



## Neues ICE-Werk im Raum Nürnberg

Offene Fragen aus den Online-Dialogveranstaltungen

---

Antworten der DB zu den offenen Fragen von Bürgerinnen und Bürgern aus der Online-Dialogveranstaltung zum **Standort Ezelsdorf** am 16. Juni 2021: Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

### **Woher kommen die Prognosen zu steigenden Fahrgastzahlen?**

Im Zuge der notwendigen Mobilitätswende ist es klares Ziel, die Zahl der Reisenden im Fernverkehr auf 260 Millionen im Jahr zu verdoppeln. Auch wenn Corona das sichtbare Wachstum unterbrochen hat, wird sich die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene in der Zeit nach Corona fortsetzen.

### **Wie kommt die Deutsche Bahn auf die Zahl von 25 ICE-Zügen pro Tag?**

Die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Werkes ergibt sich aus der Größe der ICE-Flotte, der Anzahl der unterschiedlichen Triebzüge sowie deren Linienende und -beginn am Nürnberger Hauptbahnhof.

Die Werkhalle mit sechs langen Hallengleisen wird gemeinsam mit den entsprechenden Außenanlagen so ausgelegt, dass bis zu 25 Züge pro Tag behandelt werden können.

### **Hat die Bahn geprüft, ob die vier Teilflächen räumlich voneinander getrennt werden können?**

Damit die Züge nach dem Werkaufenthalt wieder rechtzeitig für die Fahrgäste am Bahnhof zur Verfügung stehen, muss das Werk kompakt geplant und errichtet werden. Die Arbeiten müssen an einem Ort hintereinander durchgeführt werden, damit die Züge nicht zu lange ausfallen. Eine Modularisierung des Werkes und somit der Arbeiten ist mit Blick auf die kurzen Instandhaltungsfenster nicht möglich.

### **Warum befinden sich alle neun Standorte im Süden von Nürnberg und kein einziger im Norden?**

Insgesamt wurden rund 70 Flächen rund um den Nürnberger Hauptbahnhof untersucht.

Auf Basis von verschiedenen Kriterien in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren hatten sich neun potenziellen Standorte ergeben. Diese werden vertiefend untersucht und bewertet. Die Verteilung der Standorte auf den Süden basiert rein auf der Kriterien-Bewertung.

### **Was spricht für den Standort Ezelsdorf? Was spricht dagegen?**

Eine differenzierte Aussage zu den Vor- und Nachteilen einzelner Standorte wird im Ergebnis der Untersuchungen und Bewertungen zur Raumordnung möglich.

### **Warum hält die Bahn an diesem Standort fest, obwohl er 25,2 Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt ist?**

Der Standort Ezelsdorf erfüllt das Kriterium der 25 Kilometer Entfernung zum Nürnberger Hauptbahnhof.

### **Warum wird Unterferrieden nicht als Wohngebiet betrachtet?**

Unterferrieden wird genauso wie beispielsweise Oberferrieden als Wohnbebauung gewertet.

### **Gibt es keine geeigneteren Flächen für das ICE-Werk? Zum Beispiel Brachflächen?**

In der Region Nürnberg sind keine ausreichend großen Flächen im Eigentum der DB bzw. brachliegende Industrie- oder Gewerbeflächen vorhanden. Daher müssen auch andere Standorte untersucht werden.

### **Müsste die Nähe zur Wohnbebauung nicht ein Ausschlusskriterium sein?**

Die Region Nürnberg ist generell sehr dicht besiedelt. Das ist auch einer der Gründe, warum dort viele Zugverbindungen beginnen und enden. Gleichzeitig sind in der Nähe des Nürnberger Hauptbahnhofs leider keine ausreichend großen Industrie- oder Brachflächen vorhanden.

Eine Nähe zur Wohnbebauung wird im Zuge der Raumordnung und der späteren Planfeststellung von entscheidender Bedeutung sein. Mit dem Bau des Werkes müssen alle gesetzlichen Vorgaben, zum Beispiel im Bereich des Schallschutzes, eingehalten werden, damit es zu keiner Beeinträchtigung des Wohngebietes kommt.

### **Warum wird der Standort Ezelsdorf untersucht, obwohl er in einem Wasserschutzgebiet liegt? Müsste der Standort nicht ausgeschlossen werden, weil er in einem Überschwemmungsgebiet liegt?**

Die Lage in Überschwemmungsgebieten ist ein Ausschlusskriterium, da das ICE-Werk als kritische Infrastruktur gilt und der Fahrgastverkehr auch in schwierigen Zeiten aufrechterhalten werden muss. Nach Kenntnissen der Bahn liegen die Flächen nicht in Überschwemmungsgebieten. Hier halten wir Rücksprache mit den Planern.

Die Lage in einem Trinkwasserschutzgebiet der Kategorie I oder II ist ebenfalls ein

Ausschlusskriterium. Nach Kenntnissen der Bahn liegen die Flächen nicht in einem solchen Schutzgebiet. Auch hier halten wir Rücksprache mit den Planern.

**Auf welcher Grundlage wurden die Ausschlusskriterien festgelegt? Wer prüft, ob diese auch objektiv bewertet werden?**

Das Raumordnungsverfahren ist ein standardisiertes Verfahren, bei dem die potenziell möglichen Standorte nach gleichen Kriterien bewertet und verglichen werden. Die Kriterien wurden dabei in Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken festgelegt. Die Untersuchung und Bewertung erfolgt durch Planungsbüros und Gutachter. Die Überprüfung und die Entscheidung über das Ergebnis der Raumverträglichkeit obliegt der Regierung von Mittelfranken.

**Wie wirkt sich der Bau des Werks auf die B8 aus? Wie soll die B8 gekreuzt werden?**

Die genaue Querung von Bundesstraßen wird im Zuge der Ausplanung eines Standortes erfolgen.

**Was passiert mit der alten Bahnbrücke? Können Fußgänger, Radfahrer:innen und Autofahrer:innen die Brücke weiter nutzen?**

Wie die Straßen und Wege am und um das ICE-Werk am besten verlaufen, ist Teil der Detailplanungen in Vorbereitung auf die Planfeststellung. Unabhängig davon wo das Werk gebaut wird: Relevante Verkehrsverbindungen müssen natürlich aufrechterhalten werden – notfalls mit Brücken, Tunneln oder Verlegungen.

**Warum plant die Bahn ein Parkhaus, wenn die Mitarbeitenden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen können?**

Wir werden Anreize schaffen, damit unsere Mitarbeitenden möglichst mit dem öffentlichen Personennahverkehr ins Werk fahren. Dazu zählen unter anderem Job-Tickets sowie die Einrichtung eines Shuttle-Services zwischen dem Werk und dem nächstgelegenen Nahverkehrshalt.

**Welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen müssten mit dem Bau des ICE-Werks umgesetzt werden?**

Um das Werk an das Straßennetz anzubinden, braucht es Straßenzuführungen an die Bestandsstraßen. Ebenso müssen Schienen von der Strecke in das Werk abzweigen.

**Welchen Einfluss haben die ICE-Züge auf den S-Bahn-Verkehr?**

Der Nah-, Güter- und Fernverkehr auf den Bahnstrecken wird durch die Leerfahrten der ICE-Züge zwischen dem Hauptbahnhof und dem ICE-Werk nicht beeinflusst werden. Die potenziellen Standorte wurden im Zuge der Raumordnung so gewählt, dass die jeweiligen Strecken noch ausreichend Kapazitäten für die zusätzlichen Leerfahrten haben.

**Wie groß ist die Gesamtfläche für das ICE-Werk inklusive aller Nebengleise?**

Die von uns angegebenen Längen (4.450 Meter bzw. 3.200 Meter) und Breiten (300 Meter bzw. 450 Meter) geben die jeweils maximale Ausdehnung an. Das Werk wird also an der breitesten Stelle bis zu 300 bzw. 450 Meter breit sein, jedoch nicht auf der gesamten Länge. In unserer Infografik "Mögliche Betriebslayouts" wird das deutlich: Je nach Anordnung des Werkes wird sich die breiteste Stelle voraussichtlich im Bereich der Wendeschleife befinden. In anderen Bereichen wie Ankunft und Abfahrt bzw. Disposition wird die Breite deutlich geringer sein. Der Flächenbedarf für das Werk liegt bei rund 35 bis maximal 45 Hektar innerhalb der genannten Länge und Breite. Alle Anlagen wie Werkshalle, Gleisanlagen, Lager, Parkplätze, Sozialgebäude etc. sind darin enthalten.

### **Wie viele ICE-Züge passen in die Werkshalle? Und wie viele auf die Gleise davor?**

Das ICE-Werk ist für bis zu 25 ICE-Züge (400 Meter) pro Tag dimensioniert. Da die Züge während der Behandlung im Werk auf mehrere Anlagen wie Werkstatthalle, Außenreinigung, Innenreinigung, Disposition und An-/Abfahrt verteilt werden, können auch bis zu 25 Züge gleichzeitig im Werk sein. Die Werkstatthalle hat jedoch nur sechs Gleise und somit auch nur Platz für max. sechs 400 Meter lange ICE-Züge.

### **Warum braucht das Werk eine Wendeschleife?**

Die Züge müssen an beiden Seiten aus der Werkshalle ausfahren können, um von dort in weitere Behandlungsanlagen zu fahren. Dafür benötigen sie eine Wendemöglichkeit.

### **Gibt es bereits andere orthogonal angeordnete ICE-Werke?**

Ein Merkmal des orthogonalen Layouts ist die parallele Lage von Werkstatt und Behandlungsanlagen. Das wurde auch schon in anderen ICE-Werken umgesetzt. Neu an der Nürnberger Planung ist je nach Standort die Lage des Werkes im 90-Grad-Winkel zum Streckengleis sowie die Fokussierung auf nur eine Zu- und Abfahrt zur Strecke. Ein Werk in dieser Form wurde bisher noch nicht umgesetzt.

### **Werden wirklich 450 neue Arbeitsplätze geschaffen oder nur von anderen Standorten umverteilt?**

Die Arbeitsplätze werden neu geschaffen.

### **Wo sollen die 450 Mitarbeiter:innen wohnen?**

Derzeit planen wir nicht, Wohnungen für unsere Mitarbeitenden in Werksnähe zu bauen. Im besten Fall kommen die Mitarbeitenden direkt aus der Region und haben ihren Wohnsitz bereits vor Ort.

### **Kommt es durch die Wendeschleife zu lauten Quietschgeräuschen?**

Da die Züge auch im Bereich der Wendeschleife voraussichtlich nur mit 25 km/h fahren werden, sind dort keine besonders lauten Geräusche zu erwarten. Auch dies wird im Gesamtlärmgutachten untersucht.

### **Werden auch nachts Hup-Test gemacht? Wenn ja, in welchen Intervallen?**

Der genaue Zeitpunkt der Hup-Tests richtet sich nach den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge und verteilt sich entsprechend über 24 Stunden.

### **Warum werden die Züge rund um die Uhr gewartet, wenn nachts eine geringere Auslastung zu erwarten ist?**

Die Arbeiten an den Zügen müssen immer dann stattfinden, wenn gerade keine Fahrgäste transportiert werden. Deshalb findet ein großer Teil der Arbeiten in der Nacht statt. Es gibt aber auch Züge, die aufgrund von Störungen oder Schäden am Tag repariert werden müssen. Daher wird das Werk für einen 24/7-Betrieb ausgelegt.

### **Welche konkreten Schallschutzmaßnahmen plant die Deutsche Bahn?**

Die Lärmbelastung durch das ICE-Werk wird durch ein Gesamtlärmgutachten ermittelt. Das Gutachten wird zeigen, wo welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind, damit wir alle Grenz- und Richtwerte einhalten und sich die Situation vor Ort nicht verschlechtert. Die genauen Maßnahmen werden im weiteren Verlauf der Planung festgelegt. Wir gehen davon aus, dass Lärmschutzwände errichtet werden und auch weitere Maßnahmen wie eine besonders schallisolierte Werkshalle umgesetzt werden.

### **Wer garantiert, dass die Bahn sich an die Zusagen bezüglich des Lärmschutzes hält? Was passiert, wenn die Bahn die Grenzwerte überschreitet?**

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird überprüft, ob beim Bau des ICE-Werkes alle Grenz- und Richtwerte zum Lärmschutz eingehalten werden. Sollte das nicht der Fall sein, ist eine Genehmigung des Bauvorhabens nicht möglich. Die Vorgaben zum Lärmschutz werden im Planfeststellungsbeschluss festgehalten und sind somit verbindlich einzuhalten.

Im Betrieb obliegt es dann der Aufsichtsbehörde - im Fall des ICE-Werkes dem Eisenbahnbundesamt - die Einhaltung aller Grenz- und Richtwerte gemäß der Planfeststellung zu überprüfen.

### **Welche Maßnahmen plant die Bahn gegen die Lichtemissionen bei Nacht?**

Das Werksgelände muss aufgrund des Arbeitsschutzes in Teilen durchgängig beleuchtet werden. Für die Beleuchtung werden insektenfreundliche LED-Masten eingesetzt. Im Vergleich zu vorherigen Projekten werden diese jedoch niedriger sein, um die Beleuchtung außerhalb des Werksgeländes zu reduzieren.

### **Wird es für die Eingriffe Ausgleichsflächen geben? Wenn ja, wo?**

Art und Ort der Ausgleichsmaßnahmen hängen von den notwendigen Eingriffen ab. Eine Ausgleichsbilanz und ein Kompensationskonzept bringen wir in die Raumordnung ein.

### **Wie sieht es mit Schadstoffen oder Feinstaub aus?**

Durch den laufenden Betrieb des ICE-Werkes entstehen grundsätzlich keine Schadstoffe wie Abgase. Notwendige Betriebsmittel wie Öle oder Fette werden den Vorschriften entsprechend verwendet und gelagert, sodass von ihnen keine Schadstoffgefahr, beispielsweise für den Boden, ausgeht.

### **Wie viel Wasser wird täglich im ICE-Werk verbraucht?**

Die voraussichtlichen Frischwasser- und Abwassermengen ermitteln wir derzeit. Teile des Wasser zum Beispiel im Bereich der Außenreinigungsanlage werden im Kreislauf gefahren und wiederverwendet, um den Wasserverbrauch zu reduzieren.

### **Wie viele Liter Abwasser entstehen täglich? Wie und wo wird das Abwasser gereinigt und entsorgt?**

Die Erschließung für Abwasser wird im Zuge der Raumordnung untersucht und bewertet. Grundsätzlich planen wir einen normalen Anschluss an die lokalen Versorger und die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur.

Die Fäkalien aus dem Werk sind identisch zu den haushaltsnahen Abwässern und werden über die örtliche Kanalisation entsorgt. Die Umsetzung wird ebenfalls im Rahmen der aktuellen Untersuchungen überprüft.

### **Wer zahlt für den Wertverlust von Immobilien? Wird die Deutsche Bahn die Anwohner:innen entschädigen?**

Eine mögliche Wertminderung von Immobilien erkennen wir nicht, auch nicht aus vergleichbaren Projekten.

### **Wie möchte die Bahn an die benötigten Flächen kommen? Sind Enteignungen möglich?**

In Vorbereitung auf die Raumordnung werden die Eigentumsverhältnisse an den Standorten ermittelt.

Die Deutsche Bahn führt nach der Standortwahl Kaufgespräche mit Grundstücksbesitzer:innen und strebt einvernehmliche Lösungen an. Da es sich um ein Vorhaben von öffentlichem Interesse handelt, ist als Ultima Ratio auf Basis eines gültigen Planfeststellungsbeschlusses eine Enteignung möglich.

### **Wie lang ist die Gesamtbaizeit für das neue ICE-Werk?**

Das Raumordnungsverfahren wird voraussichtlich im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein. Im Sommer 2023 wollen wir den Antrag auf Planfeststellung einreichen. Wir rechnen damit, dass wir 2025/26 Baurecht erhalten. Geplante Inbetriebnahme ist Dezember 2028.