



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 Nürnberg-Altenfurt/Fischbach** am 14. Juni 2021:
Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

Warum ist der Großraum Nürnberg ein geeigneter Standort für das ICE-Werk?

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.

Warum verkauft die Deutsche Bahn erst passende Flächen, nach denen sie jetzt wieder sucht? Könnte die Bahn diese Flächen wieder erwerben oder zurücktauschen?

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.

Warum müssen die ICE-Züge immer länger werden? Müsste mit dem Trend zum Homeoffice nicht auch die Zahl der Fahrgäste sinken und damit die Anzahl der benötigten ICE-Züge?

Im Zuge der Mobilitätswende werden immer mehr Menschen mit der Bahn reisen. Um den Reisenden ausreichend Sitzplätze in den Zügen anbieten zu können, sind bis zu 400 Meter lange Züge nötig.

Auch mit einem möglichen Trend zum Homeoffice wird mit Blick auf die notwendige Mobilitätswende weiterhin ein Wachstum im Schienenpersonenfernverkehr erfolgen.

Warum hält die Deutsche Bahn den Standort Altenfurt/Fischbach für geeignet?

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

Ist Altenfurt/Fischbach der Vorzugsstandort der Bahn?

Einen Vorzugsstandort gibt es nicht. Die Standorte werden gleichwertig und ergebnisoffen untersucht. Erst mit Abschluss der Untersuchungen und Bewertungen sowie dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird die Bahn aus allen raumverträglichen Standorten ihren Vorzugsstandort auswählen.

Gibt es keine Standorte, die weniger Eingriffe in die Natur erfordern?

Die potenziellen Standorte werden derzeit untersucht, bewertet und miteinander verglichen. Hierbei berücksichtigen wir auch die Eingriffe in die Natur. Dennoch können wir Eingriffe in die Natur bei keinem der Standorte vollständig vermeiden.

Wie kann der Standort geeignet sein, obwohl er sich mitten im Bannwald befindet? Warum müssen 45.000 Quadratmeter Wald gerodet werden?

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.

Stimmt es, dass der Auftrag für den Bau des Werks schon vergeben ist?

Nein, das stimmt nicht.

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.

Wer hat die Kriterien erstellt und wer wertet sie aus? Wie genau werden die Kriterien gewichtet?

Das Raumordnungsverfahren ist ein standardisiertes Verfahren, bei dem die potenziell möglichen Standorte nach festen 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.

Wer erstellt die notwendigen Gutachten?

Die Gutachten werden von verschiedenen fachspezifischen Ingenieur-, Planungs- und Umweltbüros erstellt. Die beteiligten Büros werden in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens gelistet.

Wie definiert die Bahn eine "signifikante Siedlung" bei der Standortwahl? Warum gilt Altenfurt/Fischbach nicht als 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.

Gibt es unabhängige Zweitgutachten im Raumordnungsverfahren?

Die Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren werden die entsprechenden Erstgutachten zugelassener und unabhängiger Büros beinhalten.

Die finale Entscheidung über die Raumverträglichkeit einzelner Standorte obliegt der Regierung von Mittelfranken.

Welche Mitspracherechte hat die Stadt Nürnberg im Verfahren? Und wie können sich Bürger:innen beteiligen?

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

Was passiert, wenn keiner der neun Standorte für das ICE-Werk geeignet 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.

Was passiert mit dem Waldweg zwischen Altenfurt und Fischbach? Gibt es für Fußgänger und Radfahrer weiterhin eine Verbindung über den Birkenweg von Altenfurt nach Fischbach?

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.

Mit wie viel Lieferverkehr und Verkehr durch die Mitarbeitenden müssen die Anwohner:innen rechnen?

Eines der Untersuchungskriterien im Zuge der Raumordnung ist die logistische Anbindung. Dabei werden für Bauzeit und Betrieb die Verkehrsströme betrachtet und auf Vereinbarkeit mit dem Standort überprüft. Die genaue Anzahl der täglichen Pkw- und Lkw-Fahrten wird derzeit ermittelt und in die Antragsunterlagen aufgenommen.

Wie soll das höhere Verkehrsaufkommen geregelt werden? Wie viele Parkplätze sind geplant?

Eines der Untersuchungskriterien im Zuge der Raumordnung ist die logistische Anbindung. Dabei werden für Bauzeit und Betrieb die Verkehrsströme betrachtet und auf Vereinbarkeit mit dem Standort überprüft.

Teil der Planung für das neue Werk ist der Bau eines Mitarbeiterparkhauses auf dem Gelände. Die genaue Parkplatzanzahl wird im Zuge der Detailausplanung festgelegt.

Wie kommen die ICE-Züge in das Werk? Wie viele Gleise zum Werk wird es geben?

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 ICE-Werk auf den S-Bahn-Takt aus? Kann dieser erhöht werden oder kommt es zu Verspätungen?

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.

Warum braucht man 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.

Könnte man das ICE-Werk nicht zweistöckig bauen? Oder unterirdisch?

Ein zweistöckiges ICE-Werk, egal ob in die Tiefe oder Höhe gebaut, würde nicht viel weniger Fläche verbrauchen. Die notwendigen Rampen in die zweite Ebene würden auf Grund der nur geringen zugelassenen Steigung für ICE-Züge immens lang ausfallen. Gleichzeitig würde sowohl ein unterirdisches ICE-Werk als auch ein zweistöckiges ICE-Werk jegliche wirtschaftlichen Kosten sprengen.

Sind beide Varianten (linear und orthogonal) noch im Gespräch? Gibt es eine Vorzugsvariante?

An allen potenziellen Standorten verfolgen wir mittlerweile das orthogonale Layout, teilweise jedoch in paralleler Lage zum Streckengleis. Vorteil des orthogonalen Layouts ist der geringere Längenbedarf von rund 3,2 Kilometern gegenüber 4,5 Kilometern bei der parallelen Varianten.

Aus welchen Bereichen besteht das ICE-Werk?

Das ICE-Werk teilt sich in folgende Abschnitte auf: die Zuführungsgleise, die Gleisanlagen für Ankunft und Abfahrt, Dispositionsgleise, den Behandlungsbereich sowie den Instandhaltungsbereich. Im Falle der orthogonalen Variante gibt es eine Verbindung zwischen Behandlung und Werkstatt. Eine Visualisierung dieser Abschnitte finden Sie auch auf der Projektwebsite.

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 der 450 Arbeitsplätze werden neu besetzt?

Die Arbeitsplätze werden neu geschaffen.

Werden die Mitarbeitenden bei der Deutschen Bahn angestellt sein?

Alle 450 neuen Mitarbeitenden werden bei der Deutschen Bahn angestellt und nach Tarifvertrag bezahlt.

Wie laut wird das ICE-Werk?

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.

Wann und wo finden die Hup-Tests statt?

Innerhalb des Werksgeländes wird ein Bereich für den Tests des Makrofons definiert, voraussichtlich im Bereich der Ein- und Ausfahrgleisen. 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.

Existieren gesetzliche Grenzwerte für die Hup-Tests?

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.

Welche Schallschutzmaßnahmen plant die Deutsche Bahn? Wird es Lärmschutzwände geben?

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 wird das Gelände beleuchtet? Welche Maßnahmen sind gegen die Lichtverschmutzung geplant?

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 viele Hektar Wald sollen konkret gerodet werden? Wie rechtfertigt die Bahn diese Rodung?

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.

Da in der Region keine ausreichend großen Industrie- und Brachflächen vorhanden sind, müssen wir auch Standorte untersuchen, die einen Eingriff in die Natur erfordern. Alle notwendigen Eingriffe werden jedoch so gering wie möglich ausfallen und entsprechend ausgeglichen.

Wieviel Wasser benötigt das ICE-Werk täglich? Und wo soll das Wasser herkommen?

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. Die Ver- und Entsorgung soll über die lokalen Versorger erfolgen.

Wie und wo wird das Abwasser entsorgt? Ist die Kanalisation dafür ausgelegt?

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.

Wie wirkt sich der Bau des Werks auf den Grundwasserspiegel aus?

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 entschädigt die Anwohner:innen für den Wertverlust ihrer Immobilien?

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

Kann die Deutsche Bahn jede gewünschte Fläche erwerben? Können Grundstückseigentümer 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.

Wo kann man die Gutachten einsehen?

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 haben alle Anwohner:innen, wenn das ICE-Werk gebaut wird?

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.