



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 Schwarzenbruck/Mimberg** am 28. Juni 2021: Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

Hat die Bahn umfassend geprüft, ob das neue ICE-Werk gebraucht wird? Warum nutzt die Bahn nicht bestehende Werke für die Instandhaltung der Züge?

Bis 2030 sollen mehr als 100 Mio. Menschen in 300 zusätzlichen ICE-Zügen in Deutschland unterwegs sein. Die DB und die Politik wollen so das Angebot für klimafreundliches Reisen im ganzen Land verbessern. Damit die vielen neuen Züge gewartet, gereinigt und repariert werden können, braucht es zusätzliche Instandhaltungswerke. Deutschlandweit werden bestehende Werke, insbesondere für die langen Hochgeschwindigkeitszüge, ausgebaut. Der Ausbau allein reicht für das Wachstum auf der Schiene aber nicht aus. Daher benötigen wir ein neues ICE-Instandhaltungswerk, um entsprechende Instandhaltungskapazitäten zu erzeugen.

Woher kommen die Prognosen zur Verdopplung der Fahrgastzahlen und Zugflotte? Wäre es für die Verkehrswende nicht sinnvoller, den Nahverkehr zu stärken?

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.

Das Programm der "Starken Schiene" setzt neben dem Wachstum im Fernverkehr auch auf das Wachstum im Nah-, Regional- und Güterverkehr. Das ICE-Werk ist nur ein Baustein von mehreren auf dem Weg zur Mobilitätswende.

Welche Regionen haben sich für das ICE-Werk beworben? Wer hat den Standort Nürnberg festgelegt? Warum wurde Ingolstadt ausgeschlossen?

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.

Ein ICE-Werk in Ingolstadt ist nicht möglich, da in Ingolstadt keine Fernverkehrslinien beginnen und enden und somit keine Züge für die betriebsnahe Instandhaltung vor Ort sind.

Wurden stadtnähere Standorte untersucht, z. B. im Nürnberger Süden?

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.

Warum hat die Deutsche Bahn geeignete Flächen für das Werk in Nürnberg verkauft?

Im Zuge der Bahnreform wurde die Bahn aufgefordert, nicht betriebsnotwendige Flächen zu veräußern. Dieser Verkauf von ehemaligen Bahnflächen ist bundesweit entsprechend erfolgt. Die Entscheidung, beispielsweise Teile des Rangierbahnhofs zu verkaufen, geht zurück auf einen städtebaulichen Entwicklungsvertrag von 2010. Die Entscheidung für ein neues Werk wurde jedoch erst 2019 getroffen. Ein Rückerwerb bereits veräußerter Flächen ist nicht mehr möglich.

Wer bezahlt das ICE-Werk? Welche Fördermittel steuert der Bund zu und wie werden diese eingesetzt?

Das ICE-Werk wird vollständig aus Eigenmitteln der DB Fernverkehr AG finanziert. Bundes- bzw. Fördermittel werden nicht genutzt.

Warum ist Schwarzenbruck/Mimberg ein potenzieller Standort für das ICE-Werk? Was waren die Kriterien für die Auswahl?

Die Kriterien der Stufe 1 und 2 in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren sind auf unserer Webseite aufgelistet. Eine differenzierte Aussage zu den Vor- und Nachteilen einzelner Standorte wird im Ergebnis der Untersuchungen und Bewertungen zur Raumordnung möglich.

Warum sucht die Bahn nicht ein brachliegendes Industriegebiet als Standort für das ICE-Werk?

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.

Wie kann ein Standort, der zum großen Teil aus Wald- und Naherholungsgebiet besteht, in die engere Auswahl kommen?

Da in der Region keine ausreichend großen Industrie- und Gewerbebrachflächen vorhanden sind, müssen wir auch Standorte mit ökologischen Betroffenheiten wie beispielsweise Bannwald untersuchen. Die potenziellen Standorte werden besonders im Hinblick auf das Ausmaß des Natureingriffes bewertet und verglichen.

Zudem gleichen wir jeden Eingriff in die Natur entsprechend aus. Der Eingriff in den Bannwald wird beispielsweise durch 1:1 Aufforstungen ausgeglichen.

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.

Bezieht die Deutsche Bahn den Neubau der Sana Klinik mit in die Planungen ein?

Grundsätzlich wird die Nachbarschaft der Standorte in Gebietskategorien eingeteilt (u.a. Wohngebiete), sodass entsprechende Gutachten (z. B. Schallschutzgutachten) die Vorgaben dieser Kategorien berücksichtigen.

Wann fällt die finale Entscheidung für einen Standort? Wird die Bewertung veröffentlicht?

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.

Wer entscheidet, welcher Standort geeignet ist? Nach welchen Kriterien wird der Standort ausgewählt?

Das Raumordnungsverfahren ist ein standardisiertes Verfahren, bei dem die potentiell 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.

Warum ist die Anbindung an eine zweigleisige, elektrifizierte Strecke eine Grundvoraussetzung? Wie variabel sind die Ausschlusskriterien?

Da die ICE-Züge nur elektrisch angetrieben werden können und je Fahrtrichtung ein richtungsgebundenes Gleis benötigen, muss die Strecke zweigleisig und elektrifiziert sein.

Die Ausschlusskriterien sind wichtige Grundvoraussetzung für einen Standort und daher nicht variabel.

Ist der Gemeinderat an der Beurteilung beteiligt? Wie können sich die Bürger:innen beteiligen?

Sowohl die Gemeinden und Städte als auch die Bürger:innen können sich am Raumordnungsverfahren beteiligen und Einwendungen, Rückfragen sowie Hinweise einbringen.

Wo finde ich Infos zu den 70 Standorten, die die Bahn geprüft hat? Warum werden 61 davon nicht weiter untersucht?

Anhand der mindestens zu erfüllenden Kriterien wie der Größe der Fläche wurden insgesamt 69 Standorte in der Metropolregion Nürnberg ermittelt und in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren untersucht und bewertet.

Diese potenziell für das Werk geeigneten Standorte werden vertiefend untersucht.

Eine Karte mit allen 69 Standorten finden Sie in der Präsentation „Digitale Bürgerdialoge“ auf der Projektwebsite.

Lässt die Deutsche Bahn im Raumordnungsverfahren einen oder mehrere Standorte für das neue ICE-Werk prüfen?

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

Gibt es eine Alternative, falls keiner der neun Standorte raumverträglich ist?

Sollte in der Metropolregion Nürnberg kein raumverträglicher Standort gefunden werden – wovon wir derzeit nicht ausgehen – wird die Deutsche Bahn das dringend gebrauchte neue ICE-Werk in einer anderen Region in Deutschland bauen müssen.

Wie wird die B8 gekreuzt, mit einer Brücke oder einem Tunnel?

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

Wie werden Materialien zum ICE-Werk angeliefert, im Lkw oder mit dem Zug?

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.

Wie viele Parkplätze für die Mitarbeitenden plant die Bahn? Wo sollen die Parkplätze gebaut werden?

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.

Wirkt sich der Betrieb des ICE-Werks negativ auf den S-Bahn-Takt und den Regionalverkehr 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.

Baut die Deutsche Bahn ein drittes Gleis? Der Streckenabschnitt ist doch schon jetzt überlastet.

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.

Wie groß ist die Fläche für das neue ICE-Werk? In der Presse und in den Unterlagen der Deutschen Bahn werden verschiedene Angaben gemacht.

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.

Wann veröffentlicht die Bahn die genaue Lage der Werkshallen?

Da sich die Planungen für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg noch ganz am Anfang befinden, liegen noch keine fertigen Pläne für das Werk an den möglichen Standorten vor.

Wieso 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.

Welche Arbeitsplätze entstehen im ICE-Werk? Stimmt es, dass die meisten Arbeitsplätze nicht für hochqualifizierte Berufe sind?

Mit dem ICE-Werk Nürnberg schaffen wir 450 neue, hochwertige und nach Tarifvertrag vergütete Arbeitsplätze in verschiedenen Bereichen.

Rund die Hälfte der Stellen sind für die Instandhaltung der Züge notwendig, insbesondere in den Bereichen Elektronik, Mechatronik, Schlosserei und IT.

Rund 20 Prozent der Stellen sind für die Verwaltung und Betriebsführung des Werkes notwendig: Ingenieur:innen, Disponent:innen, Anlagenmanger:innen oder Schichtplaner:innen. Darüber hinaus benötigen wir für das neue Werk eigene Triebfahrzeugführer:innen (ca.10 Prozent der Arbeitsplätze). Die restlichen Stellen verteilen sich u. a. auf Lagermitarbeiter:innen sowie Reinigungspersonal.

Baut die Bahn Werkwohnungen für die Mitarbeitenden?

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.

Mit welcher Lärmbelastung müssen Anwohner:innen rechnen?

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.

Wie hoch ist die Lärmbelastung durch den Wendekreis?

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.

In welchem Bereich des ICE-Werks testet die Bahn die Zug-Hupen? Und wie oft? Können die Hup-Tests nur im Freien gemacht werden?

Der Test des Makrofons muss mindestens alle 24 Stunden durchgeführt werden. Da nicht jeder Zug jeden Tag in die Halle fährt, müssen die Tests auch außerhalb der Halle möglich sein. Aus diesem Grund wird innerhalb des Werksgeländes ein Bereich für den Tests des Makrofons definiert, voraussichtlich im Bereich der Ein- und Ausfahrgeleisen. Dieser definierte Bereich wird mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet. Der genaue Zeitpunkt des Tests richtet sich nach den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge und verteilt sich entsprechend über 24 Stunden. Der Test dauert nur wenige Sekunden je Makrofon.

Wie hoch ist der erlaubte Schallpegel beim Hup-Test?

Der Test des Makrofons ist über die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Der erlaubte Schallpegel richtet sich nach der Art der Bebauung (z. B. Wohnbebauung) sowie der Tageszeit und kann daher nicht pauschal angegeben werden.

Zu welcher Uhrzeit finden die meisten Arbeiten im ICE-Werk statt? Wie viele Züge werden zwischen 22 Uhr abends und 5 Uhr morgens gewartet?

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 Lärmschutzmaßnahmen plant die Deutsche Bahn am ICE-Werk und entlang der Gleise?

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.

Was passiert, wenn die Deutsche Bahn die Grenzwerte nicht einhalten kann? Welche Konsequenzen hätte ein negatives Lärmgutachten?

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.

Mit welcher Lichtbelastung müssen die Anwohner:innen rechnen?

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 tatsächlich gerodet werden? Kompensiert die Bahn das im Wald gebundene CO2?

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.

Alle notwendigen Eingriffe werden jedoch so gering wie möglich ausfallen und entsprechend ausgeglichen.

Wie gleicht die Bahn die Eingriffe in die Natur aus? Wo sollen die Ausgleichsflächen für den Wald entstehen?

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

Der Untersuchungsraum ist eine ökologische Ausgleichsfläche für andere Projekte der Deutschen Bahn. Wie wirkt sich das Projekt darauf aus?

Sollten von dem Eingriff für das ICE-Werk bereits vorhandene Ausgleichsflächen anderer Projekte betroffen sein, werden diese im Zuge der Eingriffsbilanzierung erfasst und dann gemeinsam mit den Ausgleichsmaßnahmen für das ICE-Werk ausgeglichen.

Wie hoch ist der Trinkwasserbedarf des ICE-Werks? Woher bezieht die Deutsche Bahn das 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 Abwasser produziert das Werk? Was passiert mit dem Abwasser?

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.

Schadet das Abwasser dem Grundwasser?

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 wir vor Ort entwässern.

Wer kommt für den Wertverlust der Immobilien auf? Gibt es von der Deutschen Bahn einen Ausgleich für den Wertverlust?

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

Führt die Bahn bereits Verkaufsverhandlungen mit Eigentümer:innen?

Solange kein Standort feststeht, führt die Bahn keine Kaufverhandlungen mit Eigentümer:innen - weder für das Eingriffsgebiet noch für mögliche Ausgleichsflächen.

Können Grundstücksbesitzer:innen enteignet werden, wenn sie nicht verkaufen?

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.

Welche Vorteile entstehen 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.

Wie lang ist die Gesamtbauzeit für das 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.