

Das neue ICE-Werk in der Bahnmetropole Nürnberg – Fragen und Antworten

Stand: 25.01.2021

Metropolregion Nürnberg

Warum möchte die Bahn ein ICE-Werk in Nürnberg bauen?

- Eine leistungsfähige Eisenbahn ist das Rückgrat der Mobilitätswende. Allein für den Ausbau und die Modernisierung ihrer Fernverkehrsflotte investiert die DB bis 2026 die Rekordsumme von 8,5 Milliarden Euro, u.a. in insgesamt 167 neue ICE 3 und 4. Die vielen neuen Züge müssen regelmäßig inspiziert, gereinigt und repariert werden. Deshalb bauen wir die Werkstattkapazitäten weiter aus. So werden wir der wachsenden Nachfrage auf der Schiene gerecht und können unseren Kunden eine zuverlässige und attraktive Bahn bieten. Nürnberg ist in dieser Entwicklung ein zentraler Bahnknotenpunkt, den wir seit Jahren nachhaltig stärken. Hier verlaufen schon heute wichtige Linien, die viele Fahrgäste nutzen. Deshalb sollen hier auch in Zukunft Fahrzeuge beheimatet sein. Das neue ICE-Werk wird ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur „Starken Schiene“. Mehr als 5.000 DB-Mitarbeitende sind schon heute in der Metropolregion beschäftigt. Mehr als 450 Menschen werden im neuen ICE-Werk neue hochwertige und zukunftssichere Arbeitsplätze finden.

Wie wird der neue Standort in der Metropolregion Nürnberg ermittelt?

- Sicher ist: Das neue ICE-Werk soll in den Bahnknoten Nürnberg kommen, der konkrete Standort ist jedoch noch nicht entschieden. Um den optimalen Standort des neuen ICE-Werks zu finden, wird unter der Führung der Regierung von Mittelfranken ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. In diesem Verfahren tragen wir aktiv dazu bei, den objektiv besten Standort für das neue ICE-Werk zu ermitteln.
- Wir beantragen die Durchführung des Verfahrens bei der Regierung von Mittelfranken und reichen Unterlagen zu den möglichen Standorten ein, darunter Lagepläne, Gutachten und Begründungen. Der finale Standort wird durch die Überprüfung der Raumverträglichkeit in den nächsten Monaten im Raumordnungsverfahren, das die Regierung von Mittelfranken leitet, ermittelt. Dieser Standort wird im Anschluss in das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt eingebracht. Die Genehmigungsverfahren laufen nun erst an. Ausführliche Informationen zum Raumordnungsverfahren finden Sie auch auf der Projekt-Homepage: www.ice-werk-nuernberg.de
- Wir werden neben den Verwaltungen vor allem die Bürgerinnen und Bürger sowie die Umweltverbände in die Planung miteinbeziehen. Unser klares Ziel: Im Jahr 2028 sollen die ersten ICEs in dem neuen Werk gewartet werden. Die Weichen sind gestellt, jetzt müssen wir – Bahn, Behörden, Bürgerinnen und Bürger – dafür sorgen, dass wir nicht an Tempo verlieren.

Welche Kriterien muss der neue Standort erfüllen?

- Das neue ICE-Werk muss infrastrukturell gut angebunden sein und nah am Nürnberger Hauptbahnhof liegen, damit die Züge von hier schnell in die Instandhaltung gelangen und auch wieder zurück. Die Zeitfenster für die Wartung, Instandhaltung und Reinigung zwischen den Fahrten mit Fahrgästen sind kurz. Gleichzeitig muss der Standort groß genug sein, um alle Anlagenteile eines ICE-Werks aufnehmen zu können. Da die Metropolregion sehr dicht besiedelt ist, gibt es nur wenige Areale, die sich eignen. Im Raumordnungsverfahren werden diese objektiv auf Basis klar definierter Kriterien geprüft.

Raumordnungsverfahren

Wann beginnt das Raumordnungsverfahren für das neue ICE-Werk?

- Die Planungen und Genehmigungsverfahren stehen ganz am Anfang. Aktuell erarbeitet die Deutsche Bahn die Gutachten und Planungen und stellt die entsprechenden Antragsunterlagen für den offiziellen Start des Raumordnungsverfahrens zusammen. Das Raumordnungsverfahren zum neuen ICE-Werk in Nürnberg eröffnet die Regierung von Mittelfranken als Leiterin des Verfahrens voraussichtlich im 1. Halbjahr 2021.

Welche Standorte werden für das Raumordnungsverfahren geprüft? Welche Kriterien werden für die Bewertung angesetzt?

- Für das neue ICE-Werk Nürnberg werden derzeit fünf mögliche Standorte betrachtet: Burgfarrnbach, Allersberg-Pyrbaum, der Rangierbahnhof Nürnberg, Nürnberg-Altenfurt / Fischbach sowie Baiersdorf.
- In den Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren werden verschiedene Kriterien zu diesen fünf Standorten überprüft und bewertet: Wie wirkt sich das geplante Vorhaben auf Wirtschaft, Siedlung und Verkehr des jeweiligen Standortes aus? Wie sind die Auswirkungen auf Mensch, Tier, Umwelt und andere Bereiche? Der Regierung von Mittelfranken obliegt die Aufgabe, die Antragsunterlagen zu überprüfen und die Belange und Kriterien zu bewerten. Hier fließen auch betriebliche und wirtschaftliche Aspekte ein.

Werden die Antragsunterlagen einsehbar sein?

- Für das Raumordnungsverfahren reicht die Deutsche Bahn bei der Regierung von Mittelfranken Unterlagen wie Lagepläne und Gutachten ein. Diese stellen wir in entsprechenden Dialogen bereits im Vorfeld des Verfahrens interessierten Bürgerinnen und Bürgern vor und erörtern sie mit ihnen gemeinsam.
- Sobald die Regierung von Mittelfranken das Raumordnungsverfahren offiziell startet, macht sie die Antragsunterlagen bekannt. Sie werden dann unter anderem auf der Internetseite der Regierung öffentlich einsehbar sein.

Wie läuft des Raumordnungsverfahren ab?

- Nach offiziellem Start des Verfahrens durch das Einreichen der finalen Antragsunterlagen durch die DB hört die Regierung u. a. die von dem Vorhaben betroffenen Kommunen, Behörden, Naturschutz-, Wirtschafts- und Sozialverbände sowie die Öffentlichkeit an.
- Nach Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen ermittelt die Regierung von Mittelfranken in einem neutralen „Fakten-Check“ alle von dem Projekt berührten Belange (z. B. Wirtschaft, Verkehr, Siedlung, Natur und Landschaft), prüft und gewichtet diese.

Wie werden die Stadt Nürnberg sowie die Anwohnerinnen und Anwohner in das Verfahren der Raumordnung einbezogen?

- Die Stadt Nürnberg wird im Raumordnungsverfahren als betroffener Träger öffentlicher Belange (TöB) Stellung zu den Antragsunterlagen beziehen. Darüber hinaus können auch Privatpersonen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Fragen und Anmerkungen einbringen. Die Regierung von Mittelfranken wird diese Stellungnahmen, Fragen und Anmerkungen als Leiterin des Raumordnungsverfahrens im Zuge der Entscheidung über die Raumverträglichkeit bewerten.
- Die Deutsche Bahn informiert die breite Öffentlichkeit transparent über das neue ICE-Werk. Wir binden die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig ein, beantworten ihre Fragen und laden sie zum Dialog ein - abhängig von weiteren Corona-Entwicklungen entweder in Online- oder in Präsenzveranstaltungen. Auf der Projekthomepage veröffentlichen wir regelmäßig Informationen zum aktuellen Planungsstand, einschließlich des Zeitplans unseres Bauvorhabens. Hier berichten wir auch über die einzelnen Schritte des Raumordnungsverfahrens und wo wir aktuell stehen.

Wer überprüft die Bewertung der Kriterien?

- Der Regierung von Mittelfranken obliegt die Aufgabe, die Antragsunterlagen zu überprüfen und die Belange und Kriterien zu bewerten.

Wie endet das Raumordnungsverfahren?

- Das Raumordnungsverfahren ist noch kein Genehmigungsverfahren, das Ergebnis ist lediglich eine landesplanerische Beurteilung. Mit Abschluss des Raumordnungsverfahrens beurteilt die Regierung von Mittelfranken die jeweilige Raumverträglichkeit der beantragten Varianten.

Wie geht es nach dem Raumordnungsverfahren weiter?

- Wenn die Regierung von Mittelfranken die Raumverträglichkeit beurteilt hat, wird die Deutsche Bahn das neue ICE-Werk am ermittelten Vorzugsstandort detailliert planen. Nach Abschluss dieser Planungen wird die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt das sogenannte Planfeststellungsverfahren einleiten. Dies wird frühestens im 2. Halbjahr 2022 geschehen.

Standorte

Warum werden auch Standorte untersucht, die einen Eingriff in die Natur erfordern würden?

- Das neue ICE-Werk muss möglichst nah am Hauptbahnhof Nürnberg liegen, damit die Züge in den kurzen Zeitfenstern zwischen den Fahrgasteinsätzen von hier schnell in die Instandhaltung und wieder heraus gelangen können. Gleichzeitig ist die Metropolregion sehr dicht besiedelt. Freiflächen der erforderlichen Größe von rund 5 Kilometern Länge und 45 Hektar existieren nicht. Deswegen lässt sich ein Eingriff in die Natur nicht vermeiden.
- Wie für jedes Großprojekt gilt aber auch bei der Planung für das neue ICE-Werk das Minimierungsgebot: Notwendige Eingriffe in die Natur müssen und werden so gering wie möglich ausfallen. Welche Schutzgüter sich auf den Flächen befinden (zum Beispiel Bannwald oder geschützte Arten), wird für die zur Auswahl stehenden Flächen aktuell in Gutachten ermittelt, die dann in den Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren eingebracht werden.

Welche Ausgleichsmaßnahmen trifft die Deutsche Bahn im Falle eines Eingriffs in die Natur?

- Wann immer wir für neue Bahnanlagen in die Natur eingreifen müssen, schaffen wir einen entsprechenden Ausgleich. Wenn wir Wald abholzen, forsten wir an anderer Stelle wieder auf. Wir siedeln Tiere um oder schaffen neue Habitate für geschützte Arten. Dazu sind wir nicht nur rechtlich verpflichtet – es ist auch unser klares Bekenntnis für den Schutz der Umwelt. Darin haben wir als Deutsche Bahn sehr viel Erfahrung und wir arbeiten bundesweit eng mit Umwelt- und Naturschutzverbänden zusammen.

Falls notwendig, wo will die Deutsche Bahn aufforsten oder neue Naturräume schaffen?

- Die zuständige Verwaltung entscheidet darüber, wo wiederaufgeforstet und wo Artenschutzmaßnahmen den Eingriff ausgleichen würden. Dafür entwickelt die Deutsche Bahn gemeinsam mit Verwaltungen und Verbänden mögliche Konzepte. Dabei stellen wir sicher, dass alle nationalen und europäischen Vorgaben des Umweltrechts erfüllt werden.
- Welche Ausgleichsmaßnahmen nötig sein werden, wird aktuell für die verschiedenen Standorte untersucht und im Zuge der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren entsprechend detailliert dargestellt. Unser Anspruch ist dabei, den Ausgleich dort umzusetzen, wo er Natur und Mensch am meisten zugutekommt.

Wird die Deutsche Bahn Maßnahmen unternehmen, um den Hochwasser- und somit Gebäudeschutz der Anwohner weiterhin auf dem selben Standard zu sichern?

- Grundsätzlich gilt, dass wir bei allen Baumaßnahmen die Vorgaben des Landes zum Hochwasserschutz berücksichtigen und den Hochwasser- sowie Gebäudeschutz der Anwohner auf dem vorgeschriebenen Standard erfüllen.

Betrieb des Werkes

Um was für ein Werk handelt es sich?

- Im neuen ICE-Werk werden pro Tag bis zu 25 ICE-Züge gewartet und repariert. Die Züge werden innen und außen gereinigt, die Bordgastronomie ausgestattet und Zugdaten aufgespielt, planmäßige Wartungen vorgenommen und Störungen beseitigt.
- Das neue ICE-Werk Nürnberg wird zu 100 Prozent CO²-neutral betrieben und sich aus erneuerbaren Energiequellen speisen. Es wird ohne Kohle, Gas oder Öl arbeiten. Durch Automatisierung und intelligente Gebäudetechnik und -steuerung werden wir den Energieverbrauch so gering wie möglich halten. Wir setzen auf Technologien wie Solarthermie für Heizung und Warmwasser sowie Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung oder eine besonders isolierte Gebäudehülle, die auch zum Schallschutz beiträgt.
- Die Deutsche Bahn hat bereits umfangreiche Erfahrungen mit klimaneutralen und umweltgerechten Werken. Beispiele sind das erste CO²-freie Fernverkehrswerk in Köln-Nippes, das S-Bahn-Werk in Hamburg-Stellingen, das ebenfalls klimaneutral betrieben wird, sowie das Instandhaltungswerk München-Pasing, in dem DB Regio durch den Einsatz von Geothermie und energieeffizienten Anlagen im Vergleich zu herkömmlichen Werken bis zu 80 Prozent CO² einspart.
- Unser Anspruch als Deutsche Bahn ist es, als Unternehmen bis 2050 klimaneutral zu sein. Umweltschutz ist für uns oberstes Gebot. Für Nürnberg kann und wird nichts anderes gelten.

Wie geht die Deutsche Bahn in Nürnberg mit den typischen Lärmgeräuschen wie Warnhupen um?

- Schallschutz ist ein wichtiger Teil der Planung, sowohl im Hinblick auf die Bauphase als auch auf den späteren Betrieb. Geräusche lassen sich auf einem Werksgelände, beispielsweise durch Ein-, Aus- oder Rangierfahrten nicht vermeiden, aber sie lassen sich durch eine Reihe von Maßnahmen senken. Diese prüfen und berechnen wir bereits im Vorfeld und beziehen dabei auch Erfahrungswerte aus anderen Werken und Betriebsanlagen von vornherein mit ein. Schallemissionen sind deshalb ein Thema, das wir von Anfang an als Teil der Werksplanung mitdenken. Unser klares Ziel ist es, die Belastungen so gering wie möglich zu halten. Betriebsnotwendige Warnsignale, beispielsweise das Makrophon (Zughupe), wollen wir innerhalb des Werkes so durchführen, dass es in Kombination mit entsprechenden Maßnahmen zu keiner Belästigung der umliegenden Bebauung kommt.
- Bei der Gesamtlärmanalyse berücksichtigen wir nicht nur den Schall, der vom neuen ICE-Werk ausgeht, sondern auch bereits vorhandene Lärmquellen, beispielsweise bestehende Gleise und Straßen. Unsere Erfahrung ist, dass diese umfangreichen Untersuchungen und anschließenden Maßnahmen die schon jetzt gegebene Lärmsituation vor Ort häufig sogar verbessern.

Wie werden Sie die umliegenden Siedlungen vor Lärm schützen?

- Das neue ICE-Werk sowie dazugehörige Betriebs- und Gleisanlagen passen wir individuell an die Gegebenheiten des Standortes an. Dabei achten wir gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Gutachtern darauf, dass wir die Grenz- und Richtwerte der 16. BImSchV* sowie der TA Lärm* einhalten.

* BImSchV = Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

* TA Lärm = Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

Wie geht die Bahn mit dem von Anwohnern befürchteten Problem der Lichtimmission um?

- Analog zum Lärmschutz planen wir als Deutsche Bahn auch den Aspekt der Lichtemissionen von Beginn an als selbstverständlichen Teil der Werksplanung mit. Hierbei fließen Erfahrungswerte aus anderen Werken und Betriebsanlagen mit ein. Unser Anspruch ist es, die Belastungen so gering wie möglich zu halten und auch den Einsatz neuester Technologien zu prüfen. Denkbar ist beispielsweise, dass insbesondere in Bereichen mit Nachbarschaftsbau von vornherein Leuchten kleinerer Bauart und ohne Neigung zum Einsatz kommen.

Chance für die Region

Wie profitiert die Region von dem neuen ICE-Werk?

- Wir setzen starke wirtschaftliche Impulse in Nürnberg und machen die Metropolregion dadurch noch attraktiver. Das neue ICE-Werk Nürnberg wird zu 100 Prozent CO²-neutral betrieben. Es reiht sich ein in die europäische Spitzenliga CO²-freier Bahnwerke. Wir schaffen 450 neue hochwertige Arbeitsplätze und investieren für eine bessere Infrastruktur und Einbindung Nürnbergs in den Deutschlandtakt. Neben dieser besseren Anbindung im Fernverkehr profitiert die Region auch wirtschaftlich vom Bau und Betrieb des Werkes.
- Grundsätzlich wird ein Großteil der Leistungen dieses 400 Millionen-Euro-Bauvorhabens des Verkehrssektors, sowohl was die Planung als auch die Ausführung angeht, in mehreren Losen in europaweiten Ausschreibungen vergeben werden. Dabei kommen oft lokale Firmen als Unterauftragnehmer zum Zug. Darüber hinaus werden auch in diesem Bauvorhaben entsprechende Lose in nationalen Vergaben vergeben. Insbesondere hier erhalten oft regionale Anbieter auf Grund ihrer Nähe zum Bauvorhaben den Zuschlag. Auch für den Betrieb des Werkes werden viele Dienstleistungen benötigt - das bedeutet wiederum Aufträge für lokale Lieferanten und Wartungsfirmen.

Wie setzen sich die 450 neuen Arbeitsplätze zusammen, welche Berufsbilder werden gesucht?

- Es entstehen 450 neue hochwertige Arbeitsplätze. Für den Betrieb eines ICE-Werkes suchen wir Ingenieure, Disponenten, Instandhalter der Fahrzeuge aus den Bereichen Elektronik, Mechatronik, Schlosserei. Darüber hinaus benötigen wir Triebfahrzeugführer für das Bewegen der ICE-Fahrzeuge sowie Reinigungspersonal.

Werden die neuen Kolleginnen und Kollegen direkt bei der Deutschen Bahn angestellt und zahlt diese nach Tarifvertrag?

- Die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden bei der Deutschen Bahn AG, der DB Fernverkehr AG und weiteren Konzerntöchtern angestellt. Die entsprechenden Konzernunternehmen der Deutschen Bahn AG zahlen dabei nach Tarifvertrag.

Entstehen wirklich neue Arbeitsplätze oder wird die Bahn, auch innerhalb von Nürnberg, Arbeitsplätze verlagern?

- Im Zuge der Dachstrategie der „Starken Schiene“ will die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren 100.000 neue Mitarbeitende einstellen. Wir brauchen die Kapazitäten des neuen ICE-Werks - und damit auch viele neue Kolleginnen und Kollegen - für die Mobilitätswende. Eine Verlagerung von Arbeitsplätzen aus anderen, insbesondere Nürnberger Bahnstandorten, ist nicht vorgesehen.

Verkehrliche Auswirkungen

Wird sich das geplante Vorhaben auf den Nah- und Regionalverkehr auswirken?

- Im Raumordnungsverfahren wird genau untersucht, wie gut das neue Werk an vorhandene Gleistrassen angebunden ist und diese auslastet. Es ist nicht geplant, Gleisanlagen für Nah-, Regional-, Fern- und Güterverkehr substanziell zu verändern. Wichtig ist, dass die Fahrten ins ICE-Werk parallel zum bereits bestehenden Schienenverkehr erfolgen können. Auswirkungen für Nah- und Regionalverkehre sind daher nicht zu erwarten.

Wie kommen die ICE-Züge ins Werk?

- Die ICE-Züge werden nach Fahrtende bzw. vor Fahrtantritt auf bestehenden Trassen mit eigenen Fahrplänen vom Nürnberger Hauptbahnhof ins Werk sowie wieder zurückgefahren. Notwendige Gleisanlagen für die reine ICE-Nutzung werden ab dem Abzweig ins Werksgelände neu gebaut.
- Die Fahrzeiten ins und aus dem Werk verteilen sich über den gesamten Tag. Sie sind abhängig von den Fahrpläneinsätzen der Fahrzeuge sowie den freien Kapazitäten auf dem Gleisnetz.

Wie wird die Bahn mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die An- und Abfahrt der 450 Mitarbeiter umgehen?

- Die Logistik ist ein wichtiger Teil unserer Planung. Dabei berücksichtigen wir nicht nur die Mitarbeitenden, sondern ebenfalls Materialströme während des Baus und anschließend im Betrieb. Diese Aspekte sind bereits Kriterien im Raumordnungsverfahren und werden dort im Zuge der Standortwahl entsprechend untersucht und bewertet.

Werden Straßen, Bahnhöfe oder ähnliches umgebaut, um das Werk anzubinden?

- Im Zuge der späteren Detailplanung geht es um die notwendige Anbindung an das Straßennetz, wofür sich übergeordnete Landstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen am besten eignen, um den Verkehr aus den Innenstädten und Wohngebieten herauszuhalten. Zudem steht das Thema Parkplätze und Nahverkehr im Fokus. Wenn wir dafür in die natürliche Umgebung eingreifen müssen, schaffen wir Ausgleich. Hier laden wir die Anwohnerinnen und Anwohner ein, uns ihre Wünsche und Anregungen mitzuteilen.

Hat der Neubau des ICE-Werks Auswirkungen auf die Busfahrpläne?

- Die Deutsche Bahn hat keinen Einfluss auf die Busfahrpläne vor Ort, es ist jedoch nicht erkennbar, warum Busse durch ein neues Werk entfallen sollten.

Wie werden mögliche Eingriffe in Verkehrs-, Rad- und Fußgängerwege ausgeglichen?

- Wie die Wege am und um das ICE-Werk am besten verlaufen sollen, ist Teil der Detailplanungen in den nächsten Monaten und Jahren. Unabhängig davon, wo das Werk letztlich gebaut wird: Relevante Verkehrsverbindungen müssen natürlich aufrechterhalten werden – notfalls mit Brücken, Tunneln oder Verlegungen.
- Welche Wege das sind, ermitteln wir nicht nur in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden. Wir wollen auch im direkten Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern herausfinden, welche Routen ihnen vor Ort besonders wichtig sind, um dann gemeinsam geeignete Alternativen zu finden.

Kontakt

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.ice-werk-nuernberg.de

Nutzen Sie gerne das Kontaktformular auf der Website oder Schreiben Sie uns direkt an:

neues.ice-werk.nuernberg@deutschebahn.com