



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 Allersberg/Pyrbaum/Roth** am 17. Juni 2021: Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

Warum will die Deutsche Bahn das ICE-Werk in Nürnberg bauen? Warum dehnt die Bahn ihre Suche nicht auf ganz Süddeutschland aus?

Ein betriebsnahes ICE-Werk muss in der Nähe eines Bahnhofes liegen, an dem viele ICE-Linien enden oder beginnen. Nürnberg ist ein solcher Bahnhofsknoten und besitzt in seiner Umgebung aktuell noch keine Möglichkeit zur betriebsnahen Instandhaltung von ICE-Zügen. Daher ist die Metropolregion Nürnberg der Vorzugsstandort für ein neues ICE-Instandhaltungswerk.

Eine Bewertung des gesamten süddeutschen Raumes ist bereits zuvor erfolgt. Als Ergebnis dieser Untersuchungen hat die Bahn die Metropolregion Nürnberg als Vorzugsstandort ermittelt.

Warum werden keine Standorte in Richtung Würzburg untersucht?

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.

Standorte an der Bahnlinie Richtung Würzburg sind ausgeschlossen, da diese Strecke als besonders überlastet gilt und daher keine Kapazitäten für bis zu 25 zusätzliche ICE-Züge pro Tag hat.

Warum muss die Kapazität in Nürnberg bei 25 Züge pro Tag liegen? Können die längeren ICE-Züge mit mehr Platzbedarf nicht an einem anderen Standort gewartet werden?

Die in Nürnberg endenden und beginnenden Züge müssen in der Nähe des Nürnberger Hauptbahnhofes gewartet werden. Nur so stehen die Züge für die Fahrgäste in Nürnberg wieder rechtzeitig bereit.

Der Fahrplan für das Jahr 2030 sieht eine entsprechende Anzahl an 400 Meter langen Zügen in Nürnberg vor, sodass das Werk auch für diese Fahrzeuglänge dimensioniert sein muss.

Was spricht für den Standort Allersberg/Pyraubaum/Roth? Was spricht dagegen?

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

Gibt es keine geeigneten Brachflächen, die die Bahn nutzen kann?

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.

Kann das neue ICE-Werk nicht am Rangierbahnhof gebaut werden? Was ist mit dem Gelände der MUNA oder Burgfarnbach?

Die Fläche am Rangierbahnhof ist insbesondere in der Länge zu klein für ein solches ICE-Werk.

Die Zulaufstrecke von Nürnberg nach Burgfarnbach ist bereits heute überlastet und hat daher keine Kapazitäten für bis zu 25 zusätzliche ICE-Züge pro Tag. Somit kann an diesem Standort auch kein Werk errichtet werden.

Das Gelände der MUNA wird im Zuge der Raumordnung untersucht.

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 Hauptbahnhofes 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.

Sind die Überschwemmungsgebiete und die Entfernung zum Nürnberger Hauptbahnhof keine Ausschlusskriterien?

Die Lage in Überschwemmungsgebieten ist ein Ausschlusskriterium der Stufe 1, 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. Der Standort erfüllt das Kriterium der Entfernung von max. 25 Kilometern zum Hauptbahnhof.

Warum wurde der Untersuchungsraum weiter nach Norden geschoben? Ist das Gewerbegebiet Allersberg betroffen?

Der Untersuchungsraum am Standort Allersberg/Pyrbaum/Roth wurde Richtung Norden erweitert, um eine Überplanung der Sondergebiete West I und West II zu vermeiden.

Wird die Deutsche Bahn Gewerbesteuer an die Stadt und Marktgemeinden abführen?

Das ICE-Werk wird als Betriebsstätte der DB Fernverkehr AG gelten. Somit wird Gewerbesteuer abgeführt werden. Die Gewerbesteuerhöhe wird aus einer jährlichen Zerlegung des Gewerbesteuermessbetrages in Abhängigkeit der Lohnsumme der Betriebsstätte ermittelt.

Wann fällt die Entscheidung für einen Standort?

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden ab Ende 2021 die potenziell möglichen Standorte untersucht und auf Basis einheitlicher Kriterien bewertet sowie verglichen.

Das Raumordnungsverfahren wird voraussichtlich im Frühjahr 2022 abgeschlossen. Dann steht fest, wie viele und welche Standorte raumverträglich sind. Aus allen raumverträglichen Standorten wird die Bahn ihren Vorzugsstandort wählen.

Was sind die 33 ausschlaggebenden Kriterien für die Standortwahl? Wie werden diese gewichtet?

Die zwölf Kriterien der Standortvorauswahl sowie die 33 Kriterien der Standortbewertung sind auf der Projektwebseite zu finden. Diese insgesamt 45 Kriterien werden für alle Standorte gleich angewendet. Für jedes Kriterium wurde festgelegt, ob es mit einem geringen/mittleren/hohen Wertungsfaktor in die Bewertung eingeht.

Welche Gutachten werden wann erstellt?

Es werden Untersuchungen und Gutachten auf Basis der insgesamt 33 Kriterien der Stufe 2 von 2 in Vorbereitung auf die Raumordnung erstellt. Die Gutachten werden für das Raumordnungsverfahren zur Verfügung stehen.

Was ist für die Bahn eine signifikante Siedlung?

Das Kriterium „Nicht im Bereich einer signifikanten Siedlung gelegen“ soll ausschließen, dass innerhalb des Untersuchungsraums signifikante Siedlungen liegen, die im Falle eines Werksneubaus zurückgebaut oder abgerissen werden müssen.

Die Lage bzw. der Abstand zwischen dem Werk und der angrenzenden Wohnbebauung sowie mögliche Auswirkungen (Lärm, Licht, etc.) werden in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren entsprechend untersucht und bewertet.

Warum geht die Deutsche Bahn mit neun Standorten ins Raumordnungsverfahren?

Für welche Standorte die Bahn im Raumordnungsverfahren die Bewertung der Raumverträglichkeit beantragt, können wir erst nach Abschluss der vertiefenden Untersuchungen beantworten.

Warum führt nur die Regierung von Mittelfranken das Raumordnungsverfahren durch, obwohl ein großer Teil des Gebietes in der Oberpfalz liegt?

Die überwiegende Anzahl der potenziellen Standorte liegt im Verantwortungsbereich der Regierung von Mittelfranken. Aus diesem Grund führt die Regierung von Mittelfranken als zuständige Genehmigungsbehörde das Raumordnungsverfahren für das neue ICE-Werk Nürnberg durch.

Was passiert mit den überplanten Ortsverbindungsstraßen? Muss ein Tunnel gebaut werden?

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.

Wie werden Materialien für das ICE-Werk angeliefert, mit Zügen oder Lkw?

Die Materialien für den Betrieb des Werkes werden größtenteils per Lkw geliefert, da diese kurzfristig und auf den Tag genau bereitgestellt werden müssen. Große Ersatzteile wie z.B. Drehgestelle können auch über die Schiene angeliefert werden. Während der Bauphase werden insbesondere große Bauteile wie Schienen und Schwellen mit dem Zug zur Baustelle gefahren.

Werden zusätzliche Parkplätze gebaut? Sind die Parkplätze in der Fläche enthalten?

Teil der Planung für das neue Werk ist der Bau eines Mitarbeiterparkhauses auf dem Gelände. Das Parkhaus ist in dem genannten Flächenbedarf von 35 bis maximal 45 Hektar enthalten.

Wie wird das Werk an die Schienen angebunden?

Die Züge kommen über die vorhandenen Bahnstrecken vom Nürnberger Hauptbahnhof zum Werk. Über einen zusätzlichen Abzweig vor Ort wird das Werk angebunden. Je nach Standort kann dies höhengleich oder mit sogenannten Überwerfungsbauwerken erfolgen.

Wie wirkt sich das neue ICE-Werk auf den Regionalverkehr (S-Bahn und Regionalbahn) aus?

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.

Plant die Deutsche Bahn ein drittes Gleis bis Allersberg zu bauen?

Die möglichen Standorte wurden so gewählt, dass die jeweilige Strecke ausreichend Kapazitäten für die zusätzlichen Fahrten zum und vom Werk haben. Ein Streckenausbau im Zusammenhang mit dem Bau des ICE-Werkes ist daher nicht geplant.

Warum spricht die Deutsche Bahn von 35 Hektar Fläche? Bei einer Länge von 3,2 Kilometern und 450 Metern Breite müsste die Fläche doch deutlich größer sein.

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.

Können 25 Züge gleichzeitig im Werk stehen? Bräuchte man dafür nicht sehr viel längere Schienen?

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 ist der Untersuchungsraum so groß? Könnte man das ICE-Werk nicht kleiner bauen?

Wie bei Großprojekten üblich gilt beim Bau des neuen ICE-Werks Nürnberg das Minimierungsgebot. Entsprechend haben wir das ICE-Werk für die Metropolregion Nürnberg in den letzten Monaten konstant optimiert. Allerdings ist eine Leistungsfähigkeit von bis zu 25 Zügen am Tag notwendig, um die wachsende ICE-Flotte instand halten zu können. Darüber hinaus müssen alle Betriebsanlagen so ausgelegt sein, dass die bis zu 400 Meter langen ICE-Züge behandelt werden können. Eine weitere Optimierung des Werkes mit einem geringeren Flächenbedarf als die rund 35 bis maximal 45 Hektar bzw. einer Mindestlänge unter rund 3,2 Kilometer ist daher nicht möglich.

Um die Standorte und ihre Umgebung für die Raumordnung vollständig bewerten zu können, muss ein größerer Untersuchungsraum als das reine Baufenster für das spätere Werk betrachtet werden.

Was bedeutet CO2-neutral? Welche Energieträger werden verwendet?

CO2-neutral bedeutet, dass wir auf fossile Energieträger wie Öl, Kohle oder Gas vollständig verzichten. Stattdessen setzen wir auf alternative Energieträger wie

Photovoltaik, Wasserstoff oder Technologien wie Geothermie oder Erdwärme setzen. Die Festlegung auf einer dieser Technologien erfolgt nach der finalen Standortauswahl.

Entstehen tatsächlich 450 neue Arbeitsplätze oder werden sie nur verschoben?

Die Arbeitsplätze werden neu geschaffen.

Mit welcher Lärmbelastung müssen die Anwohner:innen rechnen? Wird es auch nachts laut sein?

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.

Stimmt es, dass die Hup-Tests nicht im Lärmgutachten erscheinen?

Das ist nicht korrekt. Der Test des Makrofons ist Teil des Gutachtens und wird bei den Grenzwerten der 16. BImSchV berücksichtigt.

Muss der nächtliche Grenzwert von 35 Dezibel im reinen Wohngebiet dauerhaft eingehalten werden oder nur im Durchschnitt? Gilt die TA Lärm oder das 16. BImSchV?

Für den Bau und den Betrieb des ICE-Werkes gelten beide Vorschriften, die 16. BImSchV (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) als auch die TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Die 16. BImSchV betrachtet vereinfacht gesagt den Lärm von Fahrzeugen in Bewegung, die TA Lärm betrachtet den stationären Lärm. Für beide Vorschriften gelten unterschiedliche Grenz- bzw. Richtwerte, deren Einhaltung über das Gesamtlärmgutachten sichergestellt wird.

Welche Lärmschutzmaßnahmen plant die Bahn, um die Anwohner:innen zu schützen?

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.

Wann wird das Lärmgutachten erstellt?

Für die potenziellen Standorte werden aktuell schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, die ins Raumordnungsverfahren eingebracht werden. Das Gesamtlärmgutachten inklusive geplanter Lärmschutzmaßnahmen wird erst zu einem späteren Zeitpunkt für den im Zuge der Raumordnung gewählten Vorzugsstandort erstellt.

Wie geht die Deutsche Bahn mit der Lichtverschmutzung um? Wie werden Mensch und Natur geschützt?

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.

Wie viel Wald muss am Standort Allersberg/Pyrbaum/Roth gerodet werden?

An allen Standorten führen wir derzeit umweltfachliche Kartierungen durch, die den Umfang der notwendigen Eingriffe in die Natur erfassen.

Der gesamte Flächenbedarf für das neue Werk beträgt 35 bis maximal 45 Hektar. Allerdings können wir zum jetzigen Stand der Planungen noch nicht sagen, wie groß der Anteil an Waldfläche sein wird. Dies wird im Zuge des Raumordnungsverfahrens ermittelt und ausgewiesen.

Wie wirkt die Bahn einer Umweltbelastung entgegen? Gibt es eine Ausgleichsbilanz? Wo sollen die Ausgleichsflächen entstehen?

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

Wie wird mit den beiden vorhandenen Flussläufen im Norden und Süden der Werksfläche umgegangen?

Aufgrund der Höhenlage gehen wir davon aus, dass Flussläufe mit Brücken überquert werden müssen.

Werden die Gleisanlagen im ICE-Werk mit Pestiziden behandelt?

Die Deutsche Bahn wird bereits ab 2022 auf den Einsatz von Pestiziden wie Glyphosat und ähnlichen verzichten.

Wie hoch wird der Wasserverbrauch des ICE-Werks sein? Woher kommt das benötigte Wasser?

Die voraussichtlichen Frischwasser- und Abwassermengen ermitteln wir derzeit. Teile des Wassers zum Beispiel im Bereich der Außenreinigungsanlage werden im Kreislauf gefahren und wiederverwendet, um den Wasserverbrauch zu reduzieren. Die Ver- und Entsorgung soll über die lokalen Versorger erfolgen.

Wie viel Schmutzwasser erzeugt das ICE-Werk? Wie wird das Wasser 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.

Belastet das ICE-Werk den Grundwasserspiegel?

Nach unseren Erfahrungen aus anderen Projekten wird das Werk keine Auswirkungen auf das Grundwasser haben. Es werden voraussichtlich keine Brunnen gebohrt, versiegelte Flächen wie beispielweise die Werkhalle werden vor Ort entwässern.

Welche wassergefährdenden Stoffe setzt die Bahn im ICE-Werk ein?

Die eingesetzten Stoffe unterscheiden sich nicht sehr von denen aus der Kfz-Industrie. Hierzu zählen u. a. Hydrauliköle und Frostschutzmittel. Die Stoffe werden entsprechend sicher gelagert und überwacht.

Gibt es Entschädigungen für den Wertverlust von Immobilien?

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

Mein Wochenendhaus liegt innerhalb des Untersuchungsraumes. Was sind die Folgen für mich und mein Grundstück?

Der Untersuchungsraum ist um ein Vielfaches größer als das spätere Baufeld. Er bildet zunächst die Fläche ab, die das Werk umgeben wird. Grundsätzlich planen wir, nur die Grundstücke innerhalb des Baufeldes für das Werk zu erwerben.

Können Grundstücksbesitzer enteignet werden?

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.

Besorgt die Deutsche Bahn den betroffenen Eigentümer:innen Ersatzgrundstücke?

Die Möglichkeiten besprechen wir direkt mit den Eigentümer:innen, sobald die Standortauswahl abgeschlossen ist.

Welche Vorteile entstehen durch das Werk für die Anwohner:innen

Wir schaffen 450 neue hochwertige Arbeitsplätze und investieren in 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. Zudem werden Gewerbesteuern an die Gemeinde(n) abgeführt. Das neue Werk und die Metropolregion sind aktiver Teil der Mobilitätswende in Deutschland.

Gibt es eine Karte, auf der die zusätzlichen Gleise neben dem ICE-Werk abgebildet sind?

Zusätzliche Gleise neben dem ICE-Werk sind nicht notwendig. Alle Anlagen, Gleise, Straßen und Zuwegungen sind Teil des Flächenbedarfs von rund 35 bis maximal 45 Hektar und in unserer Infografik der möglichen Betriebslayouts enthalten.

Welche Rolle spielt die Juraleitung von TenneT für das ICE-Werk?

Die Juraleitung von TenneT ist ein parallellaufendes Vorhaben, mit dem sich die DB regelmäßig abstimmt.