vorliegenden Informationen war es die Regierung von Mittelfranken, die auf der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bestand. Dafür gebührt der Regierung der Dank des BN, denn es ermöglicht eine deutlich bessere Alternativenprüfung und eine öffentliche Debatte über den geeignetsten Standort.

Die Geschichte der Auseinandersetzung hat bereits gezeigt, dass der ursprünglich favorisierte Standort Altenfurt-Fischbach offenbar nicht gut geeignet war, da er von der DB im Raumordnungsverfahren gar nicht mehr beantragt wird.

## 1.1. Standortsuche/Richtigstellung



Abb. 1: Standortsuche der Deutschen Bahn (Quelle: DB)

Anders als es die DB im Antrag zum Raumordnungsverfahren darstellt, gab es einen Suchraum, in dem v.a. Standorte in Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

untersucht wurden (Abb. 1). Mit Mannheim hatte man bereits ein geeignetes, von der Bahn genutztes Gelände gefunden.

Durch politische Intervention wurde dann aber Nürnberg als Standort gesetzt.

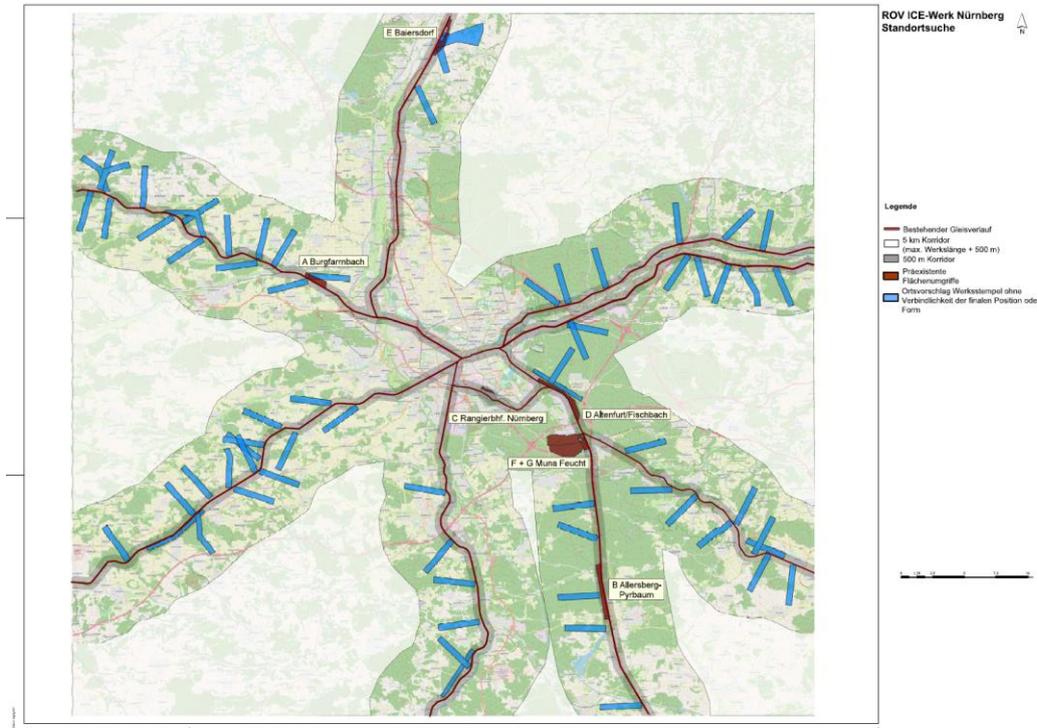


Abb. 2: Standortsuche der DB im Bereich Nürnberg (Quelle: DB)

Nachdem gegen den Standort Altenfurt-Fischbach öffentlich protestiert, ein Raumordnungsverfahren verlangt worden war und Ministerpräsident Dr. Markus Söder verkündet hatte, den Staatsforst bei Altenfurt nicht zur Verfügung zu stellen, merkte die DB, dass es mit der Aussage „potentiell geeignete Flächen vorhanden“ nicht so weit her war und begann eine Suche entlang der Bahntrassen um Nürnberg (Abb. 2).

Daraus wurden dann neun Standorte gefiltert und letztlich die drei im Raumordnungsverfahren beantragten Standorte ausgesucht.

Schon dies zeigt, dass die DB das Verfahren nicht gut durchdacht und vor allem die Restriktionen aufgrund der Schutzgebiete um Nürnberg nicht rechtzeitig in die Überlegungen einbezogen hatte.

Die Ausschlusskriterien der Antragstellerin betreffen nahezu ausschließlich ökonomische, betriebliche und technische Faktoren. Lediglich gesetzlich unumstößlich geschützte Sachverhalte wie Wasserschutzgebiet und Naturschutzgebiet werden auf dieser Ebene berücksichtigt.

Ein Unternehmen wie die DB, das für sich in Anspruch nimmt, wegen der notwendigen Verkehrswende im Zusammenhang mit der Klimakrise bevorzugt behandelt zu werden, muss aber bereits auf dieser Ebene deutlich mehr ökologische Faktoren aufnehmen.

## **1.2. Das Auswahlverfahren ist politisch beeinflusst und nicht objektiv**

Die Bahn suchte zunächst in ganz Süddeutschland nach einem Standort. Ende 2019 begrüßten der damalige Nürnberger OB Maly sowie der Nürnberger MdB, Gewerkschafter und Bahnbeamte Martin Burkert die Entscheidung der Bahn für Nürnberg. Sie betonten, man habe sich gegen die Konkurrenz von Städten im Osten Deutschlands und Frankfurt durchgesetzt. Ministerpräsident Söder erklärte, der Standort in Süddeutschland sei mit Hilfe der Staatsregierung und des Bundesverkehrsministeriums gefunden worden.

Am 9. Juni 2020 äußerte lt. Zeitungsberichten Ministerpräsident Söder „Bauchgrimmen“ mit dem Standort Altenfurt, da hier geschützter Bannwald vernichtet würde. Er veranlasste die Bayerischen Staatsforsten, sich als Eigentümer des Geländes gegen den Verkauf auszusprechen. Ergänzt wurde dies mit dem Hinweis des Ministerpräsidenten, dass er sich eine Enteignung bayerischer Wälder durch die Bundesrepublik nicht vorstellen kann. Am 22. Juli 2020 sprach sich auch der Nürnberger Stadtrat gegen den Standort Nürnberg-Altenfurt aus.

Kurz vor der Bundestagswahl erklärte die Bahn, diesen Standort sowie fünf weitere aus betrieblichen Gründen nicht weiter zu verfolgen.

Zunächst wurden diese betrieblichen Gründe nicht nachvollziehbar erläutert. Erst im Nachhinein werden jetzt „Begründungen“ vorgelegt, die für Außenstehende nicht überprüfbar sind. Das seinerzeit versprochene, neutrale Gutachten insbesondere zum Ausschluss des Standortes D wurde nicht vorgelegt. Daher ist der Ausschluss des „Wunschstandortes“ unverändert nicht nachvollziehbar.

Übrig blieben drei Standorte. Im nächsten Schritt erklärte lt. Presseberichten Ministerpräsident Söder auch den Standort „Muna Süd“ für ungeeignet, da im Bannwald gelegen. Er forderte wiederum die Bayerischen Staatsforsten auf, das Gelände nicht zu verkaufen.

Aufgrund dieser fortgesetzten, politischen Beeinflussung und der äußerst deutlichen Stellungnahme des Ministerpräsidenten ist leider zu befürchten, dass die Regierung von Mittelfranken hier nicht weisungsfrei und neutral ihrer Prüfpflicht nachkommen kann.

## 2. Antrag der Deutschen Bahn

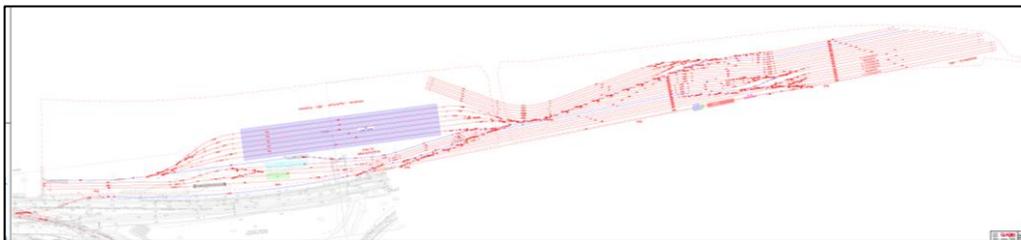
Nach dem Antrag der DB AG sollen bis zu 45 ha Waldfläche für ein ICE-Instandhaltungswerk gerodet und bebaut werden. Alle drei vorgeschlagenen Standorte liegen im Nürnberger Reichswald.

### Fehlerhafte Planungsbasis

Während Privatunternehmen sich bei ihren Planungen nach den verfügbaren Flächen richten müssen, geht die Bahn den umgekehrten Weg und plant erst ein betrieblich optimiertes Werk, um dann Flächen zu suchen. Dies ist ihr nur möglich, weil sie davon ausgeht, als Infrastrukturunternehmen besondere Rechte zu haben.

Auffällig ist dabei, dass alle 9 Standorte, die nach dem ersten Auswahlsschritt noch in Frage kamen, auf wald- oder landwirtschaftlichen Flächen liegen. Angesichts der Preise von €4 für einen m<sup>2</sup> Wald und mehr als €200 für einen m<sup>2</sup> Industriefläche drängt sich der Verdacht auf, dass dieses Ergebnis durchaus gewollt ist.

Der Antrag der DB beruht auf Planungen, die einen besonders hohen Flächenverbrauch und Rodungen mit sich bringen würden. Eine Studie des Planungsbüros Quadra-Ingenieure, Nürnberg im Auftrag von Bündnis90-Die Grünen Nürnberg legt nahe, dass ein ICE-Werk mit allen von der DB genannten Voraussetzungen auch auf ca. 25 Hektar möglich wäre (Abb. 3). Quadra-Ingenieure sind eine der wenigen Firmen, die für die DB regelmäßig solche und ähnliche Werke plant.



*Abb. 3: Ausarbeitung von Quadra-Ingenieure Nürnberg zum Standort Altenfurt (Quelle: Quadra-Ingenieure)*

Dies wäre deutlich weniger Fläche, als die seitens der Bahn geschätzten und dem Antrag zugrunde gelegten 45 Hektar.

**Der BN fordert, die Standortsuche neu zu starten, auf Basis eines deutlich geringeren Flächenbedarfs von 25 ha.**

## **2.1. Prüfungsgegenstand des Raumordnungsverfahrens**

Aufgrund der erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit des geplanten Vorhabens ist die Frage nach einer etwaigen Genehmigungsfähigkeit vorab im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens zu klären.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind nach der gesetzlichen Begriffsbestimmung, Planungen einschließlich der Raumordnungspläne, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird, einschließlich des Einsatzes der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel, Art. 2 Nr. 6 BayLplG.

Insoweit ist das Vorhaben zweifelsfrei als eine solche raumbedeutsame Planung zu klassifizieren.

Gemäß Art. 24 Abs. 2 BayLplG sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit vor der Entscheidung über die Zulässigkeit in einem Raumordnungsverfahren auf ihre Raumverträglichkeit zu überprüfen. Hierbei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten, einschließlich der überörtlichen raumbedeutsamen Belange des Umweltschutzes, zu prüfen; insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft.

Gegenstand dieser Prüfung sind auch die vom Vorhabenträger eingeführten Alternativen.

Art. 25 Abs. 3 Satz 2 BayLplG bestimmt welche Verfahrensunterlagen im Rahmen einer Raumverträglichkeitsuntersuchung in der Regel notwendig sind:

1. die Beschreibung des Vorhabens nach Art und Umfang, Bedarf an Grund und Boden sowie vorgesehenen Folgefunktionen, einschließlich der vom Träger des Vorhabens eingeführten Alternativen unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe, und
2. die Beschreibung der entsprechend dem Planungsstand zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere auf die Wirtschafts-, Siedlungs- und Infrastruktur sowie auf die Umwelt, und der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich erheblicher Umweltbeeinträchtigungen sowie der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft.

Die gesetzliche Grundlage zur förmlichen Prüfung eines raumbedeutsamen Vorhabens ist in § 15 ROG und im Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG) geregelt.

Grundsätze der Raumordnung sind Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen; sie können durch Gesetz oder als Festlegungen in Raumordnungsplänen aufgestellt werden (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG).

Grundsätze der Raumordnung stellen öffentliche Belange dar, die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu berücksichtigen sind. Sie entfalten bereits nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG eine geringere Bindungswirkung als Ziele der Raumordnung, die nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG als verbindliche Vorgaben zu beachten sind.

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung, Ergebnisse förmlicher landesplanerischer Verfahren wie des Raumordnungsverfahrens und landesplanerische Stellungnahmen (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG).

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung stellen öffentliche Belange dar, die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Erfordernisse der Raumordnung sind in den landesweiten Raumordnungsplänen sowie in den Regionalplänen enthalten. Darüber hinaus ergeben sich Grundsätze der Raumordnung aus § 2 ROG und dem Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG).

Entsprechend § 7 Abs. 4 ROG sind die Erfordernisse der Raumordnung in den maßgeblichen Raumordnungsplänen als Ziel oder Grundsatz gekennzeichnet. Die Kennzeichnung wird für die folgenden wiedergegebenen Auszüge aus den Plänen und Programmen übernommen und jeweils mit (Z) für Ziele der Raumordnung bzw. (G) für Grundsätze der Raumordnung vorangestellt gekennzeichnet.

## **2.2. Die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planungsunterlagen genügen den gesetzlichen Vorgaben nicht**

Die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf im öffentlichen Interesse liegende Schutz- und Rechtsgüter wurden von der Vorhabenträgerin lückenhaft und teilweise fehlerhaft ermittelt und im Ergebnis falsch gewichtet.

Grundlage der Abwägung der Vorhabenträgerin im Raumordnungsverfahren waren der Landesentwicklungsplan Bayern 2020, die Regionalpläne 7 „Region Nürnberg“ (RP 7) und 11 „Region Regensburg“ (RP 11), der Waldfunktionsplan der Region 7 „Nürnberg“, die Flächennutzungspläne der betroffenen Gemeinden sowie auch Bebauungspläne.

Im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung nimmt die Vorhabenträgerin die Darlegung und Bewertung der Auswirkung des geplanten Vorhabens auf die Erfordernisse der Raumordnung vor. Hierzu hat die Vorhabenträgerin eine Raumverträglichkeitsstudie erstellt, in der die Auswirkungen auf die Erfordernisse der Raumordnung untersucht wurden (siehe Erläuterungsbericht Kap. A.5, S. 148 ff.).

Die vorgelegten Unterlagen zeigen erhebliche Mängel bei der Bewertung der Raumwiderstände auf. Es fehlt bereits an einer objektiv nachvollziehbaren Methode der Bewertung.

Des Weiteren fällt auf, dass die Vorhabenträgerin in der Gewichtung der widerstreitenden raumordnerischen Belange diese allein nach seinen eigenen Interessen vornimmt, anderen Interessen (z.B. Umwelt und Naturschutz) hingegen kaum Gewicht einräumt.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung verletzt Ziele und Grundsätze der Raumordnung aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2020 (LEP) in Bezug auf die Nutzung und Ausweisung der betroffenen Standortgebiete.

### **3. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) fehlt**

#### **3.1. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist lückenhaft und im Ergebnis nicht geeignet, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu beurteilen. Der Umweltbericht genügt nicht den Anforderungen nach § 16 UVPG i.V.m. Anlage 4 zum UVPG.

#### **3.2. UVP-Pflicht des Vorhabens**

Das beantragte Vorhaben ist als „Verkehrsvorhaben“ in Form des Baus einer „sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen“ mit einer Fläche von „5 000 m<sup>2</sup> oder mehr“ einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 S. 1 UVPG zu unterziehen.

Wie die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht auf Seite 235 zutreffend angibt, sind bei dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten, sodass gemäß § 49 Abs. 1 UVPG bereits im Raumordnungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass gemäß Artikel 6 Abs. 4 der UVP-RL die betroffene Öffentlichkeit „frühzeitig und in effektiver Weise die Möglichkeit“ erhalten soll, „sich an den umweltbezogenen Entscheidungsverfahren gemäß Artikel 2 Abs. 2“ der UVP-RL zu beteiligen. D.h. in einem Zeitpunkt, in dem noch alle Optionen offenstehen.<sup>1</sup>

#### **3.3. Fehlender UVP-Bericht und unzureichende Beschreibung des Vorhabens**

Die Beschreibung des Vorhabens in der UVS ist unzureichend. Sie ermöglicht der Öffentlichkeit nicht, die Auswirkungen des Vorhabens zu erkennen und zu bewerten.

Im Rahmen der UVP kommt dem UVP-Bericht nach § 16 UVPG eine zentrale Bedeutung zu. Er dient zum einen dazu, die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens zu beschreiben und zu bewerten, zum anderen ist er zusammen mit dem Antrag des Vorhabenträgers das zentrale Dokument, das im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung dazu dient, den jeweiligen Interessengruppen und Betroffenen Kenntnis über das Vorhaben und seine Auswirkungen zu verschaffen.

Ausgehend hiervon genügt die vorgelegte UVS den gesetzlichen Anforderungen nicht. Gemäß § 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 UVPG hat der Vorhabenträger im UVP-Bericht „eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens“ anzugeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Unterlagen einen eigenständigen und in sich abgeschlossenen UVP-Bericht nicht enthalten

---

<sup>1</sup> siehe auch Reidt/Eckart, in: Schink/Reidt/Mitschang, UVPG / UmwRG, 2018, § 49 Rn. 3

### **3.4. Anforderungen und notwendiger Prüfungsmaßstab des konkreten Vorhabens**

§ 49 Abs. 1 UVPG stellt klar, dass im Raumordnungsverfahren Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltverträglichkeitsprüfung „nach dem Planungsstand des jeweiligen Vorhabens, einschließlich der Standortalternativen“ durchgeführt werden müssen. Insofern bestehen keine abstrakten Anforderungen an die UVP auf Ebene der Raumordnung. Umfang und Detaillierungsgrad sind vielmehr individuell auf Grundlage des konkreten Vorhabens zu bestimmen.

Gemäß § 15 Abs. 1 UVPG unterrichtet und berät die zuständige Behörde den Vorhabenträger entsprechend dem Planungsstand des Vorhabens auf dessen Antrag hin, oder wenn die zuständige Behörde es für zweckmäßig hält, frühzeitig über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die der Vorhabenträger voraussichtlich in den UVP-Bericht aufnehmen muss. Da sich diesbezüglich keinerlei Angaben in den Auslegungunterlagen finden, ist davon auszugehen, dass die Vorhabenträgerin einen entsprechenden Antrag nicht eingereicht hat.

Für den Detaillierungsgrad und den Umfang des Umweltberichts auf Ebene der Raumordnung muss der Vorhabenträger in Anlehnung an § 39 Abs. 2 S. 2 UVPG jedenfalls all diejenigen Angaben in den Umweltbericht aufnehmen, die mit zumutbarem Aufwand ermittelt werden können (vgl. auch für Raumordnungspläne die vergleichbare Vorschrift in Art. 15 Abs. 2 S. 2 BayLplG). Als Maßstab der Zumutbarkeit ist ein objektiver Maßstab anzusetzen. Das heißt insbesondere, dass die Zumutbarkeit nicht von der (wirtschaftlichen) Leistungsstärke des Vorhabenträgers abhängen kann.<sup>2</sup> Die Frage der Zumutbarkeit orientiert sich insofern allein daran, ob durch die Untersuchungen eine sachgerechte Planungsentscheidung möglich ist.<sup>3</sup>

Bezogen auf das vorliegende Vorhaben ist festzustellen, dass der Umfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts nach § 49 UVPG aber auch der sonstigen Unterlagen in Ansehung des Planungsstandes des konkreten Vorhabens völlig unzureichend ist.

Denn der vorgelegte Planungsstand, inklusive der Darlegung von Standortalternativen, ist – anders als in vielen anderen Raumordnungsverfahren - bereits sehr konkret. Es kann sogar davon ausgegangen werden, dass die Vorhabenträgerin die Standorte bereits flurstücksbezogen darstellen könnte. Gerade aufgrund der Größe der Flächeninanspruchnahme und der räumlichen Anforderungen des Vorhabens bestehen innerhalb der festgelegten Untersuchungsräume, die sich ihrerseits bereits räumlich sehr eng auf die Vorhabengröße beschränken, nur geringe Spielräume der Verschiebung. Die Vorhabenträgerin kennt damit sowohl die konkreten Anforderungen an das Vorhaben (Länge des Vorhabens, Anzahl der Gleise etc.), als auch deren Lage im Raum.

Entsprechend hoch sind auch die Anforderungen die im konkreten Fall bereits im Raumordnungsverfahren an den Umweltbericht und der diesem zugrunde liegenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen sind. Diese müssen sich hier aufgrund der Besonderheiten des Vorhabens und der Planung eher an einer Planfeststellung orientieren.

---

<sup>2</sup> BT Drs. 11/3919, S. 24, ebenso Peters/Balla/Hesselbarth, UVPG § 39 Rn. 7

<sup>3</sup> vgl. zur Ermittlungstiefe im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, BVerwG, Beschluss vom 21. Februar 1997, Az. 4 B 177/96, NuR 1997, 353 ff.

Diesen Anforderungen wird die Vorhabenträgerin allerdings nicht gerecht, da sie sowohl bei der UVS, als auch bei zahlreichen weiteren Belangen (Verkehr, Immissionen, Wasserrecht, Natura-2000-Verträglichkeit, Artenschutz etc.) einen viel zu groben und damit im Ergebnis nicht aussagefähigen Maßstab zugrunde legt.

### **Schutzgut Klima**

Unabhängig von den einzelnen Anforderungen an den Untersuchungsumfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts muss dem Schutzgut Klima bereits auf der Ebene Raumordnung insbesondere im Zusammenhang mit der Standortauswahl weitgehend Rechnung getragen werden. Denn die Auswirkungen einer Maßnahme auf Mikro- und Makroklima hängen bei baulichen raumgreifenden Maßnahmen, die sich hinsichtlich des Klimas überwiegend aufgrund ihrer Raum- und Flächeninanspruchnahme auswirken und nicht aufgrund der mit dem Betrieb der Anlagen verbundenen emittierten CO<sub>2</sub>-Emissionen, überwiegend mit der Standortauswahl der Vorhaben zusammen.

Das Vorhaben ist auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen mit den gesetzlichen Vorgaben zum Klimaschutz nicht vereinbar (s. Kap. 6).

Die UVS genügt gerade in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.21 (Az. 1 BvR 2656/18), der in Art. 20a GG enthaltenen Verpflichtung aller staatlichen Gewalt zum Klimaschutz und zur Herstellung von Klimaneutralität, sowie dem in § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz verankerten Berücksichtigungsgebot in keiner Weise den Anforderungen an die gebotene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Klima in der UVS.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin zum Schutzgut Klima in Kap. A.6.2.4 (Erläuterungsbericht S. 265 ff.) stützen sich zunächst auf veraltete Klimadaten aus dem Jahr 2014 („Stadtklimagutachten für das Stadtgebiet von Nürnberg (05/2014)“). Diese Daten sind mittlerweile 8 Jahre alt und in Anbetracht des fortschreitenden und stetig beschleunigten Klimawandels in keiner Weise mehr belastbar. Die Aussagefähigkeit dieser Grundannahmen wird daher stark bezweifelt. Damit fehlt es bereits an einer sachgerechten Ermittlung des Ist-Zustands. Dies überrascht umso mehr, als davon auszugehen ist, dass aktuelle Daten – jedenfalls in Bezug auf die in der UVS beschriebenen „Hitzetage“ ohne großen Aufwand beim Deutschen Wetterdienst hätten abgefragt werden können.

Entsprechend aktuelle Daten sind auch auf der Internetseite der Stadt Nürnberg veröffentlicht, die anstatt der von der Vorhabenträgerin angegebenen 10,4 Hitzetage von mittlerweile bis zu rund 17 Hitzetagen jährlich ausgeht.<sup>4</sup>

Eine Darstellung des Mikroklimas oder des regionalen Makroklimas findet sich in den Unterlagen der Vorhabenträgerin nicht. Diese beschränkt ihre Betrachtung allein auf die Klimaschutzfunktion der betroffenen Wälder, sowie die Untersuchung von Emissionen.

Auf etwaige CO<sub>2</sub>-Emissionen, z.B. im Zusammenhang mit den für den Bau und Betrieb notwendigen Fahrverkehren, wird nicht eingegangen. Ebenso wenig auf die Vereinbarkeit des Vorhabens mit nationalen oder völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele.

---

<sup>4</sup> online abrufbar unter: <https://www.nuernberg.de/internet/klimaschutz/gemessene Klimaveränderung.html>

Es liegt insoweit bereits offensichtlich ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit vor. Die Vorgehensweise widerspricht darüber hinaus auch den gesetzlichen Vorgaben aus Art. 20a GG und §§ 3 Abs. 2, 13 Abs. 1 S. 1 KSG i.V.m. Anlage 1 und 2 KSG.

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich mit der Ratifikation des Paris-Abkommens dem Ziel der Herstellung der Klimaneutralität verpflichtet. Insoweit ist das Ziel, die Erderwärmung auf deutlich unter 2°C, möglichst 1,5°C zu begrenzen, gemäß Art. 20a GG verfassungsrechtlich verbindlich (siehe BVerfG, Beschluss vom 24.03.21, Az. 1 BvR 2656/18). Einfachgesetzlich hat der Gesetzgeber das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 in § 3 Abs. 2 KSG festgelegt und mit den Anlagen 1 und 2 KSG für die einzelnen Sektoren bestimmte Minderungsziele für entsprechende Zeithorizonte vorgesehen.

Ausgehend von diesem gesetzlichen Rahmen, muss bei der Beurteilung von Plänen und der Zulassung von Vorhaben sichergestellt werden, dass das Vorhaben zum einen dem Ziel der Klimaneutralität bis 2045 nicht widerspricht und zum anderen, die Minderungsziele der einzelnen Sektoren durch das Vorhaben eingehalten werden können.

Anlage 1 und 2 KSG führen den Sektor „Verkehr“ und damit auch das hier verfahrensgegenständliche Verkehrsvorhaben explizit auf. Anlage 2 KSG legt für diesen Sektor darüber hinaus konkrete jährliche Emissionsminderungsziele bis zum Zeithorizont 2030 fest. Danach soll sich für den Sektor Verkehr die Jahres-emissionsmenge in Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent von 150 Millionen im Jahr 2022 auf 85 Millionen im Jahr 2030 reduzieren. Gemäß der Vorgabe der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 muss sich die verbliebene Emissionsmenge von 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2030 bis spätestens zum Jahr 2045 auf Null reduzieren.

Die Antragsunterlagen enthalten weder eine Bezugnahme auf diese gesetzlichen Vorgaben, noch sonst irgendeine Ermittlung oder Beschreibung dahingehend, wie sich das beantragte Vorhaben zu diesen zwingenden gesetzlichen Vorgaben verhält. Diese Angaben müssten schließlich auch auf Grundlage des UVPG im UVP-Bericht enthalten sein, fehlen aber vollständig.

Den Ausführungen der Vorhabenträgerin, dass das Vorhaben dem Bahnverkehr diene, der seinerseits als klimaneutral angesehen werden müsse, kann in der hier zugrunde gelegten Pauschalität nicht gefolgt werden.

Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, dass ein einzelnes Vorhaben keine „größeren“ Auswirkungen auf das Klima habe. Denn einer solchen Argumentation hat das Bundesverfassungsgericht in einer jüngst ergangenen Entscheidung eine klare Absage erteilt. In seinem Beschluss vom 23. März 2022 (Az. 1 BvR 1187/17) legt das Bundesverfassungsgericht unter Randziffer 143 explizit dar, dass es zum Klimaschutz und zur Erreichung der gesetzlichen Klimaziele auf jedes einzelne Vorhaben ankommt, da jedem einzelnen Vorhaben eine entsprechende klimatische Wirkung zukommt: „Gerade weil der Klimawandel durch zahlreiche, für sich genommen oftmals geringe Mengen an Treibhausgasemissionen verursacht wird, kann er auch nur durch Maßnahmen zur Begrenzung all dieser Emissionen angehalten werden. Es liegt hier in der Natur der Sache, dass einzelnen Maßnahmen für sich genommen nicht die allein entscheidende Wirkung zukommt. Weil der Klimawandel aber nur angehalten werden kann, wenn all diese vielen, für sich genommen oft kleinen Mengen von CO<sub>2</sub>-Emissio-

nen lokal vermieden werden, kann einer einzelnen Maßnahme nicht entgegengehalten werden, sie wirke sich nur geringfügig aus<sup>5</sup>.

Damit verdeutlicht das Bundesverfassungsgericht, dass bei jedem Einzelvorhaben die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima ermittelt und bewertet werden müssen und des Weiteren die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2045 geprüft werden muss.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Raumordnungsbehörde gemäß § 13 Abs. 1 KSG verpflichtet ist, die Ziele des KSG und insbesondere das Ziel der Klimaneutralität aus Art. 20a GG zu beachten und in ihre Abwägung bzw. Beurteilung der Raumverträglichkeit mit einzustellen. Hierbei ist im konkreten Fall zu beachten, dass die Vorhabenträgerin selbst bei allen drei Standorten „aufgrund der Betroffenheit von Waldflächen (vor allem von Waldflächen mit Bedeutung als Klimaschutzwald) ein hohes Konfliktpotenzial bzw. eine geringe Umweltverträglichkeit“ erwartet (siehe Erläuterungsbericht S. 268 ff.).

Allein diese Bewertung im Rahmen der UVS verdeutlicht, dass alle drei Standorte ungeeignet und mit den Belangen der Raumordnung unvereinbar sind.

Im Übrigen liegt ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit in Bezug auf das Schutzgut Klima vor. Dieses muss zwingend bereits auf Ebene der Raumordnung geprüft und entsprechend seines verfassungsrechtlichen Gewichts in die Raumordnungsentscheidung eingestellt werden. Dies ist aufgrund der vorgelegten Unterlagen und der erheblichen Mängel jedoch nicht möglich.

### **Schutzgut Fläche**

Ein erhebliches Defizit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens ist in der UVS auch für das Schutzgut Fläche festzustellen.

Seit der Einführung des Schutzguts Fläche in § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG im Jahr 2017 bedarf es auch für dieses Schutzgut – ebenso wie die weiteren Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG – einer eigenständigen und konkreten Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf dieses Schutzgut<sup>6</sup>.

Wie die Gesetzesbegründung verdeutlicht, soll mit der Darstellung dieses Belangs im UVP-Bericht „der besonderen Bedeutung von unbebauten, unzersiedelten und unzerschnittenen Freiflächen für die ökologische Dimension einer nachhaltigen Entwicklung [...] auf diese Weise Rechnung getragen.“ (BT-Drs. 18/11499, S. 64).

Dabei weist das Schutzgut Fläche sowohl qualitative, als auch quantitative Kriterien auf, die im UVP-Bericht dargestellt werden müssen („auch quantitative Aspekte“)<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> vgl. auch BVerfGE 157, 30 <141 f. Rn. 202 f.>; BVerwG, Urteil vom 30. Juni 2005 - 7 C 26.04 -, Rn. 35 f.; VG Berlin, Urteil vom 31. Oktober 2019 - 10 K 412.18 -, Rn. 74

<sup>6</sup> UVP Gesellschaft, UVP-Report 29 (2015), 104 (105, Ziff. 7), s.a. Repp/ Dickhaut, UVP-Report 31 (2017), 136, (138)

<sup>7</sup> s. BT-Drs. 18/11499, S. 64

Es bedarf daher in Bezug auf die Qualität und Quantität der Flächeninanspruchnahme einer umfassenden Bestandsaufnahme der durch das Vorhaben voraussichtlich betroffenen Fläche. Diese ist auf Grundlage der konkreten Anforderungen des Vorhabens darzulegen. Dabei ist auch darauf einzugehen, inwieweit sich die unterschiedlichen Flächen im Hinblick auf ihre jeweiligen charakteristischen Eigenschaften darstellen und möglicherweise durch das Vorhaben verändern. Dies erfordert, dass sowohl der unmittelbare, als auch der mittelbare Flächenverbrauch (z.B. Infolge von Zerschneidungs- und Barrierewirkungen o.ä.), als auch der dauerhafte und der nur vorübergehende Flächenbedarf (Inanspruchnahme während der Bauzeit durch Baucontainer, Ablageplätze für Baumaterial etc.) ermittelt und dargelegt werden<sup>8</sup>.

Diesen vorgenannten Grundsätzen widerspricht die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche in der UVS.

Die Vorhabenträgerin belässt es dabei, in Kap. A.6.2.3.1 (Erläuterungsbericht, S. 252 ff.) in jeweils 2-3 Sätzen pro Standort, sowie in einer Tabelle (siehe Tabelle A.31 bis A.33) darzulegen, wie viel Fläche des Vorhabens zu welchem Versiegelungsgrad führt. Insofern finden sich lediglich Ausführungen darüber, welche versiegelten Flächen überbaut werden und welcher Versiegelungsgrad hierdurch entsteht.

Die Darstellung im Umweltbericht erfordert sowohl eine Darlegung des quantitativen Flächenverbrauchs, als auch des qualitativen Flächenverbrauchs, wobei insbesondere die Nutzungsausfälle und -einschränkungen für Dritte darzustellen sind<sup>9</sup>. Auswirkungen zur quantitativen Flächeninanspruchnahme bezogen auf einzelne Qualitätsmerkmale fehlen vollständig. Gleiches gilt für eine Differenzierung zwischen mittelbarer und unmittelbarer Flächeninanspruchnahme. Da sich die Ausführungen der Vorhabenträgerin allein auf den Bewertungsraum beziehen und beispielsweise Beschneidungswirkungen keinerlei Erwähnung finden, ist davon auszugehen, dass mittelbare Flächeninanspruchnahmen nicht berücksichtigt wurden. Sie sind jedenfalls nicht dargestellt. Gleiches gilt für temporäre Flächeninanspruchnahmen. Aus der UVS ist nicht ersichtlich, dass überhaupt baubedingte Auswirkungen des Vorhabens ermittelt und geprüft wurden.

Ausführungen inwieweit das Vorhaben nationalen oder bayerischen Flächensparzielen entspricht bzw. widerspricht, finden sich ebenfalls nicht in den Auslegungsunterlagen.

Besonders bezeichnend ist dann weiterhin, dass bei der abschließenden Bewertung auf Seite 284 im Erläuterungsbericht nicht einmal eine Bewertung der Konfliktintensität mit dem Schutzgut Fläche erfolgt. Es wird lediglich dargestellt, dass aus Sicht der Flächenversiegelung alle Standorte ähnlich betroffen seien. Dabei bleibt auch unberücksichtigt, dass beispielsweise am Standort F fast die komplette Fläche, am Standort G eine Teilfläche aufgefüllt wird, was den Eingriff erhöht. Wie jedoch bereits aus der quantitativen Flächeninanspruchnahme von 35 ha – 45 ha ersichtlich ist, ist gerade die Beeinträchtigung des Schutzguts Fläche ein zentraler Konflikt des Vorhabens mit anderen Raumnutzungen. Dies geht letztlich jedoch nicht aus der UVS hervor, da die Vorhabenträgerin diesbezüglich jegliche Ausführungen vermissen lässt.

---

<sup>8</sup> vgl. BT-Drs. 18/11499, S. 76

<sup>9</sup> siehe ausführlich Karrenstein, NUR 2019, Seiten 98 ff.

Im Ergebnis ist für das Schutzgut Fläche eine tatsächliche Prüfung im Rahmen der UVS nicht festzustellen und insoweit ein völliger Ermittlungs- und Bewertungsausfall zu konstatieren. Denn bereits die Darstellung des Schutzgutes fehlt in der Risikoanalyse und der Gesamtwertung des UVP-Berichts komplett. Aufgrund dieses Mangels erfüllt der UVP-Bericht die gesetzlichen Anforderungen an den Umweltbericht nach § 16 Abs. 1, Abs. 3 i.V.m. Anlage 4 UVP-G nicht und ist damit sowohl inhaltlich als auch formell fehlerhaft.

### **Schutzgut Wald**

Das Schutzgut Wald wurde im Rahmen der UVS ebenfalls nur unzureichend berücksichtigt, obgleich es in erheblichem Maße in Anspruch genommen und beeinträchtigt wird.

Zunächst ist festzustellen, dass auch in Bezug auf dieses Schutzgut ein viel zu grober, im Ergebnis nicht aussagefähiger Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab angelegt wurde. Eine sachgerechte Raumordnungs- oder Planungsentscheidung ist auf dieser Grundlage nicht möglich.

Weil davon auszugehen ist, dass die Vorhabenträgerin bereits die konkreten Maße des Vorhabens sowie dessen Lage im Raum an den drei Standorten kennt, wäre deren Zugrundelegung für eine sachgerechte Bewertung der Betroffenheit des Schutzgutes Wald unerlässlich gewesen.

Die Aussage, „beim aktuellen Planungsstand kann jedoch keine genaue Angabe zur tatsächlich betroffenen Fläche gemacht werden“ (z.B. Erläuterungsbericht Teil A, S. 279), ist daher nicht haltbar. Die tatsächlich betroffene Fläche hätte dargestellt und dann zielführend bewertet werden müssen.

Dies macht insbesondere bei der Erholungsfunktion, also der Zuweisung der Intensitätsstufe I oder II an die betroffene Waldfläche, einen erheblichen Unterschied. Diese Einstufung wiederum bedingt beispielsweise die Auswirkung einer erforderlichen Rodung auf das Schutzgut Mensch.

Abgesehen von dem Ansetzen eines falschen Maßstabes hätte die Betroffenheit des Schutzgutes Wald noch stärker gewichtet werden müssen. Für alle drei Standorte stellt die UVS zwar fest:

„In Bezug auf das Schutzgut „Wald“ ist [...] ein hohes Konfliktpotenzial bzw. eine geringe Umweltverträglichkeit zu erwarten.“ (z.B. Erläuterungsbericht Teil A, S. 280)

Das Vorhaben kann überhaupt nur dann umweltverträglich sein (wobei schon die Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima, Landschaft und Mensch ausgeklammert werden müssten), wenn für die Rodung des Bannwaldes eine Ausnahme-Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG erteilt wird. Der gerodete Bannwald müsste also entsprechend in räumlichem Zusammenhang zum Bestand ersetzt werden. Es liegen keinerlei Anhaltspunkte dafür vor, dass der Sachverhalt erlaubnisfähig ist, er weist keine geringe, sondern – ausgehend von den vorgelegten Unterlagen – keine Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Wald auf.

Das Raumordnungsverfahren unterliegt einem Konfliktlösungsgebot. Anstatt Konflikte auf Raumordnungsebene zu lösen, sind hier auf der raumordnerischen Ebene aber drei Standorte gewählt worden, die absehbar zu einem Zielkonflikt führen. Weil die Erteilung einer Erlaubnis für die erforderliche Rodung nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG nahezu ausgeschlossen werden kann, wird das Vorhaben nicht zulassungsfähig sein.

Die insoweit bestehenden Raumwiderstände führen bereits allein zur Raumunverträglichkeit des Vorhabens.

Nach der Regelungssystematik des Art. 9 BayWaldG darf Bannwald nicht gerodet werden (s. Art. 9 Abs. 4 Nr. 1). Nur in einer einzigen Ausnahmekonstellation, die restriktiv zu handhaben ist, nämlich unter den Voraussetzungen des Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG, kann eine Erlaubnis für die Rodung erteilt werden. Hierfür muss sichergestellt sein, dass „angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann“.

Es ist nicht ersichtlich, wie diese Voraussetzungen vorliegend erfüllt werden könnten. Die Bewertungsräume der drei Standorte sind 144 ha (Standort B), 123 ha (Standort F) und 129 ha (Standort G) groß. Das Vorhaben soll eine Fläche von ca. 35 – 45 ha beanspruchen (Erläuterungsbericht Teil A, S. 202). Daher entfallen 70 % der Fläche des Bewertungsraumes bei Standort B, gar 93 % bei Standort F und 96 % bei Standort G auf Bannwald (Prozentzahlen aus Erläuterungsbericht Teil A, Tab. A. 11, 14 und 17 auf den Seiten 117, 129 und 140). Bei den Standorten F und G würde das Vorhaben also in seiner Gesamtheit im Bannwald liegen, oder jedenfalls mit seiner allergrößten Fläche. Auch bei Standort B ist eine Lage ohne Bannwald-Betroffenheit nahezu ausgeschlossen. Denn bei einer Gesamtfläche des Vorhabens von 35-45 ha in einem 144 ha-großen Bewertungsraum und darauf entfallenden 100,5 ha auf Bannwald wäre Bannwald einzig dann nicht betroffen, wenn höchst unwahrscheinlicher Weise das Vorhaben nicht an die 45 ha Größe heranreicht und es einzig in dem Teilbereich platziert würde, der nicht als Bannwald ausgewiesen ist.

In jedem Fall fehlt es daher den Standorten F und G an der Raumverträglichkeit aufgrund der hohen Inanspruchnahme von Bannwald. Bei Standort B spricht vieles gegen die Raumverträglichkeit.

Die Unterlagen der Vorhabenträgerin verdeutlichen, dass hier enorme Konflikte liegen. Die Vorschläge, diese Konflikte „baulich“ zu lösen und die bloße „Bemühung“ um eine möglichst geringe Waldinanspruchnahme greifen jedoch angesichts dieses hohen Konflikts zu kurz. So äußert sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht Teil A auf Seite 195 wie folgt:

„Für die Umsetzung des Vorhabens sollten bauliche Lösungen gesucht werden, die so viele Waldflächen wie möglich erhalten und Verknüpfungen sichern, alternativ müsste Ausgleich geschaffen werden.“

Es gibt jedoch keine bauliche Lösung, die an den Standorten F und G die Waldflächen möglichst erhalten würde. Eine solche wird auch von der Vorhabenträgerin nicht benannt oder beschrieben.

Die für den Standort F und G und voraussichtlich auch in Teilen für den Standort B zwingend notwendige Ausnahmegenehmigung kann nicht erteilt werden, da die Ausnahmevoraussetzungen nicht vorliegen.

Betrachtet man die Umgebung des Vorhabens, so fehlt es bereits an verfügbaren Flächen im benötigten Umfang, die im Anschluss an den Bannwald zu einem Solchen aufgeforstet werden könnten. Denn sieht man sich den Raum Nürnberg und den Bannwald an, ist nicht ersichtlich, wo angrenzend an den betroffenen Bannwald in einer Größe von mindestens 70-90 ha Wald neu aufgeforstet werden kann. Der Raum ist dicht besiedelt oder bewaldet. Weder auf Siedlungs- noch auf Waldfläche kann aufgeforstet werden. Bereits eine Aufforstung in Größe der Vorhabenfläche von 35-45 ha erscheint ausgeschlossen. Weil aber der frisch aufgeforstete junge Wald nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG funktionsgleich zur viel älteren gerodeten Fläche sein muss, ist schon eine Ausgleichsfläche von 1:2 möglicherweise zu klein angesetzt. Denn bei der Festsetzung der Ausgleichsfläche sind die immensen Wiederherstellungszeiten eines Waldes zu beachten.

So stellen dann auch die Vorhabenträgerin selbst in den Unterlagen fest (Erläuterungsbericht Teil A, S. 142):

„Im Großraum Nürnberg erweist sich eine Ersatzaufforstung in einem größeren Flächenumfang als sehr komplex. Die Lage der Ersatzaufforstung wird im Rahmen der Genehmigungsplanung ermittelt werden.“

Es ist insoweit völlig unklar bzw. unwahrscheinlich, dass dieser Zielkonflikt auf der späteren Zulassungsebene gelöst werden kann.

Auch an der Funktionsgleichheit würde eine Ausgleichsfläche scheitern. Die Funktionen des Bannwaldes ergeben sich aus Art. 11 BayWaldG. Danach hat dieser „eine außergewöhnliche Bedeutung für das Klima, den Wasserhaushalt oder für die Luftreinigung“ und dient bei entsprechender Festsetzung auch dem Immissionschutz (Art. 11 Abs. 2 BayWaldG). Hinzu kommt seine Erholungsfunktion für den Menschen sowie seine Schutzfunktion im Hinblick auf Naturgefahren.

Zu beachten ist insbesondere, dass der Wald etwa seine immissions-schützende oder Erholung stiftende Funktion für den Menschen nur an der Stelle erfüllen kann, an der er aktuell steht. Für den Menschen ist der Umfang des Eingriffs in den Erholungswald daher von besonderer Bedeutung. Denn im Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen gibt es nur noch wenige intakte Erholungsräume. Zudem ist der Erholungsraum am unmittelbaren Eingriffsort nicht ausgleichbar, weil er beispielsweise für die Feuchter Bürgerinnen und Bürger und die Nachbarschaft unwiederbringlich verloren ginge. Dies gilt selbst dann, wenn er an anderer Stelle kompensiert würde.

Daher verwundert es auch nicht, dass die Unterlagen offenlassen (müssen), wie der Erholungsraum konkret ausgeglichen werden soll. Es heißt hierzu im Erläuterungsbericht lediglich (Erläuterungsbericht Teil A, S. 225):

„Wegfallenden Erholungsflächen sollte mit einer angemessenen Ausgleichsfläche und/oder einer Aufwertung bestehender Erholungsflächen nachgekommen werden.“

Im Ergebnis ist das Schutzgut Wald erheblich beeinträchtigt. Es steht darüber hinaus aufgrund des zwingenden Rechts auch ein Konflikt im Raum, der nur im Wege einer

Ausnahmeerteilung gelöst werden könnte. Eine solche Ausnahme ist jedoch nicht ersichtlich. Die Ausnahmevoraussetzungen wurden von der Vorhabenträgerin weder geprüft, noch sind sie auf Grundlage der Antragsunterlagen prüffähig. Es muss folglich davon ausgegangen werden, dass eine Ausnahme nicht erteilt werden kann und das Schutzgut Wald, sowie die Vorgaben des Art. 9 BayWaldG einer Realisierung des Vorhabens an den Standorten F und G sicher entgegenstehen, am Standort B sehr wahrscheinlich entgegenstehen.

### **Schutzgut Wasser**

Auch das Schutzgut Wasser wurde in der UVS unzureichend behandelt. Dies ergibt sich bereits aufgrund eines fehlenden Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie, der auch Gegenstand der UVS hätte sein müssen. Auf die nachfolgend dargelegten Einwände wird insoweit vollumfänglich auch im Rahmen der UVS verwiesen. Die Unterlagen sind unvollständig und lassen nicht erkennen, welche Auswirkungen das Vorhaben auf das Schutzgut Wasser hat.

### **Schutzgut Flora und Fauna**

Im Rahmen der UVS ist zu überprüfen, ob das ICE-Werk erhebliche Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter hat. Da es sich hier um eine Maßnahme im Außenbereich handelt, ist der Nachweis zu führen, dass durch eine Beleuchtung des Betriebsgeländes keine nachteiligen Auswirkungen für Flora und Fauna entstehen.

Die Vorhabenträgerin hat daher ein Gutachten zum Thema Lichtverschmutzung erstellen lassen. Dieses Gutachten ist jedoch unzureichend und bedarf der Überarbeitung.

Anlage A.3.4 Seite 16 (Hervorhebungen durch Unterzeichner)

„Die Flächen und Gebäude des geplanten ICE-Werks Nürnberg müssen neben dem Tageszeitraum auch im Abend- und Nachtzeitraum beleuchtet werden. ... 1) In einem ersten Schritt ist für die einzelnen zu beleuchtenden Flächen und Anlagen des geplanten ICE-Werks eine ausreichende Beleuchtung zu planen,...“ und weiter „Gesetzliche Anforderungen an Lichtimmissionen bestehen in Bayern zurzeit jedoch nicht.“

Seit 1. August 2019 gelten für Lichtemissionen neue Vorschriften. Mit dem Versöhnungsgesetz (Ergebnis des Volksbegehrens „Rettet die Bienen“) wurde die Grundlage für die Änderung des Bayerischen Naturschutzgesetzes und des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes geschaffen.

Art. 11a BayNatSchG und Art. 9 BayImSchG legen fest, dass Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich zu vermeiden sind. Dabei sind Himmelsstrahler und Einrichtungen mit ähnlicher Wirkung unzulässig.

Die Lichteinwirkungen durch ein ICE-Werk im Außenbereich können erhebliche Auswirkungen auf Flora und Fauna haben. Die Folgen für Flora und Fauna sind nicht absehbar. Bei der zu rodenden Fläche am Standort F und G wird in das Vogelschutzgebiet eingegriffen. Zahlreiche Arten der roten Liste sind hier beheimatet. Auch deshalb ist es wichtig, die aktuell gültigen gesetzlichen Regelungen in Bayern für Lichtemissionen im Außenbereich zu beachten.

Es ist nicht hinnehmbar, dass ein Werk im Außenbereich errichtet wird, dessen dann erforderliche Beleuchtung eine Genehmigung allein schon aus Arbeitsschutzgründen notwendig macht, ohne dass eine detaillierte Einschätzung der sich daraus ergebenden Eingriffe in Flora und Fauna erfolgt und diese hinsichtlich ihrer Raumverträglichkeit bewertet wird. Zumal die Vorhabenträgerin selbst zu dem Ergebnis kommt, dass durch die Ausleuchtung des ICE-Werkes ein nicht ersetzbarer Eingriff mit nicht absehbaren Folgen für Flora und Fauna entsteht.

Anlage A.3.4 Seite 18 ff.

„Daher nehmen sich auch das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) [2] sowie das Bayerische Naturschutzgesetz [3] dem Thema künstliche Beleuchtung und dem Schutz der lichtsensiblen Fauna an. [...] Störungen der Fauna entstehen vor allem im Nachtzeitraum, da es sich gemäß [28] bei ca. 30 % der Wirbeltiere und ca. 60 % der wirbellosen Tiere um nachtaktive Spezies handelt. Durch künstliche Lichteinflüsse wird das natürliche Verhalten der Tiere gestört oder verändert. [...] die für diverse Tierarten zu Barrieren werden können, die ihren Lebensraum einschränken. [...] Insekten [...] somit an der Nahrungs- und Partnersuche gehindert. [...] Vögel [...] 1) Vermeidung der Beleuchtung in nächster Nähe von Schlaf- und Brutplätzen der Tiere. 2) Schwache Beleuchtung von Strukturen (z. B. an Leucht- oder Funktürmchen), damit diese zur Vermeidung von Kollisionen für Vögel sichtbar werden. [...] 4.2.4 für Pflanzen [...] Durch nächtliches Kunstlicht kann beispielsweise das Wachstumsverhalten und der Wachstumszyklus der Vegetation beeinflusst werden. So ist es möglich, dass Pflanzen im Herbst beispielsweise ihre Blätter später abwerfen und somit anfälliger für Frostschäden werden.“

Und entgegen der Feststellung der Vorhabenträgerin gibt es bereits Studien, die nachweisen, dass eine künstliche Beleuchtung im Außenbereich zu Veränderungen bei Flora und Fauna führen, mit Veränderung beispielsweise beim Wachstum, der Fortpflanzung und dem Verhalten. Entscheidend ist dabei, dass sowohl für Flora als auch Fauna ein Wechsel zwischen Tag und Nacht lebenswichtig ist. Beispielhaft wird hier auf die Studie „Endbericht zum TA-Projekt des Büros für Technikfolgen-Abschätzung des Deutschen Bundestages zum Thema „Lichtverschmutzung – Ausmaß, gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen sowie Handlungsansätze“ von Christoph Schröter-Schlaack unter Mitarbeit von Nona Schulte-Römer und Christoph Revermann vom Juni 2020, Arbeitsbericht Nr. 186“ verwiesen.

Aufbauend auf dieser Studie könnte die Vorhabenträgerin die Einwirkungen der geplanten Beleuchtung im Außenbereich deutlicher quantifizieren, sodass für die Raumverträglichkeitsprüfung verwertbarere Ergebnisse herangezogen werden könnten, als die bisher vorgelegten.

Allein der Verweis auf den Einsatz von LED reicht als Fazit zur Eingriffsminimierung nicht aus. Denn auch hier kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass LED unter bestimmten Bedingungen sogar die Situation für Flora und Fauna verschlechtern. Diese Überprüfung rechtfertigt sich allein durch das Versöhnungsgesetz von 2019 mit den daraus resultierenden Änderungen des Bayerischen Naturschutzgesetzes und des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (Art. 11a BayNatSchG und Art. 9 BayIm-SchG).

Die Vorhabenträgerin wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, die Auswirkungen auf Flora und Fauna durch die Beleuchtung im Außenbereich anhand von belastbaren Studien erneut zu bewerten, insbesondere auch den Aspekt

LED. Diese Bewertung ist in einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.

### **Fehlende Darlegung von Alternativen**

Gemäß Anlage 4 Nr. 2 UVPG sind in der UVS auch die von der Vorhabenträgerin geprüften „vernünftigen Alternativen“ darzustellen. In diesem Zuge bedarf es grundsätzlich auch der Darlegung der Auswirkungen der sog. Nullvariante, d.h. der Auswirkungen bei Verzicht auf das Vorhaben.

Wie nachfolgend erläutert wird, hätten von der Vorhabenträgerin nicht nur die drei in das Raumordnungsverfahren eingebrachten Standorte geprüft werden müssen, sondern zum einen die Nullvariante als weitere Alternative, zum anderen aber auch weitere Standorte, die zuvor abgeschichtet wurden, sich jedoch unter Berücksichtigung einer möglicherweise geringeren Beeinträchtigung der Schutzgüter des UVPG als vorzuzugswürdig erweisen und sich sogar aufdrängen könnten, wie beispielsweise der Standort „Nürnberger Hafen“.

### **Fazit UVS**

Im Ergebnis ist die UVS unzureichend. Sie geht bereits von einem zu groben Prüfungsmaßstab aus, der nicht geeignet ist, eine ebenengerechte Prüfung des konkreten Vorhabens zu ermöglichen. Dabei verkennt die Vorhabenträgerin, dass es gerade Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist, Störungen und Umweltbelastungen zu vermeiden und Beeinträchtigungen von schützenswerten Bereichen fernzuhalten. Denn nur bei ausreichender Prüfung und Berücksichtigung der Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG kann eine umweltverträgliche Entwicklung des Raumes gewährleistet werden.

## **3.5. Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG wegen fehlender Unterlagen**

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Unterlagen waren nicht vollständig, so dass eine Nachholung der Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig ist, da andernfalls ein Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG und damit ein schwerwiegender Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG vorliegt.

§ 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG bestimmt, dass im Rahmen des Beteiligungsverfahrens die zuständige Behörde zumindest folgende Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auslegt:

- „1. den UVP-Bericht,
2. die das Vorhaben betreffenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben.“

Nach dem Maßstab des Bundesverwaltungsgerichts müssen „nicht sämtliche im Erläuterungsbericht erwähnten Gutachten und Abwägungsunterlagen vollständig ausgelegt werden, sondern nur diejenigen, die für die Anstoßwirkung erforderlich waren, sowie

die wichtigsten entscheidungserheblichen Unterlagen, insbesondere über die Umweltauswirkungen des Vorhabens.“<sup>10</sup>.

Die oben bemängelten fehlerhaften Unterlagen, die aufgrund der gravierenden Fehlerhaftigkeit und Unvollständigkeit nicht verwertbare UVS selbst sowie die fehlende Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie (siehe nachfolgende Ausführungen zum Wasserrecht) sind nach erfolgter Nachbesserung durch die Vorhabenträgerin zwingend im Rahmen einer weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung auszulegen.

Der bisherige Verzicht der Auslegung dieser Unterlagen stellt einen schwerwiegenden Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG dar.

---

<sup>10</sup> siehe BVerwG, Urteil vom 02. Juli 2020, Az. 9 A 19/19, BVerwGE 169, 94-112, juris Rn. 23

## **4. Wasserrecht/WRRL**

Für das Raumordnungsverfahren fehlen weiterhin die Nachweise für die Vereinbarkeit des Vorhabens an den drei Auswahlstandorten mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) in Form eines wasserrechtlichen Fachbeitrags, womit zugleich auch die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit verletzt werden.

Der Fachbeitrag ist im vorliegenden Fall bereits auf Raumordnungsebene erforderlich, weil die Prüfung der formellen wie materiellen Voraussetzungen des Wasserrechts nicht sinnvoll auf die nächste Verfahrensstufe verlagert werden kann.

Das Raumordnungsverfahren konkretisiert sich hier auf drei konkret umgrenzte Standorte. Je nach Ergebnis eines wasserrechtlichen Fachbeitrages könnte das Verfahren bzw. könnten einzelne Standorte schon jetzt an seiner bzw. an ihrer Raumverträglichkeit scheitern. Darüber hinaus sind die Ergebnisse des wasserrechtlichen Fachbeitrags relevante Auswahlkriterien im Hinblick auf die Standortauswahl. Die tatsächliche Ausgangssituation ist für die Bewertung der Standorte zwingend erforderlich, da sie auch für die Bewertung der künftigen Belastung und die sich daraus ergebenden stärkeren Schutzmaßnahmen von besonderer Bedeutung ist.

Der Fachbeitrag, der eine Konkretisierung im Hinblick auf das Schutzgut Wasser und damit auch im Hinblick auf die Ziele des Regionalplans 7 und die Konflikte mit diesen darstellt, ist vorliegend daher essentiell für die landesplanerische Beurteilung.

Die nachfolgenden Ausführungen gelten auch als Einwendungen zum Schutzgut Wasser im Sinne der UVS.

Insgesamt betrachtet fehlt für alle Standorte der Nachweis der Raumverträglichkeit und ist das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der materiell-rechtlichen Voraussetzungen nicht zulassungsfähig.

Das Vorhaben ist an allen drei Standorten mit wasserrechtlichen Benutzungstatbeständen verbunden, wobei hier als Erteilungsvoraussetzungen die wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer (§§ 27, 28 WHG) und für Grundwasser (§ 47 WHG) bzw. die Umweltziele der WRRL (Art. 4 WRRL) zu beachten sind.

Vorliegend fehlt es bereits an dem Nachweis, dass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der Gewässer in Einklang steht. Auf Basis der vorliegenden Unterlagen kann eine Verschlechterung oder ein Verstoß gegen das wasserrechtliche Verbesserungsgebot für Grundwasser- und Oberflächenwasserkörper nicht ausgeschlossen werden.

In formeller Hinsicht erfordert die WRRL-Vereinbarkeitsprüfung nach der Rechtsprechung des BVerwG gemäß Art. 4 der WRRL eine Ist-Zustandsermittlung und eine Auswirkungsprognose für jeden betroffenen Wasserkörper.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> vgl. BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25. April 2018, 9 A 16/16, juris Rn. 47, 51, Urteil vom 27. November 2018, 9 A 8/17, juris Rn. 22 a.E., Urteil vom 11. Juli 2019, 9 A 13/18, juris Rn. 160

In einem wasserrechtlichen Fachbeitrag, zu dem die Öffentlichkeit zu beteiligen ist, müssen deshalb die hier in Rede stehenden Oberflächengewässer und das Grundwasser nach den hierfür geltenden strengen Maßgaben untersucht werden. Der wasserrechtliche Fachbeitrag ist zudem als entscheidungserhebliche Unterlage i.S.d. UVP-RL anzusehen, sodass das Fehlen eines Fachbeitrags auch die Fehlerhaftigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung innerhalb der UVP bewirkt.

Vorliegend fehlt in den Unterlagen ein Fachbeitrag zur WRRL bereits vollständig, sodass die Vereinbarkeit mit den Zielen der WRRL und dem WHG nicht belegt ist.

Zugleich wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung fehlerhaft durchgeführt und ist neu durchzuführen.

Es ist explizit darauf hinzuweisen, dass der Fachbeitrag zur WRRL weder durch die UVS noch die RVS und auch nicht durch die vorgelegten Wasser-Lagepläne ersetzt werden kann. Denn in diesen Unterlagen werden die Anforderungen der Ermittlung der maßgeblichen Wasserkörper und Gewässer und der Auswirkungsprognosen nicht erfüllt.<sup>12</sup>

In der RVS werden lediglich „Oberflächengewässer“ aufgelistet, Eigenschaften zum Grundwasser kurz ausgeführt und Schutzgebiete und Hochwassergefahrenflächen benannt“ (Erläuterungsbericht Teil A, Abschnitt A.5.2.7, S. 203 – 208). Zudem werden die Kollisionen mit den Grundsätzen und Zielen des gültigen Raumordnungsplanes genannt. Es erfolgt aber keine Ermittlung des aktuellen Ist-Zustands nach dem gültigen Bewirtschaftungsplan oder der in dem Maßnahmenprogramm vorhergesehenen Verbesserungsmaßnahmen und auch keine Auswirkungsprognose nach den vom EuGH vorgegebenen Kriterien.

Selbiges gilt für die Ausführungen im Rahmen der UVS (Erläuterungsbericht Teil A, Abschnitt A.6.2.3.2, S. 261 - 265). Hier werden zwar Aussagen zum Ist-Zustand getroffen – indes nicht in Auseinandersetzung mit dem gültigen Bewirtschaftungsplan.

Nichts anderes gilt für die Stellungnahme in Anlage A.3.3., die letztlich nur die technische Realisierbarkeit des Vorhabens am Standort F trotz der dortigen belasteten Grundwassersituation zum Gegenstand hat.

Darüber hinaus erfolgt auch keine den rechtlichen Anforderungen genügende Auswirkungsprognose. Die Bewirtschaftungsziele, die die WRRL (Art. 4 WRRL) und in Umsetzung auch das WHG in Form des Verschlechterungsverbots und Verbesserungsgebots für Wasser in § 27 WHG und in § 47 Abs. 1 WHG vorsehen, sind bei allen Maßnahmen an den von der WRRL erfassten Gewässern und Grundwasser zu beachten und müssen getrennt voneinander betrachtet und immer eigenständig geprüft werden.<sup>13</sup>

Für die Wasserkörper ist davon ausgehend eine Auswirkungsprognose bezüglich jedes einzelnen Wasserkörpers sowie hinsichtlich der jeweiligen Umweltziele (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot) anzustellen. Die Kriterien und der rechtliche Rahmen der Auswirkungsprognose bestimmen sich aus der WRRL und der dazu ergangenen Rechtsprechung des EuGHs. Die Methodik der Auswirkungsprognose muss diesen Kriterien und Vorgaben entsprechen und transparent dargelegt werden. In der

---

<sup>12</sup> vgl. dazu auch EuGH, Urt. v. 1.7.2015 - Rs. C-461/13; EuGH, Urt. v. 28. Mai 2020 - C-535/18

<sup>13</sup> EuGH, Urteil vom 01. Juli 2015 – C-461/13-, Rn. 41, juris

Auswirkungsprognose sind sämtliche (mittel- und unmittelbare) betriebs-, anlage-, und baubedingten Wirkungen des Vorhabens zu untersuchen.

Dass vorliegend bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens diesen Anforderungen hätte genüge getan werden müssen, aber auch die materiellen Anforderungen des Wasserrechts hätten geprüft werden müssen, drängt sich insbesondere auch deshalb auf, weil der Erläuterungsbericht Teil A die Betroffenheit von Wasserkörpern (wenn auch viel zu oberflächlich) zahlreich darstellt.

Die Inanspruchnahme der Ressource auf Vorhabenebene ist absehbar, sodass die Relevanz des Wasserrechts für diese und damit auch für die Raumverträglichkeit offensichtlich ist.

Nur beispielhaft seien einzelne bereits im Erläuterungsbericht genannte Auswirkungen hier aufgeführt:

- „Das Vorhaben betrifft diese zwei Ziele leicht.“ (Erläuterungsbericht Teil A, S. 203 im Hinblick auf die Ziele des Raumordnungsplans der naturnahen Erhaltung bzw. Weiterentwicklung der regionalen Fließgewässer sowie des Hinwirkens auf eine geringe Belastung durch Einschränkungen des Abwasseranfalls).

- „Bei einer baulichen Umsetzung am Standort B müssen die vorhandenen Fließgewässer berücksichtigt werden; bevorzugt sollen sie erhalten bleiben, alternativ müssen sie möglichst naturnah umverlegt werden.“ (Erläuterungsbericht Teil A, S. 204)

Das Verlegen eines Gewässers (welches an allen drei Standorten für möglicherweise erforderlich gehalten wird) führt nachweislich zum Verlust der Qualitätskomponenten und stellt damit eine Verschlechterung des Zustandes dar. Dies macht die Prüfung einer Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen nach § 31 WHG erforderlich.

- „Im Bereich der Oberflächengewässer ist eine Kontamination durch die im Schutzgut Boden beschriebenen Schadstoffe der ehemaligen Heeres-Munitionsanstalt Feucht zu erwarten.“ (Erläuterungsbericht Teil A, S. 205; und ausführlich zur Belastungssituation des Grundwassers auch Anlage A.3.3).

Im Hinblick auf die Standorte F und G irritiert zudem, wie widersprüchlich die Aussagen im Hinblick auf den Grundwasserzustand sind. Einerseits soll der dortige Grundwasserkörper „einen guten chemischen Zustand, ohne besondere Belastungen“ aufweisen (Erläuterungsbericht Teil A, S. 205 und 207); andererseits ist in der zum Standort F zusätzlich erstellten gutachterlichen Stellungnahme die Schadstoffbelastung des Grundwassers aufgrund vorhandener Altlasten ausführlich dargestellt (Anlage A.3.3, S. 13).

- „Aufgrund der Nutzungshistorie ist auf dem Standort F mit Auswirkungen durch Altlasten und Kampfstoffe auf das Grundwasser zu rechnen“ (Erläuterungsbericht Teil A, S. 206)

- „Durch die nicht auszuschließende Kontamination mit Wässern des Standortes F ist auch für das Grundwasser eine Belastung durch verbliebene Gefahrstoffe der ehemaligen Munitionsanstalt zu vermuten.“ (Erläuterungsbericht Teil A, S. 265)

Darüber hinaus sind nachteilige Gewässerveränderungen i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG auch deshalb absehbar, weil das Vorhaben an allen drei Standorten gar eine Reduzierung der Grundwasserneubildung zur Folge hat (Erläuterungsbericht Teil A S. 262, 263f. und 265).

Ausgehend von den zwingenden Vorgaben des Wasserrechts kann allein auf Grund des Fehlens eines Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie festgestellt werden, dass das Vorhaben auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen nicht als raumverträglich bewertet werden kann.

Dies gilt umso mehr, als dass bei der sich aufdrängenden Alternative Hafen natürliche Gewässer nicht betroffen wären.

## **5. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit der Landes- und Regionalplanung**

Das Vorhaben ist in der beantragten Form mit den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung unvereinbar, da sich alle drei in das Verfahren eingebrachten Standorte als raumunverträglich erweisen.

### **Grundsätze und Ziele der Regionalpläne**

Die Vorhabenträgerin belegt im Erläuterungsbericht die „wesentlich übergeordneten Ziele, die sich positiv hinsichtlich der Entwicklung des Instandhaltungswerks an Standorten benennen lassen“, ausschließlich mit Zielen und Grundsätzen der Regionalpläne und äußert sich in ihrer Bewertung wie folgt (A.5.3, Seite 232 ff.):

„Für die Standorte F und G und Teile des Standortes B gelten die Aussagen des Regionalplans 7. Nach dem Ziel 1.1 soll „die herausragende Bedeutung der Region Nürnberg innerhalb Bayerns, Deutschlands und Europas (...) auch im Interesse einer ausgewogenen Entwicklung des Freistaates Bayern weiter gestärkt werden.“ Mit der Ansiedlung eines Instandhaltungswerkes wird die wirtschaftliche Entwicklung des Freistaates weiter gestärkt und die Stärkung des Schienenverkehrs unterstützt.“

„Mit dem Ziel 1.2 soll: „... insbesondere die zentrale europäische Verkehrslage der Region weiter aufgewertet und die sich aus der günstigen Verkehrslage ergebenden Standortvorteile für die Entwicklung der Region besser nutzbar gemacht werden.“

Hinsichtlich der Wirtschaftskraft und der Schaffung von Arbeitsplätzen besagt das Ziel 1.3: „Die Wirtschaftskraft der Region soll erhalten und gestärkt werden. Dabei soll insbesondere auf eine Unterstützung des Strukturwandels und der notwendigen Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen sowie auf die Schaffung von Arbeitsplätzen und den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe hingewirkt werden.“

Die Entwicklung des Standortes ist ein wichtiges Element für die Stärkung des Schienenverkehrs und der damit avisierten Mobilitätswende. Weiterhin sollen an dem Standort ca. 450 qualifizierte Arbeitsplätze entstehen, welche enorm zur Stärkung der Region beitragen. Mit dem Ziel 5.1.1 wird die Zielsetzung zum Ausbau und zur Sicherung von Arbeitsplätzen zusätzlich konkretisiert: „Durch die Verbesserung der regionalen Wirtschafts- und Sozialstruktur sind möglichst gleichwertige gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Region Nürnberg zu schaffen. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region Nürnberg soll unter Beachtung sich verändernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen erhalten und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen soll die Sicherung der Arbeitsplätze durch eine qualitative Verbesserung bestehender Arbeitsplätze und durch Schaffung von neuen, insbesondere qualifizierten Arbeitsplätzen im Vordergrund stehen...“.

Der Regionalplan 11, welcher für den mittigen Bereich des Standortes B zutrifft, zielt mit Z 1.1 ebenfalls auf eine nachhaltige Stärkung der Wirtschaftskraft in der Region.

Hinsichtlich des Ausbaus der Zentralen Orte der Grundversorgung besagt das Ziel 3.1.2: „Die Arbeitsmarktfunktion der Grundzentren (...), Pyrbaum, (...) ist sicherzustellen und ein Ausbau anzustreben.“

Auch die Ziele 1.1.2 und 1.1.3 verfolgen explizit den Ausbau von Arbeitsplätzen. Auch diesen Zielen und Grundsätzen folgt das Vorhaben, bzw. kann das Vorhaben deutlich zur Zielerreichung beitragen.

Aus den Themen Verkehr und Siedlung ist nochmal explizit auf folgende Ziele hinzuweisen, welche durch die Ansiedlung erreicht werden können: Durch den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und den Schienenverkehr allgemein wird dazu beigetragen, dass die Region Standortnachteile gegenüber anderen Regionen in Bayern, Deutschland und der EU weiter verringern kann.

Gemäß RP 7 Ziel 2.1.3 soll sich die siedlungs- und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung in allen Teilräumen verstärkt an der Verkehrsanbindung und -erschließung durch die Schiene orientieren. Für eine Siedlungsentwicklung entlang des vorhandenen Schienennetzes spricht sich auch das Ziel 2.3.2.1 aus. Das Vorhaben unterstützt die Steigerung der Verkehrsleistung der Bahn im Fernverkehr (Ziel 4.3.1 (RP 7)) und trägt zum Ausbau der Schieneninfrastruktur bei.

Nach dem RP 7 Ziel 4.1.1 soll „in der Region (...) unter Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen ein integriertes Gesamtverkehrssystem weiterentwickelt werden.“ Auch diesem Ziel wird mit dem Vorhaben nachgekommen, da ein ausgewogenes Netz für Instandhaltungswerke avisiert wird.

Das Vorhaben stellt kein klassisches Infrastrukturprojekt dar, es ist aber existenziell für den weiteren Kapazitätsausbau des umweltfreundlichen schienengebundenen Verkehrs. Damit werden auch die RP 7 Ziele 4.1.3 und Ziel 4.1.8 erfüllt, wonach der Umweltverbund gestärkt werden soll.

Im Besonderen soll an dieser Stelle hinsichtlich der Standorte F und G nochmal auf das Ziel 2.1.5 aus dem Regionalplan 7 verwiesen werden. Hiernach wird eine Nachnutzung militärischer Einrichtungen verfolgt, was für beide Standorte zutrifft, da v.a. auf Standort F größere Flächen mit verbliebenen Kampfmitteln und Kampfstoffen belastet sind. Eine Entwicklung dieser Standorte würde eine enorme Flächenreaktivierung darstellen mit einer wesentlichen Aufwertung hinsichtlich Aspekte der Umwelt, Gesundheit und Erholung. Hinsichtlich der Erholungsfunktion kann durch eine Flächenreaktivierung u.U. auf Teilbereichen auch eine Durchlässigkeit (Fuß-, Rad- und Wanderwege) für die Öffentlichkeit hergestellt werden, womit eine tatsächliche Erholungsfunktion stadtnah geschaffen werden kann, soweit die Vorhabenplanung hier eine sinnvolle Durchwegung ermöglicht.

In Summe stehen einige Belange im potenziellen Konflikt zu den Zielen der Raumordnung, jedoch stehen eventuell sogar mehr Ziele im Einklang mit dem Vorhaben bzw. kann das Vorhaben einen deutlichen Beitrag zur Zielerreichung der beiden Regionalpläne leisten.

Es sei an dieser Stelle nochmal auf die Notwendigkeit des Vorhabens für die Strategie „Starke Schiene“ hingewiesen und die Bedeutung für eine „grüne Verkehrswende“.

Ausführlich werden die Notwendigkeit und die Nachhaltigkeitsaspekte durch die Werksansiedlung in den Kapiteln A.1 und A.1.2 dargestellt.

**Diese Bewertung hält einer Prüfung jedoch nicht stand.**

So ist im LEP 2020, wie bereits mehrfach erwähnt, das diametrale Ziel 1.1.2 festgehalten wonach „bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit (...) den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen [ist], wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“

Untermuert wird dieses höherrangige Ziel durch eine Vielzahl an Grundsätzen und Zielen, die auch in den Regionalplänen ihre Ausprägung gefunden haben. So beispielsweise im Regionalplan Nürnberg (RP 7):

**Ziffer 1.6:**

Die natürlichen Lebensgrundlagen, die landschaftliche Schönheit und Vielfalt sowie das reiche Kulturerbe sollen bei der Entwicklung der Region gesichert werden. Die wirtschaftliche, siedlungsmäßige und infrastrukturelle Entwicklung soll unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit erfolgen.

**Ziffer 2.1.4:**

Die wertvollen Landschaftsteile der Region, die sich durch ihre Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, ihre Vielfalt und Schönheit, ihre Erholungseignung sowie ihre besondere klimatische oder wasserwirtschaftliche Funktion auszeichnen, sollen unter Berücksichtigung der Belange und der Funktion der Land- und Forstwirtschaft dauerhaft gesichert werden.

Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen der Region sollen die schützenswerten naturnahen und für den ökologischen Ausgleich bedeutsamen Landschaftsteile zu einem räumlichen Verbundsystem ausgestaltet werden.

**Ziffer 1.3.1.1**

Bei der Abwägung der Nutzungsansprüche raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen soll der unterschiedlichen Belastbarkeit der Teillandschaften der Region Rechnung getragen werden. Auf eine Reduzierung der vorhandenen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts in Teilbereichen der Region soll hingewirkt werden.

**Ziffer 3.1.4**

Bei der Siedlungstätigkeit soll auf das Landschaftsbild und die Belastbarkeit des Naturhaushalts Rücksicht genommen werden. Es soll deshalb in den folgenden regionalen Grünzügen einer bandartigen Siedlungsentwicklung entgegengewirkt werden: Rednitz-/Regnitztal, Pegnitz- mit Bitterbach-, Schnaittach- und Högenbachtal, Seebachgrund mit Röttenbachtal und Weiherkette zwischen Dechsendorf und Röttenbach, Schwabachtal (zur Regnitz), Aurachtal (zur Regnitz), Zenntal, Farrnbachtal, Biberttal, Grundbachtal, Zwieselbachtal, Schwabachtal (zur Rednitz), Aurachtal (zur Rednitz), Tal der Roth und Schwarzachtal (zur Rednitz), einschließlich der Talrandbereiche und Talterrassen. In der engeren Verdichtungszone im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen sollen diese regionalen Grünzüge grundsätzlich von einer Bebauung freigehalten werden.

**Ziffer 3.1.5**

Im engeren Erholungsbereich der Erholungsschwerpunkte Dechsendorfer Weiher, Happurger Seen, Rothsee und Brombachsee soll auf eine Beschränkung der Siedlungstätigkeit hingewirkt werden.

Ziffer 7.1.2.1:

(G) Es ist von besonderer Bedeutung, der natürlichen Erholungseignung der nur wenig oder gering belasteten Teilräume der freien Landschaft insbesondere bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen verstärkt Rechnung zu tragen.

(G) Es ist anzustreben, dass Planungen und Maßnahmen für die Erholung die ökologische Belastbarkeit der einzelnen Teilräume der Region verstärkt berücksichtigen.

Ziffer 7.1.2.3:

(Z) Als Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Erholung sollen insbesondere erhalten und gestaltet werden

- die Naturparke Altmühltal, Fränkische Schweiz-Veldensteiner Forst und Steigerwald
- die Landschaftsschutzgebiete
- die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete
- die Erholungsschwerpunkte

Ziffer 7.1.2.5:

Die Erholungsfunktion der Wälder, insbesondere im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, soll erhalten und gesteigert werden.

Ziffer 7.1.3.5:

(Z) Das in der Region zur nachhaltigen Sicherung naturnaher Landschaften, typischer Kulturlandschaften und besonders erholungswirksamer Landschaften bestehende Netz von Schutzgebieten soll weiterentwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen im Bereich der Regionsgrenzen die Schutzgebiete mit benachbarten Regionen vernetzt werden.

(Z) Landschaftsschutzgebiete

Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete innerhalb der Region sollen langfristig in ihrem Bestand gesichert werden. Daneben sollen als Landschaftsschutzgebiete insbesondere Landschaftsteile gesichert werden,

- die zur Erhaltung und Entwicklung eines regionalen Biotopverbundes zwischen den Kernlebensräumen notwendig sind,
- die der Entwicklung neuer großflächiger naturnaher Lebensräume dienen,
- die als Erholungslandschaften und Landschaften mit außergewöhnlichem Erscheinungsbild besonders bedeutsam sind.

Hierunter fallen insbesondere

- siedlungsfreie Talräume der Bäche und Flüsse, insbesondere Aischtal, Tal der reichen Ebrach, Zenn-, Bibert-, Farrnbachtal
- stadtnahe Wälder im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/ Erlangen
- Bereiche des Weihergebietes des Aischgrundes im Mittelfränkischen Becken
- Bereiche des Vorlandes der Frankenalb.

Im Regionalplan Regensburg (RP 11) heißt es beispielhaft:

Ziffer 2.1:

In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu.

(Z) Die regionalen Landschaftsräume mit besonderer Bedeutung für die Erholung sollen unter Berücksichtigung ihrer landschaftlichen Potenziale und des Naturhaushaltes als Erholungsgebiete für die landschaftsbezogene ungestörte Erholung entsprechend ihrem besonderen Charakter gesichert und entwickelt werden.

**Durch das Vorhaben wird sowohl gegen die Grundsätze des LEP Bayern 2020 als auch gegen die vorbezeichneten Ziele der Regionalplanung verstoßen.**

Die bisherigen Planungen vernachlässigen die wesentlichen Aspekte und nehmen ausgehend hiervon eine fehlerhafte Bewertung der Raumverträglichkeit des Vorhabens an den drei Standorten vor.

In Summe betrachtet verstößt das Vorhaben gegen eine Fülle an Grundsätzen und Zielen der beiden Regionalpläne Nürnberg und Regensburg. Die Umsetzung hätte erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf Landschaftsschutzgebiete, Waldflächen insbesondere Bannwälder, sowie Erholungsgebiete, den Natur- und Flächenschutz.

Die von der Vorhabenträgerin unter Bezugnahme auf die Ziele und Grundsätze der Regionalpläne aufgeführten Gründe für die Realisierung des Vorhabens an einem der drei favorisierten Standorte lässt kein anderes Ergebnis in der Abwägung zu.

So ist die Stärkung des Schienenverkehrs sicherlich zu fördern, um die Verkehrswende herbeizuführen. Dies muss selbstverständlich auch in Anbetracht der zentralen europäischen Verkehrslage der Region betrachtet werden.

Es ist jedoch nicht plausibel, hierfür die landschaftlich attraktivsten Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Erholung (vgl. RP 7 7.1.2.3) zu opfern, denen auch in Verbindung mit der ökologischen Ausstattung ein hoher Stellenwert zukommt. Es handelt sich vornehmlich um Landschaften und Landschaftsteile, die sich durch eine kleinräumige und vielfältige Nutzungsstruktur auszeichnen. Gerade diese landschaftliche Schönheit ist die Grundlage der Erholung.

In der dicht besiedelten Region Nürnberg/Fürth/Erlangen herrscht eine zunehmende Nachfrage nach Erholung in freier Natur und intakter Landschaft. In Landschaftsschutzgebieten und den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten sind hierbei von den regionalen Planungsgebern jene Gebiete der Region gekennzeichnet worden, denen für die Belange der Erholung besondere Bedeutung zukommt und die zu diesem Zwecke dauerhaft zur Verfügung stehen sollen.

Sofern das Vorhaben keine Naturschutzgebiete betrifft, sondern lediglich landschaftliche Vorbehaltsgebiete, wird dennoch der ökologische und landschaftsgestalterische Nutzen bei Planungen und Maßnahmen ein besonderes Gewicht beigemessen. Den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommen bestimmte landschaftliche Funktionen zu. Sie unterscheiden sich untereinander in ihren Anforderungen an andere Nutzungen und ihre Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.

Hierbei ist zu beachten, dass für die Gebiete mit natürlicher/naturnaher Entwicklung sowie für die Gebiete mit einer Landnutzung, die vorherrschende Leistung für Naturhaushalt und Landschaftsbild erbringen soll, vorrangige Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege bestehen.

Gleichzeitig verdeutlicht auch die Festsetzung als Natura-2000-Gebiet und Vogelschutzgebiet die enorme Bedeutung der drei Standorte für den Naturhaushalt und den Schutz der Artenvielfalt.

In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels können die erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Gebiet und die Region ebenfalls nicht hingenommen werden, die durch die beabsichtigte unmittelbare Inanspruchnahme der im Vorhabengebiet gelegenen Waldflächen entstehen würden. Die Flächen sind von erheblicher Bedeutung für den Umwelt- und Naturschutz, insbesondere den Habitat- und Artenschutz sowie für das Schutzgebietsnetz Natura 2000.

Die vorgelegten Pläne widersprechen insofern den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms, wonach die Landschaftsschutzgebiete, landschaftliche Vorbehaltsgebiete und der Bannwald zu erhalten sind.

## **6. Klimaschutz**

Klimaschutz erfordert Waldschutz, global zur gemeinsamen Vermeidung der Emission zusätzlicher Treibhausgase und lokal zur Anpassung im Großraum Nürnberg. Er ist die dringendste Aufgabe unserer Zeit. Waldrodung ist hier der falsche Weg.

Durch die Abholzung und Versiegelung einer derart großen Fläche würde der Klimawandel beschleunigt. Eine Ersatzaufforstung könnte erst nach 60-90 Jahren annähernd so wirksam werden, sofern sie bei zunehmender Trockenheit überhaupt anwächst.

### **6.1. Franken besonders gefährdet**

Franken wird nach der Klima-Prognose des bayerischen Umweltministeriums<sup>14</sup> bis zum Jahr 2100 am härtesten unter dem Klimawandel zu leiden haben. Es werden für das mittelfränkische Becken besonders viele Tropennächte, Hitzerekorde und extreme Trockenperioden erwartet. Es drohen tropische Nächte vor allem in den Großstädten.

Alle drei beantragten Standorte sind als regionaler Klimaschutzwald eingestuft.

Ein fragmentierter Bannwald verliert zusehends seine regulatorischen Fähigkeiten, wie das Kühlen und Anfeuchten der Luft im Großraum Nürnbergs.

Angesichts der zu erwartenden zukünftigen klimatischen Entwicklung wäre es unverantwortlich, die Überbauung im Reichswald zu genehmigen, den Reichswald damit weiter in seiner Funktion zu beschneiden und die Gefahr von großflächigen klimabedingten Folgeschäden im Umfeld zu riskieren.

### **6.2. Klimaschutz: Die rechtliche Ausgangslage**

Aufgrund des 2017 geänderten UVP-Gesetzes müssen die Auswirkungen von Infrastrukturprojekten auf das globale Klima ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

Das Erfordernis, in der Abwägung auch Belange des Klimas zu berücksichtigen, folgt auch aus Art. 20a GG und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG), wie der Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2022 feststellt. Das Gericht macht klar, dass die Belange des Klimaschutzes in der Güterabwägung in ihrem Gewicht ansteigen werden. Innerhalb dieser Abwägung genießt das Klimaschutzgebot zwar keinen grundsätzlichen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18 - Rn. 198).

Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 12.12.2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) konkretisiert und ergänzt Art. 20a GG. Nach dieser Vorschrift haben alle Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

---

<sup>14</sup> Klima-Report Bayern 2021-Klimawandel, Auswirkungen, Anpassungs- und Forschungsaktivitäten, 2021, Herausgeber: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

**Unzureichender Prüfungsumfang: Fehlende Ermittlung der indirekten Klimawirkungen**

Die Lebenszyklusemissionen der Baumaßnahmen („graue Energie“) und des Betriebs der Infrastruktur müssen erhoben und der Klimaprüfung zugrunde gelegt werden.

Zusätzlich müssen für eine umfassende Klimaprüfung, wie sie die geänderte UVP verlangt, aber auch die indirekten CO<sub>2</sub>-Wirkungen durch Eingriffe in Kohlstoffsenken wie z.B. Wälder und Grünflächen sowie Auswirkungen während der Bauzeit z.B. durch Bodenverdichtung, -abraum etc. ermittelt und in die Bilanz einbezogen werden.

Im Antrag der DB wurden die Eingriffe in CO<sub>2</sub>- bzw. Kohlenstoffsenken durch die Errichtung der Infrastruktur und die CO<sub>2</sub>-Effekte während der Bauzeit nicht ermittelt und bewertet. Die Einfügung des Schutzguts „globales Klima“ in das UVP-Gesetz erfolgte im Jahre 2017.

Deshalb hätten diese indirekten Klima-Effekte erhoben und bewertet werden müssen.

Weitere Mängel der Verkehrsprognose werden in dieser Stellungnahme in Kap. 15.1 beschrieben.

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, eine entsprechende Klimaschutzverträglichkeitsprüfung einzufordern. Der BN ist überzeugt, dass eine entsprechende Betrachtung unter Einschluss der möglichen Alternative Hafen den Vorteil der Alternative bestätigt.**

**Der BN bittet darum, den Schutz des Waldes aus Klimaschutzgründen und als Vorsorge gegen Hitze und Dürre in Franken ernst zu nehmen und entsprechend zu gewichten und die drei beantragten Standorte im Reichswald landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **7. Eingriff in Bannwald/Waldverlust**

### **7.1. Falsche Bewertung im Antrag der DB**

Forstwirtschaft Ziel 5.4.4.1 (S. 162): Die Zielerreichung ist mit oranger Kennzeichnung „in keinem bewertbaren direkten Konflikt“ erfasst.

Diese Kennzeichnung ist nach Einschätzung des BN völlig unpassend.

Die Rodung von 45 ha Wald wäre bei allen drei Standorten wohl eher in Rot zu kennzeichnen, denn das „kann einen Konflikt durch die Umsetzung des Vorhabens bewirken“. Schließlich würde trotz Bannwaldschutz massiv in die Flächensubstanz des Waldes für die nächsten 90 Jahre eingegriffen.

### **7.2. Alle drei beantragten Standorte besitzen als Bannwald einen besonderen Schutzstatus.**

Als Bannwald kann in Bayern solcher Wald ausgewiesen werden, der laut bayerischem Waldgesetz (Art. 11 Abs. 1 BayWaldG) „... auf Grund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung vor allem in Verdichtungsräumen und waldarmen Bereichen unersetzlich ist und deshalb in seiner Flächensubstanz erhalten werden muss und welchem eine außergewöhnliche Bedeutung für das Klima, den Wasserhaushalt oder für die Luftreinigung zukommt“ und „der in besonderem Maß dem Schutz vor Immissionen dient“ (Art. 11 Abs. 2 BayWaldG).

### **7.3. Bedeutung des Bannwaldes für den Großraum Nürnberg**

Der Nürnberger Reichswald, der in großen Teilen bereits 1980 als erster Bannwald Bayerns unter Schutz gestellt wurde, ist eine der größten zusammenhängenden Waldflächen in unmittelbarer Nähe einer deutschen Großstadt.

Mit einer Gesamtgröße von etwa 36.000 Hektar hat er für die gesamte Metropolregion eine herausragende Bedeutung für Klima, Wasserhaushalt, Luftreinigung und Naherholung der Bevölkerung, die weit über die direkte Betroffenheit der Anwohner\*innen hinausgeht.

**Ein Erhalt des Reichswaldes in seiner Flächensubstanz ist daher nach Auffassung des BN gemeinschaftliche Aufgabe und darf nicht durch die Schaffung von Ausnahmen und Präzedenzfällen in Beliebigkeit ableiten.**

### **7.4. Geplante und laufende Eingriffe in den Bannwald**

Der Bannwald, besser die Bannwälder Sebalder, Lorenzer und Südlicher Reichswald, ist ständig von Eingriffen bedroht wie z.B. Autobahnausbauten, Flughafenzubringer, weitere Sandabbauvorhaben (Seelach, Birkensee) und Gewerbegebietsplanungen (bei Lauf, Röthenbach, Allersberg; s. Abb. 3).

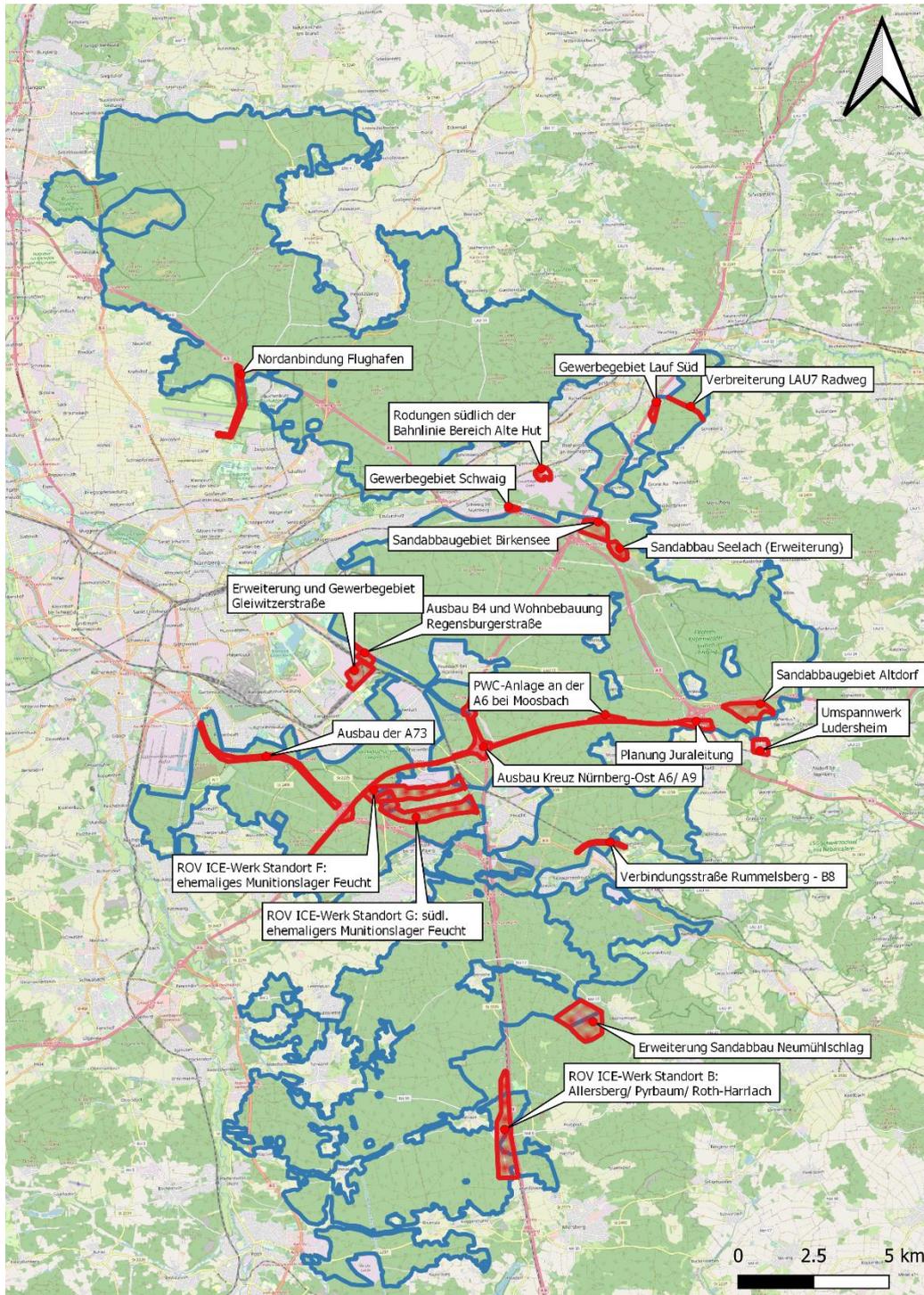


Abb. 2: Derzeit laufende und geplante größere Eingriffsvorhaben im Bannwald (Lorenzer, Sebalder und Südlicher Reichswald; Karte BN/Annika Boigs)

## 7.5. Zerschneidungswirkung durch das geplante ICE-Werk

Das ICE-Werk würde zu einer weiteren Zerschneidung der schon stark segmentierten Waldgebiete führen.

## **7.6. Drohende Siedlungsbrücke**

Die beiden bei Feucht geplanten Standorte würden mittelfristig zu einer möglichen Siedlungsbrücke zwischen Feucht und Nürnberg führen.

## **7.7. Auflichtung von geschlossenem Wald durch große Rodungsinself kritisch**

Bäume an neuen Waldrändern sind an die feuchtere und kühlere Luft im Wald angepasst. Werden sie einer intensiveren Sonneneinstrahlung und somit höheren Temperaturen ausgesetzt, kann es zum flächigen Absterben von Bäumen und Baumbeständen kommen (Gohr, C et al. 2021, Thermische Wirkungen von Waldökosystemen und Autobahnen unter den Bedingungen des Klimawandels. Greenpeace, Hamburg)

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, den Bannwaldschutz ernst zu nehmen und die beantragten Standorte als landesplanerisch negativ zu beurteilen, weil sie zu einer Rodung von Bannwald führen würden.**

## **7.8. Ersatzaufforstungen funktionieren nicht mehr sicher**

Bei den hier beantragten Standorten B, F und G wäre Bannwald nach Art. 11 Bayerisches Waldgesetz (BayWaldG) in der Größenordnung von 45ha betroffen, für den ein Ausgleich von mindestens 1:1 durch eine Ersatzaufforstung im Anschluss an bestehenden Bannwald zu leisten wäre.

Durch die zunehmende Trockenheit in Nordbayern sind Waldpflanzungen aber nicht mehr sicher hochzubringen. Die Bay. Landesanstalt für Wald- und Forstwirtschaft und der Bayerische Waldbesitzerverband berichten davon, dass Jungkulturen deutlich anfälliger für Trockenheit sind und viele bereits bewässert (!) werden müssen.<sup>15</sup>

## **7.9. Gewachsene, ältere Wälder sind resilienter**

Auch sind ältere Wälder resilienter gegenüber dem Klimawandel als jüngere Wälder.<sup>16</sup>

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, den Bannwaldschutz ernst zu nehmen und die beantragten Standorte als landesplanerisch negativ zu beurteilen, weil die für die Rodung notwendigen Ersatzaufforstungen nicht mehr sicher funktionieren und eine Wirksamkeitslücke von ca. 90 Jahren entstünde.**

---

<sup>15</sup> Fränkische Landeszeitung 28.6.2022

<sup>16</sup> Thom, D et al., 2019, The climate sensitivity of carbon, timber, and species richness covaries with forest age in boreal-temperate North America. *Global Change Biology*. 25: 2446-2458

## **7.10. EU sieht Abholzung kritisch**

Grundsätzlich ist die Abholzung bestehender Waldflächen kritisch zu sehen. Dies bestätigt auch die Europäische Kommission, die erklärt hat, dass Entwaldung die Gefahr von irreversiblen Schäden, wie dem Biodiversitätsverlust und der Bodendegradation, birgt. Daher sei die Vermeidung von Entwaldung der Aufforstung vorzuziehen.<sup>17</sup>

## **7.11. Staatsregierung will 30 Millionen Bäume pflanzen**

Die Planungen für ein ICE-Werk im Raum Nürnberg, bei denen massiv in besonders geschützte Waldgebiete für eine Werk dieser Art eingegriffen würde, hätten Präzedenzfallcharakter für ganz Bayern.

Es ist unverständlich, warum in Zeiten des Klimawandels, in denen selbst von der bayerischen Staatsregierung die Pflanzung von 30 Millionen Bäumen geplant ist, noch Vorhaben geplant werden, in denen großflächig Waldbereiche gerodet, versiegelt und überbaut werden sollen.

---

<sup>17</sup> Europäische Kommission, 17.10.2008, Press Corner: Questions and answers on de-forestation and forest degradation

## **8. Eingriff in das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald**

### **8.1. Alle drei beantragten Standorte liegen im Vogelschutzgebiet**

Die drei potenziellen Vorhabengebiete sind als Vogelschutzgebiet Teil des europäischen NATURA 2000-Schutzgebietes SPA DE6533-471 und somit nach Auffassung der Europäischen Gemeinschaft ein dauerhaft zu erhaltender Teil des europäischen Naturerbe.

Die Bezeichnung »NATURA 2000« steht für ein europaweites Netz aus Fauna-Flora-Habitat (FFH)- und Vogelschutzgebieten, in dessen Verbund auch das Vogelschutzgebiet im Nürnberger Reichswald integriert ist. Hauptanliegen von NATURA 2000 ist die Sicherung des günstigen Erhaltungszustands der Gebiete europäischen Ranges.

### **8.2. Umsetzungsdefizite in Deutschland**

Auf Grund der Umsetzungsdefizite in Deutschland leitete die EU-Kommission bereits 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren ein: „Deutschland hat es versäumt, innerhalb der vorgeschriebenen Fristen 787 von 4606 Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung als besondere Schutzgebiete auszuweisen. Darüber hinaus hat Deutschland es auch generell und fortgesetzt versäumt, für alle Natura-2000-Gebiete hinreichend detaillierte Ziele festzulegen. Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass Deutschland es versäumt hat, dafür zu sorgen, dass die Behörden in sechs Bundesländern Managementpläne aktiv und systematisch an die Öffentlichkeit weiterleiten“ (Pressemitteilung der EU-Kommission vom 24. Januar 2019).

Am 18.02.2022 hat die Europäische Kommission Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland (Rechtssache C-116/22) wegen Versäumnissen hinsichtlich der Ausweisung und des Erhalts des Natura-2000-Netzes eingereicht.

#### **Nürnberger Reichswald bereits bei EU aktenkundig**

Gerade auch der Nürnberger Reichswald war in der Vergangenheit bereits Gegenstand der Kritik der EU-Kommission. So wurde die SPA (Special Protection Area = besonderes Schutzgebiet gemäß Artikel 4 Vogelschutz-RL) „Nürnberger Reichswald“ (DE 6533-401) bereits in einem Mahnschreiben der EU-Kommission (Vertragsverletzungsverfahren 2001/5117; hier ergänzendes Aufforderungsschreiben der Kommission vom April 2003) wegen fragwürdiger Grenzziehung namentlich aufgeführt.

Der geplante Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes im Vogelschutzgebiet wäre nach Ansicht des BN eine weitere Verletzung der vertraglichen Vereinbarungen im Rahmen von NATURA 2000 und könnte als Präzedenzfall für eine weitere Klage der EU-Kommission dienen.

### **8.3. Zahlreiche Eingriffe im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald seit 2003**

Eine Kritik am Umgang mit EU-Schutzgebieten, die sich auch im konkreten Fall anbringen lässt: Seit 2003 sind im 36.000 Hektar großen SPA DE6533-471 mehr als 600 Eingriffe erfolgt. Dieser Wert ist ein mit Abstand trauriger Rekord in Bayern.

### **8.4. Natura 2000 - Verträglichkeitsprüfung und mögliche Ausgleichsflächen sind mangelhaft**

Die vorgelegten Planungen widersprechen nach Ansicht des BN daher direkt dem Schutzgedanken nach NATURA 2000. Weitere Eingriffe in das Schutzgebiet – zumal in der geplanten Größenordnung, gilt es daher unbedingt zu vermeiden. Durch die Rodungen würden artenreiche Waldbestände zerstört, die nach europäischem Recht als Vogelschutzgebiet zur Erhaltung gefährdeter oder typischer Lebensräume und Arten ausgewiesen sind.

Der Eingriff in den Reichswald würde gegen die Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zur Tragweite von artenschutzrechtlichen Verboten verstoßen<sup>18</sup>.

Auch die Erfassung und Beurteilung der Eingriffsschwere von Vorhaben wird durch die laxen Handhabung der NATURA 2000-Vorgaben erschwert oder sogar unmöglich gemacht.

So ist im Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ seit der Managementplanung 2011 keine flächendeckende Erhebung zur Entwicklung der Vogelbestände mehr erfolgt. Zudem wurde die Erstellung des sogenannten Standarddatenbogens, welcher für die Meldung der Gebiete des NATURA 2000-Netzes an die Europäische Kommission verwendet wird, im Jahr 2016 ohne die Einbeziehung von Gebietskennern (pers. Mitteilung des auch in den Unterlagen zum ROV vielzitierten Klaus Brünner) durchgeführt.

Die angehängte Tabelle (Anhang 1) zeigt fast durchgehend eine bedauerliche Abnahme der Vogelpopulationen in SPA DE6533-471 – einem Schutzgebiet, das speziell zum Erhalt eben dieser Vogelpopulationen ausgewiesen wurde.

Im Dokument „A-04-12\_FFH-Vertraeglichkeitspruefung.pdf“ steht unter dem Punkt „3.6 Konfliktzusammenstellung der Standorte“ folgender Absatz:

„Der Bewertung der verschiedenen Standorte im Hinblick auf die Verträglichkeit mit dem europäischen Gebietschutz, also im konkreten Fall auf die Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“, lässt sich nicht allein an der Anzahl der jeweils betroffenen Erhaltungsziele oder Arten festmachen. Hierzu wurde in einem Forschungsvorhaben eine komplexe Vorgehensweise entwickelt, die sowohl die Anzahl der betroffenen Arten, Lebensraumtypen oder generell der „für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile[n]“ (§ 34 Abs. 2 BNatSchG) sowie die Schwere der jeweiligen Betroffenheit sowie eine Reihe von naturschutzfachlichen

---

<sup>18</sup> Fischer-Hüftle, P. (2022): Neues vom Europäischen Gerichtshof zum Artenschutz. – ANLiegen Natur 44(1): online preview, 6 p., Laufen; [www.anl.bayern.de/publikationen](http://www.anl.bayern.de/publikationen)

Kriterien für die Empfindlichkeit der jeweils betroffenen Schutzgegenstände berücksichtigt.“

Hier muss klar ausgesagt werden, dass die Kartierung der naturschutzfachlichen Schutzgüter sich in der Folgenabschätzung immer nur auf die direkten Standorte beziehen kann. Für die Beurteilung der zu erwartenden weitreichenden Auswirkungen auf das gesamte Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“, sind die Ergebnisse der dem ROV zugrundeliegenden Kartierung nach Ansicht des BN nur bedingt aussagekräftig. Wie oben gezeigt, lässt die Gesamtschau der vorliegenden Daten für das komplette Schutzgebiet bereits jetzt einen klar negativen Trend für die Vogelpopulationen erkennen.

Die Folgen des geplanten Bauvorhabens für die Gesamtbestände relevanter Tierarten, hier speziell den Vogelarten, im NATURA 2000- Gebiet SPA DE6533-471 ist auf Basis dieser Daten nach Ansicht des BN nicht seriös zu beurteilen. Der Trend im gesamten Schutzgebiet zeigt stark rückläufige Populationszahlen. Weitere Eingriffe gilt es unbedingt zu vermeiden.

## **8.5. Summationsprüfung**

Über 600 Eingriffe in den Reichswald in den letzten 20 Jahren sind dokumentiert. Die Summationswirkung dieser Eingriffe auf Tiere und Pflanzen im Bannwald in Verbindung mit dem Absterben von Kiefernwäldern aufgrund des Klimawandels wäre so verheerend und vernichtend für das Vogelschutzgebiet, dass keine weiteren Eingriffe mehr akzeptiert werden können.

Zur Summationsprüfung verweist der BUND Naturschutz auf das anhängige Klageverfahren zur Nordanbindung B4f und die dortigen Ausführungen.

## **8.6. Unzureichende Alternativenprüfung**

Die EU-Vogelschutz-Richtlinie fordert zwingend eine Alternativenprüfung.

Die von der DB geprüften Alternativen wurden nach und nach aus diversen Gründen ausgeschieden. Bei der Bewertung der Alternativstandorte wurden jedoch Kriterien angewandt und gewichtet, die für die Beurteilung wenig relevant und im Sinne der Vogelschutz-Richtlinie falsch waren.

Im Hafen Nürnberg besteht eine geeignete Alternative für das geplante Werk. Diese Alternative muss realisiert werden (s. Kap. 21.1).

## **8.7. Mögliche Flächen für den artenschutzrechtlichen Ausgleich der Vogelschutzgebietsfläche: Maßnahmen zur Kohärenzsicherung**

Für die Kohärenzsicherung nach Natura 2000-Richtlinie werden über 600 ha mögliche Flächen genannt. Leider ist hierzu nur eine grobe Karte im Textteil eingefügt, genauere Angaben zu den Flächen fehlen.

Die Flächen im Landkreis Nürnberger Land haben größtenteils keine direkte Verbindung zum bestehenden Wald. Aufgabe der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, die Funktionen des Gebietes im Netz NATURA 2000 zu erhalten.

Hier nur einige Hinweise, die zeigen, dass die vorgeschlagene Kohärenzsicherung nicht sicher ist:

Zwischen Entenberg und Weißenbrunn: Steilhangwälder, bereits sehr hochwertig; Aufwertung nur sehr begrenzt möglich.

Ziegelhütte, Altdorf: keine alten Laubwälder, Verbesserung denkbar, aber dort wird direkt daneben neu 6 ha Gewerbe entstehen (ABL); ungeeignet.

Waldstück zwischen Penzenhofen, Ludersheim und Weinhof: neues Gewerbegebiet entsteht gerade am Kreisverkehr Ludersheim, neue Zerschneidungen Stromtrasse, Umspannwerk in unmittelbarer Nähe, Summationswirkung nicht auszuschließen; ungeeignet.

Waldgebiet südlich Letten-Gaststätte an der BAB 9: beinhaltet Siedlungsstrukturen, in direkter Nachbarschaft plant die Stadt Lauf Eingriff von 8 ha in Bannwald (Gewerbe) und weitere 3 ha Straßenbau-Rodung; ungeeignet.

Waldgebiet am Röthenbach: Seit Jahrzehnten Privatgrund, eingezäunt und mit Hirschen besetzt, keine alten Laubwaldstrukturen, benachbart weitere Eingriffe in Wald durch Sandabbau; ungeeignet.

Waldstück nördlich Pattenhofen: sehr schöner Steilhang-Wald, eine Aufwertung ist hier nur sehr begrenzt möglich.

Waldgebiet bei Pfeifferhütte, Lindelburg: Bereits als Ausgleich für andere Maßnahmen eingesetzt, keine Doppelt-Belegung als Ausgleich im selben Waldstück; ungeeignet.

Waldstück zwischen Unterferrieden und Oberferrieden: sehr stark zerteilt, sehr Siedlungsnah und B8 führt durch; ungeeignet.

Es ist daher nicht ersichtlich, wo sich Flächen für die Kohärenzsicherung finden sollen, weitere Bauprojekte im Reichswald grenzen direkt an diese möglichen Flächen an. Die weitere Verinselung/Zerschneidung im Kernbereich des Schutzgebietes durch ver-

schiedenste Bauprojekte und ersatzweise Einbindung von randlich zerfaserten Waldstücken mit teilweise großen Abständen kann nicht das große zusammenhängende Waldgebiet in der Funktion als Lebensraum für Vogelarten ersetzen<sup>19</sup>.

Die reine Einbindung von bereits heute gut besiedelten Waldgebieten in das Vogelschutzgebiet ist nicht zielführend, da diese Waldgebiete bereits unter Waldschutz stehen und teilweise aufgrund der Hanglage noch nie intensiv bewirtschaftet waren.

**Der BN bittet die Regierung von Mittelfranken, entsprechende Untersuchungen einzufordern. Der BN ist überzeugt, dass eine vollständige Betrachtung des Sachverhaltes die Beurteilung des BN noch stärkt.**

**Der BN lehnt den geplanten Eingriff in das Vogelschutzgebiet DE6533-471 wegen der Erheblichkeit und der fehlenden Ausgleichbarkeit ab und bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag als landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

---

<sup>19</sup> <https://www.nul-online.de/Die-FFH-rechtliche-Abweichungspruefung,QUIEPTMyMjQ1NjQmTUIEPTI3MMDM.html>

## **9. Artenschutz**

Die im Rahmen des ROV in Auftrag gegebene Kartierung durch das Planungsbüro ANUVA bestätigt das Vorkommen zahlreicher geschützter Arten an allen drei beantragten Standorten.

Im Detail siehe auch die Darlegungen zu den Artenvorkommen in den jeweiligen Gebieten.

### **Pflanzenarten und Flechten nicht erfasst**

Die Pflanzenarten wurden in der gesamten Untersuchung nicht erfasst, das Vorkommen bedeutsamer Pflanzenarten fehlt.

Jedoch sind die Wälder rund um Nürnberg aufgrund von Flechtenvorkommen teilweise großflächig geschützt. Die Bodenart in der Bodenkarte des Umweltatlas Bayern (424a) ist von der zu erwartenden Vegetation her vergleichbar mit der Bodenkennzeichnung im Naturschutzgebiet Flechtenkiefernwälder bei Leinburg (1g). Auf zwei möglichen Standorten sind Flugsandvorkommen vermerkt.

Alle Standorte liegen im Bereich der SandAchse Franken, wo der FFH Lebensraumtyp „91T0 Mitteleuropäische Flechtenkiefernwälder“ zu erwarten ist.

Es fehlt eine Untersuchung auf Flechtenvorkommen und Vegetationstypen nach FFH-Richtlinie.

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, entsprechende Untersuchungen einzufordern.**

**Der BN lehnt die Bebauung von Flugsandresten ab, da diese Standorte mit ihrer besonderen Arten-Ausstattung sehr selten geworden sind.**

## **10. Erholungsraum**

Für den Großraum Nürnberg, besonders aber für die Feuchter, Wendelsteiner und Alersberger Bevölkerung sind der Wald am Jägersee und bei Harrlach wichtig für die Naherholung. Sie sind als Waldflächen für die Erholung eingestuft.

Die Vorhabenträgerin räumt ein, dass durch die Realisierung des Vorhabens an allen drei Standorten insbesondere Teile des Nürnberger Reichswaldes (Bannwald) mit Erholungsfunktion betroffen sind.

Im Detail s. Kapitel zu den beantragten Gebieten.

**Der BN lehnt einen weiteren Verlust des Erholungsraums im Reichswald ab und bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **11. Grundwasserschutz, Trinkwasserschutz**

Der Reichswald ist ein wichtiger Lieferant sauberen Trinkwassers. Bereits jetzt liegen in weiten Teilen Bayerns die Grundwasserstände sehr niedrig, dies wird sich aufgrund häufigerer Trockenheitsperioden verschärfen. Durch die Rodung und Bodenversiegelung ginge die Schere zwischen Grundwasserneubildung und Wasserverbrauch noch weiter auf.

Das geplante Werk bräuchte täglich ca. 240.000 Liter!

Im Detail siehe Kapitel zu den beantragten Gebieten.

**Der BN fordert die nachhaltige Sicherung der Grund- und Trinkwasservorkommen im Reichswald nach Wasserrahmenrichtlinie der EU.**

**Der BN lehnt eine weitere Verschlechterung der Grund- und Trinkwassersituation im Reichswald und der gesamten Region ab und bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **12. Gewässerschutz/Oberflächengewässer**

Die Einleitung von Oberflächen- und Abwasser aus der versiegelten Fläche des ICE-Instandhaltungswerkes gefährdet nach Auffassung des BN an allen angedachten Standorten intakte Gewässer- und Feuchtgebietsökosysteme mit Vorkommen gefährdeter Arten.

Das anfallende Niederschlagswasser birgt aus unserer Sicht aber auch die große Gefahr, als Schmutzwasser (nach Abfluss von Dächern, Parkplätzen etc.) eine nicht kontrollierbare Belastung für das örtliche Grundwassersystem darzustellen, das von großer Bedeutung für die Trinkwasserversorgung in der Metropolregion ist.

Es ist in allen drei Vorhabengebieten zu befürchten, dass insbesondere bei Sonderereignissen (Unfälle mit Schadstoffaustritt, Starkniederschläge, evtl. auch in Kombination) die Voraussetzungen zur Sicherstellung der Integrität der Gewässer im Umfeld des Planungsraumes nicht mehr erfüllt sind und es zu Gewässerverschmutzungen kommt.

In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass selbst das normale Schmutzwasser eines industriell genutzten Gebietes mit Reifenabrieb, Auslösung von Metallsalzen (Dächer!) etc. sehr problematisch hinsichtlich Reinigung und Weiterleitung ist. Aufgrund der weiten Entfernung ist auch darauf hinzuweisen, dass die notwendige Ableitung stark verschmutzter Wassermassen neu zu bauender Druckleitungen bedarf, die einen weiteren Eingriff in die umgebenden Schutzgebiete darstellen.

Im Detail zum Thema Trinkwasserschutz s. Kap. 11 und Kap. 19 zum Standort Harrlach

**Der BN lehnt eine weitere Verschlechterung der Oberflächengewässer im Reichswald und der gesamten Region unter Bezug auf die Wasserrahmenrichtlinie der EU ab und bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **13. Flächenverbrauch**

### **13.1. Ziele der Bundes- und der Staatsregierung**

Das Ziel der Bay. Staatsregierung, niedergelegt im Koalitionsvertrag von CSU und FW, kurzfristig maximal 5 ha Flächenverbrauch pro Tag zu erreichen, wird aktuell deutlich verfehlt, auch weil solche Infrastrukturprojekte wie das geplante ICE-Werk auf bislang nicht zur Siedlungs- und Verkehrsfläche gewidmeten Flächen geplant (und oft genug genehmigt) werden. Der tägliche Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrszwecke liegt bei 11,4 ha/Tag.

Das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 bundesweit auf einen Flächenverbrauch von 30 ha/Tag (derzeit ca. 70 ha) zu kommen, würde weiter verfehlt. Alle Bundesländer senken ihren Flächenverbrauch, nur der Freistaat Bayern nicht.

Das o.g. 5ha-Ziel beruht auf dem Anteil, den Bayern bundesweit für Flächeninanspruchnahme zur Verfügung hat (4,6 ha/Tag).

### **13.2. Die Standortsuche muss sich auf Industrieflächen und -brachen fokussieren und beschränken**

Das Werk ist mit 45 ha Flächengröße geplant. Diese Größe ist eine Maximalangabe, da das neueste Werk in Köln Nippes mit 23 ha deutlich kleiner ausfällt. Auch die Ausarbeitung von Quadra-Ingenieure (s. Kap. 2 und Kap. 21) zeigt, dass 25 ha für die Abwicklung reichen würden.

Durch diese Grundannahme mussten bei der Standortauswahl sehr viele Flächen von vornherein ausscheiden. Damit ist die Planung von Beginn an mit den falschen/mit fehlenden Alternativen durchgeführt worden.

**Der BN lehnt den Bau des ICE Werkes aufgrund von unzureichenden Flächenabschätzungen, und daraus resultierendem Ausscheiden möglicherweise geeigneter Alternativen in Süddeutschland ab.**

Es ist zu befürchten, dass bauzeitlich die Inanspruchnahme weiterer Flächen sowie der Ausbau von Zubringerstraßen nötig sein werden.

### **13.3. Landesentwicklungsprogramm/Regionalplan**

Im LEP Bayern ist als weiterer Grundsatz unter Ziffer 1.1.3 folgendes festgelegt:  
(G) Der Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen vermindert werden. Unvermeidbare Eingriffe sollen ressourcenschonend erfolgen.

In der Begründung heißt es hierzu (Seite 11):

„Natürliche Ressourcen wie Bodenschätze, Wasser, Boden und Freiräume werden in erheblichem Umfang verbraucht bzw. in Anspruch genommen. Deshalb sollen bei allen

raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Ressourcen nur in dem Maße genutzt werden, wie es für das Allgemeinwohl verträglich ist. Dies bedeutet auch, dass unvermeidbare Eingriffe so ressourcenschonend wie möglich erfolgen.“

Dieser Grundsatz findet seine Fortschreibung im Regionalplan Nürnberg (RP 7) unter Ziffer 7.2.2.3:

Auf die Erhaltung der Versickerungsfähigkeit von Flächen soll insbesondere im Rahmen der Wohnsiedlungstätigkeit, der gewerblichen Entwicklung und für infrastrukturelle Einrichtungen hingewirkt werden.

In den Teilbereichen der Region, die einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen, insbesondere im Stadt- und Umlandbereich des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen soll auf eine verbesserte Versickerungsfähigkeit der Flächen hingewirkt werden.

Gemäß § 1 Satz 3 BBodSchG und § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG besteht die Verpflichtung, bei Neubaumaßnahmen die Flächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten. Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt ein Flächenbedarf von 35 bis 45 ha.

Dem Vorhaben steht zunächst der aufgeführte raumordnungsrechtliche Grundsatz entgegen, woraus für eine nachhaltige Entwicklung im Wesentlichen als Handlungsmaxime folgt, nicht erneuerbare Ressourcen wie insbesondere Fläche, Boden und Wasser sparsam und schonend zu nutzen. Allgemein wird durch die Versiegelung der Bodenfläche im Rahmen der Wohnsiedlungstätigkeit, der gewerblichen Entwicklung und der Infrastrukturmaßnahmen die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes stark abgemindert. Dies bewirkt in der Region, die ohnehin durch eine geringe Jahresniederschlagsmengen gekennzeichnet ist, eine Reduzierung der Grundwasserneubildung. Besondere Bedeutung hat dies im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, wo bereits mehr als 20 % der Fläche als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt wird. Im Kern des Verdichtungsraums, im Bereich der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach liegt der Flächenanteil bereits bei fast 50 % (vgl. Regionalplan Nürnberg (RP 7) Kap.2, Tabelle 1).

Durch das Vorhaben droht die Versiegelung großer Flächen besonders aufnahmefähigen Waldbodens, wodurch eine Verschärfung der mit der Versiegelung einhergehenden Probleme zu befürchten ist, insbesondere eine weitere Reduzierung der Grundwasserneubildung. Die Vorhabenträgerin ist daher besonders aufgefordert, die Flächeninanspruchnahme an den drei Standorten ausführlich zu begründen.

Die vorgelegten Unterlagen erfüllen diesen Anspruch keineswegs. So wird lediglich lapidar vorgetragen, dass „durch die konkrete Planung eines nachhaltigen Werkes und den Ausgleichsmaßnahmen einem potentiellen Konflikt mildernd entgegengewirkt werden kann.“

Weitere Ausführungen lässt der Vorhabenträger vermissen und verweist auf die künftige konkrete Planung.

Aufgrund der Größe und der daraus folgenden Eingriffsqualität des Vorhabens, wären im Rahmen der Raumverträglichkeitsstudie jedoch genauere Ausführungen zur Bewertung notwendig gewesen. Dem Vorhaben stehen somit zu diesem Zeitpunkt ungelöste Widerstände der Raumverträglichkeit entgegen.

## **14. Land- und Forstwirtschaft**

### **14.1. Raumordnungsgrundsatz**

Die vorgelegten Planungen widersprechen dem unter Ziffer 5.4.2 LEP Bayern 2020 (Seite 81) festgesetzten Grundsatz:

„(G) Große zusammenhängende Waldgebiete, Bannwälder und landeskulturell oder ökologisch besonders bedeutsame Wälder sollen vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden.“

In der Erläuterung heißt es hierzu im LEP Bayern 2020 (S. 82):

„Die Bedeutung von großen zusammenhängenden Waldgebieten, Bannwäldern und landeskulturell oder ökologisch besonders bedeutenden Wäldern (z.B. Auwälder) für die Ökologie und die Erholung erfordert deren besonderen Schutz. Der Wald hat vielfältige Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen (vgl. Wald-funktionspläne) und mit seiner biologischen Vielfalt auch einen hohen ökologischen Wert. Intakte Wälder gehören zu den zentralen Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen in Bayern. Durch eine nachhaltige und funktionsgerechte Pflege und Nutzung der Wälder sowie eine darauf ausgerichtete Jagd (Anpassung der Schalenwildbestände auf ein für die natürliche Verjüngung gemischter Bestände verträgliches Maß) können deren Funktionen sichergestellt und verbessert werden. Besondere Bedeutung hat die Sicherung der Schutzfunktionen der Wälder im alpinen Raum (vgl. 2.3.2).“

Hierbei kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden, wonach gemäß dem unter Ziffer 1.1.2 des LEP Bayern 2020 festgehaltenen Ziel und den vergleichbaren Zielen im „Regionalplan Nürnberg (RP 7)“, z.B. T 2.3.1.1, Z 3.1.5, Z 3.1.5, Z 3.1.4 und G 7.1.2.1, „bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit (...) den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen ist, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“

Eine Zurückstellung des Grundsatzes Ziff. 5.4.2 LEP Bayern 2020 zugunsten des ICE-Werks wäre daher nicht gerechtfertigt. Dies gilt insbesondere auch aufgrund der massiven Inanspruchnahme von Waldflächen und vor dem Hintergrund, dass weitere Zerschneidungseffekte durch den Neubau der Juraleitung P53 der TenneT TSO GmbH in demselben Gebiet erfolgen werden. Weitere Zerschneidungen sind angesichts der Bedeutung der Waldflächen, nicht nur für die Klimafunktion und Barriereeffekte betroffener Arten, sowie aus Gründen des Biotopschutzes (§ 30 BNatSchG) an allen drei Standorten unverhältnismäßig und im Ergebnis nicht raumverträglich.

Auch für diesen Konflikt verweist die Vorhabenträgerin in ihrer Abwägung der vorliegenden Raumwiderstände auf die in den beiden Regionalplänen festgehaltenen Ziele der wirtschaftlichen Entwicklung der Standorte. Betrachtet man jedoch die explizite Gewichtung der Raumordnungsziele im LEP Bayern 2020, so muss die Abwägung im

vorliegenden Fall zugunsten des Erhalts des Waldes und der Landschaftsschutzgebiete ausfallen.

Die Zerstörung dieser für die Region wichtigen stadtnahen Erholungsgebiete und „Grünen Lunge“ der Stadt Nürnberg führt zu irreparablen Beeinträchtigungen. Der vorhandene Wald ist eine seit Jahrhunderten gewachsene Landschaft, deren Verlust nicht adäquat durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen aufgefangen werden kann. Eine Renaturierung und Aufforstung eines Ausgleichsgebiets würde Jahrzehnte in Anspruch nehmen bis ein Wald gleichartiger bzw. vergleichbarer Qualität vorhanden wäre.

## **14.2. Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen (S. 196)**

Hier wird beschrieben, dass man noch nicht sagen könne, wie viel landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen.

Dies ist irreführend. Bannwald muss im Verhältnis 1:1 mit einer Neuaufforstung ausgeglichen werden. Diese Aufforstungsflächen finden sich nicht in Siedlungen, nicht auf Mooren, Felsen oder auf Verkehrswegen. Daher wird man zum Ausgleich zu 100 % auf landwirtschaftliche Flächen zugreifen müssen.

Das Ziel des Flächensparens wird auch dadurch verfehlt.

**Der BN lehnt den Verlust von Waldfläche und landwirtschaftlicher Flächen als Folge des zu groß angenommenen Flächenverbrauchs für das Werk und der Platzierung im Reichswald ab, zumal mit dem Hafen Nürnberg eine bereits industriell genutzte Fläche als Alternative besteht.**

**Der BN lehnt den weiteren Flächenverbrauch ab und bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **15. Immissionen**

### **15.1. Verkehrsbelastung**

Der Verkehr auf den umgebenden Straßen würde deutlich erhöht, da der Pendelverkehr von 450 Arbeitskräften sowie die Lieferung von Ersatzteilen, Material und deren Entsorgung meistens über die Straße abgewickelt würden.

### **15.2. Lärmbelastung**

Durch das ICE-Werk würde die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Huptests und Dauerlärm durch das Rangieren erheblich verstärkt.

Die DB hat in öffentlichen Veranstaltungen zur Planung zwar zugesagt, dass dieses Thema ernst genommen würde und ggf. eine Halle für Huptests errichtet werden könne.

Mit der möglichen Alternative Hafen besteht bereits ein Gebiet hoher Lärmbelastung. Durch die mögliche Platzierung im Bereich des (zuzuschüttenden) Hafenbeckens wären zuzügliche Lärmbelastungen für Anrainer deutlich geringer als an den beantragten Standorten. Es bleibt aber auch hier unbenommen, dass die DB dieses Thema auch am Standort Hafen ernst nehmen sollte und ggf. eine Halle für Huptests errichtet werden könnte.

**Der BN fordert einen Erhalt des Waldes aus Lärmschutzgründen.**

**Der BN fordert, dass zusätzliche Lärmbelastungen im Erholungswald aus Gründen des Menschenschutzes vermieden werden und dass das Werk auf existierenden Industriearealen realisiert wird.**

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

### **15.3. Einfluss von Schall auf die Natur**

Der Lärmeinfluss reicht 200 m weit mit über 50-55 dB in den Wald hinein und entspricht dem Lärm von normal sprechenden Menschen im Abstand von etwa 1-2 m.

Damit wäre ein 200 m Rand um das Werk so durch Lärm gestört, als ob dort flächig alle 2 m eine Person spricht. Für Vögel wäre dieser Bereich daher durchaus stark lärm-belastet.

**Der BN lehnt eine Lärmverschmutzung dieses Ausmaßes im Natura 2000-Gebiet ab.**

**Der BN fordert, dass zusätzliche Lärmbelastungen im Reichswald aus Gründen des Naturschutzes vermieden werden und dass das Werk auf existierenden Industriearealen realisiert wird.**

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **15.4. Luftschadstoffe**

Indizien für einen funktionalen Verlust in des Reichswaldes in seiner Bedeutung für die regionale Luftreinigung beschreibt eine aktuelle Studie der Indikatorart Bartflechte *Usnea filipendula* (Brünner, Klaus (2022): Wiederholungsaufnahme der Vorkommen der Indikatorart Bartflechte *Usnea filipendula* im Nürnberger Reichswald 2021/2022. – Unveröff. Gutachten i.A. Bayer. Landesamt für Umwelt: 18 S., Augsburg.). Hier wird der deutliche Rückgang des Vorkommens dieser Flechte, eine bekannte Reinluft-Indikatorart, im Vergleich zu Aufnahmen vor 20 Jahren beschrieben.

Weitere Luftschadstoff-Immissionen im Kern des Reichswaldes würden diese Entwicklung weiter befördern.

Es ist ein großer Erfolg der Umweltpolitik der letzten Jahrzehnte, dass sich die Luft im Großraum Nürnberg deutlich gebessert hat (z.B. Verhinderung Großkraftwerk Franken III, Entschwefelung Kraftwerk Nürnberg-Sandreuth, Abriss Großkraftwerk Frauenaarach). Diese Erfolge dürfen nicht wieder zunichte gemacht werden.

**Der BN lehnt weitere Luftverschmutzung im Natura 2000-Gebiet ab.**

**Der BN fordert, dass zusätzliche Luftbelastungen im Reichswald aus Gründen des Naturschutzes vermieden werden und dass das Werk auf existierenden Industriearealen realisiert wird.**

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

## **15.5. Lichtverschmutzung**

Auf S. 16 in der Stellungnahme zum Licht ist zu lesen, dass „sowohl Menschen als auch Tiere und Pflanzen als relevante Immissionsempfänger berücksichtigt“ sind.

Die Abschätzungen gehen davon aus, dass noch in 100 m Entfernung Lichtstärken bis zu 2 lx in den Wald hineinwirken. Dies ergibt bei 4 km Länge und 500 m Breite eine Fläche von etwa 90 ha, die von Licht aus dem Werk deutlich beeinflusst sein wird (100 m Rand um ein Rechteck mit 4000 m x 300 m).

Eine Vollmondnacht entspricht etwa 0,25 lx, 10 lx entsprechen einer Straßenlaterne (Boden), 2 lx sind mehr als 1 Kerze pro 1 Meter Abstand. Damit würde auf 90 ha um das Werk herum eine Beleuchtung herrschen, die nächtliche Insekten massiv stört<sup>20</sup>.

**Der BN lehnt eine Lichtverschmutzung dieses Ausmaßes im Natura 2000-Gebiet ab.**

**Der BN fordert, dass zusätzliche Lichtverschmutzungen im Reichswald aus Gründen des Naturschutzes vermieden werden und dass das Werk auf existierenden Industriearealen realisiert wird.**

---

<sup>20</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Beleuchtungsstärke>

**Der BN bittet die Raumordnungsbehörde, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen.**

### **15.6. Gefahr durch Iftfreisetzung**

Eine wegen des Zeitdrucks der DB zu kurzfristig geplante und zu schnell durchgeführte Sanierung und Bebauung der Muna mit dem ICE-Werk ist gefährlich. Der Sarkophag (Sicherungsbauwerk) am Standort Muna/Jägerseeforst darf nicht beeinträchtigt werden.

**Der BN fordert eine Entmunitionierung der Muna Feucht, wenn nötig, nur sorgfältig geplant und in Etappen durchgeführt. Diese wäre von der BIMA nach Maßgabe der Sanierungsnotwendigkeit im bundesweiten Vergleich zu bewerten und zu reihen. Der BN fordert, dass die etwaige Sanierung in jährlichen Teilschritten von ein bis zwei Hektar pro Jahr durchgeführt und der dafür zu fallende Baumbestand sofort wieder aufgeforstet wird.**

## **16. Die drei Standorte**

Nach derzeitiger Planung ergeben sich nach Auffassung der DB drei mögliche Standorte für das Vorhaben, namentlich Allersberg/Pyrbaum (Standort B), das ehemalige Munitionslager Feucht (Standort F) und der Bereich südlich des ehemaligen Munitionslagers (Standort G). Für diese Standorte wurde die flächenmäßige und prozentuale Störung durch das geplante Vorhaben ermittelt.

Der Vorhabenträger ist hier in Teil A und B der Raumordnungsunterlagen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen gekommen.

## **17. Standort „F – Ehemaliges Munitionslager Feucht“**

Der Standort des ehemaligen Munitionslagers (Standort F) befindet sich teilweise im Landkreis Roth sowie im Landkreis Nürnberger Land auf den Gebieten der Marktgemeinde Feucht und Wendelstein.

Gemäß Art. 14 Abs. 2 Nr. 2 BayLplG sind Vorbehaltsgebiete Gebiete, in denen bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist. Vorbehaltsgebieten kommt jedoch nicht die Stellung zu, die im Rahmen einer planerischen Abwägung unüberwindbar wäre. Vielmehr hat ein Vorbehaltsgebiet die Funktion eines „Grundsatzes der Raumordnung“, vgl. Art. 2 Nr. 3 BayLplG.

Vorbehaltsgebiete zählen zu den „Grundsätzen der Raumordnung“ und sind bei der Genehmigung raumbedeutsamer Vorhaben in dem betreffenden Gebiet als abwägungserheblich zu berücksichtigen, vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG.

Der Standort berührt das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ (SPA-Gebiet DE 6533-471) fast vollumfassend. Ca. 99% liegen innerhalb des Schutzgebiets. Ferner liegt das Landschaftsschutzgebiet „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb“ (LSG Ost) (LSG 00428.01). Ca. 25 % des Standorts berühren den nördlichen Randbereich des Landschaftsschutzgebiets.

Zudem sind auf 93 % der Fläche Teile des „Nürnberger Reichswaldes“ (Lorenzer Reichswald) sowie Teile des Lorenzer Reichswaldes und des sogenannten südlichen Reichswaldes.

Zur genauen Veranschaulichung wird auf Tab. A.14 im Erläuterungsbericht (Seite 129) verwiesen.

Im Hinblick auf den Standort ehemaliges Munitionslager Feucht (Standort F) ergibt sich eine raumplanerische Besonderheit aufgrund der ehemaligen Nutzung als militärischer Standort und der damit verbundenen Belastung des Standorts mit Altlasten. Die Vorhabenträgerin führt hierzu im Erläuterungsbericht (Seite 230 ff.) folgendes aus:

„Eine Besonderheit des Standorts rührt von der historischen Nutzung als Munitionsanstalt - es befinden sich auf dem insgesamt 78,8 % des Standorts Altablagerungen oder

militärische Altlasten. Diesbezüglich wird explizit als Ziel der Raumordnung die Nachnutzung militärischer Einrichtungen benannt. Damit würde die Entwicklung dieses Standorts auch eine enorme Flächenreaktivierung darstellen. Somit kann auch eine Flächenreaktivierung u.U. auf Teilbereichen der Fläche neben der Vorhabenplanung auch eine Erschließung in den Randlagen (Fuß-, Rad- und Wanderwege) für die Öffentlichkeit hergestellt werden, womit eine tatsächliche Erholungsfunktion stadtnah neu geschaffen werden könnte.“

Dieser Bewertung ist entgegenzuhalten, dass die Beseitigung der militärischen Altlasten sicherlich wünschenswert ist, jedoch eine „Entwicklung des Standortes“ im Sinne einer „Flächenreaktivierung“ damit nicht erreicht wird. Die Vorhabenträgerin erkennt, dass dem ehemaligen MUNA-Gelände aktuell ein großer Naturschutz- und Erholungswert zukommt. Das Gelände ist weitgehend mit Bäumen bewachsen, stellt einen Lebensraum für Flora und Fauna dar und unterliegt insoweit lediglich aufgrund seiner besonderen Vornutzung dem Raumordnungsziel eine Nachnutzung militärischer Einrichtungen zu schaffen.

Dem Gelände kommt jedoch in seiner derzeitigen Nutzung eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung zu, ohne dass es einer Altlastenentsorgung bedürfte. Die vorhandenen ökologischen Ressourcen würden durch den Bau des Vorhabens langfristig zerstört werden. Die vermeintlich positive Flächenreaktivierung würde somit keine Erholungsfunktion schaffen, sondern einzig und allein der Realisierung des Vorhabens dienen. Damit überzeugt die „positive“ Bewertung der Vorhabenträgerin nicht.

Hinzu kommt, dass die Vorhabenträgerin erklärt hat, die Entmunitionierung nur für die Fläche durchführen zu lassen, die für das Vorhaben benötigt wird. Eine Entmunitionierung der gesamten Fläche ist nicht vorgesehen. Somit ist eine wirksame Flächenreaktivierung zur Nutzung als Erholungsraum nicht erkennbar.

Ein eventuell baulich erforderlicher Sicherheitsstreifen stellt auf Grund der Nähe zum ICE-Werk keinen attraktiven, wirksamen Erholungsraum für die Öffentlichkeit dar. Zugleich würde durch eine Zerschneidung der Fläche eine ökologische Abwertung im Vergleich zum IST-Zustand erfolgen. Eine positive Wirkung der Entmunitionierung ist vor diesem Hintergrund nicht bzw. nur sehr eingeschränkt feststellbar.

Bei der Abwägung der beiden Raumordnungsziele Schutz ökologischer Belange und der Nachnutzung militärischer Einrichtungen ist daher im vorliegenden Fall der Erhalt des Status quo vorrangig zu gewichten.

Über die genannten Gründe hinaus ist der Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes am Standort „F – Ehemaliges Munitionslager Feucht“ aus folgenden Gründen abzulehnen:

**Die vorgesehene Fläche ist Teil des europäischen NATURA 2000-Schutzgebietes SPA DE6533-471**

Das ROV (vergl. „A-04-12\_FFH-Verträglichkeitsprüfung.pdf“) stellt für das Gebiet F „umfangreichen Flächenverluste für **Grauspecht, Kleinspecht, Mittelspecht** und **Schwarzspecht**“ fest, der eine erhebliche Beeinträchtigungen darstellt, „die durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht minimiert werden“ kann. „Die Entwicklung

alter, struktur- und totholzreicher Wälder kann aufgrund des benötigten zeitlichen Vorlaufes ... nicht ausreichend realisiert werden. Hinzu kommt der große Maßnahmenumfang (hier notwendig: geeignete strukturreiche Wälder mit Aufwertungspotenzial), der im Schutzgebiet nicht gewährleistet werden kann“. Dieser Einschätzung schließt sich der BN an.

Der geplante Standort „F - Ehemaliges Munitionslager Feucht“ unterliegt seit mehreren Jahrzehnten einem Betretungsverbot.

Durch das jahrzehntelange Betretungsverbot der eingezäunten Fläche hat sich eine für den Reichswald einzigartige Flora und Fauna entwickelt: artenreiche Pioniergehölze mit hohem Anteil von stehendem Totholz in unterschiedlichen Sukzessionsphasen bieten u.a. wertvolle Lebensräume für den Klein-, Mittel-, Bunt- und Schwarzspecht.

Sie ist geprägt durch ungedüngte, offene Wiesenflächen, die seit Jahren nicht gemäht wurden, sowie artenreiche Pioniergehölze mit hohem Anteil von stehendem Totholz in unterschiedlichen Sukzessionsphasen.

Wiesenflächen, auf denen keine Hunde ausgeführt werden, sind von **Schwarzkehlchen, Heidelerche, Neuntöter, Feldschwirl, Wendehals**, sowie von den Bodenspechten **Grün- und Grauspecht** bewohnt.

Seit der Managementplanung 2011 ist im Nürnberger Reichswald keine flächendeckende Erhebung zur Entwicklung der EU-relevanten Vogelbestände mehr erfolgt. Daher kann keine Behörde seriös beurteilen, wie sich das Neubauvorhaben des ICE-Instandhaltungswerkes auf die Gesamtbestände im SPA DE6533-471 auswirken wird.

Die offiziellen Zahlen des Standard-Datenbogens sind 2016 am Schreibtisch ohne Einbeziehung von Gebietskennern novelliert worden.<sup>21</sup> Da sich die dem ROV zugrundeliegende Kartierung der naturschutzfachlichen Schutzgüter nicht auf die Auswirkungen auf das gesamte SPA DE6533-471 beziehen kann, sind ihre Ergebnisse nicht aussagekräftig. Schließlich sind seit 2003 über 600 (!) Eingriffe im 38.000 Hektar großen SPA DE6533-471 der Metropolregion Mittelfranken erfolgt.

Ein ICE-Instandhaltungswerk im SPA DE6533-471, als Teil des europäischen Natura-2000-Netzes, wäre vermutlich Gegenstand einer Klage der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland.

Der Nürnberger Reichswald (DE 6533-401) war als SPA bereits in einem Mahnschreiben der EU-Kommission 6/03 wegen fragwürdiger Grenzziehung namentlich aufgeführt.

Die Europäische Kommission hat am 18.02.2022 gegen die Bundesrepublik Deutschland Klage eingereicht (Rechtssache C-116/22), weil sie ein Versäumnis der Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich der Ausweisung und des Erhalts ihres Natura-2000-Netzes sieht. Der Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes im SPA DE6533-471 wäre ein weiterer Präzedenzfall.

Ganz aktuell hat der Europäische Gerichtshof in zwei Entscheidungen (2022) zur Tragweite der artenschutzrechtlichen Verbote Stellung genommen. Er betonte die Geltung

---

<sup>21</sup> pers. Mitteilung Klaus Brünner

der Verbote auch bei Maßnahmen der Forstwirtschaft, widerspricht einer Relativierung der Zugriffsverbote durch populationsbezogene Überlegungen und erstreckt den Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf Funktionsbeeinträchtigungen.<sup>22</sup>

Der BN sieht im Gebiet F, ebenso wie das Artenschutzrechtliche Fachgutachten der ANUVA im Rahmen der ROV „zulassungskritische Konflikte („rote Ampeln“) bei den Arten Grauspecht, Grünspecht, Kleinspecht, Mittelspecht, Schwarzspecht, Waldschnepfe, Gelbbauchunke, Zauneidechse, Schlingnatter und sehr kleinräumig agierenden Fledermäusen (Bechsteinfledermaus, Mopsfledermaus, Braunes Langohr).“

Diese Konflikte, gepaart mit dem Umstand, dass hier nur über FCS-Maßnahmen eine Art von Ersatz für den drohenden lokalen Totalverlust der Populationen zu schaffen ist, verbietet in den Augen des BN eine Umsetzung des ICE-Instandhaltungswerks am Gebiet F.

### **FFH-relevante und geschützte Arten im gesamten Gelände**

Die im Rahmen des ROV in Auftrag gegebene Kartierung durch das Planungsbüro ANUVA bestätigt das Vorkommen zahlreicher geschützter Arten an allen drei geplanten Standorten. Für die Gebiete F & G zeigen sich „insbesondere wegen unvermeidbarer Beeinträchtigungen über der Erheblichkeitsschwelle ... für Grauspecht, Kleinspecht, Mittelspecht und Schwarzspecht“ nach Meinung von ANUVA „erhebliche Beeinträchtigungen..., die durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht minimiert werden können“.

Der BN bestätigt diese Einschätzung.

### **Amphibien**

In den Explosionskratern haben sich vielfach Tümpel und Teiche mit reichen Amphibienvorkommen entwickelt.

Besonders hervorzuheben ist das Vorkommen der **Kreuzkröte**, *Bufo calamita*, und die große Population der **Gelbbauchunke**, *Bombina variegata*. Beide FFH-Arten konnten fotografisch dokumentiert werden.

Die reichen Amphibienvorkommen in den Tümpeln und Teichen des Gebietes beinhalten auch eine große Population der Gelbbauchunke (*Bombina variegata*), die auf der Roten Liste Bayern als Kategorie 2 („stark gefährdet“) geführt wird.

Ein Umsiedeln der Gelbbauchunke ist nicht realisierbar, so dass durch den Bau des ICE-Werkes mit dem Verlust der gesamten Gelbbauchunken-Population zu rechnen ist.

Durch die Einzäunung unterliegt das Gebiet wenigen bis keinen anthropogenen Störungen durch z.B. Freizeitdruck in der Nähe der Metropolregion. Auch werden hier bodenlebende Arten nicht durch freilaufende Hunde gestört.

---

<sup>22</sup> Quelle: Fischer-Hüftle, P. (2022): Neues vom Europäischen Gerichtshof zum Artenschutz. – ANLiegen Natur 44(1): online preview, 6 p., Laufen; [www.anl.bayern.de/publikationen](http://www.anl.bayern.de/publikationen).

Das ROV (vergl. „A-04-11\_Artenschutzrechtliches\_Fachgutachten.pdf“) bemerkt hierzu „Aufgrund der hohen Individuenzahl, der zahlreichen Versteckmöglichkeiten innerhalb der geeigneten Lebensräume im UG und der eingeschränkten Betretungsmöglichkeiten (aufgrund der Kontamination des ehemaligen MUNA-Geländes mit Kampfmitteln) ist ein ausreichendes Abfangen und Umsetzen der Tiere kaum realisierbar. Daher ist wahrscheinlich eine Ausnahme mit entsprechenden FCS-Maßnahmen erforderlich.“

Solche Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der betroffenen Populationen einer Art, hier FCS-Maßnahmen (favourable conservation status = „günstiger Erhaltungszustand) sind aber zum einen nicht verpflichtend durchzuführen, wie etwa Kohärenzsicherungsmaßnahmen im europäischen Gebietsschutz (vergl. Nagel, P. 2017 - Diskussionsbeitrag: Populationserhaltende Maßnahmen im artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahren, ANLiegen Natur 39(1)). Zum anderen bezweifelt der BN, dass FCS-Maßnahmen für eine Art, die bayernweit stark zurückgeht und einen Erhaltungszustand von „ungünstig/schlecht“ hat, sinnstiftend umgesetzt werden können. Die Gelbbauchunke hat auf dem Gebiet F bereits ein hervorragendes Habitat, das in ähnlicher Qualität kaum zu reproduzieren ist.

### **Fledermäuse**

Am 6. und 7. Juli 2021 begleitete Sebastian Haas (BN) den Fledermausfachberater Heinz Neudert (LBV) mit einer Ausnahmegenehmigung durch das Muna-Gelände und konnte sich auf der Fläche selbst vom Artenreichtum des Sperrgebietes überzeugen.

Wie die Kartierung 2021 des Planungsbüros Anuva bestätigt, kommen fünf Fledermausarten gesichert auf der Fläche vor, für weitere 12 Fledermausarten besteht ein potenzielles Vorkommen.

### **Reptilien**

Entlang der bestehenden ICE-Strecke im Osten des „Standortes F“, aber auch auf dem Gelände selbst befindet sich ein gut dokumentiertes Kreuzotter- und Schlingnatter-Vorkommen.<sup>23</sup> Auch diese FFH-Arten können nicht umgesiedelt werden. Durch den Bau der Zuwegungen sind beide Populationen direkt bedroht.

Das gut dokumentierte **Kreuzotter** (*Vipera berus*)- und **Schlingnatter** (*Coronella austriaca*)-Vorkommen befindet sich entlang der bestehenden ICE-Strecke im Osten des Gebiets F, aber auch auf dem Gelände selbst (Horn, K. & T. Lindner (2020): Erfassung von Kreuzottern im Markt Feucht. – Unveröff. Gutachten im Auftrag der Regierung von Mittelfranken, Ansbach).

Zu den Schlingnattern bemerkt das ROV. “ (vergl. „A-04-11\_Artenschutzrechtliches\_Fachgutachten.pdf“): „Die Vermeidung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes der Tötung wird jedoch kaum umsetzbar sein. Aufgrund der zahlreichen Versteckmöglichkeiten innerhalb der geeigneten Lebensräume im UG und der eingeschränkten Betretungsmöglichkeiten (aufgrund der Kontamination des ehemaligen MUNA-Geländes mit Kampfmitteln) ist ein ausreichendes Abfangen und Umsetzen der

---

<sup>23</sup> Quelle: HORN, K. & T. LINDNER (2020): Erfassung von Kreuzottern im Markt Feucht. – Unveröff. Gutachten im Auftrag der Regierung von Mittelfranken, Ansbach.

Tiere kaum realisierbar. Daher ist wahrscheinlich eine Ausnahme mit entsprechenden FCS-Maßnahmen erforderlich“.

Eine ähnliche Einschätzung dürfte für die Kreuzotter gelten. Durch den Bau der Zuwegungen und die Überbauungen auf dem Gelände F sind beide Populationen dieser FFH-Arten direkt bedroht. Auch hier bezweifelt der BN, dass wirksame FCS-Maßnahmen in ausreichendem Umfang umgesetzt werden können.

### **Schutzgut Mensch: Die vorgesehene Fläche genießt als Bannwald einen besonderen Schutzstatus**

Der Reichswald erfüllt nicht nur für die potenziell besonders betroffenen Anwohner\*innen in der Äußeren Weißensee-Straße/Feucht, in Röthenbach b. St. W. und Nürnberg-Moorenbrunn, sondern für die gesamte Metropolregion Mittelfranken unersetzliche Dienstleistungen.

Der Wald dient der Naherholung und dem Tourismus. Er bietet Lärmschutz, Lichtschutz, absorbiert Feinstaub aus der Luft, er wirkt im Sommer temperatursenkend, nimmt Regenwasser auf, filtert es und leitet es als Grundwasser unterirdischen Speichern zu.

Der aktuelle Klima-Report Bayern 2021 prognostiziert für das mittelfränkische Becken besonders viele Tropennächte, Hitzerekorde und extreme Trockenperioden.

Angesichts dieser Entwicklung wäre es unverantwortlich den Neubau eines ICE-Instandhaltungswerkes im mittelfränkischen Bannwald zu genehmigen. Es ist außerdem damit zu rechnen, dass es nicht bei dem Verlust des Waldes auf den projektierten Flächen bleibt. Bäume an neuen Waldrändern werden höheren Temperaturen und einer intensiveren Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Bei den standorttypischen Waldkiefern wird der Blaue Kiefernprachtkäfer, *Phaenops cyanea*, sukzessive zum Absterben der Kiefern an den neuen Waldrändern führen, so dass der Waldverlust deutlich über der skizzierten Betriebsgröße der Anlage liegen wird.

Es ist zu befürchten, dass der Bannwald in seiner fragmentierten Form seine regulatorischen Fähigkeiten, wie das Kühlen und Anfeuchten der Luft im Großraum Nürnbergs, verliert und großflächig Schaden nimmt.

Die aktuelle Studie „Wiederholungsaufnahme der Vorkommen der Indikatorart Bartflechte *Usnea filipendula* im Nürnberger Reichswald 2021/2022“<sup>24</sup> belegt schon jetzt den deutlichen Rückgang der Vorkommen dieser Flechte als Reinluft-Indikatorart im Vergleich zu Aufnahmen vor 20 Jahren.

### **Die Einleitung von Oberflächen- und Abwasser gefährdet das Ökosystem Gauchsbach**

Südlich des Standorts „F - Ehemaliges Munitionslager Feucht“ entwässert der Gauchsbach das Gelände zur Schwarzach hin.

---

<sup>24</sup> Bearbeiter: Klaus Brünner, Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)

Zu S. 205: „mittelfränkische Teichwirtschaft“:

Die Gewässer mit der Bezeichnung Gauchsbachteiche sind aus der Fischereinutzung herausgenommen und als Ausgleichsflächen früherer Bebauung (ICE-Trasse Nürnberg-München) umgestaltet worden. Damit ist ihre Erhaltung durchaus anzustreben und negativer Einfluss, auch aus dem Umfeld (Standorte F und G), hierauf zu vermeiden.

Im Gauchsbach gibt es Vorkommen der **Bachforelle** (*Salmo trutta*), der **Wasserralle** (*Rallus aquaticus*), des **Bibers**, des **Eisvogels**, und zahlreicher **Libellenarten**.

In diesem schützenswerten Habitat entsteht durch die Gefahr der Einleitung von belastetem Wasser sowie die großen Mengen an Oberflächenwasser aus der versiegelten bzw. überbauten Fläche des ICE-Instandhaltungswerkes eine hohe Belastung, die im vorliegenden Gutachten nicht ausreichend gewürdigt wird.

In Gebiet F befinden sich, wie oben ausgeführt, reiche Amphibienvorkommen in den kleinen Tümpeln und Teichen des Gebietes, die unter anderem auch eine große Population der Gelbbauchunke beinhalten. Hier fehlt eine Gefährdungsbeurteilung durch die – auch unbeabsichtigte - Einleitung von Schmutz- und Abwasser aus dem geplanten ICE-Instandhaltungswerk.

Für den Standort die Gefährdung der Gewässerbiotope, mit sämtlichen Folgen für den lokalen Naturhaushalt, im ROV nicht ausreichend gewürdigt. Die entsprechenden Darstellungen in den Planungen sind nicht ausreichend zur Sicherstellung der Integrität der Gewässer im Umfeld des Planungsraumes.

### **Artenschutz und Prozessschutz**

Es fehlt die Einstufung von großen Teilen des Gebietes F als wissenschaftlich besonders wertvoll, da es durch die Vorbelastung in großen Teilen der Fläche eine praktisch ungestörte Entwicklung seit fast 70 Jahren erfahren durfte.

**Der BN lehnt eine Rodung und Bebauung dieser einzigartigen Langzeit-Sukzessionsfläche ab.**

### **Bodenschutz**

#### **„Bodenverbesserung und Aufwertung hinsichtlich Umwelt, Gesundheit und Erholung“ S. 202**

Eine Bodenverbesserung am Standort F ist nicht erkennbar. Bisher ist der Waldboden zwar mit Munitionsresten belastet, allerdings erfüllt der Boden sämtliche Aufgaben eines Waldbodens: Grundwasserneubildung, Pflanzenwachstum, Lebensraum für Tiere, Puffer, Austauschkapazität Nährstoffe.

Durch eine geplante Entgiftung im Bereich des geplanten Werkes wird vermutlich (nicht gesichert!) der Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser verringert. Alle anderen Funktionen des Bodens würden durch Überbauung aber nicht mehr erfüllt.

Es würde keine Aufwertung des Bodens, auch nicht in den umliegenden Bereichen, erfolgen. Wenn entgiftet wird, wird gleichzeitig gerodet, umgegraben und sowohl Wald als auch Boden zerstört. Damit wäre auch ein viel größerer Waldausgleich nötig. Bodensanierung ohne Rodung ist nicht möglich, da laut Aussagen im Bericht zur Kontamination Munition im Wurzelbereich der Bäume steckt.

Der Standort F würde keine „wesentliche Aufwertung hinsichtlich Aspekte der Umwelt, Gesundheit und Erholung“ erfahren. Bisher existiert in Teilen zwar ein Betretungsverbot, die Waldfläche liefert aber kühle Luft und erfüllt globalen und lokalen Klimaschutz für die Anwohner.

Für die Tier- und Pflanzenwelt ist das Betretungsverbot positiv. Bei Realisierung des Projektes wird weiterhin die Fläche nicht betretbar sein (nur ein Saumbereich soll geräumt werden), stattdessen entsteht mit dem ICE Werk ein Bauwerk, das keinen globalen und lokalen Klimaschutz mehr erfüllt und für Tiere und Pflanzen als Lebensraum wegfällt.

Das Werksgelände würde auf den Altlasten im Untergrund errichtet. Das besonders stark verseuchte Areal NATO Site 23 würde zwar nicht überbaut, läge aber nur wenige Meter neben den Gleisen, über welche die 400 Tonnen schweren ICE-Züge rollen würden. Das Areal NATO Site 23 wurde im Jahr 2006 durch eine sechs Millionen Euro teure Betonplatte versiegelt, um die Reste von 18 Tonnen Sprühbüchsen mit dem Kampfstoff Lost, auch bekannt als Senfgas, zu versiegeln. Es ist zu befürchten ist, dass dieses Endlager durch die Bauarbeiten und den Betrieb des ICE-Werks Schaden nehmen könnte und giftiges Senfgas entweicht, mit unabsehbaren Folgen.

Argumente für die „Säuberung“ des Bodens in den Standorten F und G sind irreführend, der Boden wäre anschließend versiegelt und nicht mehr als Boden vorhanden.

Durch den Bau des ICE-Instandhaltungswerkes am Standort „F – Ehemaliges Munitionslager Feucht“ wäre eine ggf. nötige Dekontaminierung bis in die Tiefe der Grundwasserleiter nicht mehr möglich.

Es ist bei allen drei Standorten Sandböden betroffen. Sandböden auf Flugsand (B und G) sind sehr selten geworden, da die SandAchse Franken bereits zu großen Teilen durch Abbau und Versiegelung durch Bebauung zerstört ist.

### **Ausgleichsfläche**

Zu S. 135: vorhandene Eingriffs-Ausgleichsflächen:  
Weder auf der Kartengrundlage des Bayernatlas noch über FinView (Verbändeversion) konnten diese Ausgleichsflächen gefunden werden. Da BN und Vorhabensträger offensichtlich unterschiedliche Datengrundlagen haben, ist zu befürchten, dass auch weitere Ausgleichsflächen nicht für den BN aufzufinden sind und auch noch vorkommen könnten.

### **Ausgleich**

Der Kompensationsbedarf liegt nach der vorliegenden Schätzung bei 90 ha. Dabei werden 45 ha Neuaufforstung einberechnet und weitere 45 ha Waldflächen, die als Kohärenzmaßnahmen in den Bannwald eingegliedert werden sollen.

Der BN weist die bisherige Schätzung der nötigen Aufforstungsflächen zurück.

Der bestehende Wald im Standort F wurde zu niedrig bewertet (eher N723), für alle Bereiche fehlt eine Vegetationskartierung in den Unterlagen.

Aus Luftbildern kann keine Altersschätzung des Waldes oder Aussagen zum Strukturreichtum erfolgen.

Aufforstung kann vermutlich nicht zu 100 % auf Flächen der intensiven Landwirtschaft erfolgen. Dafür werden die Landwirte auch extensive Grünlandflächen abgeben, schließlich müssen sie mit den besten Ackerflächen weiter wirtschaften. Daher müsste auch der Wert für die Aufwertung auf maximal 6-7 WP korrigiert werden. Das würde zu einer mindestens flächengleichen Ausgleichsfläche nach Eingriffsregelung führen.

Der BN lehnt die Planung ab, da die Ausgleichsflächen deutlich zu gering angesetzt sind und sehr viel landwirtschaftliche Fläche dafür aus der Produktion fallen müsste.

## **18. Standort „G – Südlich ehemaliges Munitionslager Feucht“**

Der Standort südlich des ehemaligen Munitionslagers (Standort G) befindet sich ebenfalls teilweise im Landkreis Roth sowie in kleinen Teilbereichen im Landkreis Nürnberger Land. Das Gebiet liegt räumlich zu einem Großteil im gemeindefreien Gebiet „Forst Kleinschwarzenlohe“.

Allerdings befinden sich der Markt Feucht wie auch der Gemeindeteil Röthenbach b. Stankt Wolfgang lediglich ca. 1 km von dem Standort entfernt.

Der Standort befindet sich in einem Bereich, der im Regionalplan Nürnberg als Landschaftsschutzgebiet „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb“ (LSG-00428.01) ausgewiesen ist. Ca. 80 % des Vorhabengebiets liegen im nördlichen Bereich des Schutzgebiets.

Der Standort berührt das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ (SPA-Gebiet DE 6533-471) vollumfassend; 100% liegen innerhalb des Schutzgebiets.

Ferner liegt das Vorhabengebiet zu 96 % im als Bannwald im Sinne von Art. 11 BayWaldG ausgewiesenen „Nürnberger Reichswald“ (Lorenzer Reichswald und des sogenannten südlichen Reichswalds).

Zur Veranschaulichung wird auf Tab. A.17 im Erläuterungsbericht (Seite 140) verwiesen.

Für Standort G gelten größtenteils die obigen Ausführungen zum Standort F, da die beiden Standorte nebeneinanderliegen und sich teilweise sogar überschneiden. Allerdings ist der Standort etwas weniger von den Altlastenflächen des ehemaligen MUNA-Geländes betroffen.

Zum Standort südlich ehemaliges Munitionslager Feucht (Standort G) führt die Vorhabenträgerin zur Begründung als möglichen Standort folgendes aus (Seite 232): „Die Ziele der Regionalpläne sprechen aber auch deutlich für eine Entwicklung dieses Standortes, bspw. durch die Nähe zu einem Mittelzentrum und die Nähe zu Entwicklungssachse (Nürnberg – Burgthann). Auch für den Standort G ist als Besonderheit festzuhalten, dass durch die historische Nutzung als Munitionsanstalt Altablagerungen oder militärischer Altlasten belasten, wenn auch in einem wesentlich kleineren Umfang als den Standort F. Diesbezüglich wird auch hier das Ziel Raumordnung der Nachnutzung militärischer Einrichtungen benannt. Damit würde die Entwicklung dieses Standortes auch eine umfangreiche Flächenreaktivierung darstellen.“

Hinsichtlich der Einschätzungen und Abwägungen der raumplanerischen Ziele gelten die gleichen Ausführungen wie zum Standort F. Nach dem Ziel 1.1.2 des LEP Bayern 2020, welches sich durch ähnliche Ziele im „Regionalplan Nürnberg (RP 7) widerspiegelt (z.B. T 2.3.1.1, Z 3.1.5, Z 3.1.5, Z 3.1.4 und G 7.1.2.1 „bei Konflikten zwischen Raumnutzung Ansprüchen und ökologischer Belastbarkeit (...) den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“

Auch das Gebiet dieses Standorts weist einen hohen Anteil an Waldflächen auf, der für verschiedenste Funktionen sehr wertvoll ist. So ist der Waldteil des Nürnberger Reichswaldes (Bannwald) mit Erholungsfunktion, ein Landschaftsschutzgebiet und ein das Landschaftsbild prägender Wald mit hoher Bedeutung für die Region. Die Realisierung des Vorhabens an diesem Standort würde zu wesentlichen und langfristigen Beeinträchtigungen der natürlichen Lebensgrundlagen führen. Schützenswerter Wald würde großflächig gerodet werden. Die von der Vorhabenträgerin vorgebrachten positiven ökonomischen Auswirkungen auf die Region – soweit sie überhaupt eintreten – stehen hierzu im krassen Missverhältnis, so dass auch hier die Gewichtung der widerstreitenden Belange zu Gunsten der ökologischen Belange vorzunehmen ist.

Hinzu kommt, dass durch diesen Standort mehr Erholungsraum zerstört wird, als reaktiviert. Somit ist die Folgerung, dass es zu einer umfangreichen Flächenreaktivierung kommt, völlig falsch.

Über die genannten Gründe hinaus ist der Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes am Standort „G – Südlich ehemaliges Munitionslager Feucht“ aus den folgenden Gründen abzulehnen:

**Die vorgesehene Fläche ist Teil des europäischen NATURA 2000-Schutzgebietes SPA DE6533-471**

Zielarten des Vogelschutzgebietes, wie Schwarzspecht, Baumpieper, Wespenbussard, Waldschnepfe, aber auch Pirol und Waldlaubsänger charakterisieren das betroffene Waldstück. Inmitten des projektierten Instandhaltungswerkes befindet sich ein Habicht-Horst.

Seit der Managementplanung 2011 ist im Nürnberger Reichswald keine flächendeckende Erhebung zur Entwicklung der EU-relevanten Vogelbestände mehr erfolgt. Daher kann keine Behörde seriös beurteilen, wie sich das Neubauvorhaben des ICE-Instandhaltungswerkes auf die Gesamtbestände im SPA DE6533-471 auswirken wird. Die offiziellen Zahlen des Standard-Datenbogens sind 2016 am Schreibtisch ohne Einbeziehung von Gebietskennern novelliert worden.<sup>25</sup>

Da sich die dem ROV zugrundeliegende Kartierung der naturschutzfachlichen Schutzgüter nicht auf die Auswirkungen auf das gesamte SPA DE6533-471 beziehen kann, sind ihre Ergebnisse nicht aussagekräftig. Schließlich sind seit 2003 über 600 (!) Eingriffe im 38.000 Hektar großen SPA DE6533-471 der Metropolregion Mittelfranken erfolgt.

Ein ICE-Instandhaltungswerk im SPA DE6533-471, als Teil des europäischen Natura-2000-Netzes, wäre Gegenstand einer Klage der Europäischen Kommission gegen die BRD

Der Nürnberger Reichswald (DE 6533-401) war als SPA bereits in einem Mahnschreiben der EU-Kommission 6/03 wegen fragwürdiger Grenzziehung namentlich aufgeführt. Die Europäische Kommission hat am 18.02.2022 gegen die Bundesrepublik Deutschland Klage eingereicht (Rechtssache C-116/22), weil sie ein Versäumnis der BRD hinsichtlich der Ausweisung und des Erhalts ihres Natura-2000-Netzes sieht. Der

---

<sup>25</sup> pers. Mitteilung Klaus Brünner

Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes im SPA DE6533-471 wäre ein weiterer Präzedenzfall.

Ganz aktuell hat der Europäische Gerichtshof in zwei Entscheidungen (2022) zur Tragweite der artenschutzrechtlichen Verbote Stellung genommen. Er betonte die Geltung der Verbote auch bei Maßnahmen der Forstwirtschaft, widerspricht einer Relativierung der Zugriffsverbote durch populationsbezogene Überlegungen und erstreckt den Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf Funktionsbeeinträchtigungen.<sup>26</sup>

### **FFH-relevante und geschützte Arten im gesamten Gelände**

Die im Rahmen des ROV in Auftrag gegebene Kartierung durch das Planungsbüro ANUVA bestätigt das Vorkommen zahlreicher geschützter Arten an allen drei geplanten Standorten. Für die Gebiete F & G zeigen sich „insbesondere wegen unvermeidbarer Beeinträchtigungen über der Erheblichkeitsschwelle ... für Grauspecht, Kleinspecht, Mittelspecht und Schwarzspecht“ nach Meinung von ANUVA „erhebliche Beeinträchtigungen..., die durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht minimiert werden können“.

Der BN bestätigt diese Einschätzung.

Das Gebiet G ist u.a. geprägt durch die ökologisch besonders wertvollen Feuchtbiotope im Osten des Plangebietes, die mit den etwas südlich vom Plangebiet gelegenen Krugsweiher verbunden sind (vergl. A-04-10-03\_Standort\_G\_Faunistisches\_Gutachten.pdf).

Während die Weiher in der Vergangenheit tatsächlich einmal Teil der Kläranlage Feucht waren, stellen sie mittlerweile eine ökologische Ausgleichsfläche für die Eingriffe im Zuge der ICE-Trasse Nürnberg-München dar.

### **Fledermäuse**

Wie die Kartierung 2021 des Planungsbüros Anuva bestätigt, kommen bis zu 17 Fledermausarten auf der Fläche vor, oder nutzen das Waldstück auf dem Durchflug in Richtung Süden zu den ökologisch besonders wertvollen Krugsweiher. Dort befindet sich auch ein überregional bedeutender Hotspot des Großen Abendseglers.

Der BN sieht im Gebiet G, ebenso wie das Artenschutzrechtliche Fachgutachten der ANUVA im Rahmen der ROV „zulassungskritische Konflikte („rote Ampeln“) bei sehr kleinräumig agierenden Fledermäusen (Bechsteinfledermaus, Mopsfledermaus, Braunes Langohr).

### **Insekten**

Im Umfeld der Krugsweiher wurden von 2012 bis 2022 über 30 Tagfalter-Arten dokumentiert, darunter der Dunkle-Wiesenknopf-Ameisenbläuling, *Phengaris nausithous*.

Der dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling ist in der Planungsraumanalyse leider nur mit gelb gekennzeichnet worden und nicht weiter kartiert worden.

---

<sup>26</sup> Quelle: Fischer-Hüftle, P. (2022): Neues vom Europäischen Gerichtshof zum Artenschutz. – ANLiegen Natur 44(1): online preview, 6 p., Laufen; [www.anl.bayern.de/publikationen](http://www.anl.bayern.de/publikationen).

Es kommen über 21 Libellen-Arten vor.

## **Vögel**

Über 80 (!) Vogelarten kommen hier vor. **Eisvogel**, **Zwergtaucher** und **Wasserralle** haben regelmäßig Bruterfolg.

Zusätzlich zu den im faunistischen Gutachten angeführten Arten wurde hier **Purpurreiher** (*Ardea purpurea*), **Schwarzstorch** (*Ciconia nigra*), **Baumfalke** (*Falco subbuteo*), **Fischadler** (*Pandion haliaetus*) und **Rohrweihe** (*Circus aeruginosus*) von ortskundigen Ornithologen beobachtet und mit Fotos belegt (persönliche Mitteilung LBV Regionalgruppe Feucht).

Ein ICE-Instandhaltungswerk am „Standort G“ würde die Feuchtbiotope der Krugsweiher entwerten. Überfliegende **Limikolen**, **Schwarzstörche**, **Fischadler** würden durch die Werkshalle mit Beleuchtung und Geräuschkulisse von den Feuchtbiotopen abgeschreckt.

Der BN sieht im Gebiet G, ebenso wie das Artenschutzrechtliche Fachgutachten der ANUVA im Rahmen der ROV „zulassungskritische Konflikte („rote Ampeln“) bei den Arten Grauspecht, Kleinspecht, Mittelspecht, Schwarzspecht, Waldschnepfe.

## **Reptilien**

Entlang der bestehenden ICE-Strecke im Osten des „Standortes G“, aber auch auf dem Gelände selbst, etwa am nördlichen Rand des Jägersees, befindet sich ein gut dokumentiertes Kreuzotter- und Schlingnatter-Vorkommen.<sup>27</sup>

Diese FFH-Arten können nicht umgesiedelt werden. Durch den Bau der Zuwegungen sind diese von Sebastian Haas in PC-ASK kartierten Kreuzotter- und Schlingnatter-Populationen direkt bedroht.

Der BN sieht im Gebiet G, ebenso wie das Artenschutzrechtliche Fachgutachten der ANUVA im Rahmen der ROV „zulassungskritische Konflikte („rote Ampeln“) bei den Arten Zauneidechse und Schlingnatter.

Diese Konflikte, gepaart mit dem Umstand, dass hier nur über FCS-Maßnahmen eine Art von Ersatz für den drohenden lokalen Totalverlust der Populationen zu schaffen ist, verbietet in den Augen des BN eine Umsetzung des ICE-Instandhaltungswerks am Gebiet G. Zudem würden hier die Feuchtbiotope der Krugsweiher, eine ökologische Ausgleichsfläche, massiv entwertet werden.

Die Feuchtbiotope der Krugsweiher würden durch den geplanten Bau des ICE-Instandhaltungswerkes massiv in ihrer ökologischen Funktion als Nahrungs-, Rast- und Brutgebiet gestört werden. Die Werkshalle mit Beleuchtung und hoher Geräuschkulisse, würden zweifelsohne zahlreiche Tierarten von den Feuchtbiotopen abschrecken.

---

<sup>27</sup> Quelle: HORN, K. & T. LINDNER (2020): Erfassung von Kreuzottern im Markt Feucht. – Unveröff. Gutachten im Auftrag der Regierung von Mittelfranken, Ansbach

### **Schutzgut Mensch: Die vorgesehene Fläche genießt als Bannwald einen besonderen Schutzstatus**

Flächen für die Forstwirtschaft Standort G (S. 196): Die Fläche G sei demnach nicht explizit als Wald ausgewiesen. Dagegen steht Art 2 Waldgesetz: „1) Wald (Forst) im Sinn dieses Gesetzes ist jede mit Waldbäumen bestockte oder nach den Vorschriften dieses Gesetzes wiederaufzuforstende Fläche.“ Das sind wohl Flächen für Forst/Wald, auch wenn es keinen FNP gibt.

Damit ist auch Fläche G als Waldfläche nach Waldgesetz anzusehen und es ist unwesentlich, dass „keine explizit ausgewiesenen Flächen für die Forstwirtschaft“ erkennbar sind. Es besteht für alle Flächen eine Zuordnung in der Waldfunktionskartierung (bis auf eine Ecke in Fläche B). Alle drei Standorte haben die Kennzeichnung Wald im Bayernatlas.

Wirtschaftliche Betroffenheit besteht auch auf Fläche G: Da diese Fläche wie die anderen Flächen mit Wald bestanden ist, der durchaus forstlich genutzt wird, würde auch hier eine wirtschaftliche Betroffenheit entstehen.

Der Reichswald erfüllt nicht nur für die potenziell besonders betroffenen Anwohner in der Äußeren Weißensee-Straße/Feucht, in Röthenbach b. St. W. und Nürnberg-Moorenbrunn, sondern für die gesamte Metropolregion Mittelfranken unersetzliche Dienstleistungen. Der Wald dient der Naherholung und dem Tourismus. Er bietet Lärmschutz, Lichtschutz, absorbiert Feinstaub aus der Luft, er wirkt im Sommer temperatursenkend, nimmt Regenwasser auf, filtert es und leitet es als Grundwasser unterirdischen Speichern zu.

Der aktuelle Klima-Report Bayern 2021 prognostiziert für das mittelfränkische Becken besonders viele Tropennächte, Hitzerekorde und extreme Trockenperioden. Angesichts dieser Entwicklung wäre es unverantwortlich den Neubau eines ICE-Instandhaltungswerkes im mittelfränkischen Bannwald zu genehmigen. Es ist außerdem damit zu rechnen, dass es nicht bei dem Verlust des Waldes auf den projektierten Flächen bleibt. Bäume an neuen Waldrändern werden höheren Temperaturen und einer intensiveren Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Bei den standorttypischen Waldkiefern wird der Blaue Kiefernprachtkäfer, *Phaenops cyanea*, sukzessive zum Absterben der Kiefern an den neuen Waldrändern führen, so dass der Waldverlust deutlich über der skizzierten Betriebsgröße der Anlage liegen wird.

Es ist zu befürchten, dass der Bannwald in seiner fragmentierten Form seine regulatorischen Fähigkeiten, wie das Kühlen und Anfeuchten der Luft im Großraum Nürnbergs, verliert und großflächig Schaden nimmt.

Die aktuelle Studie „Wiederholungsaufnahme der Vorkommen der Indikatorart Bartflechte *Usnea filipendula* im Nürnberger Reichswald 2021/2022“<sup>28</sup> belegt schon jetzt den deutlichen Rückgang der Vorkommen dieser Flechte als Reinluft-Indikatorart im Vergleich zu Aufnahmen vor 20 Jahren.

---

<sup>28</sup> Bearbeiter: Klaus Brünner, Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)

## **Die Einleitung von Oberflächen- und Abwasser gefährdet das Ökosystem Gauchsbach**

Der Standort „G – Südlich ehemaliges Munitionslager Feucht“ entwässert Richtung Süden über den Gauchsbach zur Schwarzach hin.

Im Gauchsbach gibt es Vorkommen der **Bachforelle** (*Salmo trutta*), der **Wasserralle** (*Rallus aquaticus*), des **Bibers**, des **Eisvogels**, und zahlreicher **Libellenarten**.

In diesem schützenswerten Habitat entsteht durch die Gefahr der Einleitung von belastetem Wasser sowie die großen Mengen an Oberflächenwasser aus der versiegelten bzw. überbauten Fläche des ICE-Instandhaltungswerkes eine hohe Belastung, die im vorliegenden Gutachten nicht ausreichend gewürdigt wird.

Für das Gebiet G ist auszuschließen, dass die ökologisch besonders wertvollen Feuchtbiotop im Osten des Plangebietes, die mit den etwas südlich vom Plangebiet gelegenen Krugsweihern verbunden sind (siehe oben), durch die Einleitung von belastetem Wasser – auch im Fall von Sonderereignissen - gefährdet werden können.

Für den Standort die Gefährdung der Gewässerbiotope, mit sämtlichen Folgen für den lokalen Naturhaushalt, im ROV nicht ausreichend gewürdigt. Die entsprechenden Darstellungen in den Planungen sind nicht ausreichend zur Sicherstellung der Integrität der Gewässer im Umfeld des Planungsraumes.

### **Bodenschutz**

Argumente für die „Säuberung“ des Bodens in den Standorten F und G sind irreführend, der Boden wäre anschließend versiegelt und nicht mehr als Boden vorhanden.

**Auch durch den Bau des ICE-Instandhaltungswerkes am Standort „G – Südlich ehemaliges Munitionslager Feucht“ wäre eine ggf. nötige Dekontaminierung bis in die Tiefe der Grundwasserleiter nicht mehr möglich.**

Das Werksgelände würde auf den Altlasten im Untergrund errichtet. Das besonders stark verseuchte Areal NATO Site 23 würde zwar nicht überbaut, läge aber nur wenige Meter nördlich der Gleise, über welche die 400 Tonnen schweren ICE-Züge rollen würden. Das Areal NATO Site 23 wurde im Jahr 2006 durch eine sechs Millionen Euro teure Betonplatte versiegelt, um die Reste von 18 Tonnen Sprühbüchsen mit dem Kampfstoff Lost, auch bekannt als Senfgas, zu versiegeln. Meine Befürchtung ist, dass dieses Endlager durch die Bauarbeiten und den Betrieb des ICE-Werks Schaden nehmen könnte und giftiges Senfgas entweicht, mit unabsehbaren Folgen. Auch der südliche Standort „G“ gefährdet dieses Endlager durch seine räumliche Nähe!

Bodenschutz (S. 199):

Die Maximaleinschätzung der Versiegelung ist hier zu beachten.

Es wurde noch nirgends im Großraum Nürnberg effektiv entsiegelt, die verbleibenden Fragmente unversiegelter Fläche oder mit Gittersteinen teilversiegelter Standorte (z.B. Parkplätze und Feuerwehrezufahrten) haben mit Bodenschutz nichts zu tun.

Es ist bei allen drei Standorten Sandböden betroffen. Sandböden auf Flugsand (B und G) sind sehr selten geworden, da die SandAchse Franken bereits zu großen Teilen durch Abbau und Versiegelung durch Bebauung zerstört ist.

**Ziel 7.1.3.5 Gebietsschutz (S. 165)**

Nach den online verfügbaren Karten liegt Gebiet G im Landschaftsschutzgebiet. Hier fehlt die Kennzeichnung in der Übersicht.

## **19. Standort „B – Allersberg/Pyrbaum/Roth-Harrlach“**

Der Standort Allersberg/Pyrbaum (Standort B) befindet sich im Landkreis Roth und teilweise im Landkreis Neumarkt i. d. Oberpfalz. Der Standort liegt ca. 4 km nordwestlich von Allersberg westlich entlang der Bahntrasse und der Autobahn A9.

Der Bereich ist im Regionalplan Nürnberg durch die zwei Landschaftsschutzgebiete „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb“ (LSG Ost) (LSG 00428.01) und „Bundesautobahnen Berlin-, Nürnberg-Amberg und Nürnberg-Regensburg“ (LSG-00121.06) ausgewiesen. Gemäß § 26 Abs. 1 BNatSchG sind Landschaftsschutzgebiete rechtsverbindlich festgesetzte Gebiete, in denen ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft erforderlich ist. Ca. 83 % der Standortfläche liegen innerhalb der beiden Landschaftsschutzgebiete.

Das Vorhabengebiet ist großflächig mit einem Wald bewachsen. Ca. 70 % des Gebiets sind durch den „Nürnberger Reichswald“ bedeckt, der als Bannwald im Sinne von Art. 11 BayWaldG ausgewiesen ist. Dies ist Wald, der auf Grund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung vor allem in Verdichtungsräumen und waldarmen Bereichen unersetzlich ist und deshalb in seiner Flächensubstanz erhalten werden muss und welchem eine außergewöhnliche Bedeutung für das Klima, den Wasserhaushalt oder für die Luftreinigung zukommt. Durch das Vorhaben und die damit einhergehende Rodung wären folglich die Forstwirtschaft und die Nutzung der Wälder und Wege als Erholungsgebiet schwerwiegend betroffen.

Des Weiteren ist auf dem Gebiet das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ (SPA-Gebiet DE 6533-471) verortet. Ca. 98% der Vorhabenfläche werden von dem Vogelschutzgebiet vereinnahmt.

Zur genauen Veranschaulichung wird auf Tab. A.11 im Erläuterungsbericht (Seite 117) verwiesen.

Der LEP Bayern 2020 sieht – ausgehend von dem vorbenannten Ziel – eine vornehmliche Gewichtung zugunsten der ökologischen Belange.

Diese Gewichtung verkennt die Vorhabenträgerin, wenn sie in ihrer eigenen Bewertung zur Realisierung des Vorhabens am Standort Allersberg/Pyrbaum (siehe Erläuterungsbericht, S. 230) folgendes ausführt:

„Allersberg ist (...) als Grundzentrum eingestuft, weshalb die Ansiedlung von gewerblichen Siedlungsflächen und Betrieben den Zielen der Raumordnung entspricht. Positiv hervorzuheben ist die Anbindungsmöglichkeit an das direkt anliegende Schienennetz, aber auch an die A9. Weiterhin befinden sich direkt südlich angrenzend zu dem Standort ein Gewerbegebiet und ein weiteres Gewerbegebiet, für das sich ein Bebauungsplan in Aufstellung befindet, weshalb eine gewerbliche Vorprägung zu erkennen ist.“

Ist durch raumbedeutsame Vorhaben eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen, die nicht ausgeglichen werden kann, zu befürchten, haben die Belange der Ökologie Vorrang (Kollisionsnorm). Andernfalls wären die betroffenen ökologischen Belange unumkehrbar beeinträchtigt und damit die Entscheidungsspielräume für künftige Generationen verloren.

Das von der Vorhabenträgerin vorgebrachte Raumordnungsziel, den Standort Allersberg (Standort B) als Grundzentrum durch gewerbliche Siedlungsflächen um Betriebe zu stärken, muss dem folgend nachrangig sein. Die Förderung des Gebiets durch Gewerbe und Industrie zur ökonomischen Fortentwicklung und Sicherung eines guten Lebensstandards ist vorrangig in dafür zu schaffenden Gewerbe- und Industriegebieten zu verorten und nicht in im Außenbereich nach § 35 BauGB befindlichen Landschaftsschutzgebieten.

Darüber hinaus ist bereits zweifelhaft, ob das von der Vorhabenträgerin angeführte Ziel mit dem ICE-Werk überhaupt gefördert wird bzw. gefördert werden kann. Allein die positive Anbindung des Standorts an das anliegende Schienennetz sowie an die Bundesautobahn A9 vermag eine positive Veränderung der Gewichtung hinsichtlich des Vorhabens nicht zu erreichen.

Auch etwaig angrenzende Gewerbegebiete vermögen den vorrangigen Schutz der vorhandenen Natur und Landschaft nicht zu erschüttern. Gerade in Anbetracht einer heranrückenden gewerblich genutzten Bebauung, ist der Schutz bestehender Wald- und Naturlandschaften umso höher zu gewichten, um für bestehende wie auch für nachfolgende Generationen eine lebenswerte Umwelt zu erhalten.

Dem vorhandenen Wald kommt als Teil des Nürnberger Reichswaldes (Bannwald) mit Erholungsfunktion, der Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet und seinem Landschaftsbild eine hohe Bedeutung zu, deren Schutz von überragender Stellung ist und die Belange und Interessen der Vorhabenträgerin deutlich überwiegt.

In Gebiet „B - Allersberg/Pyrbäum/Roth/Harlach“ weicht die Einschätzung des BN deutlich von der Einschätzung im Antrag zum ROV ab, die dort als „ohne eine verbleibende erhebliche Beeinträchtigung der für das Schutzgebiet definierten Erhaltungsziele und somit ohne Ausnahmeprüfung und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung“ realisierbar beschrieben wird.

Der Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes am Standort B ist im Detail auch aus den folgenden Gründen abzulehnen:

**Die vorgesehene Fläche ist Teil des europäischen NATURA 2000-Schutzgebietes SPA DE6533-471**

Kartierungen der AG Ornithologie der LBV Kreisgruppe Roth-Schwabach in dem Gebiet haben im Mai 2022 mehrere Arten gefunden, die nach Ansicht des BN eine Neubewertung des Standortes zwingend erforderlich machen (eine Karte der Funde liegt dem LBV-Landesverband vor. Da hier die Vorkommen geschützter Arten ortsgenau verzeichnet sind, kann diese Karte leider nicht öffentlich gemacht werden, ist aber auf Anfrage beim LBV einzusehen).

So konnten auf dem Vorhabengelände der **Uhu** (*Bubo bubo*), eine Vogelart, von der im Reichswald vermutlich nur zwei bis vier Exemplare vorkommen (vergl. Anhang 1 Tabelle) nachgewiesen werden.

Im Norden des Gebiets wurde der **Wiedehopf** (*Upupa epops*) gesichtet, mithin eine Art, die in Bayern vom Aussterben bedroht ist. Der **Eisvogel** (*Alcedo atthis*) im ROV für

das Gebiet als nicht vorkommend beschrieben, wurde zumindest randständig entdeckt. Ebenso ein nahes Revier der **Hohltaube** (*Columba oenas*).

Zusätzliche Reviere von **Heidelerche** (*Lullula arborea*), **Wendehals** (*Jynx torquilla*), **Schwarzspecht** (*Dryocopus martius*) und **Waldschnepfe** (*Scolopax rusticola*) – letztere mit Jungvogel - wurden auf oder in der Nähe des Plangebietes entdeckt.

Ein Trittstein für **Raufußhühner** befindet sich angrenzend an das Planungsgebiet, ein weiterer in unmittelbarer Nähe. Diese Trittsteine stellen die Verbindung zwischen den isolierten Populationen her und sind somit für den genetischen Austausch und damit für den Arterhalt von entscheidender Bedeutung. Der Bau und Betrieb des ICE-Instanthaltungswerkes wäre gleichbedeutend mit dem Verlust dieser Trittsteine für die scheuen und störungsempfindlichen Raufußhühner.

Ein Brutpaar des **Schwarzstorches** (*Ciconia nigra*), welches bei Harrlach vier Jungstörche aufzieht, hat – ebenso wie ein weiteres Schwarzstorchpaar – ein Nahrungs- und Ruhegebiet in den Feuchtbiotopen im nördlichen Teil des Vorhabengebietes entlang des Lachgrabens und Finsterbaches. Sie wurden in den Antragsunterlagen nicht beachtet, obwohl eine projektbezogene Planungsrelevanz mit roter Kennzeichnung vorliegt (Anhang, faunistische Planungsraumanalyse, S. 29).

Die Art genießt „Allgemeine“ und „Projektbezogene Planungsrelevanz“, wurde für das Gebiet B nach Ansicht des BN nicht ausreichend in die Beurteilung einbezogen. Eine erfolgreiche Brut in Harrlach, wie sie im Frühjahr 2022 stattgefunden hat, würde durch die Lärm- und Lichtemissionen während Bauphase und Betrieb des ICE-Instanthaltungswerkes in Zukunft erheblich erschwert oder gleich unmöglich gemacht. Hier ist mit der Abwanderung der Schwarzstörche zu rechnen.

Der **Ziegenmelker** (*Caprimulgus europaeus*) ist eine Art, die in Bayern in der Kategorie 1 der Roten Liste geführt wird. Nur wenige hundert Meter westlich des geplanten ICE-Instanthaltungswerkes befindet sich eine der letzten größeren Ziegenmelker-Populationen dieses NATURA 2000-Schutzgebietes. Im Mai/Juni 2022 konnten dort durch Synchronzählung elf rufende Ziegenmelker bestätigt werden. Leider wurde auch dieses Schutzgut vom Planungsbüro nicht kartiert.

Der Ziegenmelker hat hier eine der letzten Populationen im Schutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ nur wenige hundert Meter westlich des Vorhabengebietes.

Herr Klaus Brünner (GNL) konnte über Jahrzehnte dokumentieren, wie sich diese Ziegenmelker-Population durch den ansteigenden Lärmpegel der A9 nach Westen verlagert hat. Der Lärmkorridor betrug im Jahr 2021 bereits 1.800m bis zur Autobahn A9. Wenn das ICE-Werk am o.g. Standort realisiert werden sollte, können die Ziegenmelker nicht weiter nach Westen ausweichen, Es ist mit dem Erlöschen der gesamten Ziegenmelker-Population bei Harrlach zu rechnen (s. Anhang).

Noch ist die Population hier intakt. Ein Synchronverhör durch Spezialisten des LBV am 21.05.2022 hat hier neun rufende Ziegenmelker gefunden, am 02.06.2022 konnten zwei weitere Individuen bestätigt werden (persönliche Kommunikation Klaus Brünner).

Ein weiteres Ausweichen nach Westen ist der Population nicht mehr möglich. Daher steht zu befürchten, dass die Population bei Umsetzung des geplanten ICE-Instandhaltungswerkes im Gebiet B durch den weiter zunehmenden Lärmpegel endgültig erlischt.

Es gibt hier bedeutende Vorkommen sämtlicher vorkommender **Specharten, Wespenbussard, Baumpieper** und verschiedenen **Kleineulenarten**, wie **Sperlingskauz** und **Raufußkauz**.

**Der BN hält die Einschätzung, dass im Gebiet B „ohne eine verbleibende erhebliche Beeinträchtigung... und somit ohne Ausnahmeprüfung und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung“ vorgegangen werden kann für fachlich nicht richtig.** Dokumentierte Neufunde im Frühjahr 2022 durch den LBV machen eine Neubewertung der Situation nötig. Speziell der Schwarzstorch sowie die Population des Ziegenmelkers wurden in der ROV nach Ansicht des BN nicht ausreichend gewürdigt. Hier droht eine Abwanderung bzw. ein Erlöschen der lokalen Population bei Umsetzung des Vorhabens.

Seit der Managementplanung 2011 ist im Nürnberger Reichswald keine flächendeckende Erhebung zur Entwicklung der EU-relevanten Vogelbestände mehr erfolgt. Daher kann keine Behörde seriös beurteilen, wie sich das Neubauvorhaben des ICE-Instandhaltungswerkes auf die Gesamtbestände im SPA DE6533-471 auswirken wird. Die offiziellen Zahlen des Standard-Datenbogens sind 2016 am Schreibtisch ohne Einbeziehung von Gebietskennern novelliert worden.<sup>29</sup>

Da sich die dem ROV zugrundeliegende Kartierung der naturschutzfachlichen Schutzgüter nicht auf die Auswirkungen auf das gesamte SPA DE6533-471 beziehen kann, sind ihre Ergebnisse nicht aussagekräftig. Schließlich sind seit 2003 über 600 (!) Eingriffe im 38.000 Hektar großen SPA DE6533-471 der Metropolregion Mittelfranken erfolgt.

Ein ICE-Instandhaltungswerk im SPA DE6533-471, als Teil des europäischen Natura-2000-Netzes, wäre Gegenstand einer Klage der Europäischen Kommission gegen die BRD.

Der Nürnberger Reichswald (DE 6533-401) war als SPA bereits in einem Mahnschreiben der EU-Kommission 6/03 wegen fragwürdiger Grenzziehung namentlich aufgeführt. Die Europäische Kommission hat am 18.02.2022 gegen die Bundesrepublik Deutschland Klage eingereicht (Rechtssache C-116/22), weil sie ein Versäumnis der BRD hinsichtlich der Ausweisung und des Erhalts ihres Natura-2000-Netzes sieht. Der Neubau des ICE-Instandhaltungswerkes im SPA DE6533-471 wäre ein weiterer Präzedenzfall.

Ganz aktuell hat der Europäische Gerichtshof in zwei Entscheidungen (2022) zur Tragweite der artenschutzrechtlichen Verbote Stellung genommen. Er betonte die Geltung der Verbote auch bei Maßnahmen der Forstwirtschaft, widerspricht einer Relativierung der Zugriffsverbote durch populationsbezogene Überlegungen und erstreckt den Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf Funktionsbeeinträchtigungen.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> pers. Mitteilung Klaus Brünner

<sup>30</sup> Quelle: Fischer-Hüftle, P. (2022): Neues vom Europäischen Gerichtshof zum Artenschutz. – ANLiegen Natur 44(1): online preview, 6 p., Laufen; [www.anl.bayern.de/publikationen](http://www.anl.bayern.de/publikationen).

## **FFH-relevante und geschützte Arten im gesamten Gelände**

Mangelhafte Erfassung vorhandener relevanter Arten: Der als gefährdet eingestufte Trauermantel kommt in einem bedeutenden Vorkommen im Gebiet B vor.

Durch die Vorkommen der FFH-Art Bachneunauge und Bachschmerle, der Libellen **Grüne Keiljungfer** und **Zweigestreifte Quelljungfer**, sowie des **Eisvogels**, *Alcedo atthis*, ist der Finsterbach besonders schützenswert.

Im Finsterbach sind zahlreiche gefährdete Arten dokumentiert, so gibt es hier Vorkommen von dem in Bayern vom Aussterben bedrohten **Bachneunauge** (*Lampetra planeri*), der **Bachschmerle** (*Barbatula barbatula*), dem **Gründling** (*Gobio gobio*), aber auch **Flusskrebs** (*Astacus astacus*) und **Teichmuschel** (*Anodonta spec.*) wurden hier gesichtet.

Die Libellenarten **Blaufügel-Prachtlibelle** (*Calopteryx virgo*), **Gebänderte Prachtlibelle** (*Calopteryx splendens*), die in Bayern als gefährdet eingestuften **Zweigestreiften Quelljungfer** (*Cordulegaster boltonii*) und **Kleine Moosjungfer** (*Leucorrhinia dubia*), die **Große Zangenlibelle** (*Onychogomphus serpentinus*), sowie die in Bayern vom Aussterben bedrohte **Östliche Moosjungfer** (*Leucorrhinia al-bifrons*) wurden hier ebenfalls bereits gefunden.

Zusätzlich ist der Finsterbach Heimat für **Biber** (*Castor fiber*) und Eisvogel, ein Rastplatz der in Bayern vom Aussterben bedrohten **Löffelente** (*Spatula clyptea*) und der gefährdeten **Krickente** (*Anas crecca*), die hier früher auch gebrütet hat, sowie Nahrungsgebiet von **Schwarzstorch** (s.o.) und dem extrem seltenen **Seeadler** (*Haliaeetus albicilla*). (Alle Angaben persönliche Kommunikation Klaus Brünner).

Hier sind aufgrund der Waldrodungen bis in das unmittelbare Umfeld dieses Fließgewässers massive Auswirkungen auf dessen Lebensraumqualität zu erwarten.

Ein Einleiten des Waschwassers der Züge und die großen Mengen an Oberflächenwasser aus der versiegelten bzw. überbauten Fläche des ICE-Instandhaltungswerkes würde das Überleben dieser Arten im Finsterbach stark gefährden.

Das gleiche gilt hinsichtlich der Bodenbewegungen. Eine fundierte Abschätzung der Auswirkungen der Erdbewegungen und Rodungen auf den Finsterbach und den Lachgraben fehlt in den Unterlagen. Da entlang des Finsterbachs und des Lachgrabens Biotop gemäß §30 BNatSchG vorkommen, ist eine Folgeabschätzung der geplanten Maßnahmen nach unserer Auffassung zwingend erforderlich. Auch die einleitend beschriebene Gefahr der Gewässerverschmutzung durch das ICE-Instandhaltungswerk ist hier nicht ausreichend gewürdigt.

Der BN hält die Einschätzung, dass im Gebiet B „ohne eine verbleibende erhebliche Beeinträchtigung... und somit ohne Ausnahmeprüfung und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung“ vorgegangen werden kann, auch im Hinblick auf die Gefährdung der Gewässerbiotop für fachlich nicht richtig. Hier werden wertvolle Biotop gemäß §30 BNatSchG überbaut und folglich zahlreiche seltene und gefährdete Arten in ihrem Vorkommen bedroht.

**Schutzgut Mensch: Die vorgesehene Fläche genießt als Bannwald einen besonderen Schutzstatus**

Der südliche Reichswald bei Harrlach erfüllt nicht nur für die besonders betroffenen Anwohner\*innen, sondern für die gesamte Metropolregion Mittelfranken unersetzliche Dienstleistungen. Der Wald dient der Naherholung und dem Tourismus.

Er bietet Lärmschutz, Lichtschutz, absorbiert Feinstaub aus der Luft, er wirkt im Sommer temperatursenkend, nimmt Regenwasser auf, filtert es und leitet es als Grundwasser unterirdischen Speichern zu.

Gerade die in diesem ROV diskutierte Fläche ist für die Trinkwassergewinnung der Stadt Fürth von großer Bedeutung.

Der aktuelle Klima-Report Bayern 2021 prognostiziert für das mittelfränkische Becken besonders viele Tropennächte, Hitzerekorde und extreme Trockenperioden. Angesichts dieser Entwicklung wäre es unverantwortlich den Neubau eines ICE-Instandhaltungswerkes im mittelfränkischen Bannwald zu genehmigen. Es ist außerdem damit zu rechnen, dass es nicht bei dem Verlust des Waldes auf den projektierten Flächen bleibt. Bäume an neuen Waldrändern werden höheren Temperaturen und einer intensiveren Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Bei den standorttypischen Waldkiefern wird der Blaue Kiefernprachtkäfer, *Phaenops cyanea*, sukzessive zum Absterben der Kiefern an den neuen Waldrändern führen, so dass der Waldverlust deutlich über der skizzierten Betriebsgröße der Anlage liegen wird.

Es ist zu befürchten, dass der Bannwald in seiner fragmentierten Form seine regulatorischen Fähigkeiten, wie das Kühlen und Anfeuchten der Luft im Großraum Nürnbergs, verliert und großflächig Schaden nimmt.

Die aktuelle Studie „Wiederholungsaufnahme der Vorkommen der Indikatorart Bartflechte *Usnea filipendula* im Nürnberger Reichswald 2021/2022“<sup>31</sup> belegt schon jetzt den deutlichen Rückgang der Vorkommen dieser Flechte als Reinluft-Indikatorart im Vergleich zu Aufnahmen vor 20 Jahren.

### **Die Einleitung von Oberflächen- und Abwasser gefährdet das Ökosystem „Finsterbach“**

Im Norden des Standorts „B – Allersberg/Pyrbaum/Roth-Harrlach“ verläuft der Finsterbach durch das Plangebiet, entlang dessen wertvolle Biotopie gemäß §30 BNatSchG vorkommen, unter anderem mit dokumentierten Funden der **Zyperngras-Segge** (*Carex bohemica*), einer Rote Liste Art in Bayern.

### **Bodenschutz**

Es ist bei allen drei Standorten Sandböden betroffen. Sandböden sind sehr selten geworden, da die Sandachse Franken bereits zu großen Teilen durch Abbau und Versiegelung durch Bebauung zerstört ist.

---

<sup>31</sup> Bearbeiter: Klaus Brünner, Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)

Es ist nicht nachvollziehbar, wie trotz der zahlreichen Verstöße gegen Ziele und Grundsätze der Landesplanung die Bahn den Standort Roth-Harrlach für raumverträglich halten kann. Die Antragstellerin selbst nennt zahlreiche Schutzverordnungen, setzt sich jedoch einfach darüber hinweg und zieht keinerlei Konsequenzen daraus. Hier werden alle ökologischen Grundsätze konsequent als „orange“ und damit lösbarer Konflikt eingestuft, was aufgrund der Faktenlage nicht gegeben ist.

Es gibt keine Möglichkeit, die Konflikte mit den Zielen der Raumordnung zu lösen, denn die Vernichtung des Natura 2000, Bannwalds, Erholungswalds, Wassereinzugsgebiets, Bodenverdichtung etc. ist unumkehrbar und kann angesichts der extrem knappen, kostbaren und nicht vermehrbaren Ressource Boden in keiner Weise kompensiert werden. Jede Aufforstungsmaßnahme kostet wieder landwirtschaftlich genutzten Boden, Aufwertung von Waldgebieten und Erklärung zum Vogelschutzgebiet ändert nichts an der fortschreitenden Bodenversiegelung und Waldvernichtung. Es besteht Unvereinbarkeit mit den Zielen des Landesentwicklungsplans Bayern 2020 sowie den Regionalplänen Nürnberg und Regensburg.

### **Topografie**

Aussage der Bahn (s. 85) K15 – Topographieunterschied von < 30 m zum bestehenden Schienenniveau der Hauptstrecke), Begründung:

„Ein Großteil der zu errichtenden Werksteile ist jeweils mindestens 400 m lang und muss über die gesamte Länge nivelliert werden. Die Werksteile untereinander dürfen nur relativ geringe Höhenunterschiede von wenigen Metern aufweisen. Dies ist in der geringen Steigung begründet, welche die Fahrzeuge befahren können. Die befahrbare Steigung findet Berücksichtigung in den Planungsrichtlinien der DB AG und ist auf 12,5 Promille auf dem Werksgelände begrenzt. Daraus und aus der Notwendigkeit, dass die Werksbestandteile in möglichst geringer Entfernung zueinander angeordnet werden sollen, resultiert der geringe mögliche Höhenunterschied der Werksbestandteile. Vereinfacht kann angenommen werden, dass die Fläche, auf der das Werk entstehen soll, nahezu komplett zu nivellieren ist, mit einer Abweichung im einstelligen Meterbereich. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass sich im Raum Nürnberg eine Fläche finden wird, welche diese Bedingung ohne weitere Erdarbeiten erfüllt. Vielmehr lässt sich festhalten, dass in jedem Fall Erdarbeiten notwendig sind, um Hügel abzutragen und Täler zu füllen. Sowohl der Eingriff in die Landschaft als auch die technischen Möglichkeiten begrenzen die Nivellierung von Verwerfungen auf dem Baugrund. Ein Grenzwert von 30 m Höhenunterschied (Plus/Minus) zum Eingangsniveau der Anbindungsgleise (von Verkehrsstrassen) wird definiert und erscheint angemessen.“

Der definierte Grenzwert ist vom Vorhabenträger willkürlich gewählt und bildet die tatsächliche Topographie des Standorts kaum ab. Tatsächlich verläuft die Haupttrasse auf einer Höhe üNN zwischen 380 m und 394 m zwischen nördlichstem und südlichsten Punkt. Der Lauf des Finsterbachs nahe dem nördlichsten Punkt bei 367 m und des Geislachgrabens nahe dem südlichsten Punkt bei 376 m würde Auffüllungen von 13m bzw. 18m und Einrohrung der Bachläufe erfordern, der höchste Punkt an der geplanten Wendeschleife läge bei 405 m üNN, was ebenso 10m Abtragung bedeuten würde.

Die Differenz zwischen niedrigstem und höchstem Punkt auf dem Gelände beträgt knapp 40 m.

Dieses Kriterium benennt die Bahn als k.o.-Kriterium, was bei korrekter Betrachtung der Verhältnisse zum sofortigen Ausschluss führen müsste.

Im Folgenden eine intensive Beschäftigung des Antrags in Zusammenhang mit dem LEP und den Regionalplänen. Die hier für den Standort Harrlach-Pyrbaum getätigten Aussagen und Bewertungen der raumordnerischen Belange können sinngemäß auch auf die Standorte Muna und südlich der Muna übertragen werden:

### **Konflikte mit dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (Stand 2020)**

Die Raumverträglichkeitsstudie enthält keinerlei Angaben darüber, inwieweit das Vorhaben mit den Zielen des Landesentwicklungsprogramm Bayern (Stand 2020) übereinstimmt. Es wird lediglich auf Seite 154 des Erläuterungsberichts kurz auf dessen Existenz verwiesen. Dabei sind diese Ziele für den Roth-Harrlach von ausschlaggebender Bedeutung.

### **Siedlungsstruktur**

#### „3.1 Flächensparen

(G) Die Ausweisung von Bauflächen soll an einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen ausgerichtet werden.

Zu 3.1 (B) Der demographische Wandel, hohe Infrastrukturkosten, Anforderungen an die Energieeffizienz und der Klimaschutz machen eine nachhaltige Siedlungsentwicklung erforderlich. Diese ist dann gewährleistet, wenn sich der Umfang der Siedlungstätigkeit vorwiegend an der Erhaltung und angemessenen Weiterentwicklung der gewachsenen Siedlungsstrukturen orientiert. Dabei sind neben ökologischen, ökonomischen und sozialen auch baukulturelle Aspekte zu berücksichtigen. Bei Planungsentscheidungen sollen frühzeitig die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung sowie die Altersstruktur der Bevölkerung berücksichtigt werden.“

Es handelt sich hier keineswegs um eine angemessene Weiterentwicklung der gewachsenen Siedlungsstrukturen. Ein Industriegelände mit 45 Hektar Fläche und 450 Mitarbeitern wäre absolut dominierend im Vergleich zur nächstgelegenen Ortschaft Harrlach mit gerade einmal 145 Einwohnern und würde eine grundlegende Änderung der Lebenssituation der Einwohner bedeuten.

#### „3.3. Vermeidung von Zersiedelung – Anbindegebot

(G) Eine Zersiedelung der Landschaft und eine ungegliederte, insbesondere bandartige Siedlungsstruktur sollen vermieden werden.

(Z) Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen.“

Das Anbindegebot wird hier nicht erfüllt. Allersberg liegt 6,4km entfernt, die Stadt Roth 13km. Der nächstgelegene Ortsteil Roth-Harrlach hat lediglich eine Fläche von 12 Hektar und ist um ein vielfaches kleiner als die vorgesehene Fläche von 3,2\* 0,45km und damit 144 Hektar.

Da hier die landschaftliche Prägung entscheiden ist, muss der gesamte Raumbedarf berücksichtigt werden, und nicht nur die bebaute Fläche von ca. 45 Hektar. Selbst wenn man nur die 45 Hektar zugrunde legt, ist der Ort Harrlach um ein vielfaches kleiner.

Der BN verweist hier auf die Entscheidung der Regierung von Mittelfranken vom 13.11.2019 zu der zulässigen Größe des Gewerbegebiets Allersberg West II in Relation zu der Fläche von Altenfelden. Demnach stellt der Ortsteil Altenfelden keine geeignete Siedlungseinheit zur Anbindung gewerblicher Bauflächen in der beabsichtigten Größenordnung dar, so dass die Flächen entsprechend zu reduzieren und in ein passendes, d.h. untergeordnetes Verhältnis zu setzen sind.

Gleiches muss analog für den Ortsteil Harrlach angewandt werden. Damit dürfte eine Industriefläche, sofern sie überhaupt genehmigungsfähig wäre, 12 Hektar nicht übersteigen. Der beantragte Standort wäre ein klarer Verstoß gegen ein Ziel der Landesplanung und daher mit „Rot“ zu werten.

Ein Ausnahmetatbestand kann am Roth-Harrlach nicht geltend gemacht werden. Die Autobahnanschlussstelle zur A 9 befindet sich 5km vom Ortsteil Harrlach entfernt, es handelt sich hier also nicht um einen direkten Anschluss.

Ferner läge eine erhebliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes vor, da es sich zu 83% um ein Landschaftsschutzgebiet handelt, in dem nach § 26 Abs 1. BNatSchG ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft erforderlich ist. Ein Industriekomplex mit umfangreichen Gleisanlagen beeinträchtigt wesentlich das Landschaftsbild.

Es sei darauf hingewiesen, dass in der vorgesehenen Neufassung des Landesentwicklungsprogramms von Dezember 2021 diese Ausnahmetatbestände entfallen sollen.

Richtigerweise wird im Erläuterungsbericht A (S. 174) erwähnt, dass die nächstgelegene Gemeinde Allersberg nur ein Grundzentrum ist, der Standort nicht auf einer regionalplanerischen Entwicklungsachse liegt und eine Industrieansiedlung kein Ziel der Raumordnung für Allersberg und damit erst recht nicht für Harrlach ist.

Widersprüchlich ist hierzu die Aussage der Bahn auf Seite 230, wonach Allersberg als Grundzentrum eingestuft ist, weshalb die Ansiedlung von gewerblichen Siedlungsflächen und Betrieben den Zielen der Raumordnung entspräche.

### **Konflikte mit Regionalplan „Region Nürnberg“ (RP 7)**

„2.3.2.1. Großer Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen

2.3.2.1 Entwicklung der äußeren Verdichtungszone im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen

Die vorhandene dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur soll durch den Ausbau der zentralen Orte Adelsdorf, Allersberg, Altdorf b. Nürnberg, Burgthann, Cadolzburg, Roßtal, Schwanstetten und Roth erhalten und gestärkt werden.

Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich insbesondere am bestehenden und geplanten schienengebundenen ÖPNV orientieren.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Das Gebiet ist zu 83% Landschaftsschutzgebiet, was dem Gedanken völlig widerspricht, diese Gegend sei gewerblich vorgeprägt (Erläuterungsbericht A Seite 175). Im Gegenteil, wie oben erwähnt hat die Regierung von Mittelfranken bereits angeordnet, dass das Gewerbegebiet Allersberg West maximal so groß wie die Fläche von dem anliegenden Ortsteil Altenfelden sein darf und daher gegenüber der Planung reduziert werden muss. Gleiches muss in diesem Fall gelten, das Kriterium ist mit „Rot“ zu bewerten.

#### „2.3.2.2. Allgemeine Entwicklung des ländlichen Raums

Auf eine Stärkung des ländlichen Raums als eigenständigen gleichwertigen Lebensraum soll hingewirkt werden. Dabei soll der Erhaltung der Fränkischen Kulturlandschaft, der naturräumlichen Besonderheiten der Fränkischen Schichtstufenlandschaft, insbesondere im Bereich der Frankenalb und ihres Vorlandes und der dadurch geprägten Siedlungsstruktur, besonderes Gewicht beigemessen werden

Die für Erholung und Fremdenverkehr gegebenen naturräumlichen Voraussetzungen im Steigerwald, in der Frankenalb und im Spalter Hügelland sollen bewahrt sowie umwelt- und sozialverträglich genutzt werden. Das Neue Fränkische Seenland soll zu einem Erholungs- und Fremdenverkehrsschwerpunkt weiterentwickelt werden. Dabei soll auch auf eine verstärkte Kooperation hingewirkt werden.“

Diese Ziele der Regionalplanung wurden nicht berücksichtigt, obwohl Roth-Harrlach im ländlichen Gebiet liegt.

Ein ICE Werk im ländlichen Raum zerstört völlig das ländliche Landschaftsbild. Das Neue Fränkische Seenland (Rothsee) liegt nur 950 Meter von der Autobahnausfahrt Allersberg entfernt, über die alle Ersatzteile und Materialien angeliefert werden sollen. Insbesondere in der Bauzeit ist mit massivem Schwerlastverkehr zu rechnen.

Das ausgewiesene Naturschutzgebiet Rothsee (NSG-00404.01) wird durch den steigenden Verkehr erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Wanderungen und Radtouren in dem Gebiet um das ICE Werk sind nicht mehr attraktiv.

Bezeichnenderweise heißt es in der Stellungnahme des Landratsamt vom 12.7.2019: „4. In direkter“ Nähe zum landschaftlich hochwertigen Rothseedreieck ist die Ansiedlung von produzierenden Industriebetrieben und Logistikbetrieben städtebaulich nicht verträglich.“

Hier wird massiv gegen das Ziel der Raumordnung verstoßen, die Bewertung wäre richtigerweise „Rot“.

#### Weiter 2.3.2.2.

„Die Land- und Forstwirtschaft soll in ihren Funktionen, insbesondere für die nachhaltige Rohstoffproduktion und für die Bewahrung der landeskulturellen und siedlungskulturellen Identität des ländlichen Raums und seiner Teilräume, erhalten und gestärkt werden.“

Die Waldbesitzer\*innen würden vermutlich enteignet werden, eine Forstwirtschaft wäre in diesem Gebiet nicht mehr möglich.

Weiter 2.3.2.2.

„Ziel: Auf die bewahrende Erneuerung und Weiterentwicklung der Siedlungseinheiten im ländlichen Raum der Region soll hingewirkt werden.“

Die Siedlungseinheit Harrlach würde durch ein so großes Industriegebiet völlig ihren ländlichen Charakter verlieren. Diese Bewertung wäre richtigerweise als „Rot“ zu klassifizieren.

Weiter 2.3.2.2.

„Ziel: Der Erhaltung der Freiflächen für den regionalen und überregionalen ökologischen Ausgleich ist im Zusammenwirken mit den benachbarten Teilräumen besonderes Gewicht beizumessen. Dies gilt insbesondere für die weitere Siedlungsentwicklung und den Ausbau der Infrastruktureinrichtungen.“

Die Freifläche bei Harrlach würde zerstört, stattdessen würde eine riesige Industrieanlage gebaut. Dies widerspricht diesem Ziel der Raumplanung, Wertung richtigerweise mit „Rot“.

„Ziel 3 Siedlungswesen

3.1.3 (Von der Verbindlichkeit ausgenommen) Eine Siedlungstätigkeit, die über die organische Entwicklung einer Gemeinde hinausgeht, soll sich in der Regel in den zentralen Orten und in Gemeinden an Entwicklungsachsen vollziehen, wobei die Auslastung vorhandener oder geplanter Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt werden soll.“

Wertung laut Bahn: „Grün“!

Harrlach ist lediglich ein kleiner Ortsteil und definitiv keine zentrale Gemeinde. Wie von der Bahn selbst bestätigt (S. 174), ist Allersberg nur Grundzentrum und die Ansiedlung von großen Industrieflächen ist kein Ziel.

Die Gemeinde Allersberg hat lediglich 8.000 Einwohner\*innen. Bei 450 Arbeitnehmer\*innen, die mit ihren Familien an den Ort ziehen, kann dies zu einem Zuzug von ca. 1.000 Personen führen. Dies entspräche einer Zunahme von rd. 13 % und wäre keinesfalls organisch.

Die Gemeinde Pyrbaum hat in ihrer Stellungnahme Bedenken geäußert, dass ein Zuzug zu einer weiteren Verschärfung des knappen Wohnungsangebots führen würde.

Insgesamt führt dies einer Überlastung der Infrastruktur, daher wäre Bewertung richtigerweise „Rot“.

„Ziel 3.3. Gewerbliches Siedlungswesen

3.3.1 Größere gewerbliche Siedlungsflächen, die über die organische Entwicklung einer Gemeinde hinausgehen, sollen grundsätzlich in den zentralen Orten und anderen dafür geeigneten Standorten an Entwicklungsachsen oder aufgrund entsprechender regionalplanerischer Funktionszuweisung gesichert werden. Insbesondere soll dabei auf eine günstige Infrastrukturausstattung hingewirkt werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Wie bereits erwähnt, ist Allersberg nur als Grundzentrum klassifiziert. Es besteht auch keine Entwicklungsachse entlang der Autobahn. Im Gegenteil, dies ist Bannwald und soll nicht bebaut werden.

Das angestrebte, südlich gelegene Gewerbegebiet Allersberg West ist umstritten und kann nicht als Indikator für eine Entwicklungsachse weiter nach Norden gelten, da hier der Bannwald beginnt. Für betriebliche Ansiedlungen ist darüber hinaus in den Zielen explizit ein Interessenausgleich hinsichtlich der Themen Landschaft- und Umweltschutz, der Landwirtschaft, der Siedlungswirtschaft, dem Fremdenverkehr, der Erholung und der Wasserwirtschaft zu berücksichtigen. Dieses Ziel wird hier in allen Punkten nicht erreicht. Bewertung richtigerweise mit „Rot“.

„Ziel 5: Wirtschaft

5.1.1.2 Betriebsansiedlungen

Die Ansiedlung von Betrieben in der Region Nürnberg soll bevorzugt in den zentralen Orten aller Stufen erfolgen. In geeigneten Fällen soll sie auch in Gemeinden erfolgen, denen die regionalplanerische Funktion im Bereich der gewerblichen Wirtschaft zugeordnet ist und in Gemeinden, die an Entwicklungsachsen liegen. Bei Betriebsansiedlungen soll ein Ausgleich der Interessen der gewerblichen Wirtschaft mit dem Landschafts- und Umweltschutz, der Landwirtschaft, der Siedlungswirtschaft, dem Fremdenverkehr, der Erholung und der Wasserwirtschaft angestrebt werden.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Allersberg ist lediglich Grundzentrum, und daher nicht zur Ansiedlung von einem 45 Hektar großen Industriebetrieb geeignet. Insbesondere fehlt hier der Ausgleich von wirtschaftlichen Belangen mit dem Landschafts- und Umweltschutz, dem Fremdenverkehr und der Wasserwirtschaft. Daher Bewertung richtigerweise mit „Rot“.

„Ziel 5.1.1.3. Wirtschaftsnahe Infrastruktur

In den für gewerbliche Ansiedlungen geeigneten Gemeinden, insbesondere in den zentralen Orten, sollen geeignete Flächen in einer der jeweiligen Siedlungseinheit angemessenen Größenordnung bereitgestellt werden.“

Dieses Ziel fehlt in den Unterlagen der Bahn.

Die Größenordnung des Vorhabens ist nicht angemessen im Verhältnis zu dem kleinen Ortsteil Harrlach, insofern ist dieser Punkt negativ zu werten und verstößt gegen die Ziele der Regionalplanung. Wertung richtigerweise mit „Rot“.

„Ziel 5.1.2.5: Mittelstand

Zur Wahrung einer gesunden Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie im Interesse der konjunkturellen Anpassungsfähigkeit der Region Nürnberg soll auf die Erhaltung und den weiteren Ausbau mittelständischer Betriebe hingewirkt werden.“

Dieses Ziel fehlt in den Unterlagen der Bahn

Das Landratsamt Roth wies bereits in seiner Stellungnahme vom 12.7.2019 zu dem Gewerbegebiet Allersberg West 1 darauf hin, dass „ein Nachholbedarf an differenzierten Einzelhandels, Gewerbe- und –Dienstleistungsangeboten“ besteht. Völlig unverständlich sei die im Erläuterungsbericht beschriebene zukünftige Ausrichtung auf produzierende Industriebetriebe und Logistikbetriebe. Beide Nutzungstypen können keinen Beitrag zur eingangs beschriebenen Verbesserung der Allersberger Gewerbestruktur leisten“. Ein Industriebetrieb wie das ICE Werk widerspräche vollkommen dieser Zielsetzung, Wertung richtigerweise mit „Rot“.

### **Konflikte mit dem Regionalplan „Region Regensburg“ (RP 11)**

„I Raumstrukturelle Entwicklung der Region Regensburg

3. Raumstruktur

3.1. Zentrale Orte der Grundversorgung

3.1.2 (Z) Ausbau der Zentralen Orte der Grundversorgung

Die Arbeitsmarktfunktion der Grundzentren Alteglofsheim/Köfering, Beratzhausen, Bernhardswald, Deining, Falkenstein, Kallmünz, Laaber, Lam, Miltach, Neukirchen b. Hl. Blut, Pettendorf, Pyrbaum, Rohr i. NB, Schorndorf/Traitsching, Seubersdorf, Siegenburg, Sinzing, Sünching, Tegernheim, Tiefenbach, Wald, Wenzelbach und Zeitlarn ist sicherzustellen und ein Ausbau anzustreben.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Pyrbaum liegt 8 km Entfernung vom Roth-Harrlach. In 2019 (statistischer Jahresbericht Stadt Pyrbaum von 2020) betrug die Zahl der Arbeitslosen gerade 58 Personen (2013: 85 Personen). Im Mai 2022 betrug die Zahl der Arbeitslosen im gesamten Landkreis Neumarkt i. d. Oberpfalz 1.220, die gemeldeten offenen Stellen 1.425.

Zusätzliche 450 Arbeitsplätze würden großräumig von den mittelständischen Betrieben Arbeitskräfte abziehen, und den ausgeglichenen Arbeitsmarkt völlig aus dem Gleichgewicht bringen. Daher besteht hier ein Konflikt. Wertung richtigerweise mit „Orange“.

„3.2. Allgemeiner Ländlicher Raum

3.2.1 (G) Es soll angestrebt werden, den allgemeinen ländlichen Raum (mittlere und westliche Regionsteile) wie folgt zu entwickeln:

Der Erhöhung des Angebots an vielseitigen Arbeitsplätzen im Sekundären und Tertiären Sektor, auch unter Nutzung der Möglichkeiten der modernen Kommunikationsmittel, kommt besondere Bedeutung zu.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Siehe oben, der Arbeitsmarkt ist bereits überhitzt, ein weiteres Angebot an Arbeitsplätzen verzerrt den Markt.

„3.2.2 (G) Es soll angestrebt werden, den unmittelbar an den Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen angrenzenden ländlichen Teilraum so zu entwickeln und zu

ordnen, dass er seine Eigenständigkeit gegenüber dem Verdichtungsraum bewahren kann und nachteilige Verdichtungsfolgen vermieden werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Ein ICE Werk wird an Roth-Harrlach nur in Betracht gezogen, weil es in 25km Entfernung und damit in relativer Nähe zum Nürnberger Hauptbahnhof liegt. Es besteht bei diesem Werk vollständige Abhängigkeit von einem Großunternehmen, der Bahn.

Die Eigenständigkeit gegenüber dem Verdichtungsraum würde gefährdet und nicht bewahrt, es ergäben sich nachteilige Verdichtungsfolgen. Wertung mit „Orange“ wäre korrekt.

„II Siedlungswesen

1 Siedlungsstruktur

1.2 Im übrigen Regionsgebiet soll eine verstärkte Siedlungsentwicklung für die Siedlungsräume Cham/Roding, Kelheim/Saal a. d. Donau, Neustadt a. d. Donau/Abensberg und Neumarkt i. d. OPf. mit Berg b. Neumarkt i. d. OPf./Postbauer-Heng/Pyrbaum angestrebt werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Pyrbaum hat lediglich eine Einwohnerzahl von 5.809 Personen. Ein plötzlicher Anstieg der Einwohnerzahl um ca. 1.000 Personen (+ 17%) würde den Wohnungsmarkt völlig überreizen. Daher ist hier kein Vorteil zu sehen, sondern eher ein Konflikt. Wertung richtigerweise „Orange“.

„3 Wohnungswesen und gewerbliches Siedlungswesen

3.5 Für die Weiterentwicklung bestehender Industrie- und Handwerksbetriebe sowie für gewerbliche Neuansiedlungen sollen schwerpunktmäßig Bauflächen in günstiger Lage zu den Hauptwohnsiedlungsgebieten und überörtlichen Verkehrswegen bereitgestellt werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Das ICE Werk wäre nicht über einen überörtlichen Verkehrsweg zu erreichen, sondern über eine Nebenstrecke, die RH38 bzw. NM 6. Diese würde zudem für den Bau des Werks verlegt, die geplante künftige Anbindung ist unbekannt.

Es befinden sich auch keine Hauptwohnsiedlungsgebiete in der Nähe, Pyrbaum ist 8km und Neumarkt 27km entfernt. Wertung richtigerweise „Orange“.

„IV Gewerbliche Wirtschaft

1 Regionale Wirtschaftsstruktur

1.1.1 Die regionale Wirtschaftsstruktur soll so verbessert und weiterentwickelt werden, dass die Wirtschaftskraft der Region nachhaltig gestärkt wird.

1.1.2 Im Rahmen dieser anzustrebenden Wirtschaftsentwicklung soll darauf hingewirkt werden, dass

- die Zahl der Arbeitsplätze insgesamt vermehrt wird,
- der Anteil an möglichst sicheren und qualitativ höherwertigen Arbeitsplätzen gesteigert wird,
- geeignete Verdienstmöglichkeiten für Zu- und Nebenerwerbslandwirte im außer-landwirtschaftlichen Bereich, insbesondere in den Gebieten nördlich der Donau, gesichert und geschaffen werden.

1.1.3 Es soll darauf hingewirkt werden, zusätzliche Arbeitsplätze durch Ansiedlung neuer Betriebe und insbesondere durch eine Stärkung der bereits ansässigen Betriebe zu schaffen. Dabei soll eine ausgewogene Betriebsgrößenstruktur angestrebt werden.“

Bewertung der Bahn: Alle Grün!

Ein Unternehmen mit 450 Arbeitsplätzen sprengt den üblichen Rahmen und erfüllt nicht das Ziel einer ausgewogenen Betriebsgrößenstruktur. Daher richtigerweise mit „Orange“ anzusetzen.

„V Arbeitsmarkt

1.2 Insbesondere soll angestrebt werden:

- den regionalen Arbeitsmarkt Neumarkt i. d. Opf. in seiner Eigenständigkeit gegenüber dem Arbeitsmarktzentrum Nürnberg zu stärken und vor allem im Gebiet Parsberg/Breitenbrunn /Seubersdorf i. d. Opf./Velburg die hohen Auspendlerzahlen zu verringern.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Die Fahrtzeit von Neumarkt zum Roth-Harrlach beträgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln 1 Stunde, mit dem PKW 30 Minuten. Die Fahrtzeit von Nürnberg mit ÖPNV beträgt nur 15 Minuten bis Bahnhof Allersberg, mit dem PKW 30 Minuten. Damit stärkten die Arbeitsplätze nicht vorzugsweise Neumarkt, sondern eher Nürnberg mit weitaus höheren Arbeitslosenzahlen.

Hinzu kommt, dass bahnspezifische Tätigkeiten wie Lokführer\*in eine besondere Ausbildung erfordern. Diese sind in der Region nicht zu finden. Stattdessen ist zu erwarten, dass im Wege einer innerbetrieblichen Stellenausschreibung bundesweit Mitarbeiter\*innen gesucht würden.

Ca. die Hälfte der Arbeitsplätze beträfe einfache Reinigungstätigkeiten, und nur diese Jobs können voraussichtlich aus der Region besetzt werden. Alle anderen Arbeitskräfte würden entweder von Nürnberg einpendeln oder müssten, sofern es sich um qualifizierte Tätigkeiten ohne besonderen Bahnbezug handelt, von mittelständischen Unternehmen abgeworben werden. Die Wertung ist daher richtigerweise mit Orange anzusetzen.

#### **Zu A.5.2.2. Freizeit, Tourismus und Erholung**

„2.1.4 Die wertvollen Landschaftsteile der Region, die sich durch ihre Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, ihre Vielfalt und Schönheit, ihre Erholungseignung sowie ihre besondere klimatische oder wasserwirtschaftliche Funktion auszeichnen, sollen unter

Berücksichtigung der Belange und der Funktion der Land- und Forstwirtschaft dauerhaft gesichert werden. Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen der Region sollen die schützenswerten naturnahen und für den ökologischen Ausgleich bedeutsamen Landschaftsteile zu einem räumlichen Verbundsystem ausgestaltet werden.“  
Bewertung der Bahn: Orange!

Die Erholungsfunktion in diesem unbelasteten, frei zugänglichen Gelände ist als Rot zu werten, da die Erholungsfunktion vollständig wegfiel. Insbesondere sind hier 95 ha als Erholungswald der Stufe 2 ausgewiesen. Besonders erwähnenswert ist, dass Privatwald sehr selten als Erholungswald herangezogen wird. Die Tatsache, dass es sich beim Erholungswald bei Harrlach um Privatwald handelt, zeigt die besondere Bedeutung und dass er an exakt dieser Stelle zwingend erforderlich ist um seine Funktion zu erfüllen.

„7.1.2.1(G) Es ist von besonderer Bedeutung, der natürlichen Erholungseignung der nur wenig oder gering belasteten Teilräume der freien Landschaft insbesondere bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen verstärkt Rechnung zu tragen.“

Bewertung der Bahn: Orange

Es handelt sich hier um eine raumbedeutsame Maßnahme, klarer Verstoß gegen das Ziel. Eine Wertung mit „Rot“ ist angebracht.

„7.1.2.3 (Z) Als Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Erholung sollen insbesondere erhalten und gestaltet werden:  
- die Naturparks Altmühltal, Fränkische Schweiz-Veldensteiner Forst und Steigerwald  
- die Landschaftsschutzgebiete  
- die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete  
- die Erholungsschwerpunkte“

Bewertung der Bahn: rot

Im Roth-Harrlach ist die gesamte Fläche des Regionalplans 7 als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen (83% der Gesamtfläche), der im Regionalplan 11 gelegen Teil ist landschaftliches Vorbehaltsgebiet.

Nach § 26 Abs. 2 BNatSchG sind dort alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen (auch Prüfkriterium K39).

Im Untersuchungsraum befindet sich ein großer Anteil Landschaftliches Vorbehaltsgebiet (lt. Bayernatlas) zwischen Geislachgraben und BAB 9. Somit gilt der Roth-Harrlach als nicht geeignet, da es hier einen Konflikt mit dem o.g. Punkt des Regionalplanes gibt. Des Weiteren handelt es sich bei dem Roth-Harrlach um ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Erholung, das von mehreren überregionalen Wanderwegen durchkreuzt wird und daher auch hier ein Konflikt mit dem Bauvorhaben entsteht.

„7.1.2.5 (Z) Die Erholungsfunktion der Wälder, insbesondere im großen Verdichtungsraum Nürnberg/ Fürth/Erlangen, soll erhalten und gesteigert werden.“

Bewertung der Bahn: Rot

Damit würde, wie die Bahn selbst feststellt, gegen dieses Ziel eindeutig verstoßen. Das Erholungsgebiet würde vernichtet.

„7.1.2.9 Erholungsschwerpunkte

(Z) Als Erholungsschwerpunkte von regionaler und überregionaler Bedeutung sollen gesichert, bedarfsgerecht gestaltet und entwickelt werden:

- Brombachsee
- Rothsee
- Dechsendorfer Weiher
- Happurger Seen
- Großer Birkensee“

Dieses Ziel fehlt in den Unterlagen der Bahn:

In den Unterlagen der Bahn wird wiederholt die gute Erreichbarkeit über die Autobahn A 9 von Nürnberg aus betont. Die Autobahnausfahrt Allersberg liegt nur 900 Meter von dem Naturschutzgebiet Rothsee entfernt.

Daher würde der massive Zuwachs an Verkehr sich sehr störend auf dieses Gebiet auswirken.

Durch den Beobachtungsraum führen mehrere Wanderwege, insbesondere auch zur Ausflugsgaststätte Straßmühle mit Kletterpark und Tiergehege. Die RH 35, die im Zuge des Baus verlegt werden soll, wird von Radausflüglern intensiv genutzt. Wenn diese künftig zu einer stark befahrenen Straße entlang eines Industriegeländes würde, wäre diese Ausflugsmöglichkeit nicht mehr attraktiv.

Insbesondere während der Bauphase wäre nicht nur das eigentliche Plangebiet, sondern auch die komplette Umgebung eine Großbaustelle gigantischen Ausmaßes. Lkw zum Abfahren von Holz von über 50.000 gefällten Bäumen würden abgelöst durch Lkw mit Auffüllmaterial und diese würden abgelöst werden durch Schwerlastwagen mit Beton und Stahl.

Das ländliche geprägte Erscheinungsbild wäre bereits zu diesem Zeitpunkt ausgelöscht. Stück für Stück würden Aufschüttungen von bis zu 30 Meter und darauf thronend eine 12 Meter hohe Halle entstehen. Ergänzt mit Masten für Hochspannung sowie Beleuchtung wäre am Ende die finale Verunstaltung des Landschaftsbildes erreicht. Ein langgezogenes Areal von mehreren Kilometern Länge würde die Gegend zerschneiden in „westlich des ICE-Werks“ und „östlich des ICE-Werks“.

Dadurch würde auch die Region um den Rothsee in Mitleidenschaft gezogen. Daher besteht hier ein ernsthafter, nicht lösbarer Konflikt mit diesem Ziel, Wertung richtigerweise mit „Rot“.

Aussage der Bahn Seite 180 ff

„Der Standort erstreckt sich in seiner gesamten Länge entlang der Autobahn A9, weshalb es zu keiner zusätzlichen Zerschneidung der Landschaft kommt, und bereits eine Vorbelastung des Standortes vorhanden ist.“

Dies ist nachweislich falsch. Der Wildmeistersteig (Pyrbaum – Schwand Unterführung Finsterbach, Blau Punkt) sowie der Wanderweg 2 (Asbach – Harrlach Unterführung Lachgraben) würden nicht mehr begehbar sein; die jahrhundertealte Verbindung zwischen Harrlach und Straßmühle, Faberhof und Birkenlach über den Birkenlacher Weg würde unterbrochen, der Zugang zum Hochseilgarten Straßmühle (wo einige Harrlacher Jugendliche seit Jahren Ferienarbeit machen) würde es nicht mehr geben.

Aussage Bahn S. 180

„Dennoch ergibt sich nicht zuletzt durch die Überschneidung mit einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet (im RP 11), mit Landschaftsschutzgebieten (RP 7), mit Waldbereichen (insbesondere Bannwald zu 70 % betroffen), geschützten Biotopen (Nasswiesen und Verlandungsbiotope) und Gewässern eine hohe Betroffenheit von wertvollen Landschaftsbestandteilen. Dies gilt es im Hinblick auf ihre Erholungsfunktion, laut Regionalplänen 7 und 11, an diesem Standort zu sichern und zu steigern (RP 7, Z 2.3.1.3, G 7.1.2.1) und gegenüber anderen raumbedeutsamen Planungen verstärkt zu berücksichtigen.

Die gesicherten Landschaftsbestandteile sollen zu einem räumlichen Verbundsystem ausgestattet werden (RP 7, Z 2.1.4). Der Roth-Harrlach befindet sich großflächig in einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Erholung. Die südlichen Bereiche des Standorts sind hiervon jedoch nicht betroffen.

Landschaftliche Vorbehaltsgebiete und Landschaftsschutzgebiete haben nach Ziel 7.1.2.3 (RP 7) und BI – 2 (RP 11) eine besondere Bedeutung für die Erholung. In diesen Gebieten (hier Teile des Nürnberger Reichswaldes) soll die Siedlungstätigkeit auf die Erfordernisse der Erholung besondere Rücksicht nehmen (B II - 1.3).“

Die Erholungsfunktion wäre aufgrund der betroffenen Waldflächen beeinträchtigt. Im westlichen Bereich verläuft parallel zur Bahntrasse ein Feldweg, welcher auch als Verbindung für Erholungszwecke dient, diese Verbindung würde mit der Vorhabenplanung entfallen bzw. verlegt.

Auch der südliche Bereich wäre betroffen, lediglich ein zum Regionalplan 11 gehörendes Teilstück ist nicht als Erholungswald ausgewiesen.

Insbesondere ist dieses Gebiet auch als regionaler oder lokaler Klimaschutzwald ausgewiesen, was seine Bedeutung für die Erholung unterstreicht.

Aussage Bahn S. 180:

„Zertifizierte Fernwanderwege überlagern den Standort nicht. Die westlich verlaufende Bahn- und Straßentrasse bildet eine immissionsreiche Zäsur. Die Erholungsfunktion der Wälder, insbesondere im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, soll erhalten und gesteigert werden. (RP 7, Z 7.1.2.5).“

Das Projekt steht im massivem Widerspruch zu nahezu allen Punkten der Kapitel 2 (Raumstruktur) und 7 (Freiraumstruktur) des Regionalplans 7 (Region Nürnberg) sowie des Teils B, Kapitel I (Natur und Landschaft) und XII (Technischer Umweltschutz) des Regionalplans 11 (Region Regensburg).

„Das Vorhaben löst potenzielle Konflikte mit den Zielen der Raumordnung durch die Betroffenheit hinsichtlich des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes und der Erholungsfunktion aus (Vgl. Tab. A.22 und Tab. A.23). Hinsichtlich der Erholungsfunktion ist bei einer Betroffenheit von 95 ha von einer nicht unerheblichen Betroffenheit zu sprechen, auch wenn das Instandhaltungswerk diese Fläche nur anteilig überprägen würde. Mögliche wegfallende Erholungsflächen sollten mit einer angemessenen Ausgleichsfläche und/oder einer Aufwertung bestehender Erholungsflächen ausgeglichen werden (vorzugsweise 1:1 Ausgleich). Berücksichtigt werden müssen auch die westlich liegenden Erholungsbereiche; eine Wegevernetzung sollte auch übergreifend betrachtet und gesichert werden.“

Für die ansässige Bevölkerung muss man nicht nur von einer nicht unerheblichen, sondern von einer schwerwiegenden Betroffenheit reden; allein die genannte Fläche von 95 ha, deren Nutzung bzw. Betroffenheit hier an keiner Stelle definiert wird, würde die Fläche der angrenzenden Wohnbebauung um das mindestens dreifache übertreffen.

Ein wie auch immer geartetes Konzept zum Ausgleich wegfallender oder zur Aufwertung bestehender Erholungsflächen liegt nicht vor und ist standortnah auch keinesfalls realisierbar.

Die Sicherung des Wegenetzes ist aus den genannten Gründen ebenfalls unmöglich.

Die großflächige Rodung eines geschlossenen Waldbestandes im Landschaftsschutzgebiet, die jahrelange Belastung durch eine Großbaustelle und der letztlich folgende industrielle Charakter des geplanten Werks widerspricht an dieser Stelle massiv den klar definierten Zielen der Raumordnung sowie der aktuellen Gesetzes- und Verordnungslage zum Klima-, Landschafts-, Arten- und Naturschutz und damit auch allen Bereichen aus dem Freizeit, Erholung und Tourismus. Daher kann das Raumordnungsverfahren bei diesem Thema nur ein negatives Ergebnis haben.

### **A 5.2.3. Verkehrstechnische Erschließung (siehe auch Anhang Anl.A.2.1)**

„2.1.3 Der notwendige Ausbau der Infrastruktur soll weiter vorangetrieben werden und zur Stärkung der zentralen Orte und Entwicklungsachsen beitragen. Die siedlungs- und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung soll sich in allen Teilräumen verstärkt an der Verkehrsanbindung und -erschließung durch die Schiene orientieren. Auf eine günstigere Zuordnung der Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen soll hingewirkt werden.“

Wertung der Bahn: Grün!

Die Anbindung an die Schiene betrifft nur die DB Regio mit der Verbindung nach Nürnberg. Die Erreichbarkeit per Schiene von den Orten Allersberg, Pyrbaum, Roth ist nicht gegeben. Dieses Ziel der Landesplanung wird nicht erreicht.

„2.3.2.1 Entwicklung der äußeren Verdichtungszone im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen

Die vorhandene dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur soll durch den Ausbau der zentralen Orte [...], Allersberg, [...], Schwanstetten und Roth erhalten und gestärkt werden.

Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich insbesondere am bestehenden und geplanten schienengebundenen ÖPNV orientieren.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Die Planungen haben mit der Stärkung einer dezentralen Wirtschaftsstruktur nichts zu tun, da es sich hier um ein Großprojekt eines bundeseigenen Unternehmens mit ausschließlich überregionaler Bedeutung und rein industriellem Charakter handelt.

Ebenso hat das Werk keinerlei Zusammenhang mit Planungen zum schienengebundenen ÖPNV – es ist eher zu prognostizieren, dass sich DB Regio und DB Fernverkehr aufgrund der großen Entfernung von Hauptbahnhof Nürnberg von 23 km gegenseitig störend beeinflussen.

„2.3.2.1 Die wirtschaftliche Vielfalt und Eigenständigkeit, insbesondere des Mittelzentrums Roth, [...], des Unterzentrums Allersberg [...], sollen erhalten und gestärkt werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Die Planungen kommen weder der wirtschaftlichen Vielfalt noch der Eigenständigkeit der genannten Zentren zugute.

Außerdem herrscht hier Vollbeschäftigung und damit einhergehend ein immer massiverer Fachkräftemangel.

„4.1.1 In der Region soll unter Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen ein integriertes Gesamtverkehrssystem weiterentwickelt werden.

4.1.3 Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen sollen der öffentlichen Personennahverkehr und der nicht motorisierte Individualverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden. Im ländlichen Raum der Region soll die Verkehrserschließung gefördert und ein angemessener Verkehrsanschluss aller Gemeinden vorrangig gewährleistet werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Es handelt sich um ein Projekt der DB Fernverkehrs AG ohne jegliche Auswirkungen auf die regionale Schieneninfrastruktur. Ein angemessener Verkehrsanschluss besteht nicht. Ganz im Gegenteil, es ist zu befürchten, dass bei künftig zusätzlichen 50 Zugfahrten täglich der Takt der DB Regio sich nicht mehr erhöhen lässt. Damit würde das Vorhaben eher den ÖPNV behindern als dass es ihn unterstützt.

„4.1.8 Bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete soll verstärkt auf die Erschließung durch öffentliche Personennahverkehrsmittel - insbesondere Schienenverkehrsmittel - geachtet werden.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Die Verbindung über DB Regio bedient lediglich die Strecke Nürnberg – Allersberg-Greding. Damit ist sie für alle Querverbindungen z.B. von Pyrbaum, Neumarkt, Allersberg, Roth zum vorgesehenen Roth-Harrlach völlig ohne Nutzen. Dieser Verkehr würde sich ausschließlich per PKW abwickeln.

### **Konflikte mit dem Regionalplan 11 (Regensburg)**

„4.2.1 Schienenverkehr

Der Betrieb auf den Nebenbahnstrecken der Region einschließlich der Regentalbahn soll aufrechterhalten und attraktiv ausgebaut werden.“

Bewertung der Bahn: Grün!

Ein Ausbau der Nebenstrecken auf dem Gebiet der Oberpfalz ist nicht vorgesehen. Der Standort Roth-Harrlach ist durch Schienenverkehr der Oberpfalz nicht erreichbar, der Umweg über Nürnberg wäre erforderlich.

Zusätzlich würde eine Erhöhung der Taktzahl des ÖPNV auf der Strecke Nürnberg / Allersberg durch täglich 50 zusätzliche ICE Zugfahrten und die vorgesehene Verdoppelung der Taktzahl des Fernverkehrs erheblich erschwert. Damit ist im Gegenteil davon auszugehen, dass sich das ICE Werk nachteilig auf die Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs auswirken würde. Dieses Kriterium ist mit „Rot“ anzusetzen.

Aussagen der Bahn Seite 187ff

„Die Schwerlasttauglichkeit angrenzender und für die Erschließung in Betracht kommender Bestandsstraßen ist bei allen betrachteten Standorten gegeben (siehe auch Kapitel A.4.).“

Die Kreisstraße RH35 ist zwischen dem Abzweig RH38/Schreckhäusl und Schwand Marktplatz aufgrund der Instabilität der Kanalisation in Schwand für den Schwerlastverkehr gesperrt.

Eine Versorgung der Baumaßnahmen sowohl für das ICE-Werk als auch für die Gewerbegebiete Allersberg West I und II, die zur selben Zeit stattfinden würden, wäre nur über den südlichen Abschnitt der RH35 über den Kreisverkehr St 2237 und die Anschlussstelle 55 Allersberg mit der BAB 9 sowie die Anschlussstelle Roth-Ost mit der B2 möglich. Beide Punkte sind bereits jetzt zu Stoßzeiten überlastet; es ist daher damit zu rechnen, dass sowohl während der fünfjährigen Bau- als auch in der Betriebsphase ein permanenter Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortschaften stattfinden würde.

Die als reine Ortsverbindungsstraßen mit deutlich lokalem Charakter ausgebauten Kreisstraßen sind dafür in keiner Weise ausgelegt.

Nach jetzigem Stand ebenfalls nicht möglich wäre ein Ausweichen auf die St 2225 über die Abzweigung Schreckhäusl und die RH 38/NM 6; weder der Kurvenradius der Abzweigung noch die RH 38 selbst ist für Erfordernisse des Schwerlastverkehrs ausgelegt – zwei 40t-LKws etwa kommen hier nur mit großen Schwierigkeiten aneinander vorbei.

## **Verkehrsaufkommen**

Aussage der Bahn:

„Die Berechnung der Fahrten für den Schwerverkehr ergibt sich aus der abgeschätzten Anzahl von Lkw-Fahrten pro Beschäftigten und dem prozentualen Lkw-Anteil. Hier wurde der Standardfall nach Bosserhoff angenommen, der Lkw-Anteil liegt bei 100 %. Aufgrund des Anschlusses an das Schienennetz kann für die Transportnutzung auch die Bahn als alternatives Verkehrsmittel eingebunden werden, dieser Ansatz muss im weiteren Verlauf in die Untersuchungen integriert werden.“

Eine Transportnutzung durch die Bahn ist aufgrund der Entfernung von den Güterverkehrszentren und der Auslastung der Schieneninfrastruktur durch Personennah- und Fernverkehr auszuschließen.

„Zur Einordnung des werksbezogenen Verkehrsaufkommens in die Verkehrssituation des umliegenden Straßennetzes wurde das schalltechnische Gutachten für das Sondergebiet Logistik Allersberg West I und das Gewerbegebiet Allersberg West II vom 15.03.2021 herangezogen [A35]. Hier wird das Verkehrsaufkommen der RH35 (nördlich der Einmündung Altenfelden) mit 1.901 Kfz/24h benannt. Die hervorgerufenen verkehrlichen Folgewirkungen, in Verbindung mit der tatsächlichen Leistungsfähigkeit, sollten jedoch im Zuge einer weiteren Betrachtung des Standortes, auch in Zusammenhang mit dem angrenzend geplanten Gewerbegebiet, verifiziert betrachtet werden.“

Die manuelle Verkehrszählung des Jahres 2015 zum Verkehrsaufkommen auf der RH35 ergab zwischen dem Kreisverkehr St2237 und Harrlach von im Schnitt 2.247 Pkw und 203 Lkw/täglich, d.h. die obigen Angaben beziehen sich offensichtlich auf den Istzustand.

Tatsache ist, dass laut des durch das Landratsamt Roth in Auftrag gegebenen Gutachtens der Fa. SSP Consult von Juni 2021 „die Differenz zwischen dem Prognosenullfall und dem Prognoseplanfall im Querschnitt im Schwerlastaufkommen auf der RH 35 1.450 SV/24 h beträgt. Das ergibt eine Steigerung um ca. 900 %, die durch die Kreisstraße im Prognoseplanfall aufgenommen werden muss.“

Laut den Daten des o. a. Gutachtens wäre mit einer Zunahme des Pkw-Verkehrs auf Basis des jetzigen Stands von ca. 50 %, des Lkw-Verkehrs um 100 % zu rechnen; hinzu käme noch der Verkehr in und um die Gewerbegebiete Allersberg West I und II, namentlich betreffend das geplante Logistikzentrum. Zusammenfassend ist somit mit einer Vervielfachung der Verkehrs zu rechnen, was lokal den in dem Gutachten beworbenen Zielen diametral entgegengesetzt ist.

## **Verkehrstechnische Erschließung – allgemein**

Aussage der Bahn: „Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Werkes werden zwei Straßenzufahrten (eine Hauptzufahrt und eine Notzufahrt) für den Personen- und Lieferverkehr, aber auch für eine bessere Erreichbarkeit durch Feuerwehr und Rettungskräfte an bestehende Verkehrsanlagen angestrebt.“

Schon jetzt ist absehbar, dass Haupt- und Notzufahrt ausschließlich über die RH 35 von Süden (aus Richtung des Kreisverkehrs St 2237) erfolgen kann; dort liegen ebenfalls die Zu- und Abfahrten zu den Gewerbegebieten Allersberg und zum Regionalbahnhof. In Stoßzeiten ist der Kreisverkehr und die Staatsstraße (in beide Richtungen) bereits jetzt überlastet; wenn – wie in den vergangenen Jahren nicht selten – auch noch ein Stau durch Unfall auf der A9 hinzukommt, geht hier nichts mehr.

Auch ein weiterer Ausbau Richtung Westen (Guggenmühle und Brunnau) unterliegt Beschränkungen durch ein unmittelbar angrenzendes Wasserschutzgebiet und den bestehenden Raumordnungsplan.

### **Verkehrstechnische Erschließung – Standort B**

„Mit Anpassungen der umliegenden Infrastruktur, allein aufgrund des werksbedingten Verkehrsaufkommens, ist nicht zu rechnen. Der Standort ist über gut ausgebaute Kreisstraßen zu erreichen, eine Sicherstellung der straßenseitigen Zu- und Abfahrten kann über diese erfolgen.

Entlang der RH35 führt ein Radweg direkt in den Betrachtungsraum; über diesen ist eine Anbindung an den Bahnhof Allersberg (ca. 0,5 km entfernt) und eine Weiternutzung des ÖPNV (S-Bahn) und die autofreie Anreise mit der vorhandenen Infrastruktur möglich. Hinsichtlich der erforderlichen äußeren Erschließung kann auch auf den Punkt A.4.1.1 Verkehrstechnische Erschließung verwiesen werden. Für den Straßenverkehr sind in der Bauzeit größere Einschränkungen zu erwarten. Für die Ausführung der gleistechnischen Zu- und Ausfahrten in den bzw. aus dem Werk wird eine Anbindung an das Bestandsschienennetz parallel zur A9 (ICE-Strecke Nürnberg Ingolstadt (Bahnstrecke 5934) erfolgen. Die zu erwartenden Einschränkungen für den Zugverkehr sind während des Neubaus des Werkes als gering einzuschätzen. Im Zuge der Anbindung des Werkes an das bestehende Schienennetz sind Einschränkungen zu erwarten, inklusive kürzerer Vollsperrung einzelner Streckenabschnitte.

Im Falle der Realisierung des Vorhabens in diesem Bewertungsraum wären bauliche Anpassungen an der RH35 auf einer Länge von ca. 1 km erforderlich. Die RH38/NM6, welche die Fläche mittig auf einer Länge von ca. 0,5 km quert, verbindet auf dieser Höhe die Ortschaften westlich und östlich der A9. Die erforderlichen Anpassungen an der Straße müssen im weiteren Planungsverlauf untersucht werden.“

#### **Bauphase**

Die genannten „größeren Einschränkungen für den Straßenverkehr während der Bauzeit“ werden an keiner Stelle qualitativ und quantitativ spezifiziert. Es ist mit folgenden umfassenden Maßnahmen zu rechnen:

Rodung und Abtransport von 50.000 Bäumen (entsprechend grob geschätzt 2.500 Holztransporterladungen).

An- und Abtransport von schwersten Baumaschinen und -fahrzeugen mit überbreiten Schwertransporten.

Nivellierung einer Höhendifferenz von bis zu 38 m auf einer Fläche von 42 ha, Bewegung/Befüllung von mindestens 5 Mio. m<sup>3</sup> Erdreich; da es sich bei dem Gebiet um ein Wassereinzugsgebiet von überregionaler Bedeutung handelt, wäre der Antransport von geeignetem Bodenmaterial unabdingbar – dies entspräche der Beladung von knapp 200.000 40t-Lkws oder etwa 250 Transporten täglich, gerechnet auf 3 Jahre.  
- Während der eigentlichen Bauphase Transport von Baustahl, Fertigbeton, Betonteile etc.

Hinzu kämen noch die zeitgleich über die gleichen Straßen führenden Baumaßnahmen um die Gewerbegebiete Allersberg West I und II.

Bereits während der Bauphase käme es somit zusammenfassend zu einem extremen Verkehrsaufkommen, Umleitungen und massivem Verschleiß der dafür nicht ausgelegten Infrastruktur auf Jahre hinaus.

Betriebsphase (s. a. o. „Verkehrsaufkommen“)

Laut dem vom Landratsamt Roth in Auftrag gegebenen Gutachtens der Fa. SSP Consult von Juni 2021 werden alleine durch die Ansiedlung der Gewerbegebiete Allersberg West I und II erhebliche Eingriffe in die lokale Infrastruktur notwendig sein, um die zu erwartende Steigerung insbesondere des Schwerlastverkehrs und die damit einhergehenden Verkehrsströme auf der angrenzenden Staatsstraße, der Autobahnauffahrt und den umliegenden Ortschaften aufzunehmen. Der o. a. Einleitungssatz ist daher – wie schon vorher mehrfach betont – eine Irreführung.

Im Maximalszenario des Gutachtens ist mit alleine durch das Werk bedingten 62.500 (ich komme auf 91.250 Lkw??) - und weit über 300.000 Pkw-Fahrten jährlich zusätzlich zu rechnen, die nicht oder kaum durch den ÖPNV (S-Bahn oder Bus Allersberg, keine Busverbindung Richtung Harrlach/Schwanstetten) abgedeckt werden können.

Besagter Radweg führt im Moment keineswegs in den Beobachtungsraum, sondern endet gegenüber dem Bahnhof Allersberg

Bauliche Anpassungen

Einer Verlegung der RH 35 Richtung Westen sind durch das unmittelbar an den Beobachtungsraum angrenzende großflächige Wasserschutzgebiet Grenzen gesetzt.

Der Satz zur RH 38/NM 6 „Die erforderlichen Anpassungen an der Straße müssen im weiteren Planungsverlauf untersucht werden.“ besagt nichts anderes, als dass das unter 4.1.1 festgesetzte Ziel, „dass alle Wegebeziehungen (insbesondere durch Straßen) zwingend aufrecht zu erhalten sind“ nicht erreicht werden kann!

Der Markt Pyrbaum beklagt bereits, dass die wichtige Verkehrsverbindung RH 38, die das Gemeindegebiet Pyrbaum über die NM 6 zur RH 35 mit den Gebieten Roth, Schwanstetten und Allersberg verbindet, vollumfänglich im Bewertungsraum liegt. Der Markt Pyrbaum fordert den Erhalt dieser wichtigen Ost-West-Verbindung und entsprechende Planungsvarianten für diesen Streckenabschnitt (ggf. Untertunnelung, Brückenbauwerk oder direkte Umfahrung), da ein Wegfall dieser Verkehrsachse zwangsläufig eine weiträumige und zeitaufwändige Umfahrung für alle Verkehrsteilnehmer nach sich ziehen würde.

#### Stellplatzbedarf

Das neue Werk würde 450 neue Arbeitsplätze bieten. Folglich wären 150 Pkw-Stellplätze und 135 Stellplätze für Fahrräder vorzusehen.

Die dafür vorzunehmende weitere Versiegelung von mindestens 6.000 m<sup>2</sup> intaktem Naturboden taucht bisher in den Planungen nirgends auf; es ist damit zu rechnen, dass bei absehbar nicht ausreichendem Parkplatzangebot alternativ auf den vorbei- und zuführenden Straßen geparkt würde, was die dann ohnehin angespannte Verkehrssituation noch einmal verschärfen würde.

#### Bewertung hinsichtlich der Ziele der Raumordnung

„Durch den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und den Schienenverkehr allgemein wird dazu beigetragen, dass die Region die Standortnachteile gegenüber anderen Regionen in Bayern, Deutschland und der EU weiter verringern kann

[...]

Die Wahl eines Standortes außerhalb des Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen kann zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur im Verdichtungsraum beitragen. Das Vorhaben steigert die Verkehrsleistung der Bahn im Fernverkehr (vgl. Tab. A.22; Ziel 4.3.1 (RP 7)) und trägt zum Ausbau der Schieneninfrastruktur bei. Nach dem RP 7 Ziel 4.1.1 soll „in der Region (...) unter Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen ein integriertes Gesamtverkehrssystem weiterentwickelt werden“. Auch diesem Ziel wird mit dem Vorhaben nachgekommen, da ein ausgewogenes Netz für Instandhaltungswerke avisiert wird.

Das Vorhaben stellt kein klassisches Infrastrukturprojekt dar, es ist aber existenziell für den weiteren Ausbau des Schienennetzes. Damit werden auch die RP 7 Ziele 4.1.3 und 4.1.8 erfüllt, wonach der Umweltverbund gestärkt werden soll.“

Dieses Projekt erfüllt, wie im letzten Satz selbst eingeräumt, nicht den Charakter eines Infrastrukturprojekts, sondern den einer Industrieansiedlung nach den Kriterien eines idealen Betriebsablaufs. Die Ziele der Raumordnung betreffen ausschließlich die regionale Infrastruktur; von einem reinen Fernverkehrsprojekt profitiert die Region nicht, ebenso ist nicht mit einer Entlastung der Verkehrsinfrastruktur im Sinne einer verstärkten Nutzung des ÖPNV zu rechnen; im Gegenteil ist mit einer massiven und nicht handhabbaren Überlastung der lokalen Verkehrsinfrastruktur zu rechnen.

Nach den Vorgaben der Raumordnung ist der diskutierte Standort daher definitiv nicht geeignet.

#### Ergänzend dazu Aussage der Bahn S. 112ff

„Dieser Standort kann über die Kreisstraßen RH35, RH38 sowie NM6, die auf dem Bewertungsraum verlaufen, und über die Bundesautobahn A9 erschlossen werden. Des Weiteren liegt der Bahnhof Allersberg, inklusive zugehöriger Abstellanlagen, südöstlich angrenzend an der Fläche. Durch die direkte Anbindung an die Autobahn A9 und die Autobahnabfahrt Allersberg (ca. 1,8 km entfernt) ist die Schwerlasttauglichkeit der Anbindungen an den Standort gegeben. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass alle Wegebeziehungen (insbesondere durch Straßen) zwingend aufrecht zu erhalten sind. Weitere Maßnahmen werden in Kapitel A.5.2.3 aufgeführt.“

Wie oben erwähnt, ist von einer Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen keineswegs auszugehen, vielmehr ist mit einer weiträumigen Verlegung/Unterbrechung der RH 38 sowie mit einer massiven Zunahme des Verkehrs auf der RH 35 sowie allen Anschlussstrecken und den daran liegenden Ortschaften zu rechnen.

Fazit: Die Unterlagen enthalten keinerlei belastbare Aussagen über die tatsächliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur und sind in weiten Teilen unrichtig. Insbesondere die Belastungen während der Bauzeit mit der gleichzeitigen Errichtung des Gewerbegebiets West werden völlig ausgeklammert. Die Bahn wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, vollständige und prüffähige Unterlagen betreffend die verkehrliche Erschließung vorzulegen, und diese im Zuge einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.

#### A.5.2.4. Land- und Forstwirtschaft

Im Erläuterungsbericht der Deutschen Bahn zum Planungsvorhaben ICE Werk Nürnberg heißt es im Teil A 5.2.4 Land- und Forstwirtschaft, dass die forstwirtschaftliche Fläche betroffen ist, die landwirtschaftliche Fläche nur in geringem Maß.

Für die im Bereich Regionalplan 7 liegenden Teile des Standortes B wird von besonderer Bedeutung genannt, die multifunktionale Forstwirtschaft zu erhalten (5.4.1.1.).

Für die im Bereich des Regionalplanes 11 liegenden Teile des Standortes B gilt, dass

- die Forstwirtschaft in der Region grundsätzlich zu erhalten und zu stärken ist (Z/G B III – 0),
- der Wald erhalten, gepflegt und gemehrt werden soll (Z B III – 4.1),
- die für die Land- und Forstwirtschaft geeigneten Flächen nur im unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehen werden sollen (Z B III – 1.1) und
- das Gebiet „Herzogschlag westlich Pyrbaum“ als Bannwald ausgewiesen werden soll.

#### Forstwirtschaftliche Nutzung (5.4.1.1.)

Die Fläche bei Harrlach wird waldwirtschaftlich genutzt. Bei diesem Kriterium muss die Nutzung stärker gewichtet werden, als die reine Waldfunktion. Es handelt sich hierbei um Nutzung durch Privateigentümer, deren Nutzungsrecht höher einzuschätzen ist als die eventuelle Nutzung durch den Staat. Uns Privateigentümern wurde gleich zu Beginn des Auswahlverfahrens mit Enteignung gedroht. Daher müssen am Roth-Harrlach beide Grundsätze mit „Rot“ gewertet werden.

#### Forstwirtschaft 5.4.4.1.

Die Flächensubstanz des Waldes soll erhalten werden, soweit sie nicht ohnehin durch die Bannwaldverordnung geschützt ist.

Hier handelt es sich zu 70% um Bannwald, der laut Bayerischem Waldschutzgesetz nicht gerodet werden darf. Wie oben erwähnt, soll der Bannwald im o.g. Bereich Regionalplan 11 erweitert werden. Die bestehende Kiefer ist eine sog. „Dünenkiefer“ und bildet auf den sandigen, trockenen Böden ein Kieferngeflecht, welches besonders resistent gegen Hitzeschäden ist, da es bereits jetzt tiefe Wurzeln auf den sandigen Böden bilden musste. Außerdem ist dieser Wald für die Tierwelt besonders schützens-

wert. Seltene Arten finden hier optimale Lebensbedingungen. Auch bestimmte Totholzanteile liegen vor, welche für bestimmte Arten unbedingt benötigten Lebensraum bieten.

Anders als in den Unterlagen der Deutschen Bahn zu lesen ist, handelt es sich hier nicht um eine reine Monokultur, sondern auch um Mischwald. Wenn schon Wald an und für sich geschützt sein soll, um wieviel mehr muss das für Bannwald gelten. Durch die Bannwald-Erweiterungspläne wird doch deutlich, wie wichtig das Schutzgut Bannwald für unser Klima ist und dass dieser nicht für ein Projekt wie dem ICE Werk, das eigentlich der Klimakrise entgegenwirken soll, geopfert werden darf. Eine Konkurrenz Bannwald zu ICE Werk darf nicht entstehen. Dies ist ein erheblicher Konflikt mit den Zielen der Raumordnung.

#### Forstwirtschaftliche Fläche

Für das Werk wird eine Fläche von min. 45 ha der Forstwirtschaft entzogen, durch Anpassungen des geplanten Werks an das bestehende Gefälle sind sogar deutlich mehr ha an Rodungen zu erwarten. Damit entfällt hier die Möglichkeit den bestehenden Regionalklimawald und Nutzwald zu kombinieren. Wenn der Wald gefällt wird, muss dafür Ausgleich geschaffen werden, bis allerdings dieser seine Klimafunktion und CO<sub>2</sub>-Speicherfunktion erfüllt und forstwirtschaftlich genutzt werden kann, dauert dies min. 60 -90 Jahre. Außerdem ist mit steigenden Temperaturen und heißeren Sommern damit zu rechnen, dass mehr Ausfälle aufgrund Hitzeschäden zu befürchten sind. Ohne regelmäßige Pflegearbeiten, z. B. Freischneiden und regelmäßigem Gießen, aufgrund der steigenden Temperaturen und heißeren Sommern, haben kleine Bäume geringe Chancen zu einem gesunden Wald heranzuwachsen.

Die aktuelle Hitze und Waldbrände in Brandenburg zeigen zusätzlich, wie gefährlich es werden kann, wenn Brandgefahren im Wald entstehen. Dieses Problem muss betrachtet werden. Waldbrände können aufgrund Dürre oder aufgrund überhitzter Aggregate oder Funkenflug entstehen. Aufgrund austretender Schadstoffe, die durch den Brand des Werkes freigesetzt werden könnten, würde der Geislachgraben, Lachgraben und Finsterbach auf lange Zeit verseucht werden. Dies würde den Wald, das ICE Werk und zum Schluss auch unsere Heimat bedrohen.

Flächen sollen nur im unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten als Land- u. Forstwirtschaft vorgesehen werden. (Regionalplan 11, Landnutzung 1.1.)

Ein 45 Hektar großes Werk am Roth-Harrlach übersteigt deutlich einen unbedingt notwendigen Umfang. Ein Notfall ist nicht gegeben, da es Alternativen wie z.B. den Hafn gibt. Es handelt sich hier um einen klaren Konflikt mit den Zielen der Regionalplanung.

#### Landwirtschaftliche Fläche

Die landwirtschaftliche Fläche wird erheblich anstatt wie angegeben nur in geringem Maße betroffen sein.

Bereits das Kompensationsgutachten der Bahn geht von einem Bedarf an Ausgleichsflächen von 90 Hektar aus. Außerdem sind Biotope, Nieder- u. Hochmoore von der Versiegelung und Trockenlegung betroffen, welche zusätzlich wieder ausgeglichen werden müssen (siehe auch unserer Stellungnahme zum Kompensationsgutachten).

Zu den angenommenen 90 ha Ausgleichsfläche kommen noch die mindestens 45 ha Werksfläche hinzu, die in Summe der regionalen Landwirtschaft nicht mehr zur Verfügung stehen. Fläche kann ja nicht neu geschaffen werden, sondern alle beanspruchten Flächen fehlen letztlich bei der Lebensmittelproduktion.

Der Bauernverband rechnet nach aktuellen Erkenntnissen damit, dass 120 ha Ausgleichsfläche erforderlich sind, die dann ebenfalls der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden. Das sind ca. drei Vollerwerbslandwirte inkl. deren Familien, deren Existenz damit bedroht ist.

Zusätzlich entziehen Baugebiete in Allersberg 10 ha und die Gewerbegebiete West I und II 30 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Besonders an dem Standort Allersberg/Pyrbaum/Roth-Harrlach wird dadurch der Druck auf die Landwirte extrem erhöht, da Flächen für landwirtschaftliche Erzeugnisse einfach nicht mehr zur Verfügung stehen.

Dies ergibt einen Konflikt mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, die in Punkt 5, „Nachhaltiges Agrar- und Ernährungssystem“ folgendes besagt:

„Hierbei wird das Ziel verfolgt, eine ausreichende Versorgung mit einer Vielfalt an sicheren, erschwinglichen Lebensmitteln sowie eine gesundheitsförderliche Ernährung für alle Menschen weltweit zu sichern, gleichzeitig den Schutz der Umwelt und des Klimas zu gewährleisten, die Haltung von Nutztieren zu verbessern, die Rechte der Erzeugenden und Erzeuger zu achten und ihre Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern sowie die ländlichen Räume als attraktive Wirtschafts- und Lebensräume zu erhalten.“

**Probleme bei der Beschaffung von Ersatzflächen**

Die kleinflächige Landwirtschafts- und Eigentümerstruktur macht es schwierig, zusammenhängende Ackerflächen zu erreichen. Wenn jetzt einzelne Landwirte ihre kleinen Flächen zur Aufforstung zur Verfügung stellen, ist es für die verbleibenden Landwirte noch schwieriger, ihre Fläche zu bewirtschaften, da Schattenwürfe durch die Wälder berücksichtigt werden müssen.

**Auswirkungen auf die Lebensmittelproduktion**

Die hiesigen Sandböden eignen ausgezeichnet für den Anbau von Sonderkulturen, wie z.B. Spargel, Kartoffeln und weiteren Gemüsesorten.

Die Corona-Pandemie und besonders der Ukraine Krieg zeigen, wie wichtig es ist, die Lebensmittelversorgung und Wertschöpfungsketten im eigenen Land gewährleisten zu können. Die Kornkammer Europas, die Ukraine, ist in Gefahr. Von der Bundesregierung werden aktuell sogar Ökoflächen zum Anbau von Getreide freigegeben. Auch aus Russland bezog Deutschland bis zu 80% des Getreides für die Keksindustrie. Durch Sanktionen ist dieser Handel unterbunden. Es darf nicht zugelassen werden, dass aufgrund Ausgleichsmaßnahmen Flächen, die der Lebensmittelproduktion und Wertschöpfungsketten dienen, durch ein Projekt wie dem ICE Werk, das einem untergeordneten Bedürfnis Mobilität dient, weiter verschärft wird. Ohne ICE Werk kann man leben, aber nicht ohne dem, das Grundbedürfnis Nahrung zu befriedigen!!!

In Deutschland steigt zudem immer mehr der Bedarf an Bio-Lebensmitteln. Von der Bundesregierung wird die Biobewirtschaftung angestrebt und soll weiter ausgebaut

werden. Zur Bioproduktion wird mehr Fläche als bei konventioneller Produktion benötigt.

Ein weiteres Dilemma wird sich daraus ergeben, dass, falls das Werk am Roth-Harrlach entstehen würde, dem Boden Grundwasser fehlt, was sich zusätzlich auf die landwirtschaftlichen Flächen negativ auswirken würde. Hinzu kommt, dass in Mittelfranken von Temperaturanstiegen von ca. 4 Grad Celsius im Mittel zu rechnen ist. Eine versiegelte Fläche, welche durch den Bau des ICE Werkes entstehen würde, heizt sich aufgrund der Hitze noch besser auf und würde im näheren Umfeld nochmal die Temperatur um zusätzlich 10 Grad Celsius erhöhen.

Welche Auswirkungen das auf die Landwirtschaft haben wird, ob noch im gewohnten Stil angebaut und geerntet werden kann, oder regelmäßig gewässert oder andere Ackerfrüchte angebaut werden müssen ist aktuell nicht vorherzusehen.

Deshalb ist der Bannwald am Standort Allersberg/Pyrbaum/Roth-Harrlach zwingend zu erhalten, um das Kleinklima nicht nur für die Stadt Nürnberg, sondern auch hier nicht aus dem Gleichgewicht zu bringen.

#### Auswirkungen auf die Teichwirtschaft

Die heute existierenden Weiher können wegen fehlenden ausreichenden Wasserzulaufs aus Geislachgraben und Finsterbach, sowie durch Verschmutzung des Wasserzulaufs durch Tenside, Öle u. Fette usw. nicht mehr bewirtschaftet werden.

#### A.5.2.6. Boden, Geotope und Altlasten

##### 1) Verstöße gegen die Ziele der Bayerischen Landesplanung

##### Richtgröße zur Reduzierung für Flächenneuanspruchnahmen

Gemäß Art. 6 Abs. 2 Nr 3 BayLplG soll bei der erstmaligen planerischen Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich für Siedlungs- und Verkehrszwecke angestrebt werden, dass eine Begrenzung auf 5 ha pro Tag landesweit bis spätestens zum Jahre 2030 erreicht wird. Noch in 2020 belief sich der Flächenverbrauch auf 11,6 Hektar pro Tag.

Die großflächige Bodenversiegelung von 45 Hektar für ein ICE Werk widerspricht diesem grundsätzlichen Ziel. Insbesondere steht mit dem Hafengelände eine Alternative zur Diskussion, die mit in das Raumordnungsverfahren aufgenommen werden muss.

Der Änderungsentwurf vom 14.12.2021 zum Bayerischen Landesplanungsgesetz sieht eine wesentliche Verschärfung der Regelungen zum Klimaschutz vor. Das Raumordnungsverfahren zu dem Projekt ICE Werk läuft derzeit. Es ist zu erwarten, dass bis Abschluss des Prozesses die neuen Regelungen in Kraft getreten sind, daher sind diese, nachfolgend aufgeführten Ziele bereits jetzt zu berücksichtigen:

##### Leitbild Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen im Landesplanungsgesetz:

„Wir wollen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wir wollen erneuerbare Energien verstärkt nutzen, und verkehrsmindernde Siedlungs- und Erschließungsstrukturen realisieren. Moore und humusreiche Böden wollen wir als natürliche Kohlenstoffsenken

und Wälder und Moore als natürliche Kohlendioxidstoffspeicher und klimafreundliche Rohstofflieferanten erhalten.“

### 1.3 Klimawandel

#### „1.3.1 Klimaschutz

(G) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll auf die Klimaneutralität in Bayern hingewirkt werden.

(G) Den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden, insbesondere durch

- die Reduzierung des Energieverbrauchs mittels einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und,
- die verstärkte Erschließung und Nutzung erneuerbarer Energien und nachwachsender Rohstoffe

(G) Die Klimafunktionen der natürlichen Ressourcen, insbesondere des Bodens und dessen Humusschichten, der Moore, Auen und Wälder sowie der natürlichen und naturnahen Vegetation, als speichernde, regulierende und puffernde Medien im Landschaftshaus-halt sollen erhalten und gestärkt und soweit erforderlich wiederhergestellt werden.

Zu 1.3.1. (B)

Wälder und Moore sind natürliche Speicher für Kohlendioxid und andere Treibhausgase. Sie sollen deshalb erhalten und im Fall von Mooren, soweit nötig und möglich, wieder in einen naturnahen Zustand versetzt werden.

#### 1.3.2. Anpassung an den Klimawandel

(G) Die räumlichen Auswirkungen von Klimaänderungen und von klimabedingten Naturgefahren sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

(Z) In den Regionalplänen sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Anpassung an den Klimawandel festzulegen.“

Gegen alle diese Ziele der Landesplanung wird klar verstoßen. Die Bedeutung unbelasteten Bodens wird nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass Waldboden noch mehr als 80% seines natürlichen Bodenlebens bewahrt hat, während Ackerboden meistens ökologisch verarmt ist. Damit ist die Versiegelung von Waldboden höher zu gewichten als die Versiegelung sonstiger Flächen und verstößt gegen die Ziele der Raumordnung.

## 2) Auswirkungen der Verdichtung auf Bodenqualität und Umwelt

Aussagen der Antragstellerin (S. 256)

„Die Bodenverdichtung (in 35 cm Tiefe) ist aufgrund der Forstbedeckung nahezu im gesamten Gebiet mit Werten um  $1,5 \text{ g/cm}^3$  (Klasse II) gering.“

[...]

„Durch die Inanspruchnahme ist eine Verschlechterung der Bodendichte zu erwarten. Eine Verdichtung des Bodens verringert den Porenraum und somit das Wasserspeichervermögen und kann zudem durch eine Herabsetzung der Permeabilität (Durchlässigkeit) zu verstärktem Oberflächenabfluss von Niederschlägen führen.“

Die Fähigkeit des Waldbodens Wasser zu speichern und nur sukzessive wieder abzugeben ist von entscheidender Bedeutung für die Wasserqualität und Wassermenge des Finsterbachs.

Zu verweisen ist hier auf das Hochwasser in 2005, bei dem der Finsterbach über die Ufer trat. Bei einer so umfangreichen Verdichtung sind künftig häufigere und stärkere Überflutungen zu erwarten. Selbst wenn Regenrückhaltebecken angelegt werden, ist zu befürchten dass diese überlaufen und die Gewässer verunreinigen.

Insbesondere ist die geringere Grundwasserbildung von entscheidender Bedeutung. Die Aussage der Bahn, dass die Auswirkung auf den Gesamtzustand des Grundwasserhaushaltes aufgrund dessen guten mengenmäßigen Zustandes dennoch als vernachlässigbar anzusehen sei, ist keinesfalls zuzustimmen. Ganz im Gegenteil, der Grundwasserspiegel ist nach Untersuchungen des Helmholtz Instituts bereits um 1,50m gefallen, und der Antrag der Infra, die Fördermengen zu erhöhen, wurde bereits vor einigen Jahren abgelehnt.

Wie bereits von der Bahn erwähnt (S. 256 Erläuterungsbericht A) kann der Boden im Großteil nur unzureichend als Filter und Puffer gegenüber Eintrag von Schadstoffen agieren. Daher ist die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Betrieb eines ICE Werks als besonders hoch anzusehen, was zu einer Gefährdung des Grundwassers führt.

Zu betonen ist insbesondere, dass Boden eine äußerst knappe und nicht vermehrbare Ressource ist, die daher höchsten Schutzstatus genießen muss! Es handelt sich hier um einen gesunden Waldboden ohne einen irgendwelche anthropogenen Einflüsse, der bewusst in den letzten Jahrzehnten nicht gedüngt wurde und dadurch weitestgehend naturbelassen ist. Insbesondere landwirtschaftlich nutzbare Böden müssen unbedingt erhalten werden, durch die erforderlichen Ausgleichsflächen werden der Landwirtschaft 120ha entzogen.

#### 1) Besondere Bodenbeschaffenheiten

Im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) des landesweiten Biotopverbunds wird kommentiert (S.124):

„Als Teil des Landkreises Roth und des Landkreises Neumarkt i. d. Oberpfalz befindet sich der Roth-Harrlach innerhalb der beiden ABSP-Abgrenzungen der jeweiligen Landkreise. Der Roth-Harrlach liegt im ABSP-Schwerpunktgebiet „Waldgebiete mit Hauptvorkommen von Flugsandfeldern“, welches die südliche Fortsetzung des Nürnberger Reichswaldes umfasst.“

Das ABSP beschreibt das Gebiet folgendermaßen:

„Das Gebiet zeichnet sich aus natur-schutzfachlicher Sicht v. a. durch das Vorkommen stark verarmerter Sandstandorte mit lichten Kiefernwaldgesellschaften aus“.

Zusammen mit den übrigen Vorkommen in den Flugsandgebieten um Nürnberg bilden diese ein bayernweites Schwerpunktvorkommen dieses Lebensraumtyps. Östlich von Harrlach sind laut den Karten des ABSP des Landkreises Roth Bestände von Mager- und Trockenstandorte mit regionaler Bedeutung vermerkt.

In den Bereichen von Roth wird analog dazu die Verjüngung von nicht-standortheimischer Baum- und Strauchvegetation auf anmoorigen Böden zu standortheimischen

Waldgesellschaften als Zielstellung ausgegeben. Moorstandorte im Wald sollen bei der forstlichen Bewirtschaftung geschont werden.

Die vorhandenen Niedermoore im Bereich Geislachgraben, Lachgraben und Finsterbach reagieren auch auf geringe Wasserabsenkungen sehr empfindlich. Wenn die obere Schicht nicht durchgehend mit Wasser versorgt ist, verwittert der Torf und gibt große Mengen CO<sup>2</sup> frei. Der aufstockende Wald – fast immer reine Fichte- trocknet aus und der Borkenkäfer hat leichtes Spiel. Was der Borkenkäfer übrig lässt, wird vom nächsten Sturm gefällt.

Auf den armen, trockenen Sandböden wurde in der Nutzungsgeschichte lange Zeit traditionell mit Kiefer gewirtschaftet. Dabei bilden sich trockenen Kiefernflechten-Wälder. Diese Form der Waldgesellschaft ist inzwischen sehr selten und verdient besonderen Schutz. Bei Altdorf wurde zum Schutz dieses besonderen Kiefernflechtenwaldes ein Naturwaldreservat ausgewiesen.

## 2) Verstoß gegen das Bodenschutzgesetz

Der Bau des Werkes würde weiterhin dem Bundesbodenschutzgesetz widersprechen, welches auf die Sicherung der Funktionen des Bodens abzielt, nämlich Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen zu sein. Diese umfangreichen Baumaßnahmen würden zu Veränderungen von Struktur und Zusammensetzung der oberen Bodenfläche führen und damit zum Verlust der vorhandenen Verdunstungs- und Versickerungsleistungen. Funktionen, von denen auch Bodenleben, Bodenbewuchs und die davon lebende Tierwelt außerhalb der beplanten Fläche abhängig sind

### A.5.2.7. Wasser (Grund-/Oberfläche)

#### a) Ziele der Raumordnung 7 (Region Nürnberg)

„5.4.2.6(G) Die Erhaltung und Weiterentwicklung der traditionellen mittelfränkischen Teichwirtschaft, vor allem im Aischgrund und anderen Bereichen des Mittelfränkischen Beckens, ist anzustreben.“

Bewertung der Bahn: Orange!

Es handelt sich hier tatsächlich um wirtschaftlich genutzte Teiche, die vom Finsterbach gespeist werden. Durch eine Verdichtung des Bodens und Nutzung des Regenwassers ist zu erwarten, dass sich in Trockenzeiten die Wasserstände erheblich fallen. Gleichzeitig sind bei Starkregen Überflutungen zu erwarten, und, sofern die Rückhaltebecken der Bahn nicht ausreichen, Schadstoffeinträge in ein Wasser mit hoher Güte. Dies beeinträchtigt die Teichwirtschaft erheblich, daher ist dieses Kriterium mit Rot anzusetzen.

#### 7.1.4.2 (Z) Gestaltungs-, Pflege- und Sanierungsmaßnahmen in der freien Landschaft

„Die Fließgewässer der Region sollen mit ihren Talräumen naturnah erhalten bzw. entwickelt werden.“

Bewertung der Bahn: Orange

Im Bereich B befinden sich das ausgewiesene Fließgewässer Finsterbach, im Bayernatlas kartiert und mit Stufe 3 (mäßig verändert, Skala 1-7 vollständig verändert) ausgewiesen ist. Die Bereiche entlang des Finsterbachs und des Lachgrabens sind als Biotope nach § 30 BNatSchG für Nasswiesen, Flachmoore und Quellmoore ausgewiesen (Quelle: Bayernatlas).

Der Finsterbach würde nun auf einer Länge von 450m überbrückt bzw. überbaut werden, der Lachgraben würde vollständig überbaut, dadurch werden 4,9ha Biotope vernichtet. Auch die Tierwelt kann eine so lange Überbauung nicht durchqueren, damit können sich die Populationen im Finsterbach diesseits und jenseits der Überbauung nicht mehr austauschen. Dieses Kriterium muss auf „Rot“ gesetzt werden.

#### 7.1.4.2.(G)

„(G) Die Erhaltung des Grünlandanteils und des Kleinreliefs im engeren Überschwemmungsbereich der Bäche und Flüsse ist von besonderer Bedeutung. Auwälder und Auwaldreste gilt es zu erhalten und möglichst zu erweitern sowie, wo notwendig und von den Standortvoraussetzungen möglich, ihre Rückführung in einen naturnahen Zustand zu unterstützen.

Es ist anzustreben, dass Feuchtgebiete in allen Teilen der Region erhalten und, wenn möglich neu geschaffen werden. Eine weitere Trockenlegung sowie der Umbruch von Grünland in den Talauen gilt es zu vermeiden und dadurch eine möglichst extensive Dauergrünlandnutzung zu gewährleisten.“

Dieses Ziel fehlt in den Unterlagen der Bahn.

Finsterbach, Lachgraben und Geislachgraben sind alle als wassersensible Bereiche ausgewiesen (Quelle: Bayernatlas). Auwälder finden sich entlang des Geislachgrabens und Finsterbachs, die einen ausgleichenden Effekt bei den immer häufigeren Starkregen und Trockenzeiten haben. Dennoch kam es in 2005 zu Überschwemmungen am Finsterbach. Jetzt droht eine Überbauung dieser wassersensiblen Bereiche.

#### 7.2.1.1 Grundwasser

„Grundwasser in der Region, das sich in einem qualitativ und quantitativ guten Zustand befindet, soll dauerhaft gesichert und nachhaltig genutzt werden. Dies gilt insbesondere für das Grundwasser im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen.

Die derzeit genutzten Grundwasservorkommen, von denen die bedeutsamsten in den Talräumen der großen Flüsse Regnitz, Rednitz und Pegnitz, im Bereich südlich Leinburg (Ursprung) und im Dreieck Feucht - Allersberg - Roth sowie in den Talräumen von Schwarzach, Fränkischer Rezat, im Bibert- und Farnbachgrund liegen, sollen in ihrem Bestand langfristig gesichert werden.“

Bewertung der Bahn: Orange!

Der Roth-Harrlach ist erklärtes Trinkwassereinzugsgebiet der Region und der Stadt Fürth, die 40 % ihres Wassers von hier bezieht, bei Hochwasser sogar 100%. Die Wassergüte ist besonders hoch, weil nitratarm und erreicht Mineralwasserqualität. Der gute chemische Zustand wird auch im Erläuterungsteil A., S. 203 betont. Dagegen müssen auch in Franken immer mehr Brunnen wegen zu hoher Nitratwerte abgeschaltet

werden. Auch Fürth benötigt die hohe Qualität des Wassers vom Roth-Harrlach, um das häufiger belastete Wasser aus dem Rednitzgrund aufzuwerten. Bei Roth-Harrlach liegt das festgesetzte Trinkwasserschutzgebiet „Allersberg, M“ (RVO vom 23.04.1974) gerade einmal ca. 215 m südwestlich entfernt. Die Gebiete „Pyrbaum Faber Castell“ und „Brunnbachgruppe“ liegen beide ca. 650 m entfernt.

Insbesondere heißt es in der Begründung des Regionalplans zu 7.2.1.1. Grundwasser: „Die Region ist im bayerischen Vergleich durch verhältnismäßig geringe Niederschläge gekennzeichnet. Mit Ausnahme des Niederschlagsgebietes der mittleren Pegnitz erreicht der Jahresniederschlag im Einzugsgebiet der Regnitz nur knapp 650 mm und liegt damit erheblich unter dem Landesdurchschnitt von 880 mm. Im mittelfränkischen Keuperbecken (vgl. Begründungskarte 1), dem die Region überwiegend zuzuordnen ist, fehlen hohlraumreiche unterirdische Speicherräume. Wegen dieser meteorologischen und geologischen Gegebenheiten ist das natürliche Dargebot sowohl an Oberflächenwasser als auch an Grundwasser gering. Dies kommt auch in einer geringen Grundwasserneubildungsrate von rund 100 mm im Jahr zum Ausdruck.

Die nutzbaren Grundwasservorkommen der Region sind im Wesentlichen ausgenutzt. Es ist daher erforderlich, mit den vorhandenen Grundwasservorräten nachhaltig umzugehen. Verunreinigungen des Grundwassers müssen vermieden werden. Dies erfordert, dass insbesondere die bestehenden Wassergewinnungsanlagen und die dazugehörigen Wasserschutzgebiete (vgl. Begründungskarte 7 „Wasserversorgung“) vorrangig vor Verunreinigungen und Belastungen geschützt werden.

Um die Wasserversorgung aus den Erschließungsgebieten im Sandsteinkeuper auch künftig nachhaltig sicherzustellen, ist es notwendig, die bisher genehmigten Entnahmemengen zu begrenzen und auf die Grundwasserneubildung abzustimmen, damit keine Übernutzung des Grundwasserleiters erfolgt.“

Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverständlich, wieso die Antragstellerin schreibt (S. 203):

„Der Standort ist in der Grundwasserlandschaft „Fränkischer Sandsteinkeuper“ gelegen, der Grundwasserkörper „Sandsteinkeuper – Roth“ besitzt einen guten chemischen Zustand ohne Belastungen sowie einen guten Mengenzustand. Der Anteil der Entnahme an der Grundwasserneubildung ist mit 21,5 % gering. Die Grundwasserneubildung ist mit 100-250 mm/a mäßig hoch.“

Wie im Regionalplan festgeschrieben, ist die Entnahme bereits am Limit. Daher ist davon auszugehen, dass keinerlei Erhöhungen der Wasserentnahmen am Roth-Harrlach zugelassen werden. Frühere Anträge auf eine Erhöhung der Entnahmemengen wurden bereits abgelehnt. Damit ist die Wasserversorgung des ICE Werks an diesem Standort zweifelhaft.

Zudem befinden wir uns in einer Phase des Klimawandels mit mehr und längeren Dürperioden.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz schreibt dazu:

„Dieser Rückgang der Grundwasserneubildung ist bayernweit aber nicht gleichmäßig verteilt, was sich anhand des Vergleichs zwischen dem Referenzzeitraum 1971-2000 und den Jahren 2011-2020 zeigt. ... Hervorzuheben ist, dass in den vergleichsweise niederschlagsarmen fränkischen Regierungsbezirken im Jahrzehnt 2011-2020 ein Rückgang um mindestens 17 % gegenüber der Referenzperiode 1971-2000 verzeichnet wurde.“

Dieser Trend wird sich noch beschleunigen. Für Mittelfranken beträgt der prognostizierte Rückgang des verfügbaren Trinkwassers (laut KlimaWasser 2017): 2021 – 2050: 24%; 2071 – 2100: 45%.

Auch in diesem Jahr lag die Niederschlagsmenge deutlich unter dem langjährigen Mittel. Vor wenigen Wochen meldete das Helmholtz-Institut für Umweltforschung in seinem Dürremonitor bereits jetzt im Frühjahr kritische Wasserarmut im Boden (Messung in 1,80 m Tiefe) und damit eine mittlere bis schwere Dürre in Mittelfranken. Nach einer Studie des Helmholtz Instituts ist der Grundwasserspiegel in der Region bereits um 1,50m gesunken.

Die Technische Universität München empfiehlt bereits heute eine detaillierte Bewertung der Versorgungssicherheit für Süddeutschland und insbesondere für Mittelfranken; eine Untersuchung der Bayrischen Regierung kommt ebenfalls zu diesem Ergebnis.

Im Kampf gegen die Wasserknappheit in Mittelfranken wurden bereits Großprojekte wie z.B. die Main-Donau-Kanalüberleitung und der Rothsee realisiert, um Wasser aus dem Süden in die trockeneren Areale in Bayerns Norden zu pumpen. Bereits heute wird Trinkwasser in hohen Mengen aus Schwaben zugeleitet, um die Trinkwasserversorgung gewährleisten zu können.

Gleichzeitig werden Starkregenereignisse immer häufiger. Auf versiegelten Flächen und auch vielen Ackerböden fließt Starkregen rasch ab, verschwindet schnell in den Vorflutern oder in der Kanalisation führt schlimmstenfalls zu Überschwemmungen und Hochwasser. Anschließend steht es für die Grundwasserneubildung nicht mehr zur Verfügung. Grundwasserbildung und damit förderbares Trinkwasser benötigen unversiegelte Flächen. Wald und Feuchtwiesen sammeln Regenwasser wie ein Schwamm und lassen es langsam in tiefere Schichten versickern. Insbesondere Wald sorgt dabei durch die Filterung der Niederschläge für eine hohe Trinkwasserqualität.

Gleichzeitig steigern längere und häufigere Hitze- und Trockenperioden den Wasserbedarf der Trinkwasserversorgung und insbesondere der Landwirtschaft für immer häufigere Bewässerungsbedarf.

Durch die großräumige Versiegelung von mindestens 45ha durch ein ICE Werk wird sich diese problematische Situation beschleunigen. Es würde auf der Projektfläche zu Veränderungen von Struktur und Zusammensetzung der oberen Bodenfläche und zum Verlust der vorhandenen Verdunstungs- und Versickerungsleistungen führen. Bereits in der Bauphase können die unterirdischen Wasseradern teilweise zerstört werden und damit die Zulieferung zum Wassereinzugsgebiet. Durch die Notwendigkeit, das Gelände einzuebnen, ergibt sich eine umfassende Verdichtung und 30m hohe Aufschüttungen. Damit sind selbst unbebaute Teile für die Wassergewinnung verloren.

Hier entsteht ein erheblicher Konflikt mit der Landesplanung. Zusätzlich Wasser zu entnehmen und gleichzeitig große Flächen zu versiegeln, stellt eine massive Gefährdung des Grundwasservorkommens dar. (s. auch den Punkt A.5.2.10. Ressourcenverbrauch).

Weiter in den Begründungen zur Landesplanung 7.2.1.1.:

„Vor allem im ländlichen Raum (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) ist die Trinkwasserversorgung teilweise noch durch ortsnahe Wassergewinnungsanlagen geprägt. Die Erhaltung dieser Struktur bedingt, dass auch in den kleinen, örtlich begrenzten Wasserschutzgebieten der Grundwasserschutz weiter verbessert wird. Durch die Ausweisung von Wasserschutzgebieten, deren Größe sich am Einzugsgebiet orientiert, können hier die Schutzwirkung des Bodens und die Wirksamkeit der Trenn- und Deckschichten erhalten und verbessert werden.“

Der Roth-Harrlach ist Wassereinzugsgebiet. Seinerzeit wurde das Gebiet nicht als strenges Wasserschutzgebiet ausgewiesen, da aufgrund nicht vorgesehener Bebauung davon ausgegangen wurde, dass keine Verunreinigungen und Versiegelungen erfolgen würden. Unter heutigen Gesichtspunkten würde man das Trinkwasserschutzgebiet erheblich ausweiten.

Zudem liegt der Roth-Harrlach in der näheren Umgebung eines im Regionalplan (RP 7) festgesetzten Vorbehaltsgebiets für die Wasserversorgung. Das Vorbehaltsgebiet ist ca. 2 km in westlicher Richtung gelegen. Es ist zwar keine direkte Überschneidung mit dem Standort vorhanden, aber die Grundwasserkörper sind miteinander verbunden. Damit wirkt sich eine geringere Neubildung des Grundwassers oder eine Schädigung durch Schadstoffeinträge auch auf dieses Gebiet aus.

Dass das von der Bahn in der Planung angesprochene Gebiet heute „nur“ Wassereinzugsgebiet und nicht Wasserschutzgebiet ist, ist auch durch den sogenannten „Bayerischen Weg“ begründet. Dieser beschränkt Wasserschutzgebiete ausschließlich auf die sensibelsten Bereiche des Wassereinzugsgebietes:

Bayerisches Umweltamt „Wasserschutzgebiete für die öffentliche Wasserversorgung“, S. 6

„An welchen Orten im Einzugsgebiet besondere, d. h. über den Allgemeinen Gewässerschutz hinausgehende Vorsorgen erforderlich werden, hängt zum einen ab von der Art des betrachteten Gefährdungsrisikos, ganz besonders aber von der Untergrundbeschaffenheit im Grundwassereinzugsgebiet. Erhöhte Anforderungen im gesamten Grundwassereinzugsgebiet sind nur in jenen Fällen notwendig, wo kurze Fließzeiten mit überall hochsensiblen Untergrundverhältnissen kombiniert sind. Meist aber bieten in weiten Teilen schon die Anforderungen des Allgemeinen Gewässerschutzes hinreichende Sicherheit, so dass in der Regel nur ein Teilbereich des Grundwassereinzugsgebietes dem Sonderrecht einer Wasserschutzgebietsverordnung zu unterwerfen ist. Deckungsgleichheit der Grenzen von Einzugsgebiet und WSG ist dann in der Regel nur unterstromig und unmittelbar stromseitlich der Wasserfassung(en) geboten (vgl. Kap. 7).“

Und an anderer Stelle:

„Der Schwerpunkt der Trinkwasser-Qualitätssicherung muss grundsätzlich auf der vorbeugenden Komponente liegen, da die genannten Sicherungsmaßnahmen in ihrer Zuverlässigkeit und Wirksamkeit begrenzt sind (technische Unsicherheiten, logistische Abhängigkeiten, Lücken in der Überwachbarkeit, menschliches Versagen). Die Bereitstellung von naturbelassenem, qualitativ einwandfreiem Grundwasser für den Verbraucher hat absoluten Vorrang.“

Derzeit gewährleisten der hohe Waldanteil mit hoher Filterfunktion, aber auch die naturnahe, extensive Bewirtschaftung durch die Waldbesitzer und Landwirte bei Harrlach eine hohe Wasserqualität mit sehr niedrigem Nitratgehalt, hierdurch wird Mineralwasserqualität erreicht. Und das, obwohl der Boden sehr empfindlich gegenüber Verunreinigungen ist, wie auch die Antragstellerin bestätigt. Denn laut Dissertationen und Aussagen des Wasserwirtschaftsamtes hat die bei Harrlach vorliegende geologische Formation kaum die Fähigkeit, Fremdstoffe zu filtern. Entsprechend würden Einträge nahezu ungefiltert bei den Brunnen der Brunnbachgruppe bzw. der infra Fürth für eine Verschmutzung des Trinkwassers sorgen.

Die einzelnen Grundwasserleiter im beplanten Gebiet sind zumindest grob durch Letten voneinander getrennt. Da es an einzelnen Stellen (insbesondere über die Vorfluter) Verbindung gibt, betrifft ein Schadstoffeintrag in die oberste Schicht mittelfristig auch weiter unten liegende Schichten und gefährdet damit die Trinkwasserqualität insgesamt. Bei Verdichtung und Überbauung trocknet der darunter liegende Boden mit der Zeit aus. Bei längerer Trockenheit bekommt Lehm Risse, und damit ist auch die Trennwirkung zwischen den einzelnen Grundwasserleitern aufgehoben. Schadstoffeinträge können ungehindert in tiefere Schichten einwandern.

Bereits in der Bauphase beginnen die Probleme des Schadstoffeintrags. Das Bauwasser, aber auch ablaufendes Regenwasser sind durch verschiedenste Schadstoffe kontaminiert und versickern im Boden. Durch die Bodenbearbeitung (Bohren, Verdichten) kann es zur Mobilisierung von Schadstoffen und dem Einsickern in das Grundwasser kommen. Auch in der Betriebsphase ist dauerhaft dieses Einsickern möglich, bedingt durch niederfrequente Vibrationen beim Fahrbetrieb (Beschleunigen oder Abbremsen eines 1.000 Tonnen schweren ICE) oder dem Dauerbetrieb von bis zu 25 parkenden ICE mit aktiven Zugkomponenten (Transformatoren, Kompressoren, Kühlanlagen).

Im Werk wird mit Ölen, Fetten, Waschtensiden, Enteisungsmitteln, Lacken und anderen wassergefährdenden Stoffen in großer Menge hantiert, beim Fahrbetrieb gibt es Schwermetallabrieb. Nach einer Veröffentlichung der Bahn werden ca. 80 kg Reiniger je ICE4-Waschvorgang verbraucht. Bei Kurvenfahrten des ICE wird Öl aufgesprüht, um das nicht verhinderbare Quietschen einigermaßen erträglich zu gestalten. Anfallendes Gefahrgut (wie Farben und Lacke, Schlämme oder Altöl) kann und wird bei Betriebsunfällen austreten, muss aber erst beim Überschreiten von Mengeschwellen gemeldet werden - das Trinkwasser gefährdet es aber bereits in kleinen Mengen. Zur Grünbekämpfung setzt die Bahn Glyphosat ein, welches hochgradig giftig ist und nicht ins Grundwasser gelangen darf. Die Bahn erprobt nach eigenen Angaben seit vielen Jahren erfolglos alternative Verfahren zur chemiefreien Grünbekämpfung. Diese Erfahrungen widersprechen der Planung, ab dem Jahr 2023 chemiefrei die Gleise von Unkrautbewuchs freizuhalten.

Besonders stark trinkwassergefährdend ist Löschwasser und der Einsatz von Schaumlöschmitteln mit perfluorierten organischen Verbindungen (PFC). Brände entstehen beispielsweise durch heiß gelaufene Kompressoren, versagende Kühlung der elektronischen Komponenten oder überhitzte Klimaanlage. Bei Starkregen käme zwangsläufig verschmutztes Wasser direkt in die Vorfluter oder über die Rückhaltebecken.

Die Gefahr einer Verunreinigung ist auch der Antragstellerin bewusst: Erläuterungsbericht S. 204: „Es können am Roth-Harrlach in markanten Nasszeiträumen die Grundwasserstände entlang des Geislachgrabens, des Finsterbaches und des

Lach-grabens oberflächennah liegen; diese Areale bilden also einen wassersensiblen Bereich. In diesem Bereich sollte von einer Bebauung abgesehen werden oder alternativ bauliche Vorkehrungen getroffen werden (bspw. durch eine Schwarze Wanne, überschwemmbar Bauweise usw.).“

Die Konsequenz müsste lauten, dass dies kein geeigneter Standort ist.

#### 7.2.2.4 Wasserentnahmen

„zu Beregnungszwecken und für die Bewässerung im Erwerbsgartenbau insbesondere in den Mittelbereichen Roth und Schwabach sollen zur Schonung der Grundwasserreserven aus den Oberflächengewässern erfolgen.“

Dieses Ziel fehlt in den Unterlagen der Antragstellerin:

Der enorme Wasserverbrauch des Werks übertrifft bei weitem den Bedarf eines Erwerbsgartenbaus. Am Roth-Harrlach sind jedoch keine Oberflächengewässer vorhanden. Ebenso betont dieses Ziel nochmals die Wasserknappheit in der Region.

Fazit: Ein ICE-Werk an Roth-Harrlach wäre eine starke Gefährdung hinsichtlich Grundwasserneubildung und Wasserqualität. Sicherungsmaßnahmen sind nur begrenzt zuverlässig und wirksam, bedingt durch technische Unsicherheiten, Lücken in der Überwachbarkeit oder menschliches Versagen.

Der hohe Wasserverbrauch kann vor Ort nicht gedeckt werden (siehe auch Ressourcenverbrauch).

Der technisch-wissenschaftliche Verein DVGW stellt bezüglich der Priorisierung des Schutzgutes Trinkwasser folgende wichtige Forderung: „Die Raumordnung hat die Trinkwasserversorgung in den vergangenen Jahrzehnten aus dem Blick verloren. Vorrang der Trinkwasserversorgung muss aber auch in der behördlichen Abwägung gestärkt werden.“

#### A.5.2.8 Natur- und Landschaft

##### a) Verstöße gegen Ziele der Landesplanung

Die Ziele der Landesplanung werden in den Unterlagen der Bahn nicht behandelt. Folgende Ziele sind bedeutend für den Roth-Harrlach:

#### 7 Freiraumstruktur

##### „7.1. Natur und Landschaft

##### 7.1.1 Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft

(G) Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.“

Gegen dieses Ziel wird eindeutig verstoßen, Natur wird vernichtet. Der Wald bei Harrlach ist laut Waldaktionsplan Mittelfranken ein Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild. Ein aktuell wunderschönes Landschaftsbild mit Kultur- und Erholungswald, Bächen und Auen soll verändert werden in ein riesiges Rangier- und Putzwerk mit hohen Lichtmasten und einer Wartungshalle, die allein schon fast 10 Hektar groß geplant ist. Der Charme der ganzen Region geht hierdurch verloren.

#### 7.1.6 Erhalt der Arten- und Lebensraumvielfalt, Biotopverbundsystem

„(G) Lebensräume für wildlebende Arten sollen gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wieder hergestellt werden.

(Z) Ein zusammenhängendes Netz von Biotopen ist zu schaffen und zu verdichten.“

Hier sollen ganz im Gegenteil Biotope von fast 5 Hektar überbaut werden (Quelle: Bayernatlas, Biotopteilfläche 6733-1041-004, geschützt nach §30BNatSchG ), und zwar besonders schützenswerte Sümpfe, Quellmoore und Nasswiesen.

Die Aussage der Bahn, dass das Werk lediglich die Biotopflächen berührt, ist nicht korrekt, da sie im Bereich des Finsterbachs und auch des Lachgrabens überbaut werden sollen. Hinzu kommt eine im Süden gelegene, ebenfalls nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Kompensationsfläche für den seinerzeitigen Bau der ICE Trasse.

Die vorgesehen Bebauung dieser Gebiete widerspricht dem Ziel der Raumplanung vollkommen.

Der Biotopverbund wird ebenfalls geschädigt. Entlang der Bahnstrecke befinden sich offene Flächen, auf denen sich eine reichhaltige Natur entwickelt hat. Diese Fläche entlang der Eisenbahntrasse ist Landschaftsschutzgebiet „Bundesautobahnen Berlin-München, Nürnberg-Amberg und Nürnberg-Regensburg“ (LSG-00121.06) erfasst. Wenn dieser schmalen Streifen durch ein so großes Werksgelände von der restlichen Natur abgesondert wird, ist kein Austausch der Populationen mehr möglich. Flora und Fauna verarmen, und sterben schlimmstenfalls aus.

Aufgrund der Überbauung des Finsterbachs durch die Autobahntrasse und die direkt daran angeschlossene Bahntrasse ist der Austausch der Tierpopulationen bereits jetzt erheblich erschwert und das Gewässer in Teilbereichen negativ verändert. Kommt jetzt noch eine 450 Meter breite Überbauung durch das ICE Werk dazu, werden die Wanderbewegungen völlig unterbunden. Auch damit verstößt das Vorhaben gegen die Ziele der Landesplanung.

#### b) Ziele der Regionalplanung Region 7 (Planungsregion Nürnberg)

##### 2.3. Gebietskategorie

„2.3.1.1 Bei der Abwägung der Nutzungsansprüche raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen soll der unterschiedlichen Belastbarkeit der Teillandschaften der Region Rechnung getragen werden. Auf eine Reduzierung der vorhandenen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts in Teilbereichen der Region soll hingewirkt werden.“

#### Bewertung der Bahn: Orange

Der Roth-Harrlach ist bereits durch die Autobahn und die Eisenbahntrasse vorbelastet. Damit hat die Belastung bereits die zumutbare Grenze erreicht. Eine weitere Belastung ist nicht akzeptabel, denn es handelt sich um ein ländliches Gebiet dessen Charakter bewahrt werden soll.

Ein ICE Werk wäre definitiv keine Reduzierung der vorhandenen Beeinträchtigung. Gerade vor dem Hintergrund des staatlichen Schutzauftrag nach Art. 20a GG muss im

ROV zugunsten zukünftiger Generationen dem Schutz von Boden, Natur, Wasserhaushalt, Klima sowie Pflanzen- und Tierarten der Vorzug eingeräumt werden. Hier besteht ein erheblicher Konflikt mit diesen Zielen und den Zielen der Regionalplanung.

#### 2.3.1.2

„Die durch eine besondere Häufung natürlicher und naturnaher Lebensgemeinschaften ausgezeichneten Landschaftsteile, wie Bereiche der Frankenalb, des Mittelfränkischen Beckens und des Vorlandes der Frankenalb, sollen erhalten werden.“

Dieses Ziel fehlt bei den Unterlagen der Bahn.

Der Roth-Harrlach befindet sich im Mittelfränkisches Becken, damit ist dieses Ziel mit aufzunehmen. Ein ICE Werk zerstört die Lebensgemeinschaften der Natur an dem Standort, daher als Konflikt zu betrachten (Orange).

#### 2.3.1.3

„Die durch kleinräumige und vielfältige Nutzungen geprägte Landschaft, wie sie vor allem in der Frankenalb, aber auch in den Tälern, im Bereich der Landstufenreste und der Waldgebiete des Mittelfränkischen Beckens charakteristisch ist, soll erhalten werden. Die daraus resultierende Erholungseignung und ökologische Ausgleichsfunktion sollen bewahrt und in Teilbereichen gesteigert werden.“

Wertung der Bahn: Orange.

Das Gebiet ist Landschaftsschutzgebiet (Landkreis Roth) oder landschaftliches Vorbehaltsgebiet (Landkreis Pyrbaum). Damit sind 100% der Fläche besonders geschützt.

Durch Zerstörung und Bebauung wird dieses Ziel der Regionalplanung nicht erreicht. Wie die Bahn selbst schreibt, sind 95 ha des Beobachtungsraums als Erholung 2 ausgewiesen (siehe auch Bayernatlas Waldfunktionskarte). Insbesondere ist hier darauf hinzuweisen, dass entlang des Finsterbachs mindestens 8,1 ha als Schutzwald für Lebensraum Landschaftsbild, Genressourcen und historisch wertvoller Waldbestand ausgewiesen werden. Beim Roth-Harrlach. So müssten wegen Geländeneivellierung und des Gefälles von 30 Metern weite Geländeteile angehoben werden und viele Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden, was die vorhandene geologische und natürliche Boden- und Geländestruktur komplett verändern würde. Hierzu wäre der Antransport riesiger Mengen Auffüllmaterial aus anderen Regionen erforderlich, um ein an einigen Stellen bis zu 30 Meter hohes Plateau zu schaffen. Dies würde das Erscheinungsbild der gesamten Region verändern. Damit ist dies ein erheblicher Konflikt und mit „Rot“ zu werten.

#### 2.3.1.5

„Im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen und darüber hin-aus in den Mittelzentren Roth und Hersbruck soll sich die weitere städtisch-industrielle Entwicklung verstärkt an der Belastbarkeit des Naturhaushalts orientieren.“

Durch ein System von Grün- und sonstigen Freiflächen soll der starken Belastung der Luft entgegengewirkt, die Umweltqualität verbessert sowie zur Erhaltung und Verbesserung der Erholungsnutzung beigetragen werden.“

Bewertung der Bahn: Nicht relevant für Roth-Harrlach.

Hier wird auch das Mittelzentrum Roth angesprochen, der Roth-Harrlach gehört zu diesem Mittelzentrum. Dieser Standort ist ebenfalls für die Luftschneise zu den Verdichtungsräumen Nürnberg von großer Bedeutung. Wie oben schon erwähnt, sind 95 ha als Erholungswald ausgewiesen, was klar die Betroffenheit belegt. Damit ist Roth-Harrlach tangiert, ebenso orange anzusetzen wie die anderen Standorte.

#### 2.3.2.1

„Die für die Erholung und aus ökologischen Gründen bedeutsamen Freiflächen, insbesondere die Wälder und Talräume des Mittelfränkischen Beckens und des Vorlandes der Frankenalb, sollen in Verbindung mit den entsprechenden Gebieten im angrenzenden Stadt- und Umlandbereich Nürnberg/Fürth/Erlangen und den ländlichen Teilräumen erhalten und zu einem Grün- und Freiflächensystem ausgebaut werden.“

Bewertung Bahn: nicht betroffen.

Es geht hier auch um die ländlichen Teilräume, damit ist dieses Ziel auch für Roth-Harrlach zutreffend. Hier befinden sich mehrere Wanderwege, das Gebiet ist als Erholungsraum und Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen (siehe Bayernatlas). Daher mit „Orange“ zu klassifizieren, analog den Standorten F und G.

## 7. Freiraumstruktur

### „7.1.1 (G) Landschaftliches Leitbild

Es ist von besonderer Bedeutung, die unterschiedlichen Naturräume und Teillandschaften der Industrieregion unter Wahrung der Belange der bäuerlichen Landwirtschaft langfristig so zu sichern, zu pflegen und zu entwickeln, dass

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erhalten und verbessert wird,
- die natürlichen Landschaftsfaktoren Luft, Boden, Wasser, Tier- und Pflanzenwelt in ihrer Funktion und in ihrem Zusammenwirken bewahrt bleiben,
- die ökologische Ausgleichsfunktion gestärkt wird,
- die typischen Landschaftsbilder erhalten werden,
- die Erholungseignung möglichst erhalten oder verbessert wird.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Dieser Grundsatz ist strikt einzuhalten, da hier eine „ist“ Regelung gilt. Der Roth-Harrlach ist im Bereich Region Nürnberg (Planungsregion 7) zu 100% Landschaftsschutzgebiet. Gegen diesen strikten Grundsatz wird damit verstoßen, es besteht ein hoher Konflikt. Wertung mit „Rot“.

„(G) Folgende Gebiete werden als Vorbehaltsgebiete zur Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile (landschaftliche Vorbehaltsgebiete) ausgewiesen:

LB 1 Ausläufer des Steigerwaldes

LB 2 Aischtal und Weihergebiet des Aischgrundes im Mittelfränkischen Becken

LB 3 Talräume im Mittelfränkischen Becken

LB 4 Waldgebiete und Höhenzüge im Mittelfränkischen Becken

LB 5 Wälder, Höhenzüge und Täler im Vorland der Nördlichen Frankenalb

LB 6 Mittlere Frankenalb und Altdorfer Albvorland

Ihre Lage bestimmt sich nach Karte 3 „Landschaft und Erholung“, die Bestandteil des Regionalplans ist.

In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Das Gelände bei Roth-Harrlach ist innerhalb der Region 7 vollständig als Landschaftsschutzgebiet und in der Region 11 vollständig als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Zusammen ist die gesamte Fläche von 144 Hektar als besonders geschützt einzuordnen. Im Bereich des Dimensionsmodells sind sogar 95% der Fläche innerhalb des strengeren Landschaftsschutzgebiets. Dies muss dies als hoher Konflikt mit „Rot“ gewertet werden.

(Z) Landschaftsschutzgebiete

„Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete innerhalb der Region sollen langfristig in ihrem Bestand gesichert werden. Daneben sollen als Landschaftsschutzgebiete insbesondere Landschaftsteile gesichert werden,

- die zur Erhaltung und Entwicklung eines regionalen Biotopverbundes zwischen den Kernlebensräumen notwendig sind,
- die der Entwicklung neuer großflächiger naturnaher Lebensräume dienen, die als Erholungslandschaften und Landschaften mit außergewöhnlichem Erscheinungsbild besonders bedeutsam sind.

Hierunter fallen insbesondere

- siedlungsfreie Talräume der Bäche und Flüsse, insbesondere Aischtal, Tal der reichen Ebrach, Zenn-, Bibert-, Farrnbachtal
- stadtnahe Wälder im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen
- Bereiche des Weihergebietes des Aischgrundes im Mittelfränkischen Becken
- Bereiche des Vorlandes der Frankenalb“

Wertung der Bahn: Orange.

Der Beobachtungsraum des Roth-Harrlach ist für den Regionalplan 7 vollständig als strenges Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen (siehe Bayernatlas, <https://v.bayern.de/nJdJV> ).

Vorranggebiete sind nach § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr 1 ROG: „Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind“.

Bereits jetzt befindet sich nördlich des Geländes eine Sandgrube, die bereits eine massive Veränderung des Landschaftsbilds mit sich bringt. Direkt im südlichen Anschluss

plant die Stadt Allersberg direkt angrenzend an das Landschaftsschutzgebiet Gewerbegebiete. Letztlich würde also ein Gewerbe-/Industriegebiet von 5 km Länge entstehen mit massiver Auswirkung insbesondere auf das Landschaftsbild. Da wo sich heute, Bäche, Wald und landwirtschaftliche Fläche befindet, wären künftig Schienen, Hochspannungsleitungen, Strassen, hohe Gebäude und Lichtmasten. Die Bachläufe mit angrenzenden Nasswiesen würden bei Besiedlung mit Werk und großflächiger Bodenverdichtung verloren gehen. Die Bachläufe wären teilweise – wegen Erhöhung des Geländeneiveaus – kaum mehr erkennbar in bis zu 30 Meter tiefen Schluchten versteckt, Teiche und Kleingewässer würden vernichtet. Damit wird für Roth-Harrlach eine Nutzung als ICE Gelände ausgeschlossen. Wertung mit „Rot“, da ein unvereinbarer Konflikt.

#### „(Z) Natura 2000

Das Europäische Lebensraumnetz Natura 2000, bestehend aus Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH) und Vogelschutzgebieten, soll erhalten und gepflegt werden.

In der Region sind dies insbesondere:

- die teilweise orchideenreichen Waldbestände unterschiedlicher Ausprägung einschließlich der Waldsäume und Trockenrasen auf den Knocks der Dolomittkuppenalb
- die ausgedehnten Wälder des Sebalder, Lorenzer und südlichen Reichswaldes und die angrenzenden Wälder (z.B. lichte Flechten-Kiefer-Wälder, alte Eichenbestände sowie grundwassernahe oder fluss- und bachbegleitende Sumpfwälder) mit der artenreichen Vogelwelt
- die Trauffänge und Bachtäler des Hersbrucker Jura und der Ostteil des Traufs der südlichen Frankenalb mit den Halbtrocken- und Magerrasen, Kalktuffquellen und naturnahen Buchenwäldern
- Fließgewässer im Mittelfränkischen Becken mit Vorkommen der Grünen Keiljungfer
- Nass-, Feuchtwiesen- sowie Auwald- und naturnahe Teichkomplexe im Aischgrund und in der Gretelmark
- Rhätsandsteinschluchten im Altdorfer Land“

Bewertung der Bahn: Orange.

98% der Fläche des Standorts B sind Natura 2000 Gebiet, wie auch in Tab A.11 (S. 117) festgehalten. Die gesamte Fläche ist als Vogelschutzgebiet ausgewiesen, es handelt sich um ein Teil den südlichen Reichswald. Die Anforderungen zum Ausweis als FFH Gebiet werden erfüllt, wurden nur bisher nicht beantragt. Die Bahn schreibt bezüglich der Betroffenheit des Natura 2000 Gebiets „Die Beurteilung der Erheblichkeit kann nur einzelfallbezogen ermittelt werden und ist von dem Gebiet und seinen Erhaltungszielen, aber auch vom geplanten Vorhaben hinsichtlich des Umfangs, der Intensität und der Dauer abhängig. Bei 98% Ausweis a, Natura 2000 Gebiet ist die Wertung der Bahn mit „Orange“ für den Roth-Harrlach überhaupt nicht nachvollziehbar, der Unterschied zu den Standorten F und G mit 100% Natura 2000 ist extrem geringfügig. Hier zeigt sich eindeutig das Bestreben der Bahn, die Probleme am Roth-Harrlach kleinzureden, da dies ihr präferierter Standort ist. Analog den beiden anderen Standorte ist die Wertung mit „Rot“ anzusetzen.

#### 7.1.4. Pflege und Entwicklung der Landschaft

##### „7.1.4.1 Gestaltungs-, Pflege- und Sanierungsmaßnahmen im Siedlungsbereich

(G) Es ist anzustreben, Ortsränder sowie Industrie- und Gewerbegebiete, insbesondere in den Naturparks und in den Fremdenverkehrsgebieten, so zu gestalten, dass sie das Landschafts- und Ortsbild nicht beeinträchtigen.

Stellungnahme: Der Ort Harrlach liegt mit vom Schreckhäusl nur 200m entfernt, zur Ortsmitte 600m. Das ICE Werk beeinträchtigt das Landschaftsbild ganz erheblich, durch die großflächige Rodung geht der Blick künftig nicht mehr auf Wald, sondern auf eine Industrieanlage. Insofern ist der Kommentar auf Seite 272 zu korrigieren, dass Sichtbeziehungen zu Harrlach nicht möglich, sondern sicher sind. Derzeit fällt der Blick auf einer Höhe von 367m über den Finsterbach und die Teiche. Wenn das Gelände entsprechend dem Geländeverlauf auf der Höhe 394m aufgeschüttet wird, „thront“ das Werk geradezu über dem Ort. Aufgrund der Aufschüttungen wird dieses Werk auch von Altenfelden und Allersberg aus gut sichtbar sein, die gesamte Gegend wird von dem Werk dominiert. Dies ist eine erhebliche Beeinträchtigung und massiver Konflikt.

c) Ziele der Regionalplanung 11 (Regensburg)

I Raumstrukturelle Entwicklung der Region Regensburg

1.2 (G) Bei der Entwicklung der Region und ihrer Teilräume sollen das reiche kulturelle Erbe, die Unverwechselbarkeit und Eigenart der Landschaft und Siedlungen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen in Form der Schutzgüter Wasser, Boden, Luft, Klima sowie der darauf aufbauenden natürlichen und naturnahen Lebensgemeinschaften langfristig gesichert werden.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Alle angesprochenen Schutzgüter werden hier in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere gefährdet das Werk das in direkter Nachbarschaft gelegene Trinkwasserschutzgebiet. Das Gebiet ist zudem als regionaler bzw. lokaler Klimaschutzwald ausgewiesen (Bayernatlas, Waldfunktionskarte). Diese Schutzregelungen müssen beachtet werden, sonst verlieren sie völlig ihren Sinn. Daher ist die Bewertung mit „Rot“ anzusetzen.

„1.3

(Z) Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Lt. Begründung im Regionalplan gilt: „Soweit durch einzelne Vorhaben erhebliche und nachhaltige Gefährdungen der Lebensgrundlagen zu befürchten sind und ein Ausgleich, ggf. auch auf regionaler Ebene, nicht möglich ist, haben gemäß dem raumordnerischen Prinzip der Umweltvorsorge die Belange der Ökologie Vorrang. ....“Die natürlichen Lebensgrundlagen in Form der Schutzgüter wie beispielsweise Boden, Luft und Wasser, sind zu schützen, um ein gesundes Leben im Gebiet der Region langfristig zu sichern; andernfalls würden auch wirtschaftliche Erfolge ihren Sinn verlieren“.

Durch die großflächige Versiegelung ist eine wesentliche Beeinträchtigung der Lebensgrundlagen zu erwarten, nämlich der langfristigen Wasserversorgung. Das Klima wird negativ beeinträchtigt, sowohl regional als auch überregional. Das ökonomische Ziel der Bahn, preisgünstig Flächen zu erwerben, darf nicht im Vordergrund stehen. Die Flächen im Hafen wären verfügbar, sind allerdings erheblich teurer. Gleiches gilt auch

für bereits industriell vorgenutzte Flächen wie in z.B. in Ingolstadt oder Mannheim. Es besteht ein ernsthafter Konflikt, Bewertung mit „rot“.

„2.1.1 (G) Die Weiterentwicklung der Region und ihrer Teilräume soll so ausgerichtet werden, dass ihre Stärken und somit die positiven Standortfaktoren gesichert und ausgebaut sowie Entwicklungshemmnisse abgebaut werden. Dabei soll der Stabilisierung und Verbesserung der ökologischen Situation, der Verbesserung der Umweltbedingungen sowie der Erhaltung und Gestaltung von Frei und Erholungsflächen insbesondere in den verdichteten Bereichen der Region sowie zur Bewältigung von Auswirkungen des Klimawandels ein besonderes Gewicht beigemessen werden.“

Dieses Ziel fehlt in den Unterlagen der Bahn.

Die ökologische Situation wird durch das Werk nicht verbessert, auch ist die Abholzung von Bannwald schädlich für das Klima. Der gesamte Beobachtungsraum ist als regional oder lokal bedeutsamer Klimaschutzwald ausgewiesen (Bayernatlas Waldfunktionskarte). Auch deshalb verstößt die Rodung gegen die Ziele der Raumordnung, der Konflikt ist hoch und mit „Rot“ zu bewerten.

„2.2.1 (G) Es ist von besonderer Bedeutung,

- einen stabilen Naturhaushalt, insbesondere eine biologisch vielfältige Landschaft, eine hohe natürliche Fruchtbarkeit des Bodens, reine Luft und sauberes Wasser, in allen Teilräumen der Region zu erhalten und nötigenfalls, vor allem im Bereich größerer Siedlungen, wiederherzustellen,
- auf die Widerstandsfähigkeit der Teilräume gegenüber Wirkungen des Klimawandels zu achten sowie der Eignung von Wäldern und Mooren als natürliche Speicher für Kohlendioxid und andere Treibhausgase Rechnung zu tragen,
- die Erhaltung einer artenreichen Pflanzen- und Tierwelt anzustreben“

Bewertung der Bahn: Orange.

In der Begründung der Regionalplanung wird betont: „Wälder und Moore sind natürliche Speicher für Kohlendioxid und andere Treibhausgase. Es ist daher wichtig sie zu erhalten und im Fall von Mooren, soweit nötig und möglich, wieder in einen naturnahen Zustand zu bringen.“

Hier sollen ausgewiesene Feuchtbiotope mit einer Fläche von 49.296m<sup>2</sup> überbaut werden (Quelle: Bayernatlas). Zudem ist anzunehmen, dass neben den ausgewiesenen Feuchtbiotopen noch weitere Moorflächen bestehen. Insbesondere fehlt hier die Erfassung der Feuchtgebiete und Niedermoorflächen beim Geislachgraben. Daher ist ein Gutachten erforderlich ob hier weitere schützenswerte Moore bestehen, die nicht überbaut werden dürfen. Bewertung in „Rot“.

B I Natur und Landschaft

„2 Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

Gebiete, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zukommt, werden als landschaftliche Vorbehaltsgebiete ausgewiesen. Die Abgrenzung der Gebiete bestimmt sich nach Karte 3 „Landschaft und Erholung“

sowie nach der ersten Tekturkarte zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ und Karte 3 „Landschaft und Erholung“, die Bestandteile des Regionalplanes sind.  
(2) Teile des Nürnberger Reichswaldes“

Bewertung der Bahn: Orange.

Gemäß Tekturkarte ist am Roth-Harrlach das gesamte Gebiet der Region 11 als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Wie auch auf der Karte ersichtlich, ist vorgemerkt, das gesamte Gebiet als Bannwald auszuweisen. Die Fläche ist in ihrer Gesamtheit Nürnberger Reichswald, der besonders geschützt werden soll. Daher ist die Klassifizierung mit „Rot“ statt „Orange“ anzusetzen.

„1.3 In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll die Siedlungstätigkeit vor allem auf das Landschaftsbild und den Naturhaushalt sowie auf die Erfordernisse der Erholung und des Fremdenverkehrs besondere Rücksicht nehmen.“

Bewertung der Bahn: „Orange“.

Wie oben schon erwähnt, werden Landschaftsbild und Naturhaushalt nachhaltig zerstört. Das nahegelegene Erholungsgebiet Rothsee wird in Mitleidenschaft gezogen. Es besteht ein klarer Konflikt.

Aussage der Bahn S. 208

„Der Roth-Harrlach betrifft die Einzugsbereiche der Regionalpläne 7 (Region Nürnberg) und 11 (Region Regensburg). Der Standort erstreckt sich in seiner gesamten Länge entlang der Autobahn A9, weshalb es zu keiner zusätzlichen Zerschneidung der Landschaft kommt und bereits eine Vorbelastung des Standortes vorhanden ist. Dennoch ergibt sich nicht zuletzt durch die Überschneidung mit einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet, mit Waldbereichen (insbesondere Bannwald zu 70 % betroffen), geschützten Biotopen (Nasswiesen und Verlandungsbiotope) und Gewässern eine hohe Betroffenheit für das Landschaftsbild, was potenziell zu Abweichungen von Zielen der jeweiligen Regionalpläne führen kann. Auch die Erholungsfunktion ist aufgrund der Waldflächen und der das Gebiet durchquerenden, zertifizierten Fernwanderwege durch das Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigt.“

Es wurde bereits beim Punkt 5.2.2 daraus eingegangen, dass von einer Vermeidung der Zerschneidung der Landschaft keine Rede sein kann und auch die genannte Vorbelastung durch Autobahn und ICE-Strecke durch Anlage von Ausgleichsflächen zu relativieren ist.

Richtig ist hingegen, dass der größte Teil der zur Debatte stehenden Waldflächen gemäß der Verordnung über die Erklärung der Waldgebiete um Sperberslohe, um Harrlach und Brunnau, Dürrenhembacher Wald, Schwander Soos, Rother Stadtwald, Vogelherd und Harmer Buck („Südlicher Reichswald“) vom 14.04.2004 als Bannwald ausgewiesen ist. Diese Wälder sind „aufgrund ihrer Lage und ihrer flächenmäßigen Ausdehnung im Verdichtungsraum der Städte Erlangen, Fürth, Nürnberg und Schwabach gemäß Artikel 11 des BayWaldG unersetzlich, haben eine außergewöhnliche Bedeutung für das Klima, den Wasserhaushalt und die Luftreinhaltung und müssen deshalb in ihrer Flächensubstanz erhalten werden.“

Ganz im Gegenteil, im Norden schließt ein bestehender Sandabbau an, und im Süden sind angrenzend zwei Gewerbegebiete geplant. Durch diesen ca. 5 km langen Riegel würden Austauschbeziehungen und Lebensräume von wildlebenden Arten zerschnitten. Entsprechend würden Lebensräume von geschützten Arten zerstört, durch Isolation und Verinselung wäre der genetische Austausch und die Überlebensfähigkeit von Tier- und Pflanzenpopulationen verhindert und damit die Gefahr des Aussterbens einzelner Arten erhöht.

Derzeit ist das Gebiet in keiner Weise vorbelastet, wie im Ökoflächenkataster ersichtlich.

Fazit: Es ist somit eine massive Betroffenheit festzustellen, die den Zielen der Raumordnung (Kapitel 2 und 7 des Regionalplans 7/Region Nürnberg sowie Teil B, Kapitel II und XII des Regionalplans 11/Region Regensburg) in jedem einzelnen Punkt entgegengesetzt ist. Alle diese Punkte stellen einen nicht lösbaren Konflikt dar und müssen zum Urteil „nicht raumverträglich“ führen.

#### A.5.2.10 Flächenverbrauch und Ressourcen

##### 1) Ressource Fläche

Aussage der Bahn S. 217

„Der Flächenverbrauch wird betrachtet, da sich u. a. aus § 1 Satz 3 BBodSchG und § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG die Verpflichtung ergibt, die Flächeninanspruchnahme bei Neubau-maßnahmen möglichst gering zu halten.“

Die Bahn gibt als Zielgröße ein Areal von 3,2 km Länge und 0,45km Breite (144 ha) an, als überbaute Fläche nennt sie ca. 45 ha. Es fehlen jedoch entscheidende Berechnungen und Informationen:

- Das Gelände bei Roth-Harrlach besteht aus mehreren Senken und Erhöhungen mit einem Gesamtgefälle von ca. 40m. Bei erforderlichen Geländeerhöhungen ist links und rechts der genutzten Zone jeweils eine Aufschüttung erforderlich. Da ICE sehr schwere Fahrzeuge sind von fast 1.000 Tonnen, müsste diese Aufschüttung, um diese Last abzutragen sehr breit sein, entsprechende Böschungswinkel erfordern und hoch verdichtet werden. Realistisch wären links und rechts der Nutzfläche bei einer Erhöhung von 30 Meter jeweils mindestens ca. 60 Meter anzunehmen. Diese Anböschungen müssten entlang der gesamten Länge von 3,2km und Breite von 0,45km erfolgen, mit entsprechendem Rodungsbedarfs. Von daher ist die versiegelte Fläche hier nicht von ausschlaggebender Bedeutung, sondern es ist von einer großflächigen Rodung von 144 ha plus Anböschungen auszugehen.
- Da ein Industrieareal mitten im Wald auch Gefahren birgt (z.B. Brandgefahr) müsste aus Brandschutzgründen sowie zur betrieblichen Sicherheit weit mehr Wald gerodet bzw. baumfrei gehalten werden als die von der Bahn angegebene Fläche. Aus diesen Gründen wird insgesamt also nicht eine Fläche von 45 ha, sondern eine erheblich größere Fläche gerodet bzw. beeinflusst. Hier muss unbedingt nachgebessert werden.

Wir fordern deshalb ein entsprechendes Gutachten, wie hoch bei diesem abschüssigen Gelände der tatsächliche Flächenverbrauch inklusive Aufschüttungen sein wird.

Aussage der Bahn S. 217

„Im Gegensatz zu den Standorten F und G befinden sich am Roth-Harrlach Ein- bzw. Ausfahrten sowohl am Beginn als auch am Ende der Dispositionsgruppe. Die Freifläche im Dreieck, welche bei den Standorten F und G von den beiden Armen der Ein- bzw. Ausfahrten gebildet wird, entfällt somit. Das Dimensionierungsmodell wird zudem parallel zur bestehenden Bahntrasse und zur Autobahn A9 angeordnet. Hierdurch, und durch den geradlinigen Verlauf, ergibt sich ein Dimensionsmodell mit im Vergleich geringster Gesamtfläche, mit einer Abweichung von - 5,1 % gegenüber Standort F und - 6,4 % gegenüber Standort G.“

Wie oben erwähnt, sind am Roth-Harrlach sind aufgrund der Höhenunterschiede erhebliche Erdarbeiten und Verdichtungen erforderlich. Diese bewirken, dass anschließend selbst unbebaute, scheinbar unversiegelte Flächen von der Wirkung her als versiegelt betrachtet werden müssen und nicht mehr ihrer natürlichen Bodenfunktion nachkommen können, da der Boden tiefgründig verdichtet ist. Dieses wird in der Berechnung der zu versiegelnden Fläche und des Versiegelungsanteils von 28,3% nach Abschluss der Maßnahmen nicht berücksichtigt, die Berechnung sind daher zu korrigieren.

Berechnung der Flächeninanspruchnahme lt. Bahn (S. 254):

Tab. A.31 Maximalabschätzung bereits versiegelter Fläche des Bewertungsraumes am Roth-Harrlach, getrennt nach Themen der tatsächlichen Nutzung Roth-Harrlach

Fläche Bewertungsraum	1.437.768 m <sup>2</sup>
TN-Siedlung	
Industrie- und Gewerbefläche	10 m <sup>2</sup>
Flächen gemischter Nutzung	35 m <sup>2</sup>
TN-Verkehr	
Straßenverkehr	30.652 m <sup>2</sup>
Weg	49.996 m <sup>2</sup>
Bahnverkehr	11.469 m <sup>2</sup>
Summe versiegelter Fläche	92.162 m <sup>2</sup>

Die Summe bereits versiegelter Fläche ist mit 92.162m<sup>2</sup> deutlich zu hoch angesetzt bzw. erforderliche zusätzliche Versiegelungen werden nicht berücksichtigt:

- Bei den Wegen (49.996 m<sup>2</sup>) handelt es sich um reine Forst- und Wirtschaftswege, die der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Sie sind nicht asphaltiert und damit nicht als versiegelte Fläche zu behandeln.
- Bahnverkehr (11.469m<sup>2</sup>): dies kann nicht in Betracht gezogen werden, da dieser Bereich nicht bebaut werden kann. Der Bewertungsraum schließt an die Bahngleise an, überschneidet sich jedoch nicht mit diesen.
- Straßenverkehr (30.652m<sup>2</sup>): Dies entfällt auf die RH 35 (Harrlach-Altenfelden) und RH 38 (Schreckhäusl-Kreisverkehr Pruppach). Die Straßen müssen verlegt werden, insbesondere die RH 35 muss als Verbindung erhalten werden. Diese Neu-Versiegelungen sind bei der Berechnung des Flächenverbrauchs unbedingt mit in Betracht zu ziehen.

- Die neu zu versiegelnde Fläche errechnen wir aufgrund der erforderlichen Straßenbreite mit längsseitigen Abholzungen wie folgt: a) RH 35 Straßenlichtprofil 12,5m Breite x 3.500m Länge = 43.750qm<sup>2</sup>; b) RH 38 Straßenlichtprofil 12,5m Breite x 1.500m Länge 18.750qm<sup>2</sup>, damit insgesamt 62.500qm<sup>2</sup> (6,25ha).
- Je nach Straßenführung kann dies noch deutlich mehr betragen. Dies muss bei der Berechnung der neu versiegelten Fläche mit berücksichtigt werden.
- Insbesondere fehlt in der Berechnung der Bahn, dass Richtung Süden eine „Notausfahrt“ für das Werk gebaut werden muss. Auch hier sind die Unterlagen der Bahn verbesserungsbedürftig.
- Weiterhin sind Werkszufahrten in den Flächenberechnungen der DB noch überhaupt nicht beachtet, diese kommen zusätzlich noch hinzu.
- Insbesondere ist nicht erfasst, dass auch der Kreisel bei Allersberg und insbesondere die Autobahnzuführungen erheblich ausgebaut werden müssen, um die Verdoppelung des Verkehrs zu verkraften.

Fazit: Insgesamt sind sowohl die Berechnung der bereits versiegelten Fläche als auch der künftig zu versiegelnden Fläche fehlerhaft, die Werte liegen deutlich höher.

Aussage der Vorhabenträgerin (Punkt A.3.2.)

„Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 Raumordnungsgesetz müssen ... die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planungen...mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ...“ werden.

Bei Standort B bedeutet dies, die Planungen der Gewerbegebiete Allersberg I und II sowie die Erweiterung der Kiesgrube nördlich des Standortes in die Berechnung des Flächenverbrauchs mit einzubeziehen! Die beiden Gewerbegebiete umfassen zusammen rund 30 ha Fläche (lt. Kriterienkatalog des Marktes Allersberg). Die Kiesgrube umfasst eine Fläche von 15 ha. Das ergibt eine Gesamtfläche für massive Eingriffe ins Ökosystem von mindestens 80 (bei einer angenommenen Mindest-Werksfläche von 35 ha) bis 189 ha (maximal angenommene Fläche).

## 2) Ressource Wasser

Konflikte mit dem Regionalplan „Region Nürnberg“ (RP7)

7.2.2.3 „Auf die Erhaltung der Versickerungsfähigkeit von Flächen soll insbesondere im Rahmen der Wohnsiedlungstätigkeit, der gewerblichen Entwicklung und für infrastrukturelle Einrichtungen hingewirkt werden.

In den Teilbereichen der Region, die einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen, insbesondere im Stadt- und Umlandbereich des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen soll auf eine verbesserte Versickerungsfähigkeit der Flächen hingewirkt werden.“

Bewertung der Bahn: Orange

Wie oben bereits diskutiert, sind Flächenverbrauch und Bodenversiegelung lt. Bahn zu niedrig angesetzt, da die Verlegung der Straßen nicht berücksichtigt wurde und die umfangreichen Erdbewegungen nicht in Betracht gezogen wurden.

Weiterhin fehlen hier Angaben seitens der Bahn, wie die Versickerungsfähigkeit bei so großen Industriegebäuden und schwerlasttauglich versiegelten Flächen aussehen soll und wie groß die tatsächlich versiegelte Fläche ist. Auch hier gilt die Maßgabe, dass dies bereits im ROV geschehen muss, denn wenn ein Standort auf seine Raumverträglichkeit geprüft werden soll, muss es dazu Aussagen geben. Ist die Fläche versiegelt, dann ist es nicht mehr möglich, suffiziente Korrekturen durchzuführen, da allein durch die Bodenverdichtung der Bautätigkeit die Versickerungsfähigkeit des Bodens dramatisch abnimmt (Zerstörung der Kapillaren im Erdboden). Dabei muss noch nicht einmal eine endgültige Versiegelung vorliegen.

Wie im Punkt A.5.2.7 (Wasser (Grund-/Oberfläche) ausführlich erläutert, ist der Roth-Harrlach Trinkwassereinzugsgebiet für die Region und die Stadt Fürth. Es ist damit von entscheidender Bedeutung dass keine Flächen versiegelt werden. Dieser entscheidende Konflikt in einem Wassereinzugsgebiet ist auf jeden Fall mit „Rot“ zu werten.

### 7.2.3 Wasserversorgung

„7.2.3.1 Die Versorgung mit Wasser in Trinkwasserqualität soll betriebs- und zukunfts-sicher möglichst aus zentralen Anlagen erfolgen. Auf eine Verbesserung soll insbesondere in den Landkreisen Nürnberger Land und Roth hingewirkt werden.

7.2.3.2 Aufgrund der Wassermangelsituation der Region soll die Grundwasserentnahme in verstärktem Maße auf eine nachhaltige Bewirtschaftung ausgerichtet werden. Insbesondere die Grundwassererschließungen im Raum Allersberg und im Raum Wassermungenau sind auf eine nachhaltige Nutzung auszurichten“

Begründung zu 7.2.3.2 „Die Wassermangelsituation in der Region, die unter RP(7) 7.2.1.1 beschrieben wurde, ist auch kennzeichnend für die Nutzung des Grundwassers zur Wasserversorgung. Dauer-entnahmen, die über der durchschnittlichen Grundwassererneuerungsrate liegen, führen zur Übernutzung des Grundwasserkörpers und damit einhergehend zur Absenkung des Grundwasserspiegels und letztlich zu einer Zerstörung des Grundwasservorkommens. Um die Wasserversorgung der Region nachhaltig zu sichern, ist es notwendig, dass langfristig die genehmigten Grundwasserentnahmen die Grundwasserneubildung nicht übersteigen dürfen. Bereits genehmigte Entnahmen müssen diesen Erfordernissen angepasst werden.

Weiträumige Grundwasserabsenkungen transportieren oberflächennahe Verunreinigungen in die tieferen Bereiche des Wasserkörpers und können kaum reversible Qualitätsprobleme hervorrufen. Im Bereich des Sandsteinkeupers liegen Erkenntnisse vor, die darauf hindeuten, dass hier die Grenzen der Nutzbarkeit des Grundwasserleiters erreicht bzw. überschritten sind.“

Bewertung der Bahn: Orange.

Auch hier ergibt sich ein Konflikt mit dem Regionalplan, denn ein solches Bauvorhaben in der Größenordnung des beschriebenen ICE-Werkes stellt eine enorme Belastung für den Wasserhaushalt dar und ist in keiner Weise vereinbar mit der Verbesserung der Trinkwasserversorgung.

Richtigerweise wird hier auf eine Wassermangelsituation hingewiesen und insbesondere der Roth-Harrlach (Allersberg) angesprochen. Bei einer nachhaltigen Nutzung ist eine Erhöhung der Grundwasserentnahme nicht mehr möglich. Bereits in früheren Gutachten wurde darauf hingewiesen, dass etliche Brunnen an der Kapazitätsgrenze angelangt sind und die Fördermengen nicht erhöht werden darf.

Hinzu kommt, dass der Wasserverbrauch des ICE Werks viel zu niedrig angesetzt wurde. Im Erläuterungsbericht Teil A (Seite 220) steht: "Für die Überschlagsrechnung werden die wesentlichen Parameter des ICE-Typs Velaro D 407 angesetzt." Dieser ist aber nur 200m lang (siehe Factsheet des Herstellers Siemens)! Die Bahn betont aber immer wieder, dass der ICE 4 bis zu 400 Meter lang ist. Eine Beispielaufstellung für Fahrzeugzusammensetzungen einer Nachtstilllage findet sich auf Seite 29 des Erläuterungsberichts (Tabelle 5).

Zugtyp	Anzahl der Züge pro Tag
ICE 3 (200 m)	7
ICE 4 (400 m)	6
Perspektivische Baureihen (max. 400 m)	5
ICE L (256 m)	3
ICE L (307 m)	4

Nach einer DB Präsentation über die ICE Reinigungsanlage in Rummelsburg aus dem Jahre 2018 werden pro Meter Zug 21 Liter benötigt, damit bei 400m Zuglänge rund 8.400 Liter pro Zug, deutlich mehr als die von der Bahn genannten 7.500 Liter. Zudem erhöht sich bei dem ICE 4 die Zahl der Toiletten von 10 auf 24. Im Ergebnis steigt allein dadurch der Bedarf von 215 m<sup>3</sup> täglich/83.000m<sup>3</sup> jährlich laut Bahn auf 297m<sup>3</sup> täglich. Der Auffüllbedarf der Toiletten von lediglich 40% des Volumens erscheint sehr niedrig gegriffen. Insbesondere ist es unter Hygieneaspekten unwahrscheinlich, dass die Wassertanks der Bistros nur zu 70% wieder aufgefüllt werden müssen, hier ist eher von einer Totalleerung auszugehen. Lt. Richtlinie „Befüllung von Schienenfahrzeugen mit Trinkwasser (ortsfeste und mobile Trinkwasser-Befüllungsanlagen)“ des Eisenbahn Bundesamtes (Quelle: [https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Bahnbetrieb/AufsichtfSG/34\\_Anhang\\_I\\_Befuellungsanlagen.pdf?\\_\\_blob=publicationfile&v=12](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Bahnbetrieb/AufsichtfSG/34_Anhang_I_Befuellungsanlagen.pdf?__blob=publicationfile&v=12)) müssen Frischwassertanks in Zügen regelmäßig komplett entleert und neu befüllt werden: (4.1.2) „Bestimmungsgemäßer Betrieb einer Trinkwasser-Installation bedeutet die Durchströmung, das heißt, die regelmäßige Nutzung aller Entnahmestellen. Der bestimmungsgemäße Betrieb einer Trinkwasser- Befüllungsanlage ist dann gegeben, wenn das Trinkwasser in der Anlage mindestens alle 7 Tage (entsprechend DIN EN 806 Teil 5), besser jedoch alle drei Tage (entsprechend VDI/DVGW 6023), vollständig ausgetauscht wird.“ Bei einem Auffüllbedarf von 100% von Toiletten und Bistro steigt der Bedarf auf 411m<sup>3</sup> pro Tag. Nicht kommentiert wird was mit dem ausgetauschten Frischwasser geschieht. Wird es weggegossen oder sinnvoll als Brauchwasser (z.B. in der ARA) weiterverwendet? (Nähere Berechnungen dazu finden sich in den Tabellen im Anhang).

Nicht berücksichtigt ist der Mehrverbrauch im Winterhalbjahr. Zu der Zeit ist die Enteisung der Drehgestelle wichtig, insbesondere wegen durchzuführender Ultraschallüberprüfung. Hierzu wird 39 Grad warmes Wasser 2 bis 2,5 Stunden lang aufgesprüht. Beim ICE3 werden hierzu laut Bahnangaben ca. 19.000 Liter Wasser benötigt, beim ICE4 mit doppelt so vielen Drehgestellen sind das entsprechend ca. 38.000 Liter. Von 1981-2010 herrschte an durchschnittlich an 94 Tagen im Jahr in Nürnberg Frost. Selbst

wenn man angesichts des Klimawandels nur 80 Tage zugrunde legt, ergeben sich bei 25 ICE4 zusätzliche 89.300 m<sup>3</sup> Wasser jährlich.

Durch die Nutzung von Regenwasser will die Bahn die Verluste in der Waschanlage durch Regenwasser ersetzen und dadurch die täglich benötigte Frischwassermenge auf 175m<sup>3</sup> begrenzen. Hierfür will sie große Speicher und Anschlussflächen für die Entwässerung bauen. Bei zunehmend häufigeren Trockenperioden und Niederschlagsmengen regelmäßig deutlich unter dem langjährigen Mittel erscheinen diese Kalkulationen illusorisch. Zudem fehlt die Regenmenge bei der Grundwasserneubildung.

Auf S. 220/221 schreibt die Vorhabenträgerin: „...Um diese Menge permanent vorrätig zu haben, bedarf es großer Speicher und Anschlussflächen für die Entwässerung. Neben den Gleisflächen kommen dafür insbesondere die Dachflächen der Wartungs- und Bürogebäude in Frage.“

Instandhaltungshalle, Außenreinigungsanlage, TrainPort und sämtliche andere Wartungsgebäude werden lt. Pkt. A.2.1. in „leichter Stahlkonstruktion“ bzw. in „Stahlskelettbauweise mit Paneelen“ ausgeführt. Lediglich das Bürogebäude wird in Betonbauweise ausgeführt. Hier stellt sich die Frage, ob diese leichte Bauweise der Hallen in statischer Hinsicht überhaupt dazu geeignet ist, solche hohen Lasten, wie die eines Wasserspeichers, zu tragen.

Dasselbe trifft auf die Gleise zu. Lt. Punkt A.21. werden diese „auf normalem Schotteroberbau verlegt und mit Oberleitungen ausgerüstet“. Von der Möglichkeit, hier einen Wasserspeicher baulich zu integrieren, ist nicht die Rede bzw. es wird dafür offenbar nichts vorgesehen.

Es sei darauf hingewiesen, dass ein zusätzlicher Flächen- und Versiegelungsbedarf für die Wasserspeicherung in keiner Unterlage der Bahn enthalten ist. Hier muss entsprechend nachgebessert werden.

Zudem ist Regenwassernutzung zwar aus ressourcenschonender Sicht zu begrüßen, jedoch wird dadurch die bereits sehr angespannte Grundwassersituation im Bereich Allersberg/Roth und letztlich dem gesamten Nürnberger Becken verschärft. Das genutzte Regenwasser steht dadurch nicht mehr der Grundwasserneubildung zur Verfügung. Der bereits um 1,5 m gesunkene Grundwasserspiegel (lt. Dürremonitor Helmholtz-Institut) würde dadurch weiter absinken und vorhandene Gewässer austrocknen.

Aussage Bahn S. 220: „Aufgrund von beispielsweise Feinstaubeintrag oder Algenbildung im Regenwasserspeicher ist das Regenwasser vor Verwendung in der ARA aufzubereiten“.

Hier wird nicht erwähnt, in welcher Weise diese Aufbereitung erfolgen soll und welche Ressourcen dafür wiederum benötigt werden. Wird es eine Gravitations-Filteranlage geben, oder wird über Filter/Pumpenanlagen aufbereitet? Was geschieht mit den Rückständen? Wie gestaltet sich diese Maßnahme kostenmäßig? Ebenso wenig dargestellt wird die Art des Recyclings des Abwassers aus der ARA. In welcher Weise wird recycelt? Gibt es betriebseigene Anlagen oder wird das Schmutzwasser schlicht der öffentlichen Abwasser-Infrastruktur zugeführt? Wenn eigene Anlagen: Welche Filteranlagen kommen hier zum Einsatz? Biologische Wasseraufbereitungsanlagen, Sandfilter

oder Fliehkraftabscheider? Was geschieht mit den nicht recyclingfähigen Reststoffen? Hier besteht noch ein deutlicher Klärungsbedarf seitens der Vorhabenträgerin!

Aus all dem ergibt sich, dass die Kalkulationen der Vorhabenträgerin nicht belastbar sind. Stattdessen muss eine realistische Kalkulation mit nachvollziehbaren Verbrauchsdaten von Reinigungsanlage und Frischwassertanks vorgelegt werden. Regenwasser kann nicht mit berücksichtigt werden.

Der Verbrauch von so hohen Mengen an Trinkwasser für die Reinigung ist ökologisch nicht vertretbar. In anderen Waschanlagen der Bahn, wie z.B. in Frankfurt a.M., wird hierfür aufbereitetes Flusswasser aus dem Main verwendet. Dies ist am Roth-Harrlach nicht möglich und ein erheblicher Standortnachteil.

Auch sei betont, dass der zuständige Wasserversorger, die Brunnbach-Gruppe, sich außerstande sieht, die von der Bahn vorgegebene Trinkwassermenge von „lediglich“ 240.000 pro Tag bereit zu stellen. Dies wird umso mehr gelten, wenn man die künstlich niedrig gerechneten Zahlen der Bahn nach oben korrigiert.

Abschließend sei hingewiesen auf den Bau des Tesla-Werkes in Grünheide/Brandenburg. Hier entstand genau der Fall, dass die Wasserverbrauchs-Zahlen offenbar nicht stimmig waren bzw. nicht ausreichend von der zuständigen Behörde geprüft wurden. Infolgedessen führt der zusätzliche Wasserverbrauch des Werkes nun dazu, dass der lokale Wasserverband Strausberg Erkner (WSE) den Wasserverbrauch von Privathaushalten auf etwa 37 Kubikmeter pro Person im Jahr limitieren muss. Ein solches Szenario ist auch bei Roth-Harrlach denkbar und wahrscheinlich und spricht somit gegen diesen Standort!

#### A 5.3. Zusammenfassende Bewertung

Diesem Abschnitt wurden alle Ziele der Raumordnung, die wirtschaftliche Bereiche und den Arbeitsmarkt betreffen, zugeordnet.

Beispielhaft sei genannt:

##### RP 7: 5 – Wirtschaft

###### 5.1.1.1 Allgemeine und strukturpolitische Zielsetzung

„Durch die Verbesserung der regionalen Wirtschafts- und Sozialstruktur sind möglichst gleichwertige gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Region Nürnberg zu schaffen. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region Nürnberg soll unter Beachtung sich verändernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen erhalten und kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen soll die Sicherung der Arbeitsplätze durch eine qualitative Verbesserung bestehender Arbeitsplätze und durch Schaffung von neuen, insbesondere qualifizierten Arbeitsplätzen im Vordergrund stehen. Die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, insbesondere in den vier kreisfreien Städten, soll als eine wesentliche Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung der Region Nürnberg, vor allem auch des angrenzenden ländlichen Raumes und hier hauptsächlich der Gebiete, deren Struktur zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig gestärkt werden soll, erhalten und kontinuierlich weiterentwickelt werden.“

Ein 45 ha großes ICE Werk zerstört am Roth-Harrlach die gewachsene, ländliche Struktur. Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, führt dies zu keiner Stärkung, sondern Schwächung der Region:

- Die Arbeitslosenzahlen sind im Landkreis Roth deutlich niedriger als in Nürnberg, es herrscht Fachkräftemangel,
- Die Ressourcen der ländlichen Region (Wasser, Land, Infrastruktur/Verkehr) werden extrem belastet, ohne dass die Region einen Vorteil davon hätte,
- Das Erholungsgebiet Rothsee wird durch die Naturzerstörung und den massiv ansteigenden Verkehr belastet.

Beispielhaft sei Ziel 1.4. herausgegriffen

„1.4 Auf eine verstärkte Kooperation mit anderen Regionen soll hingewirkt werden. Dabei soll insbesondere die Kooperation mit den an die Region angrenzenden Regionen und den übrigen nordbayerischen Regionen ausgebaut werden.

1.5 Die insbesondere vom großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen ausgehenden Entwicklungsimpulse sollen im Interesse der Entwicklung der Region und Nordbayerns gesichert und gestärkt werden.“

Die Kooperation in der Region ist durch den missglückten Such- und Auswahlprozess der Antragstelering nachhaltig gestört, die mühsam zusammengeschmiedete Metropolregion Nürnberg ist zerstritten, wir zahlreiche Politiker in der Presse immer wieder betonen. Die Kooperation zwischen der Stadt Roth (Region 7) und Pyrbaum (Region 11) ist allerdings tatsächlich gestärkt: man ist sich in der Ablehnung des Werks einig.

Neben allen wirtschaftlichen Zielen fehlt ein ganz entscheidendes Ziel, das den Interessen der Auftraggeberin zuwiderläuft:

„1.6 (G) Die natürlichen Lebensgrundlagen, die landschaftliche Schönheit und Vielfalt sowie das reiche Kulturerbe sollen bei der Entwicklung der Region gesichert werden. Die wirtschaftliche, siedlungsmäßige und infrastrukturelle Entwicklung soll unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit erfolgen“

Aus der Begründung:

„Eine „nachhaltige Entwicklung“ muss im Wesentlichen folgende Grundregeln als Handlungsmaxime beachten:

- Die Nutzungsrate sich erneuernder Ressourcen darf deren Regenerationsrate nicht überschreiten (z. B. Wasser).
- Nicht erneuerbare Ressourcen (z. B. Fläche, Energie) sind sparsam und schonend zu nutzen. Auf eine Reduzierung des Flächenverbrauchs ist hinzuwirken.
- Der technische Fortschritt soll genutzt werden, um den Ressourceneinsatz zu optimieren.
- Die Rate der Schadstoffemissionen darf die Kapazität zur Schadstoffabsorption der Umwelt nicht übersteigen. Auf eine CO<sub>2</sub>-Minderung ist weiter hinzuwirken.
- Das Zeitmaß anthropogener Einträge bzw. Eingriffe in die Umwelt muss im ausgewogenen Verhältnis zum Zeitmaß der für das Reaktionsvermögen der Umwelt relevanten natürlichen Prozesse stehen.
- Der Verbrauch von nicht erneuerbaren Ressourcen muss sich an der Schaffung von Substituten für den Zeitpunkt der Erschöpfung orientieren.

- Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit durch anthropogene Einwirkungen sind zu vermeiden“

Das Projekt dient den o. a. Zielen an keiner Stelle, wie in den Stellungnahmen zu einzelnen Zielen ausführlich erläutert.

#### Zur Anlage A.03.04 Lichttechnische Untersuchung

Aussage des Gutachtens: In der lichttechnischen Untersuchung wurden Immissionsorte in der umliegenden Nachbarschaft ausgewählt und als Basis für die Bewertung der zulässigen Beleuchtungsstärke und Blendmaße zugrunde gelegt. Dieser Ansatz mag richtig sein, wenn das ICE-Werk in einem Industriegebiet oder in der unmittelbaren Nähe zu einem Wohngebiet geplant, errichtet und betrieben werden soll. Stellungnahme: Dieser Ansatz ist aber falsch, weil das ICE-Werk inmitten eines mehrfach geschützten Waldgebietes geplant, errichtet und betrieben werden soll. Die Basiswerte für die Bewertung der zulässigen Beleuchtungsstärke und Blendmaße müssen deshalb mit nahezu 0 angesetzt werden.

Ausgangsbasis: Aufgrund der äußerst geringen Planungstiefe der Deutschen Bahn ist es für den Gutachter, die Fa. Möhler + Partner Ingenieure AG auch nicht möglich eine aussagekräftige und damit bewertbare lichttechnische Bewertung durchzuführen. Stellungnahme: Die aktuelle Planung basiert aktuell nur auf Annahmen und einer Grobverortung, was auch die Höhenkonzeption der Gebäude und die angenommenen Höhenniveaus der Plangebiete betrifft. Eine belastbare Aussage zur Reduzierung der Beeinträchtigung der Lichtverschmutzung kann nur nach erfolgter Detailplanung und nicht wie in der vorliegenden lichttechnischen Untersuchung beschrieben auf der Basis einer Konzeptplanung erfolgen.

Aussage des Gutachtens: Auf der Basis „Grundlagen/Methodisches Vorgehen“ müssen die Flächen und Gebäude des geplanten ICE-Werks neben dem Tagzeitraum auch im Abend- und Nachtzeitraum beleuchtet werden.

Die Flächen und Gebäude des geplanten ICE-Werks müssen insbesondere im Abend- und Nachtzeitraum beleuchtet werden, da die ICE-Züge in den Nachtstunden gewartet und gereinigt werden müssen. Für den sicheren Betriebsablauf ist damit nachts eine taghelle, deutlich höhere Beleuchtungsstärke erforderlich. In der aktuellen lichttechnischen Untersuchung wird dagegen unter der Verwendung von Mittelwerten nur eine ausreichende Beleuchtung zugrunde gelegt. Bei der vorgesehenen Beleuchtung wird zudem das ganze Areal beleuchtet, was man gemeinhin als Array-Beleuchtung bezeichnet. Für Array-Beleuchtung gibt es für die Summenwirkung mehrerer Leuchten keine gesicherten Ergebnisse. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass im ROV eine solche Beleuchtung besonders kritisch begutachtet werden muss.

Ausgangsbasis: Die Bewertung der Lichtimmissionen auf den Menschen erfolgt im Kapitel 4.2.1 und 4.2.2. Für die Beurteilung der Raumaufhellung nennt die Licht-Richtlinie des LAI den Immissionswert einer mittlere Beleuchtungsstärke zwischen 22 Uhr und 6 Uhr von 1 lx (gültig für reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, besondere Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete).

Eine Beleuchtung von 1 lx ist für den vorgesehenen nächtlichen Betriebsablauf nicht einzuhalten, stattdessen ist mit einer Ausleuchtung von 5lx wie tagsüber erlaubt zu rechnen. Damit ist eine unzulässige, erhebliche, großräumige Aufhellung am Roth-Harrlach zu erwarten, was sich direkt auf den Ort Harrlach auswirken würde. Eine entsprechende Bewertung gilt auch für die Blendwirkung.

Am Roth-Harrlach ist insbesondere durch die per Planung / technische Anforderung vorgesehene erhöhte Bebauung ein massiver Einfluss- und Störbereich von mehreren hundert Metern rund um das Werk gegeben. Hierdurch wären die Ortschaften Harrlach und Altenfelden stark betroffen. Das Höhenniveau des Ortes Harrlach würde mehr als 40 Meter unterhalb mancher Beleuchtungsquellen liegen. Damit ist eine Abschirmung schwer vorstellbar („Flutlichtanlage“).

Ausgangsbasis: In den Kapiteln 4.2.3. „für Tiere“ und 4.2.4. „für Pflanzen“ der lichttechnischen Untersuchung erfolgt eine erste Bewertung der Lichtverschmutzung auf Insekten, Vögel und Fledermäuse sowie Pflanzen.

Es ist wissenschaftlich vielfach belegt, dass der zunehmende Mangel an natürlicher Dunkelheit zahlreiche störende Einflüsse auf Mensch und Natur hat:

- auf die Flora und insbesondere als Insektensterben auch auf die Fauna – in den letzten zehn Jahren sind in Europa viele nachtaktive Insektenarten ausgestorben
- auf die biologischen Tag-Nacht-Zyklen vieler Tiere
- auf den menschlichen Schlaf und Hormonhaushalt

Im von der Bahn beplanten Gebiet, aber auch angrenzend leben geschützte Tiere, teilweise Rote-Liste-Arten, die sehr scheu sind und empfindlich auf diese sehr helle Beleuchtung während der Nacht reagieren würden. Aus diesem Grund ist der Wirkradius durch diese helle Beleuchtung mit mindestens 300m über die Grenze der Anlage hinaus anzunehmen. Die Zerstörung bezüglich dieser zu schützenden Arten betrifft also mindestens eine Fläche von (3,8 x 1,05) ca. 4,0 km<sup>2</sup> – also 400 ha.

Ferner werden Tiere besonders beeinträchtigt durch helle Lichtblitze, die durch Lichtbögen / Hochspannungsüberschläge an jedem Ort der Anlage auftreten werden. Da diese zum Teil durch einen lauten Knall begleitet werden, ist diese Gefährdung besonders hoch einzuschätzen und zu bewerten. Diese Beeinträchtigungen werden im vorliegenden Bericht jedoch nicht beachtet und damit auch nicht beurteilt.

Der schädliche Lichteinfluss auf Pflanzen muss ebenfalls berücksichtigt werden, denn auch Pflanzen leiden unter Dauerbeleuchtung. Pflanzen haben einen biologischen Rhythmus, Licht dient ihnen als Zeitgeber, so dass sie im vorliegenden Fall keine Ruhephase mehr hätten. Bei Bäumen führt dies beispielsweise zu spätem Blattabwurf und damit zu Frostschäden. Ferner sind Pflanzen auf die Bestäubung durch Insekten angewiesen. Entzieht man den Insekten den Lebensraum, entzieht man vielen Pflanzen auch die Möglichkeit zur Fortpflanzung. Auch bezüglich dieser Gefährdung treffen die Unterlagen leider keine Aussagen.

Der Roth-Harrlach ist bisher sehr gering von einer Lichtverschmutzung betroffen und einer der dunkelsten Gegenden (siehe Satellitendaten der Light Pollution Map. Das ICE-Instandhaltungswerk würde zu einer extremen Zunahme der Emission an künstli-

chem führen. Der Harrlacher Wald ein Rückzugsgebiet vieler nacht- und dämmerungsaktiver Tiere, so etwa eines der wichtigsten Brutgebiete des Ziegenmelkers *Caprimulgus europaeus*.

Gemäß DB-Jahresbericht vom April 2022 sollen mit dem Forschungsprojekt BALIN „die Auswirkungen nächtlicher Bahnhofsb Beleuchtung auf Insekten und potenzielle Gegensteuerungsmassnahmen“ erforscht und die Auswirkungen auf die Insektenfauna durch Umrüstung untersucht werden; die Aussagen im Bürgerdialog zum Thema Beleuchtung und bestätigter Insektenfreundlichkeit können daher nur als mindestens unvollständig, wenn nicht falsch angesehen werden.

Abb. 7: Light Pollution Map, Standort markiert

Fazit:

Aufgrund der betrieblich notwendigen, taghellen Ausleuchtung des Werks kann die mittlere Beleuchtungsstärke von 1lx zwischen 22 Uhr und 6 Uhr in keinem Fall eingehalten werden. Die in der lichttechnischen Untersuchung genannten Anforderungen an die Flächen im Plangebiet (Kapitel 5.1), wie beispielsweise Werkhalle/Trainport Einfahrt Freibereich 50 lx oder Innenreinigungsanlage (überdacht) 100 lx, stehen im eindeutigen Widerspruch zu den gesetzlich vorgegebenen Richtwerten.

Insbesondere der nachtaktive Ziegenmelker, der in naher Entfernung zum hell ausgeleuchteten ICE Werk nachweisbar ist, würde darunter deutlich leiden. Das faunistische Gutachten, das eine Gefährdung des Ziegenmelkers am Roth-Harrlach ausschließt, ist hier vollkommen fehlerhaft.

Auch für die nachgewiesenen, geschützten Fledermäuse gelten Richtlinien zum Schutz der Tiere vor Lichtverschmutzung, wie z.B. dass bekannte Jagdlebensräume nicht oder nur zurückhaltend beleuchtet werden dürfen, der Lichtkegel muss nach unten gerichtet sein etc.. Diese Anforderungen lassen sich auch durch die in Kapitel 5.2 (Leuchtenwahl und Beleuchtungsstärken auf Betriebsflächen) genannten Lösungsvorschläge nicht realisieren.

Die Bahn bescheinigt dem Roth-Harrlach eine positive Prognose, obwohl im beigelegten Gutachten steht, dass es sich bei der Planung und insbesondere der Höhenkonzeption lediglich um Annahmen handelt. Ein Gutachten, das selbst feststellt, dass die wichtigsten Rahmenparameter nicht vorgegeben sind, bietet keine Basis für eine positive Prognose.

Aufgrund dieser deutlichen Lücken und Einschränkungen im Gutachten kann dieses keinesfalls zur Standortbeurteilung dienen. Vielmehr ist ein neues, aussagekräftiges Gutachten auf detaillierteren Planvorgaben erforderlich. Auch dieses wird belegen, dass aufgrund der Lichtbelastung ist der Roth-Harrlach nicht geeignet ist und als nicht raumverträglich eingestuft werden muss

Die Berechnung der Ausgleichsfläche weist deutliche Fehler auf. Am Roth-Harrlach gibt es keine intensiv bewirtschafteten Ackerflächen, die Annahme ist falsch. Im Gegenteil, bei den nicht mit Wald bedeckten Flächen handelt es sich um besonders wertvolle, offene Brachflächen aus der Ausgleichsmaßnahme für den Bau der ICE Strecke. Weiterhin wurden weite Bereiche des Waldes von den Eigentümern nach dem Raupenfraß in

den 1987/88 in naturnahen Mischwald umgewandelt, es wurden über 30 verschiedene Baumarten gezählt. Erhebliche Flächen sind heute stabiler Mischwald, der im Schutz der Altkiefern leicht übersehen wird. Die Annahme von 92% strukturarmen Nadelforst ist daher falsch. Nicht berücksichtigt sind weiterhin die ausgewiesenen Biotop von 4,9 ha (Quelle: Bayernatlas), die eine besonders hohe Wertigkeit besitzen. Nicht nachvollziehbar und in den Unterlagen nicht erläutert ist der Anteil von 3% für „Sonstige“ ohne jeglichen Wertansatz.

Aufgrund der fehlerhaften Ermittlung der Flächenanteile sind auch die darauf basierenden Berechnungen des mittleren Biotopwertes, des Kompensationsbedarfs in Wertpunkten und des daraus resultierenden Bedarfs in ha falsch. Diese fehlerhafte Ermittlung hat auch zur Folge, dass der Bedarf nach § 15 BNatSchG (Eingriffsregelung) ermittelter Ausgleich zu niedrig angesetzt ist.

Die grobe Ermittlung nach OpenStreetMap, wie es die Bahn vorgenommen hat, kam nachweislich zu falschen Ergebnissen. Wir fordern hier eine Ortsbegehung und Inaugenscheinnahme, die die Annahmen der Bahn widerlegen wird. Diese fehlerhafte Flächenermittlung muss grundlegend überarbeitet werden.

Hinzu kommt die erforderliche Verlegung der RH 35 Harrlach-Altenfelden mit 43.750qm (erforderliche Straßenlichtraumprofil Breite von 12,5m\* 3.500m) und RH 38 Schreckhäusl-Kreisverkehr Pruppach (12,5m Straßenlichtraumprofil Breite 12,5m \* 1.500m) von 18.750qm, damit insgesamt 6,25 ha. Diese Straßen müssen ebenfalls durch Natura 2000 Gebiet gelegt werden, damit erhöht sich der Kompensationsbedarf um diese Flächen.

Werkzufahrten sind ebenfalls nicht berücksichtigt und noch zu addieren. Nicht berücksichtigt sind auch Versiegelungen für erforderlich Parkplätze von 6.000m<sup>2</sup>. Die Ermittlung von 90ha Ausgleichsfläche ergab sich aus dem Ausgleich für Natura2000 und Bannwaldbeanspruchung. Bannwald muss jedoch nicht immer nur einfach, sondern häufig mit höherem Faktor ausgeglichen werden. Die Summe von 90 ha ist also auch hier eine untere Grenze und kann deutlich höher ausfallen.

Insbesondere bezieht sich die Ermittlung des Kompensationsbedarfs ausschließlich auf das Schutzgut Arten & Lebensräume. Die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild werden in die Betrachtung nicht mit einbezogen. Gerade das Schutzgut Boden ist bei Roth-Harrlach besonders hoch anzusetzen, da es sich hier um ein anthropologisch völlig unbelastetes Gebiet handelt.

Bei Eingriffen über 2.000m<sup>2</sup> ist gemäß Arbeitshilfe für einfache Bauvorhaben im Außenbereich des LfU der konkrete Kompensationsbedarf in Abstimmung mit den unteren Naturschutzbehörden zu bilanzieren. Ob dies erfolgt ist, kann anhand der Unterlagen nicht nachvollzogen werden. Wir fordern deshalb einen entsprechenden Nachweis.

Ferner wird der überschlägige Bedarf an Maßnahmen für den Artenschutz anhand der Unterlage A.4.11 abgeschätzt. Nachdem aber dieses Gutachten grob fehlerhaft ist (siehe unsere Stellungnahme hierzu), ist auch hier von einer falschen Ermittlung des Ausgleichsbedarfs auszugehen. Auch ist es völlig unverständlich, warum am Roth-Harrlach eine geringwertigere Aufforstung ausreichend sein soll.

Insgesamt halten wir – auch nach Auskünften des Bauernverbands- einen Ausgleichsbedarf von mindestens 120 ha am Roth-Harrlach für erforderlich. Je nach Wertung des Schutzguts Boden kann dies noch erheblich höher liegen.

b) Fehlende Berücksichtigung des Wirkraums

Als Teil der Eingriffsermittlung ist der Wirkraum zu bestimmen (§ 3 BayKompV). Bei der Ermittlung sind Bewertung der Auswirkungen von Eingriffen ist auch die Reichweite des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 5, Abs 2 BayKompV). Nach Aussagen der Bahn im Faunistischen Gutachten A.4.12 S. 13 bedeuten weitere Wirkfaktoren wie Lärm und Licht zusätzliche Minderungen der Lebensraumeignung im Umfeld des Vorhabens und eine Beeinträchtigung der Tierpopulationen. Zur Berücksichtigung möglicher Randeffekte und der Störwirkungen durch Lärm und Licht legt die Bahn daher einen 40 m Puffer um die direkte Flächenbeanspruchung, die durch das geplante ICE-Werk beeinträchtigte Fläche könne daher bis zu 60 ha und somit deutlich mehr als die maximal geplanten 45 ha betragen.

Selbst diese erweiterte Fläche erscheint viel zu kurz gegriffen. Die Bahn selbst geht davon aus, dass störungsempfindliche Vogelarten wie der Ziegenmelker in ihrem Lebensraum kaum durch das Vorhaben betroffen sein werden, weil diese Tiere zu der vielbefahrenen und lauten Autobahn bereits jetzt Abstand halten (Erläuterungsbericht A S. 292). Das Werk soll 450m breit werden, daher bedeutet dies, dass die Tiere 450m Abstand zur Autobahn, d.h. zur Lärmquelle, einhalten. Neben den permanenten Geräuschen durch den Betrieb des ICE Werk sind täglich 50 Makrophontests mit bis zu 135 dezibel in den Lärmgutachten nicht enthalten, können auch nicht durch Lärmschutzmaßnahmen ausreichend reduziert werden. Damit würde dieses geräuschvolle Werk zu einer weiteren Abwanderung der Tierpopulation führen, und somit muss der Wirkradius weitaus größer gezogen werden.

Geht man von der gesamten geforderten Fläche von 3,2km x 0,34km aus und setzt einen Saum von 300m Breite, ergibt sich ein Wirkraum von 400ha. Dieser ist bei der Ermittlung der erforderlichen Ausgleichsflächen zugrunde zu legen.

c) Vorhandensein von Ausgleichsflächen

Nach § 15 Abs 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht in angemessener Frist ausgeglichen werden können.

Im Bereich des südlichen Nürnberger Reichswald gibt es keine derartigen Ausgleichsflächen. Nach §8 Abs 5 BayrKompV darf die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht größer sein als die Eingriffsfläche. Die Bahn selbst geht von einem Ausgleichsbedarf von 90 Hektar aus. Damit dürfen maximal 45 Hektar der Landwirtschaft entzogen werden, weitere 45 Hektar müssten zwingend aus Forstwirtschaft kommen.

Bannwald darf nach Art. 9 Abs 6 Bayerisches Waldschutzgesetz nur gerodet werden, wenn angrenzend an den Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Angrenzend gibt es jedoch keine entsprechenden Flächen, dies insbesondere auch die Funktionen eines gewachsenen, lichten Kiefernwaldes ersetzen könnten. Zudem brauchen Bäume bis zu 80 Jahre, um ein gleiche CO<sup>2</sup> speichernde Wirkung zu haben wie gewachsener Wald. Auch ist es bei zunehmender Trockenheit fraglich, ob die Bäume ohne intensives Wässern überhaupt anwachsen.

Ohne umfangreichen Pflegeaufwand sind Ausfallraten von bis zu 70% zu erwarten. Die Ausnahmeregelung nach Abs 7 ist hier nicht zulässig, da es keine Gründe des öffentlichen Wohls gibt. Wie zu Beginn unseres Schreibens zum Thema politischer Beeinflussung und Alternativensuche dargelegt, sind andere Standorte möglich, das Werk muss nicht zwingend hier gebaut werden. Damit entfällt das öffentliche Wohl.

Der im FFH Gutachten A.4.12. Abb. 5 gezeigte Suchraum für Maßnahmen zur Kohärenzsicherung des Natura 2000 Vogelschutzgebiets ist hierfür bei weitem nicht ausreichend, da viel zu vage und lediglich anhand von Luftbildern „ermittelt“. Insbesondere weist diese Übersicht handwerkliche Fehler auf, so ist z.B. die Ausgleichsfläche bei Göggelsbuch derzeit als Ackerfläche landwirtschaftlich genutzt und damit keinesfalls für die Umsiedelung von Waldbewohnern geeignet.

Selbst die Bahn schreibt im Erläuterungsteil A, Seite 119: „Im Großraum Nürnberg erweist sich eine Ersatzaufforstung in einem größeren Flächenumfang als sehr komplex. Die Lage der Ersatzaufforstung wird im Rahmen der Genehmigungsplanung ermittelt werden“. Dies lässt den Schluss zu, dass der Bahn bereits jetzt billigend in Kauf nimmt, dass sie Ersatz in Geld leisten will. Dies widerspricht vollkommen der Zielsetzung des Gesetzes.

Wir stützen uns hier auch auf § 10 BayrKompV, wonach Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten sind. Damit müssen bereits zu Beginn der Naturzerstörung die Ausgleichsflächen bereits vorhanden sein. Dies belegt die Notwendigkeit, bereits im Vorfeld verlässliche Angaben zu machen, wo die Ausgleichsflächen herkommen sollen.

Wir fordern deshalb, dass die Bahn bereits jetzt im Raumordnungsverfahren Ersatzflächen nachweist, andernfalls ist sie nicht glaubwürdig in ihrer Absicht, sich gesetzeskonform zu verhalten. Ersatzflächen sind in der Region Nürnberg nicht zu finden, damit ist jegliche Weiterplanung und jedes Planfeststellungsverfahren obsolet.

d) Betroffenheit durch die Ausgleichsmaßnahmen

Bei Roth-Harrlach sind alle Grundstücke im Privatbesitz, die Angabe im Erläuterungsbericht A S. 222, wonach sich 34% im öffentlichen Eigentum befinden, ist falsch. Die erforderlichen Ausgleichsflächen würden ebenfalls private Eigentümer betreffen, schlimmstenfalls ist hier mit einer mehrfachen Enteignung zu rechnen, wodurch letztlich landwirtschaftliche Betrieb in ihrer Existenz gefährdet werden. Grundsätzlich ist bei solchen Vorhaben Flächen im öffentlichen Besitz der Vorzug zu geben, um den Eigentumsschaden möglichst gering zu halten.

## **20. Weitere Eingriffe würden induziert**

Verkehrskonzept für den Großraum Nürnberg (Ziel 4.1.3, S. 160), Bewertung hinsichtlich der Ziele der Raumordnung (S. 193): Hier wird argumentiert, dass ein Standort außerhalb des Verdichtungsraums Nürnberg auch zur Entlastung der Verkehrssituation im Verdichtungsraum beitragen könne.

Wie ein Standort weitab der ausgebauten ÖPNV-Infrastruktur zur Verkehrsentlastung beitragen soll, bleibt unklar. Sicher ist jedoch, dass an den beantragten Standorten der Zulieferverkehr und der Pendler\*innenverkehr mit PKW deutlich zunehmen würden.

Es steht zu befürchten, dass sogar Zubringerstraßen ausgebaut werden müssten.

Hierfür fehlt ein übergreifendes Konzept. In der Metropolregion wird gleichzeitig zum geplanten Ausbau des Öffentlichen Verkehrs an Straßenbauprojekten gearbeitet. Der Ausbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost, der Ausbau der A73 südlich Nürnbergs und der Ausbau der A6 haben bereits riesige Reichswaldflächen gekostet. Die Planungen für den Flughafen-Zubringer sind noch nicht vom Tisch, viele kleinere Projekte greifen in den Bannwald ein (Ausbau Straße Feucht-Winkelhaid, abgeschlossen; Ausbau Kreisstraße Lau 7, geplant; Ausbau Radweg Winn-Altendorf, geplant; PWC-Anlagen entlang der Autobahnen sind geplant, teilweise im Bannwald bei Feucht Moosbach).

Man kann davon ausgehen, dass diese induzierten Verkehrsprobleme bzw. Eingriffe zur Lösung nicht auftreten würden, wenn das ICE-Werk im Hafen Nürnberg errichtet würde.

**Der BN bittet um eine landesplanerisch negative Beurteilung der beantragten Standorte, weil sie weitere Eingriffe in geschützte Bereiche des Reichswaldes induzieren würde und mit dem Standort Hafen eine verkehrsreduzierende Alternative besteht.**

## **21. Alternativen**

### **21.1. Staatshafen Nürnberg**

#### **Ausführungen der DB**

Die Deutsche Bahn hat den Standort Hafen nicht mit ins Raumordnungsverfahren übernommen.

Die Gründe, die sie dafür anführt, liegen zum Teil darin, dass sie sich in ihrer Stellungnahme auf eine für das Hafengelände ungünstige Anordnung ihres Werks bezieht. Andere Angaben sind nicht belegt, bzw. unzutreffend.

#### **Auswirkungen eines ICE-Werks auf die Firmen am Bayernhafen-Gelände nach DB**

Die von der DB genannten Auswirkungen auf das Hafengelände und den dortigen Betrieb rühren im Wesentlichen daher, dass die DB eine durchaus ungünstige Anordnung der Module ihres ICE-Werkes annimmt, und dabei zwei ihr durchaus bekannte raumverträglichere Lösungen nicht berücksichtigt hat.

Die DB hat nämlich in der Abbildung 8 ihrer Stellungnahme<sup>32</sup> ein Schaubild übernommen, das erhebliche Teile der Firmen auf dem Bayernhafen-Gelände als "direkt" (rot markiert) oder "indirekt" (rosa markiert) bezeichnet.

Gründe dafür sind insbesondere bei den indirekt betroffenen Parzellen nicht benannt.

Als einziger Grund für die behauptete indirekte Betroffenheit der Parzellen westlich der Hamburger Straße ist eine angenommene Überbauung des Gleises der Hafenbahn, das vom Hafenbahnhof entlang der Wiener Straße zum Kanalufer führt, denkbar.

Dieses wird als Ausziegleis benötigt, wenn ein Zug Waggons auf die Anschlussgleise der Parzellen westlich der Hamburger Straße rangieren will, und dazu mit der Lok voraus soweit Richtung Kanal fahren muss, dass der letzte Waggon die Weiche in der Nähe der Kreuzung Wiener Straße / Hamburger Straße passiert hat, um den Zug dann rückwärts zu den Gleisanschlüssen zu drücken.

Der Nachweis, dass das genannte Gleis entlang der Wiener Straße tatsächlich durch das ICE-Werk unbenutzbar gemacht wird, ist dem an dieser Stelle sehr ungefähren Schaubild der DB nicht zu entnehmen. Lösungsvorschläge werden in der DB-Stellungnahme nicht diskutiert. Andere Gründe, warum die genannten Parzellen westlich der Hamburger Straße betroffen sein sollen, sind weder genannt noch erkennbar.

Ebenso nicht genannt werden die Gründe dafür, warum die rosa gekennzeichneten Firmen entlang der Preßburger-, Frankfurter- und Antwerpener Straße indirekt betroffen sein sollen.

---

<sup>32</sup> Dokument a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf der DB-Unterlagen im Raumordnungsverfahren, Seite 16

Der einzige erkennbare Grund ist die Kappung der Zufahrt über die Preßburger Straße bzw. Linzer Straße. Diese ließe sich jedoch zumindest einseitig über eine Verlegung der Preßburger Straße bzw. ihrer Bahnüberführung wieder herstellen. Aber auch hier werden keine Lösungsvorschläge erwähnt.

### **Entfall bzw. mindestens der Schwächung der Trimodalität nach DB**

Unzutreffender Weise spricht die DB in ihrer Stellungnahme von einem "voraussichtlichen Entfall bzw. mindestens der Schwächung der Trimodalität".<sup>33</sup>

Selbst mit dem von der DB angenommenen ICE-Werks-Grundriss wird das Bahn-LKW-Containerterminal nicht beeinträchtigt, dies lässt sich auf dem erwähnten Schaubild<sup>34</sup> eindeutig ablesen.

Über dieses Containerterminal werden aktuell 95% des Güterumschlags zwischen verschiedenen Verkehrsträgern abgewickelt, auf das Schiff (in 2021 231 Schiffe, also ca 4,5 pro Woche) entfallen 5%<sup>35</sup>. Für diese Anzahl an Schiffen genügen die Kapazitäten des Hafenbeckens 2, das nach dem der DB-Stellungnahme zugrunde liegenden Szenario erhalten bleiben soll.

Die DB hat zudem ihrer Stellungnahme nicht die raumschonendste der möglichen Varianten eines ICE-Werk-Grundrisses zugrunde gelegt.

Infolgedessen werden vermeidbare Auswirkungen auf das Hafengelände angenommen: Das im genannten Schaubild gezeigte Layout überquert das querliegende Hafenbecken 2 mit einer Brücke, um dieses Hafenbecken zu erhalten.<sup>36</sup>

Um die für die Brücke nötige Durchfahrtshöhe über dem Hafenbecken zu erreichen, wird eine Anordnung der Werksmodule in Kauf genommen, die ansonsten vermeidbare Auswirkungen auf das Hafengelände hätte. Insbesondere werden die Module "Instandhaltung" und "Behandlung" so weit nach Osten verlegt, dass einerseits das Hafenbecken 1, gleichzeitig aber die Anrainer der Rotterdamer Straße mitsamt fast der ganzen Kai-Anlagen entlang des Kanals überbaut bzw. unbrauchbar gemacht würden.

Dem erhofften Nutzeffekt des Erhalts des Hafenbeckens 2 (1.300 m Kaimauer mit Container-Kai) stehen der Verlust von 2.200 m Kaimauer entlang des Kanals und der Verlust des für Nürnberg wichtigen Schwerlastkais gegenüber.

---

<sup>33</sup> Dokument a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf der DB-Unterlagen im Raumordnungsverfahren, Seite 18

<sup>34</sup> Dokument a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf der DB-Unterlagen im Raumordnungsverfahren, Seite 16

<sup>35</sup> Lt. dem "Statistikflyer" der Bayernhafen betrug der Umschlag am Schiene-Straße Containerterminal 3.834.331 Tonnen. In der gleichen Zeit wurden 207.113 Tonnen Umschlag über 231 Schiffe abgewickelt. Demnach hat das Containerterminal einen Anteil von ca. 95% am Umschlag <https://www.bayernhafen.de/download/3216/>

<sup>36</sup> Dokument a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf der DB-Unterlagen im Raumordnungsverfahren, Seite 6

Außerdem zwingt die zu erreichende Durchfahrthöhe der Brücke zu einer Anordnung des Moduls Disposition, die quer über mehrere Grundstücke verläuft. Dadurch wird eine Vielzahl von Parzellen zerschnitten, was ansonsten vermeidbar wäre.

Der einzige erkennbare Vorteil dieser Variante ist der Erhalt des Container-Kais nördlich der Frankfurter Straße.

Container aber können vom Schiff auch auf den heutigen Kai-Anlagen entlang des Kanals, notfalls auf dem Schwerlastkai heute schon verladen werden: Dort ist bei Bedarf eine direkte Verladung auf die Bahn möglich, am Container-Kai dagegen ist kein unmittelbarer Gleisanschluss vorhanden.

Bei einer Container-Verladung auf LKW, die dann zum Kunden fahren, bringt die räumliche Nähe des Kais zum Bahn-Straße-Containerterminal keine nennenswerten Vorteile gegenüber einer Verladung am Kanalufer.

### Vorschlag BUND Naturschutz

Andere ICE-Werk-Anordnungen beeinträchtigen insbesondere die Logistik-Firmen weit weniger.

Zwei Varianten sollen im Folgenden vorgestellt werden:

### Variante 1: Anordnung des DB-Layouts ohne Brücke entlang bestehender Grundstücksgrenzen

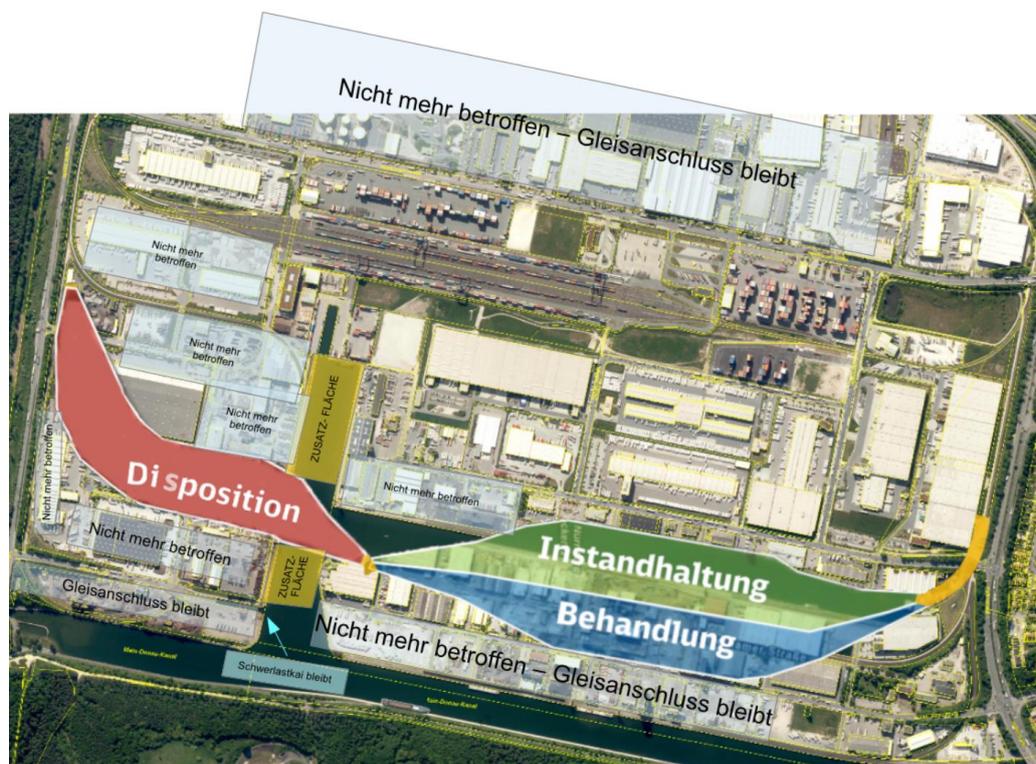


Abb. 3: Anordnung des DB-Layouts entlang der Grundstücksgrenzen (Karte nach Bayernatlas)

Die weiß markierten Flächen sind im Gegensatz zur von der DB genannten Hafen-Variante nicht mehr betroffen. Dies gilt insbesondere für das Gelände zwischen der Rotterdamer Straße und dem Kanalufer mitsamt den Kainlangen, dazu dem Schwerlastkai.

Nicht betroffen sind auch die Firmen entlang der Preßburger Straße, und die westlich angrenzende Spedition nördlich der Wiener Straße.

Nicht mehr betroffen sind auch sämtliche Firmen westlich der Hamburger Straße. Gelb markiert sind die zusätzlichen Flächen, die durch das dann verfüllte Hafenbecken entstehen.

Diese Variante wurde vom BUND Naturschutz der DB am 01.4.22 vorgeschlagen. Nach einer Prüfung hat Herr Burmeister bei einem Treffen mit Vertretern der Bayernhafen, der Stadt Nürnberg und dem BUND am 19.04.22 erklärt, dass dieser Vorschlag von der DB geprüft, und "technisch und planerisch machbar" sei.<sup>37</sup> Der einzige Grund, warum die DB diesen Vorschlag nicht weiterverfolgen werde, war laut Herrn Burmeister bei diesem Gespräch, dass die nötigen Grundstücke "derzeit nicht verfügbar" seien (siehe dazu weiter unten).

## **Variante 2: Adaption der Trassierung der QUADRA INGENIEURE durch die DB:**

Die Nürnberger QUADRA INGENIEURE haben bezogen auf den damals von der DB favorisierten Standort Altenfurt eine detaillierte Trassierung gezeichnet.<sup>38</sup> Diese wurde von der DB Mitte 2021 geprüft.

Das QUADRA-Konzept hat den Grundgedanken, dass die behandelten Fahrzeuge zwischen den gegenüberliegenden Modulen hin- und herpendeln. Dadurch entfallen einige der Gleisharfen des DB-Konzepts, was Platz spart: Die Quadra-Trassierung beansprucht, siehe o.g. Trassierung, eine Länge von 2.300m x 100-200 m, das Layout der DB entweder 4.500m x 300m (Linear-Variante) oder 3.200m x 450m (Orthogonal-Variante).<sup>39</sup>

Die DB war zwar bereit, ihr eigenes Konzept, das ursprünglich für die Standorte bei Feucht gedacht war, für den Standort Hafen grundlegend anzupassen. Dasselbe hat sie aber für das Quadra-Konzept abgelehnt, trotz der oben erwähnten gewaltigen Platzersparnis. Begründet hat die DB dies mit dem Ergebnis eines anhand des Quadra-Konzepts simulierten Betriebsablaufs. Spätestens bezogen auf den Standort Hafen ist die Kritik der DB am Quadra-Konzept aber unzutreffend.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Anwesend waren bei diesem Gespräch u.a. Als Vertreter des BUND Naturschutz Klaus-Peter Murawski, Tom Konopka, Albrecht Röttger

<sup>38</sup> Lageplan M1000 Werk Nbg ohne LB.pdf, Siehe Anhang 1

<sup>39</sup> a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, S.5

<sup>40</sup> Bemängelt hatte die DB auf der Basis ihrer Prüfung zum einen, dass die Instandhaltungshalle für 400m-Garnituren in der Quadra-Trassierung nur von Süden her anzufahren ist. Dieser Kritikpunkt galt aber nur für den Standort Altenfurt, da das Gelände dort eine beidseitige volle Zufahrt zur Instandhaltungshalle behinderte. Bei einer Anordnung des Werks auf dem Hafenbecken 1 wäre das Werk von Süden und Norden, somit auch die Instandhaltungshalle von zwei Seiten zu erreichen. Der andere Kritikpunkt der DB war, dass die Drehkreuzweiche am Südeingang der Instandhaltungshalle eine Engstelle sei. Wegen dieser Engstelle seien die verlangten

Durch eine Anpassung der QUADRA-Trassierung auf den Standort Hafen hätte die DB einen wesentlich raumverträglicheren Vorschlag machen können.

Weil die DB keinen Vorschlag vorgelegt hat, legt die untenstehende Skizze des BUND Naturschutz hypothetisch die Ausmaße des Quadra-Konzepts über das Hafengelände zur Veranschaulichung der Größenverhältnisse.<sup>41</sup>

Wie lohnenswert für die DB eine Adaption des Quadra-Konzepts hätte sein können im Vergleich zu der Variante, die die DB ihrer Stellungnahme zugrunde gelegt hat, aber auch zur alternativen Variante 1 des BUND Naturschutz wird auf das Deutlichste sichtbar: Die Firmen zwischen der Rotterdamer Straße und dem parallelen Hafenbecken bleiben im Gegensatz zum DB-Layout unberührt.

Nicht mehr betroffen wäre insbesondere die Anlage der Firma Derichebourgh in der Rotterdamer Str. 70, die vor kurzem einen zweistelligen Millionenbetrag in ihre Anlagen investiert hat. Wenn die skizzierte Umsetzung entlang des Hafenbeckens 2 und der Preßburger Straße umgesetzt wird, sind auch dort deutlich weniger Grundstücke betroffen. Dies gilt insbesondere für zwei große Speditionen zwischen der Wiener Straße und der Antwerpener Straße.

---

25 ICE-Garnituren in 14:30 Stunden statt, wie verlangt in 12 Stunden abzuarbeiten. Bei dieser Berechnung hatte die Simulation jedoch eine Umfahrungsmöglichkeit dieser Drehkreuzweiche in der QUADRA-Trassierung nicht berücksichtigt: Die bei einer online-Sitzung von Herrn Burmeister vorgetragene Simulation nannte fünf verschiedene "Szenarien", also Programme, die die einzelnen ICE-Garnituren durchlaufen sollten. Szenario 5 betraf 13 Garnituren, und sah lediglich die Innenreinigung und danach Abstellung zur späteren Ausfahrt vor. Dieser Ablauf führt auf der Quadra-Trassierung nicht zwingend über die genannte Drehkreuzweiche. Für diese Fahrzeuge war eine Umfahrung der Drehkreuzweiche bzw. eine eigene Abstellungsmöglichkeit vor bzw. nach der Innenreinigung vor. Die Simulation jedoch hat eine Nutzung der Drehkreuzweiche durch diese 13 Fahrzeuge im Umfang von 7:50h veranschlagt. Die Präsentation dieser Simulation wurde von der DB bislang nicht öffentlich zugänglich gemacht.

<sup>41</sup> Die vorliegende Skizze ist ein Vorschlag des BUND Naturschutz. Ein Eisenbahnsachverständiger hat für die vorliegende Stellungnahme bereits bestätigt, dass die nötigen Gleislängen erreicht, und die nötigen Kurvenradien eingehalten werden. Eine vertiefte Prüfung durch ein Institut ist angefragt.

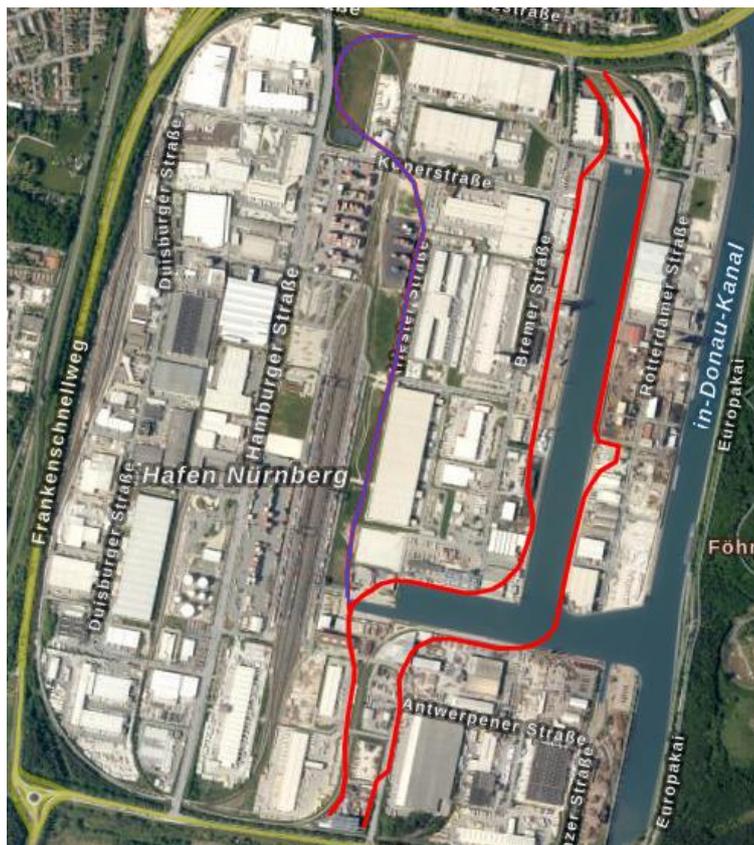


Abb. 4: Größenverhältnis QUADRA-Trassierung gegenüber Bayernhafen-Gelände (rot markiert)

Natürlich werden auch von der schonendsten Variante Grundstücke des Hafengeländes beansprucht.

Die DB behauptet deswegen, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Güterumschlags zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und die Vorteile der Konzentration von Speditionen rund um das Schiene-Straße- Containerterminal verloren gingen, wenn Speditionen wegen des ICE-Werks wegziehen müssten.<sup>42</sup>

Dies ist jedoch nicht der Fall, weil zum einen die eigentlichen Hafenanlagen nur sehr bedingt genutzt werden. Zum anderen sind zahlreiche Recyclingfirmen ansässig, deren Absiedlung zugunsten des ICE-Werks im Tausch für betroffene Speditionen an der Konzentration der Speditionen vor Ort nichts ändern würde.

Die Hafenanlagen sind in der heutigen Form angesichts der Entwicklung des Schiffsgüterverkehrs am Nürnberger Hafen so überdimensioniert, dass die heutigen Kunden-Firmen der Güterschifffahrt an der Kaimauer am Kanal konzentriert werden können:

Das untenstehende Schaubild zeigt, dass sich der Güterumschlag vom bzw. aufs Schiff etwa seit 2012 etwa halbiert hat.

<sup>42</sup> a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, Seite 18

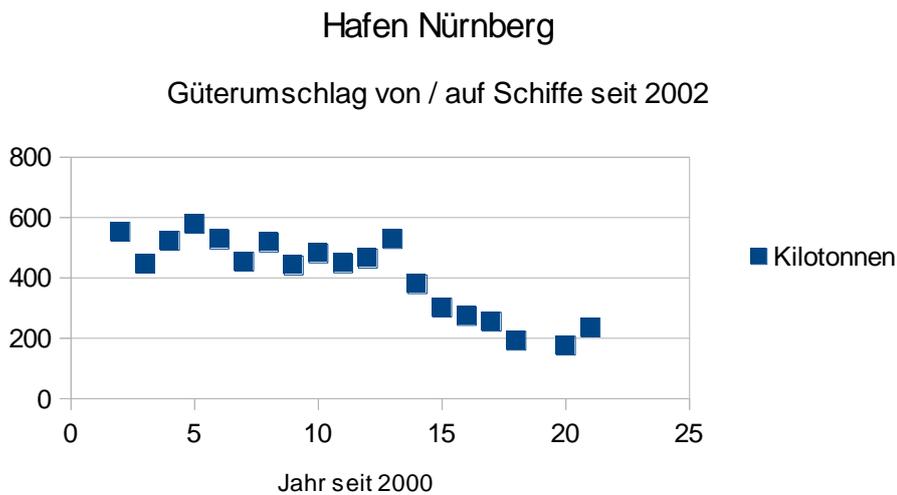


Abb. 5: Güterumschlag von/auf Schiffe seit 2002 im Hafen Nürnberg (Quelle: Statistik.bayern.de (zitiert nach Wikipedia, Artikel Hafen Nürnberg, abgerufen am 30.04.22, Statistikflyer der bayernhafen von 2020 und 2021)

Der Anteil des Schiffs am Güterumschlag zwischen Verkehrsträgern betrug 2021 noch 5,5 %.<sup>43</sup>

Für durchschnittlich 4,5 Schiffe mit einer Länge von ca. 100 m pro Woche (2021) werden täglich Kaimauern von 5,5 km Länge vorgehalten.<sup>44</sup>

Der Platz an den Kaimauern wird also überwiegend nicht für seinen einst geplanten Zweck genutzt, bzw. die Kaianlagen sind für den aktuellen Bedarf überdimensioniert.

Die bei einer Verfüllung der Hafenbecken betroffenen Speditionen bzw. Kunden der Güterschifffahrt können rein technisch also auf Grundstücke am Kai entlang des Kanals umgesiedelt werden:

Gerade an der Kaimauer am Kanal gibt es etliche Flächen, die nicht von Speditionen genutzt werden (siehe dazu die untenstehende Abb.): Ein Teil der Flächen wird locker als Abstellfläche für verschiedene Gegenstände genutzt. Ein anderer Teil der Kaianlagen wird von Recyclingfirmen genutzt.

<sup>43</sup> Statistikflyer auf bayernhafen.de, abgerufen am 30.5.22, siehe Anhang 2

<sup>44</sup> Dokument a-04-14\_stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf der DB-Unterlagen im Raumordnungsverfahren, Seite 2

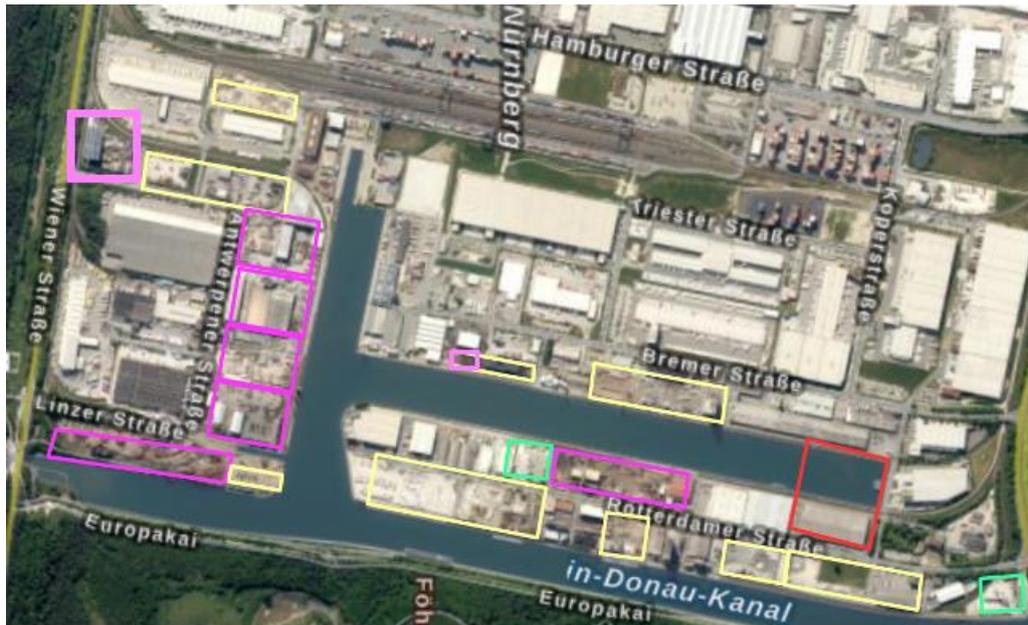


Abb. 6: Gelb: reine Abstellflächen, Magenta: Recyclingbetriebe, Türkis: Zementwerke, Rot: abgebrochene Lagerhalle / geplante Verfüllung des Hafenbeckens (Karte nach bayernatlas.de)

Im Ringtausch können dorthin vom ICE-Werk betroffene Speditionen umgesiedelt werden:

Durch die Absiedelung von Recyclingfirmen sind die Vorteile der kurzen Wege zwischen den Speditionen auf dem Hafengelände also nicht berührt: Es entstehen dadurch demnach keine neuen Querverkehre zwischen den Speditionen und keine "Zerschlagung" des "Güterverkehrszentrums".<sup>45</sup>

Ein Umzug hätte für die Kaianrainer ohne Nutzung der Güterschifffahrt den Vorteil, dass die aktuell wegen der Nicht-Nutzung der Kaianlagen erhobenen Vertragsstrafen entfallen.

Für die staatliche bayernhafen ergibt sich durch die Aufgabe der beiden Hafenbecken eine Verschlankung der Festkosten. Für die für diesen Schritt notwendigen Investitionen können im Rahmen eines Einvernehmens mit der DB von der DB bezuschusst werden.

Die Recycling-Firmen und Zementwerke dienen nicht dem Gedanken, Querverkehre zwischen Speditionen zu vermeiden. Die gelb markierten Lagerflächen, insbesondere die lockere Anordnung der dort "geparkten" Gegenstände lässt fragen, ob sie an einer kostspielig zu erhaltenden Kaianlage im Besitz des Freistaates wirklich am richtigen Platz sind.

Die heutige Nutzung der Hafenanlagen geht also – vom öffentlichen Interesse her gesehen – sehr wesentlich nicht über die eines üblichen Gewerbegebietes hinaus.

<sup>45</sup> Die DB befürchtet eine "Zerschlagung des gebündelten Güterverkehrszentrums", a.a.O. S. 20

Der eigentliche Zweck, für den die Staatsregierung dieses Projekt in öffentlicher Hand in den 1970er Jahren vorangetrieben hat, war, der Region Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Diesem Zweck würde auch der Bau des ICE-Werks auf dem Gelände mehr dienen als eine reine gewerbliche Nutzung ohne einen darüber hinausgehenden öffentlichen Auftrag.

Eine Konzentration der Firmen, die tatsächlich noch Güter von / auf Schiffe verladen an die Kaimauer am Kanal würde die Nürnberger Hafenanlagen verschlanken und damit rentabler machen.

### **Anbindung des Hafengeländes an den Nürnberger Hauptbahnhof auf der Schiene**

Die Anbindung des Bayernhafengeländes an den Hauptbahnhof ist ausreichend, wenn nicht sogar besser als die Anbindung an die von der DB vorgeschlagenen Standorte.

Das Hafengelände liegt an der Strecke Nürnberg-Treuchtlingen, in einer Skizze der DB versehen mit der Nummer 5320, dazu die direkte Verbindung des Hafengeländes mit dem Rangierbahnhof, in der DB-Skizze wohl die mit der Nummer 5943 versehene Strecke.

Nach einem Testat der DB, das die DB den Unterlagen beigefügt hat, ist der Bahnhof Eibach über die Strecke 5320 uneingeschränkt erreichbar. Die Strecke 5943 wird im Testat nicht erwähnt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass für den Fall einer Störung auf der uneingeschränkt belastbaren Verbindung sich noch eine gewisse Ausweichmöglichkeit über die Strecke 5943 über den Rangierbahnhof zum Hauptbahnhof ergibt.

Diese Möglichkeit hat keiner der anderen DB-Standortvorschläge bei Feucht bzw. Harrlach.

Ansonsten ist der Zugang der Strecke nach Eibach genauso gut wie der der Strecke Richtung Ingolstadt zu den Standortvorschlägen der DB:

Die Strecke 5320 führt über ein Überwurfbauwerk direkt auf die Gleise 6 und 7 des Hauptbahnhofs. Diese Trassenführung entspricht auch der der Verbindung zu den von der DB vorgeschlagenen Standorten entlang der Strecke Richtung Ingolstadt.

Die von der DB vorgetragenen Bedenken, dass "aufgrund von Fahrstraßenausschlüssen die Fernverkehrsgleise (...) teilweise nicht erreichbar"<sup>46</sup> seien, gilt also für die von der DB genannten Standorte genauso. Die für den Fall von Fahrstraßenausschlüssen aufgestellte Behauptung der DB, "Züge können somit nicht direkt zwischen Werk und Hauptbahnhof verkehren"<sup>47</sup>, ist wegen der Führung über Überwurfbauwerke unzutreffend.

Die DB behauptet zudem, dass die Auslastung des Eibacher Bahnhofs "bereits heute eine grundsätzliche Schwierigkeit" darstelle.

---

<sup>46</sup> stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, S. 10

<sup>47</sup> stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, S. 10

Dies ist als Grund dafür, die Standorte an der Ingolstädter Strecke dem Hafen vorzuziehen in mehrfacher Hinsicht ungeeignet:

Es existiert auf der Höhe der DB-Standortvorschläge keinerlei Bahninfrastruktur, die genutzt werden könnte. Will man die ICE-Züge nicht über das Gegengleis der Hauptstrecke in das bzw. aus dem Werk fahren lassen ist bei allen Standortvorschlägen ein Überwurfbauwerk o.ä. nötig.

Die Verbindung zwischen dem Bayernhafen und dem Hauptbahnhof über die Strecke 5320 hat aber gegenüber der Anbindung der DB-Standortvorschläge einen entscheidenden Vorteil:

Der in der DB-Stellungnahme genannte Güterverkehr belastet nicht die von den ICE-Zügen genutzten Gleise zwischen Hafen und Hauptbahnhof, sondern nimmt den Weg über die Ringbahn und kommt auf eigenen Gleisen in den Eibacher Bahnhof.<sup>48</sup>

Der Güterverkehr Richtung Ingolstadt nutzt ab der Überquerung der Breslauer Straße dieselben beiden Gleise wie alle anderen Züge Richtung Allersberg auch.

Der Güterverkehr stört also die Anbindung des Hafengeländes für das ICE-Werk über die Strecke 5320 nicht. Lediglich der Bahnhof Eibach muss ertüchtigt werden.

Der Güterverkehr auf der Strecke 5320 ist also kein Argument gegen den Standortvorschlag Hafen. Dies gilt auch für den Personenverkehr. Ein Vergleich der geplanten Auslastung nach dem Deutschlandtakt zeigt nämlich, dass die Verbindung vom Hafen zum Hauptbahnhof durch den Personenverkehr sogar deutlich geringer ausgelastet ist als die Strecke Richtung Ingolstadt:

---

<sup>48</sup> Zitat DB-Stellungnahme: "- Alle Güterverkehre mit Start/Ziel am Nürnberger Rangierbahnhof aus/nach Süden (Augsburg/Ingolstadt–München–Südeuropa), – Güterverkehre aus Norden (Saaletalbahn/VDE 8/Gemünden via Bamberg– Fürth/zukünftiger Güterzugtunnel) in Richtung Süden (Augsburg/Ingolstadt– München–Südeuropa)" a.a.O. Seite 10: Mindestens diese Ziele werden rein von der Geografie über die Ringbahn, aber nicht über die Gleise zum Hauptbahnhof erreicht. Lediglich für Notfälle ist eine eingleisige Verbindung in der Nähe der Müllverbrennungsanlage eingerichtet, die die Strecke 5320 zwischen Eibach und "an den Rampen" nutzen könnte.

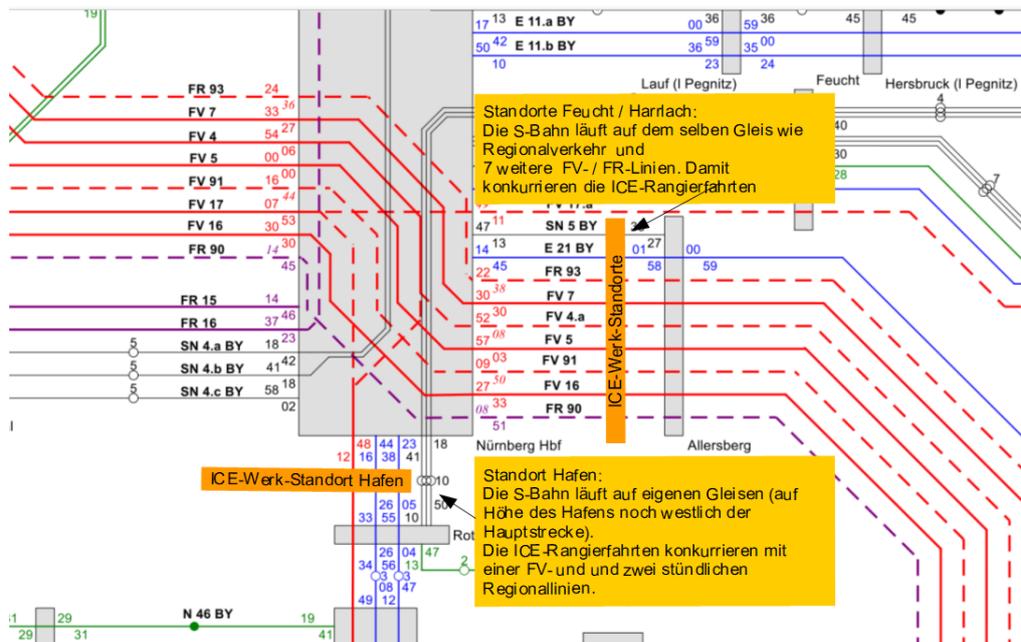


Abb. 7: Belastung der Zulaufstrecken zu ICE-Werk-Standorten im Vergleich (Personenverkehr)

Die DB gibt außerdem noch zu Bedenken, dass die Hafenbahn-Infrastruktur durch die Rangierfahrten zwischen den Zügen des Containerterminals am Hafen und den Rangierfahrten der ICE-Züge nicht ausreicht.<sup>49</sup>

Die DB begründet dies damit, dass der Schwerpunkt der Fahrten zum Containerterminal nachts sei. Die Züge zum und vom Containerterminal sind aber laut dem Fahrplan des Terminals gleichmäßig über den Tag verteilt.<sup>50</sup>

Ein Hinweis auf die Leistungsfähigkeit und / oder Flexibilität der Hafenbahnanlagen ist, dass der Fahrplan des Containerterminals mittwochs exakt für 07:00 Uhr die Abfahrt bzw. Ankunft von drei Zügen vorsieht.<sup>51</sup>

Das Einsetzen von ICE-Fahrzeugen nach Nachtstillage ist nach dem heutigen Fahrplan zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen.<sup>52</sup>

An den anderen Standorten müsste die Bahnhofsinfrastruktur zudem ganz neu gebaut werden.

Die DB gibt außerdem zu Bedenken, dass die von ihr vorgeschlagene Anordnung des Werkes auf dem Hafengelände eine Überbrückung der Hafenzufahrt nötig mache.

<sup>49</sup> stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, S. 11

<sup>50</sup> An- und Abfahrzeiten am Containerterminal.pdf, siehe Anhang 3

<sup>51</sup> a.a.O.

<sup>52</sup> Dies wird aus morgendlichen ICE-Abfahrten nach bahn.de geschlossen, die nicht auf eine vorangehende Ankunft eines ICEs am selben Gleis folgen, Einsetzen\_ICE\_nach\_Nachtstillage\_Hbf\_N.pdf, siehe Anhang 4

Diese scheinbare Notwendigkeit setzt die bereits oben erläuterte unglückliche Anordnung des Werks voraus, das den Erhalt des Hafens 2 erreicht, und gleichzeitig 2.200 m Kaianlagen am Kanalufer überbaut.

### **Verfügbarkeit von Flächen**

Ausschlaggebend für die Entscheidung der DB, den Standort Hafen nicht weiterzuverfolgen, sei die fehlende "Flächenverfügbarkeit".<sup>53</sup>

Verfügbar sind jedoch auch die Flächen des Standort G "Muna-Süd" nicht: Das Grundstück ist Eigentum des Freistaates Bayern. Den Verkauf dieses Grundstücks an die DB hat Ministerpräsident Markus Söder bereits abgelehnt.<sup>54</sup>

Zum Hafengelände erklärt die DB zudem, dass zu erwartende Verzögerungen durch mögliche Firmenumsiedlungen nicht hinnehmbar seien.<sup>55</sup>

Verzögerungen sind jedoch auch beim Standort F auf dem Gelände der ehemaligen Heeresmunitionsanstalt MUNA zu erwarten: Dort liegen nach der "Großexplosion" im Jahre 1946 weit verstreut unbekannte Mengen von ballistischen und chemischen (LOST-) Kampfmitteln im Boden.<sup>56</sup>

Die Dauer und Kosten der Kampfmittelbeseitigung auf dem Gebiet des Standort F bei Feucht sind laut der DB-Stellungnahme für das Raumordnungsverfahren noch nicht bekannt.<sup>57</sup>

## **21.2. Weitere Alternativvorschläge**

Fläche des Frankenschnellwegs westlich des Hafens.  
Maxhütte Sulzbach-Rosenberg  
Ehem. Güterbahnhof Kirchenlaibach

---

<sup>53</sup> stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, S. 20

<sup>54</sup> Die CSU Feucht zitiert Ministerpräsident Söder auf ihrer Facebook-Seite zum Standort MUNA-Süd mit den Worten "Was Nürnberg nicht will, braucht Ihr in Feucht auch nicht!" CSU Feucht ICE – Suchergebnisse | Facebook . Zuvor hatte das staatliche Forstamt bereits den Verkauf der Grundstücke für den damaligen Standort Altenfurt abgelehnt, ICE-Werk: Wald wird nicht verkauft - Standort Altenfurt vom Tisch? - Nürnberg | Nordbayern, abgerufen am 15.6.22

<sup>55</sup> stellungnahme\_nuernberger\_hafen.pdf, S. 19

<sup>56</sup> Ehemalige US-/NATO Liegenschaft Feucht. Sanierung der Lagergruppe D, Staatliches Bauamt Nürnberg, Nürnberg 2009, Seite 2, siehe Anhang 5

<sup>57</sup> "Zur Einschätzung der Dimension der Kampfmittelbelastung und zur Integration in die weitere Planung des ICE-Werkes sind im Vorfeld weitere Untersuchungen und eine Beurteilung der Gefahrensituation sowie der Kosten- und Zeitanätze durchzuführen." a-03-03\_stellungnahme\_kampfmittel\_und\_belastungssituation.pdf, Seite 9

## **22. Raumwiderstand in der Bevölkerung**

In der Bevölkerung der Großstädte Nürnberg, Fürth, Erlangen und der Mittelstadt Schwabach sowie in den Gemeinden im Reichswald hat sich in den letzten Monaten seit Bekanntwerden der Planung eine breite Bürgerbewegung gebildet. An allen von der DB ins Auge gefassten Standorten wurden Bürgerinitiativen und Bündnisse gegründet, die zahlreiche Protestveranstaltungen, Kundgebungen und Demonstrationen mit hoher Zahl an Teilnehmer\*innen durchführten.

Zwischenzeitlich wurde ein Bündnis „Rettet den Reichswald“ gegründet, dem folgende Organisationen angehören:

BUND Naturschutz in Bayern e. V., Landesverband mit den BN-Kreisgruppen Erlangen, Nürnberg-Stadt, Nürnberger Land, Schwabach, Roth, Neumarkt, Fürth-Stadt (wg Trinkwasser Harrlach),  
Landesbund für Vogelschutz e.V.,  
Bürgerinitiative „Kein ICE Werk bei Harrlach“,  
Bürgerinitiative Röthenbach bei St. Wolfgang/Reichswald bleibt e.V.,  
Bürgerinitiative Kein ICE-Werk Schwarzenbruck,  
Bündnis "Rettet den Reichswald" Feucht (mit LBV Ortsgruppe Feucht, BN-Ortsgruppe Feucht, BN-Ortsgruppe Wendelstein, DAV Sektion Feucht, BI Kein ICE-Werk in und südlich der Muna, Waldsiedlung Weißensee Feucht e.G., BI Pro Grün in Feucht und Moosbach, Bürgerinitiative gegen die Waldzerstörung Feucht, BI Ja zum Reichswald-Nein zur Juratrasse Feucht, Jagdschutz- und Jägerverein Nürnberger Land, SPD Feucht, SPD-Ortsvereine Wendelstein, CSU Feucht, Bündnis 90-Die Grünen Feucht, Bündnis 90-Die Grünen Wendelstein, UCS Die Unabhängigen Feucht, Freie Wähler Feucht),  
Bürgerinitiative gegen die Waldzerstörung,  
Bündnis der Trassengegner,  
Bürgerinitiative Feucht JA zum Reichswald - NEIN zur Juratrasse,  
Greenpeace Nürnberg,  
Fürther Wasserbündnis,  
Bündnis "Nein zur Flughafen-Nordanbindung".

Es dürfte das größte Bürger\*innenbündnis im Reichswald sein, das seit dem Beginn der Auseinandersetzung um den Erhalt des Reichswaldes Anfang der 1970er Jahre bestand.

51.000 Unterschriften, die bereits vor dem Raumordnungsverfahren gesammelt wurden, dokumentieren die Kritik an der Planung des Vorhabensträgers im Reichswald.

Über 15.000 Sammeleinwendungen und Einzeleinwendungen im Raumordnungsverfahren dokumentieren, dass es den Einwender\*innen um den gesamten Reichswald geht.

## **23. Keine Raumverträglichkeit des Vorhabens an den drei verfahrensgegenständlichen Standorten**

### **Raumordnungsziel Natur und Landschaft**

Die vorgelegten Planungen widersprechen dem unter Ziffer 7.1.1 LEP Bayern 2020 (Seite 90) festgesetzten Grundsatz:

(G) Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.

In der Erläuterung zu Ziffer 7.1.1 (LEP Bayern 2020, S. 91) heißt es hierzu:

„Natur und Landschaft sind unverzichtbare Lebensgrundlage und dienen darüber hinaus der Erholung des Menschen. Der Schutz von Natur und Landschaft, einschließlich regionaltypischer Landschaftsbilder, sowie deren nachhaltige Nutzungsfähigkeit sind deshalb von öffentlichem Interesse. Kommenden Generationen sollen die natürlichen Lebensgrundlagen in insgesamt mindestens gleichwertiger Qualität erhalten bleiben. Dazu gehört auch, beeinträchtigte Natur- und Landschaftsräume so zu entwickeln, dass sie ihre Funktion als Lebensgrundlage und als Erholungsraum wieder erfüllen können.“

Ein besonderes Interesse gilt dem Erhalt der Landschaften von regionaltypischer Eigenart und Schönheit. Diese bestimmen die Identifikation des Menschen mit seiner Region. Sie sind darüber hinaus wichtig für die Erholung, eine wesentliche Grundlage für die Tourismuswirtschaft und können auch Standortentscheidungen von Unternehmen beeinflussen.“

Dieser Grundsatz wird bekräftigt durch das unter 7.1.2 des LEP Bayern 2020 formulierten Ziel:

(Z) Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege sind in den Regionalplänen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festzulegen.

In der Erläuterung zu Ziffer 7.1.2 (LEP Bayern 2020, S. 91) heißt es hierzu:

„Die Beanspruchung von Natur und Landschaft durch verschiedene Nutzungen erfordert ein wirksames Konzept zu deren Erhalt. Da das naturschutzrechtliche Sicherungsinstrumentarium allein nicht ausreicht, sollen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergänzend über die Regionalpläne gesichert werden. Außerhalb der naturschutzrechtlich ausgewiesenen Gebiete tragen die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete in den Regionalplänen zum Schutz empfindlicher Landschaften und des Naturlandhaushaltes bei. Damit wird der Umfang hoheitlicher Schutzgebietsanordnungen nach Fläche und Inhalt auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt.“

Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete werden insbesondere Gebiete und Teilgebiete festgelegt, die wegen

- ihrer wertvollen Naturausstattung einschließlich eines entwicklungs-fähigen wertvollen Standortpotenzials,
- ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung oder den Arten- und Lebensraumschutz,
- ihrer besonderen Bedeutung für den Schutz der Kulturlandschaft oder
- ihrer ökologischen Ausgleichsfunktionen (z.B. Waldgebiete, ökologisch wertvolle Seen- und Flusslandschaften, Täler oder großflächige landwirtschaftlich geprägte Räume) und der daraus abzuleitenden Bedeutung für angrenzende Räume erhalten oder entwickelt werden sollen. Naturschutzrechtlich bereits gesicherte Gebiete werden

nicht als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festgelegt, sondern als bestehende Nutzungen und Festsetzungen in den Regionalplänen dargestellt.“

Die Regionalpläne „Region Nürnberg“ und „Regensburg“ weisen auf allen drei Standorten landschaftliche Vorbehaltsgebiete auf. Sowohl die Landesplanung als auch die Regionalplanung gehen insoweit davon aus, dass diese Vorbehaltsgebiete speziell der Erholung und dem ökologischen Ausgleich sonstiger Nutzungen dienen. Sie sollen für diese Zwecke „vorbehalten“ werden und industrielle, gewerbliche oder sonstige Nutzungen in diesen Bereichen überwiegend ausschließen.

Damit kommt der Festsetzung als Vorbehaltsgebiet zum einen die Zuweisung einer positiven Naturschutz- und Erholungsfunktion zu, zum anderen aber auch eine Ausschlussfunktion bezüglich konkurrierender Nutzungen, die in diesen Gebieten gerade nicht vorgesehen sein sollen. Die Realisierung des Vorhabens verletzt somit sowohl Grundsätze als auch Ziele der Raumordnung und steht insoweit im völligen Widerspruch zu den landesplanerischen und regionalplanerischen Festsetzungen.

Wie bereits oben dargelegt befinden sich auf den Gebieten der drei Standorte das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ (SPA-Gebiet DE6533-471), die Landschaftsschutzgebiete „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb“ (LSG Ost) (LSG 00428.01) und „Bundesautobahnen Berlin-, Nürnberg-Amberg und Nürnberg-Regensburg“.

Landschaftsschutzgebiete sind rechtsverbindlich festgesetzte Gebiete, in denen nach § 26 Abs. 1 BNatSchG „ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft erforderlich ist“.

Der LEP Bayern 2020 weist ausdrücklich den Erhalt und den Schutz dieser Gebiete als Solche von regionaltypischer Bedeutung aus. Sie dienen als Lebensraum für eine Vielzahl von Pflanzen und Lebewesen und sind aufgrund ihrer Stadtnähe gleichzeitig von besonderer Bedeutung als Erholungsraum.

Gleichzeitig haben die Wald- und Schutzgebiete eine ökologische Ausgleichsfunktion, die für eine stark und dicht besiedelte Region um das Ballungszentrum Nürnberg extrem wichtig ist.

## 2. Raumordnungsziel Nachhaltige Raumentwicklung

Die vorgelegten Planungen widersprechen zudem dem unter Ziffer 1.1.2 des LEP Bayern 2020 formulierten Ziel:

(Z) bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlage droht.

In der Begründung des LEP heißt es hierzu (Seite 10 ff.):

Damit auch künftige Generationen eigenständig die Raumnutzung – und somit ihr Lebensumfeld – bestimmen können, sind die ökologische, ökonomische und soziale Ansprüche an den Raum so zu gestalten, dass sie dauerhaft miteinander vereinbar sind. Daher sind diese Belange bei Entscheidungen zur Raumnutzung gleichrangig zu behandeln.

## Fazit

Die Vorhabenträgerin verweist im Erläuterungsbericht unter A.5.3 im abschließenden Fazit (Seite 232 ff.) auf „wesentliche übergeordnete Ziele, die sich positiv hinsichtlich der Entwicklung eines Instandhaltungswerks an den Standorten benennen lassen.“

Solche Ziele sind nach Bewertung des BN nicht vorhanden bzw. über wiegen die entgegenstehenden Ziele.

Aufgrund sämtlicher vorgebrachter Aspekte bittet der BUND Naturschutz die Regierung von Mittelfranken, den Antrag landesplanerisch negativ zu beurteilen und die DB auf die Alternative Hafen Nürnberg oder eine neue Standortsuche im süddeutschen Raum mit deutlich kleinerer Antragsfläche zu verweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Tom Konopka  
Regionalreferent  
Telefon 0911 81878-24  
[tom.konopka@bund-naturschutz.de](mailto:tom.konopka@bund-naturschutz.de)

**Anhang:**

- Anhang 1: Liste Vögel
- Anhang 2: Lageplan M1000 Werk Nbg ohne LB
- Anhang 3: -An- und Abfahrzeiten am Containerterminal
- Anhang 4: Einsetzen ICE nach Nachtstillage Hbf N
- Anhang 5: Bauamt Nürnberg Gutachten MUNA

