



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 zu den **Standorten Feucht MUNA und südlich der MUNA** am 01. Juli 2021: Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

Wieso muss die Deutsche Bahn das ICE-Werk in der Region Nürnberg bauen? Wurden alternative Standorte in Deutschland geprüft?

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.

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.

Ist ein ICE-Werk in der Region überhaupt notwendig? Wie viele Züge beginnen und enden am Hauptbahnhof Nürnberg?

Bereits heute enden und beginnen viele Fernverkehrslinien am Nürnberger Hauptbahnhof. Die Anzahl wird durch den Deutschlandtakt noch weiter steigen. Gleichzeitig wird die Anzahl langer ICE-Züge in der Flotte weiter ansteigen. Daher ist ein ICE-Werk in der Nähe des Nürnberger Hauptbahnhofs notwendig.

Warum ist die Nähe zum Nürnberger Hauptbahnhof so wichtig für die Bahn?

Zwischen dem Einsatzende am Nürnberger Hauptbahnhof und dem nächsten Einsatz der Züge liegen meist nur wenige Stunden. Daher müssen die Fahrzeuge auf kürzestem Weg in das Werk gefahren, behandelt und wieder zurückgefahren werden können.

Nur so können wir die Züge in der vorhandenen Zeit sicher warten und behandeln und für unsere Fahrgäste sicher, sauber und pünktlich bereitstellen.

Wieso hat die Bahn eigene Flächen verkauft, die groß genug für ein ICE-Werk gewesen wären?

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 Rangierbahnhofes 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.

Warum hält die Bahn den Standort MUNA Feucht für einen geeigneten Standort?

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

Wieso wird das ICE-Werk nicht auf Industriebrachen oder ehemaligen Braunkohle-Gebieten gebaut werden?

Ein betriebsnahes ICE-Werk muss in der Nähe eines Bahnhofes liegen, an dem viele ICE-Linien enden oder beginnen. Nürnberg ist ein solcher Knoten.

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.

Welche Rolle spielen die Kosten für Wiederaufforstung, Entmunitionierung, Infrastrukturmaßnahmen, etc. bei der Auswahl der Standorte?

Grundsätzlich spielen die Kosten und die Wirtschaftlichkeit eine Rolle bei der finalen Standortauswahl durch die DB. Vorab ist jedoch die Bewertung der Raumverträglichkeit aller Standort notwendig. Dabei ist die Wirtschaftlichkeit ein untergeordneter Aspekt.

Wird die Deutsche Bahn das gesamte Areal von Altlasten befreien oder nur die Fläche für das ICE-Werk? Wer trägt die Kosten dafür?

In Abstimmung mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) wird derzeit das gesamte Gelände betrachtet und bzgl. einer Räumung bewertet. Die Entscheidung, wie groß der zu räumende Bereich sein wird und wie die Kosten aufgeteilt werden, wird auf Basis der Untersuchungsergebnisse der Kampfmitteluntersuchungen getroffen.

Wie soll die Entmunitionierung der MUNA durchgeführt werden? Wie lange dauert das? Und wie viel Wald müsste dafür gerodet werden?

Derzeit laufen die Untersuchungen zu den vorhandenen Kampfmitteln noch. Daher sind aktuell noch keine Aussage möglich.

Gibt es bereits Gutachten über die Art und Anzahl der Kampfmittel im Boden?

Diese Gutachten und Auswertungen werden gerade erstellt.

Wie stellt die Bahn sicher, dass bei der Räumung keine giftigen Schadstoffe in die Luft oder in das Trinkwasser gelangen?

Die Räumung und Beseitigung von Kampfmitteln und Kampfstoffen würde auf Basis entsprechender Räumungskonzepte durch spezialisierte Unternehmen erfolgen.

Wird die Bahn einen Teil des geräumten Areals den Bürger:innen als Naherholungsgebiet überlassen?

Diese Entscheidung liegt nicht bei der Bahn, da nur rund 35 bis maximal 45 Hektar für das ICE-Werk benötigt werden. Die Bahn gibt gerne den Anstoß für die vollständige Betrachtung und Bewertung einer Räumung der MUNA-Fläche – die Entscheidung, ob andere Teile als Naherholungsgebiet ausgewiesen werden, liegt bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) bzw. der Politik.

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.

Wie viel Gewerbesteuereinnahmen würde der Markt Feucht durch das Werk erhalten?

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.

Die absolute Höhe der Gewerbesteuer, die vom ICE-Werk in der Region ausgehen wird, können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht benennen.

Wann erfahren die Bürger:innen, an welchem Standort das Werk gebaut wird?

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 hat die Auswahlkriterien und deren Gewichtungsfaktoren festgelegt?

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.

Werden die Kriterien extern überprüft?

Die finale Entscheidung über die Raumverträglichkeit der beantragten Standorte trifft der Regierung von Mittelfranken als neutrale Behörde.

Welche Gutachten zu den MUNA-Standorten gibt es bereits?

Für den Standort der MUNA gibt es bereits unterschiedliche Gutachten, u.a. aus dem laufenden Grundwassermonitoring sowie aus bereits durchgeführten Teildekontaminierungen. Diese Gutachten werden derzeit gesichtet und ausgewertet und, wenn nötig, durch weitere Untersuchungen vor Ort ergänzt.

Mit wie vielen Standorten geht die Deutsche Bahn ins Raumordnungsverfahren?

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

Was passiert, wenn die Bahn keinen geeigneten Standort in Nürnberg findet?

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.

Wieso können die Werksanlieferungen nicht ausschließlich auf der Schiene erfolgen?

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 wirkt sich das ICE-Werk auf den Öffentlichen Personennahverkehr aus? Verschlechtert sich der S-Bahn-Takt?

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.

Sind die 35 bis 45 Hektar die reine Werksflächen ohne Schiene und Wendeschleife? Wie groß ist das gesamte Betriebsgelände?

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 oft werden ICE-Züge in dem Werk gewartet?

Das hängt von der jeweiligen Instandhaltungsstufe ab. Grundsätzlich müssen die Züge täglich in das ICE-Werk gebracht werden, um sie u.a. zu reinigen und mit Wasser zu versorgen. Für Wartung und Kontrolle muss ein Zug alle drei bis vier Tage in die Werkshalle gefahren werden.

Hat die Bahn geprüft, ob man das Werk kleiner bauen kann?

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.

Wie setzen sich die Arbeitsplätze zusammen?

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.

Wie viele neue Arbeitsplätze entstehen in dem Werk?

Die Arbeitsplätze werden neu geschaffen.

Woher kommen die Mitarbeitenden? Werden bevorzugt Menschen aus der Region eingestellt?

Die 450 neuen Arbeitsplätze werden öffentlich in der Region ausgeschrieben. Davon können insbesondere die Bürger:innen der Region profitieren.

Schafft die Bahn Wohnraum 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 ist in unmittelbarer Nähe zum ICE-Werk zu 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 laut ist das Quietschen der Zug-Räder, insbesondere im Bereich der Wendeschleife? Was tut die Bahn gegen diesen Lärm?

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.

Wie lange dauern die Hup-Tests und wo werden diese gemacht?

Innerhalb des Werksgeländes wird ein Bereich für den Tests des Makrofon definiert, voraussichtlich im Bereich der Ein- und Ausfahr Gleisen. 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.

Könnte man den Lärm bei den Hup-Tests mit „Gegenschall“ neutralisieren?

Diese Frage haben wir an unseren Lärmschutzgutachter weitergegeben. Wir werden dies im weiteren Verlauf des Verfahrens beantworten.

Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen plant die Deutsche Bahn, insbesondere für den Bereich der Hup-Tests?

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.

Wie gewährleistet die Bahn, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden? Was passiert, wenn die Bahn dagegen verstößt?

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. Sollte das EBA einen Verstoß gegen die Grenz- und Richtwerte aus der Planfeststellung feststellen, kann und wird es die Einhaltung der Planfeststellungsprämisse einfordern.

Welche Ausgleichsmaßnahmen plant die Bahn für die Eingriffe in den Bannwald?

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

Im Bereich der MUNA befinden sich bereits Ausgleichsflächen für den Ausbau der A6. Werden dafür neue Ausgleichsflächen ausgewiesen?

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.

Welche Auswirkungen hätte die Entmunitionierung des Gebietes auf Tiere und Pflanzen? Was passiert mit den Giftgasbehältern auf dem Gelände?

Die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen im Falle einer möglichen Dekontaminierung und Räumung können erst abgeschätzt werden, wenn entsprechende Räumungskonzepte erstellt wurden. Dies gilt auch für den Umgang mit möglichen Giftgasbehältern.

Woher kommt das Wasser für das ICE-Werk?

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.

Was passiert mit dem Abwasser? Wird das Werk an eine Kläranlage angeschlossen?

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.

Welche Gutachten kann ich öffentlich einsehen und ab wann?

Sobald die Gutachten fertiggestellt sind, werden Auszüge auf der Projektwebsite bereitgestellt sowie in den Folgedialogen vorgestellt. Darüber hinaus sind die vollständigen Gutachten Teil der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren.

Welche Vorteile hätten die Feuchter Bürger:innen durch das ICE-Werk?

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.

Kann die Bahn den S-Bahn-Takt verbessern?

Der S-Bahn-Takt wird durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt. Weder die Deutsche Bahn AG noch die DB Fernverkehr AG haben als Vorhabenträgerin können direkten Einfluss auf den S-Bahn-Takt nehmen.