



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 Raitersaich** am 01. Juni 2021: Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

Wird das neue ICE-Werk wirklich benötigt? Können die Züge nicht in bereits vorhandenen Werken gewartet werden?

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.

Warum muss das Werk so groß sein? Könnte man nicht mehrere kleine Werke an verschiedenen Standorten bauen?

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 muss das ICE-Werk in der Nähe von Nürnberg 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 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.

Kann das neue ICE-Werk nicht an das vorhandene Ausbesserungswerk angedockt werden? Warum wurde kein Standort am Rangierbahnhof Nürnberg untersucht?

Die vorhandenen Flächen am Nürnberger Rangierbahnhof wurden intensiv untersucht und bewertet. Sie sind jedoch zu klein und zu kurz für ein betriebsnahes ICE-Instandhaltungswerk.

Das vorhandene Werk für die schwere Instandhaltung, also größere Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Zügen, wird weiterhin genutzt. Dessen Fläche steht daher nicht zur Verfügung. Ausreichende Erweiterungsflächen für ein betriebsnahes Instandhaltungswerk daneben sind nicht vorhanden.

Warum ist Raitersaich ein geeigneter Standort für das neue ICE-Werk?

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

Gibt es keine Standorte, die besser geeignet sind? Zum Beispiel das Gelände der MUNA, Industriebrachen oder Flächen, die die Deutsche Bahn bereits besitzt.

In der Region Nürnberg sind keine ausreichend großen Flächen im Eigentum der DB bzw. brachliegende Industrie- oder Gewerbeflächen vorhanden. Daher müssen auch Standorte anderer Nutzungsarten untersucht werden. Die ehemalige MUNA Feucht wird als potenziell geeigneter Standort untersucht und bewertet.

Am Standort Raitersaich gibt es schon ein Umspannwerk, Gewerbegebiet, Solarfelder und Windräder. Spielt das eine Rolle?

Die bestehende Vorbelastung sowie entsprechende Planungen für Vorranggebiete, B-Planänderungen oder Vorbehaltsgebiete werden in der Raumordnung betrachtet und bei der Bewertung berücksichtigt.

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.

Was passiert mit dem Umspannwerk in Raitersaich? Wie wird die 380-kV-Leitung von TenneT das ICE-Werk queren?

Die Verlagerung des Umspannwerkes Raitersaich erfolgt nach Kenntnis der DB auf Flächen, die nicht im Untersuchungsraum der DB liegen.

Die Querung des Geländes durch Hochspannungsleitungen wird im Zuge der Detailausplanung mit dem Netzbetreiber abgestimmt.

Wie wird entschieden, an welchem Standort das ICE-Werk gebaut wird? Und wann wird die Entscheidung getroffen?

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.

Werden die Bürger:innen in die Standortwahl einbezogen?

Im Rahmen der formellen und informellen Öffentlichkeitsbeteiligung können Bürger:innen ihre Fragen und Anmerkungen zur Standortwahl einbringen. Die Deutsche Bahn informiert über die Projektwebseite laufend über das Vorhaben und den aktuellen Stand.

Wer erstellt und gewichtet die Kriterien? Gibt es ein standardisiertes Verfahren?

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 Gutachten?

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

Wie soll die B14 gequert werden?

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

Was passiert mit der Straße zwischen Müncherlbach und Raitersaich?

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 Verkehr müssen die Anwohner:innen während Bau und Betrieb des ICE-Werks rechnen? Werden die Materialien per Bahn oder Lkw geliefert?

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. 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.

Was unternimmt die Deutsche Bahn, damit die Mitarbeitenden nicht im eigenen Pkw zur Arbeit fahren?

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.

Wie kommen die ICE-Züge in das Werk? Wirkt sich das auf den S-Bahn-Takt bzw. die Nahverkehrszüge 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.

Werden die Gleisanlagen von Nürnberg nach Raitersaich ausgebaut?

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 sind die genauen Maße des ICE-Werks? Umfasst die benötigte Fläche von 35-45 Hektar alle Gebäude und Gleisanlagen?

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.

Kann das Werk nicht kleiner gebaut werden?

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.

Warum ist eine Wendeschleife notwendig?

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 Arbeiten finden in der Halle statt und welche im Freien?

Kontrollen, Wartungen und Reparaturen finden in der Werkstatthalle statt. Außerdem wird die Außenreinigung in einer geschlossenen Halle durchgeführt, u.a. damit das Schmutzwasser nicht nach außen dringt. Im Freien finden die Innenreinigung, die Versorgung der Fahrzeuge mit Trinkwasser und die Entsorgung der Fäkalien statt.

Ist eine flächendeckende Fotovoltaikanlage geplant?

Für die Dächer der Gebäude und ggf. auch die Freianlagenbereiche sind Photovoltaikanlagen geplant.

Welcher Qualifikation entsprechen die 450 Arbeitsplätze?

Mit dem ICE-Werk Nürnberg schaffen wir 450 neue, hochwertige und nach Tarifvertrag vergütete Arbeitsplätze in verschiedenen Bereichen. Wir suchen unter anderem nach Ingenieur:innen, Disponent:innen sowie Mitarbeitenden für die Instandhaltung der Fahrzeuge aus den Bereichen Elektronik, Mechatronik und Schlosserei. Darüber hinaus benötigen wir Triebfahrzeugführer:innen für das Bewegen der ICE-Züge sowie Reinigungspersonal.

Wo werden die 450 neuen Mitarbeitenden wohnen? Wird die Deutsche Bahn Werkwohnungen bauen?

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.

Wie hoch ist die Lärmbelastung für die Anwohner:innen?

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.

Wo und wann werden die Zug-Hupen getestet? Warum kann der Hup-Test nicht in der Halle stattfinden?

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.

Wird in dem Werk rund um die Uhr/auch nachts gearbeitet?

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.

Wie werden die Anwohner:innen vor Lärm geschützt? Welche Lärmschutzmaßnahmen 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.

Wie stark ist die Lichtverschmutzung durch das ICE-Werk und wie werden die Anwohner:innen davor 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 groß wird der Eingriff in die Natur sein? Wie viel Waldfläche wird verbraucht?

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 und wo gleicht die Deutsche Bahn die Eingriffe aus?

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

Entstehen Schadstoffe im laufenden Betrieb?

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 hoch ist der Wasserverbrauch des ICE-Werks? Wo kommt das Wasser her?

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? An welche Kläranlage soll das Werk angeschlossen werden?

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 kommt für den möglichen Wertverlust von Immobilien auf?

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

Wie möchte die Deutsche Bahn die benötigten Flächen erwerben? Hat die Deutsche Bahn bereits Grundstücke erworben?

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

Was passiert, wenn ich nicht verkaufen möchte? 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.

Welche Vorteile haben die Anwohner:innen durch das neue 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 viel Gewerbesteuer zahlt die Deutsche Bahn an den bisherigen Standorten?

Der Abgabe der Gewerbesteuer hängt von vielen Faktoren wie Gesamteinnahmesituation, Anzahl der Angestellten etc. ab und kann daher pauschal nicht genannt werden.