



## 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 Heilsbronn/Müncherlbach** am 29. Juni 2021: Alle Antworten stellen einen Zwischenstand in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren dar.

### **Wird das neue ICE-Werk wirklich benötigt? Warum können die Züge nicht in bestehenden 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.

### **Wie wurde der Bedarf an weiteren Fernverkehrszügen ermittelt? Hat sich die Nachfrage durch die Corona-Pandemie nicht verändert?**

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. Dieses Wachstum ist nur durch zusätzliche neue Fahrzeuge zu stemmen.

### **Warum möchte die Deutsche Bahn das ICE-Werk im dicht besiedelten Großraum Nürnberg bauen? Warum sucht sie nicht im gesamten süddeutschen Raum nach einem geeigneten Standort?**

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 hat die Bahn ihre eigenen Flächen in Nürnberg teuer verkauft, obwohl sie jetzt Flächen braucht?**

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.

### **Welche Rolle spielen bahneigene Flächen bei der Vorauswahl der Standorte?**

Selbstverständlich hat die Bahn zunächst nach eigenen Flächen in der Region gesucht. Allerdings sind keine ausreichend großen Flächen in der Region in DB-Besitz. Daher müssen andere Flächen untersucht und bewertet werden.

### **Ist die Deutsche Bahn bereit, noch weitere Standorte zu untersuchen?**

Selbstverständlich sind wir offen dafür, weitere Vorschläge in der Metropolregion Nürnberg zu untersuchen. Wichtig ist jedoch, dass diese Standorte die Grundkriterien für ein neues Werk erfüllen, z. B. die Anbindung an den Nürnberger Hauptbahnhof und die entsprechenden Größenanforderung.

### **Warum ist Heilsbronn in der engeren Auswahl der Bahn? Wäre ein Standort in der Nähe des Hauptbahnhofs nicht besser geeignet?**

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

### **Warum plant die Bahn das Werk an einer Strecke, auf der keine ICE-Züge fahren?**

Für die Instandhaltung spielt es keine Rolle, ob auf der Zulaufstrecke ICE-Züge fahren. Die Strecke dient ausschließlich dazu, die leeren Züge zwischen Hauptbahnhof und ICE-Werk hin- und herzufahren. Die Kriterien für eine solche Anbindungsstrecke sind: zweigleisig, elektrifiziert, gewisse erlaubte Höchstgeschwindigkeit, ausreichende Kapazitäten.

### **Warum nutzt die Bahn nicht brachliegende Bahn- oder Industrieflächen?**

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.

**Warum nimmt die Bahn nicht die angebotenen Flächen, zum Beispiel Wendelstein oder Interfranken? Wäre es nicht das Beste für alle, da Werk am Standort MUNA Feucht zu bauen?**

Das Gelände der MUNA wird im Zuge der Raumordnung untersucht. Der Standort InterFranken kommt nicht in Frage, da er zu weit vom Nürnberger Hauptbahnhof entfernt ist.

**Ist der Bahn bewusst, dass ein ICE-Werk bei Ketteldorf die Stadtentwicklung von Heilsbronn einschränken würde?**

Die Auswirkungen auf mögliche regionale Entwicklungen werden im Raumordnungsverfahren als eigenes Kriterium berücksichtigt und bewertet.

**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.

**Wo zahlt die Bahn Gewerbesteuer für das ICE-Werk? Profitiert die Stadt Heilsbronn von den Steuereinnahmen durch das Werk?**

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.

**Wer hat die 33 Kriterien und Bewertungsfaktoren festgelegt? Wurden die Kommunen miteinbezogen?**

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.

**Gibt es einheitliche Kriterien, die alle potenziellen Standorte erfüllen müssen?**

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.

### **Wer erstellt die Gutachten für die Deutsche Bahn?**

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

### **Wie definiert die Deutsche Bahn Siedlungsnähe? Was ist 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.

### **Wie wurden die 70 Standorte ausgewählt? 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 Projektwebseite.

### **Wie werden die Ortsverbindungsstraßen und die B14 gekreuzt? Muss die B14 verlegt werden?**

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

### **Auf welchem Weg kommt der Lieferverkehr zum ICE-Werk? Über die überlastete B14?**

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 kommen die Mitarbeitenden zum Werk, mit dem Auto oder der Bahn? Wo parken sie?**

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.

Für Anreisende mit eigenen Pkw wird auf dem Werksgelände ein Parkhaus gebaut.

### **Wie wirken sich die ICE-Fahrten auf den S-Bahn-Takt aus? Kann der S-Bahn-Takt gehalten bzw. erhöht werden? Wie sieht es mit dem Nahverkehr 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.

### **Die S-Bahn-Strecke und Bundesstraße sind schon jetzt überlastet. Will die Bahn beide Strecken ausbauen?**

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 wäre der Flächenverbrauch an den Standorten Heilsbronn und Müncherlbach? Warum sind die Flächen unterschiedlich groß?**

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 viele ICE-Züge parken in dem Werk?**

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.

### **Hat die Deutsche Bahn den Einsatz kürzerer Züge geprüft, sodass für das Werk weniger Fläche gebraucht wird?**

Um das durch die Mobilitätswende benötigte Sitzplatzangebot im Fernverkehr zu schaffen, sind die ICE-Züge heute bereits 375 Meter lang. Neue Züge werden bis zu 400 Meter lang sein. Dazu müssen auch die Anlagen in der Instandhaltung passen.

### **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.

### **Wieso wird das ICE-Werk nicht parallel zu den Gleisen gebaut? Warum plant die Bahn die orthogonale Variante?**

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.

### **Werden die Gebäude mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet?**

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

### **Welche Arbeitsplätze entstehen im ICE-Werk? Welche Qualifikationen sind gefordert?**

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 werden die 450 Arbeitsplätze besetzt? Werden neue Mitarbeitende eingestellt?**

Die Arbeitsplätze werden neu geschaffen.

## **Kommen die Mitarbeitenden aus anderen Regionen oder profitieren die Bürger:innen vor Ort von den Arbeitsplätzen?**

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

## **Wo sollen die 450 Mitarbeitenden wohnen?**

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 wie viel Lärm müssen die 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.

## **Wo werden die Hupen getestet? Macht die Bahn auch nachts Hup-Tests?**

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.

## **Welche Lärmschutzmaßnahmen plant die Bahn konkret? Wie hoch müssten die Lärmschutzwände sein, damit man nichts mehr hört?**

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.

## **Wer stellt sicher, dass die Lärmschutzgrenzen, insbesondere nachts und bei den Hup-Tests, eingehalten werden?**

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.

## **Muss das Werksgelände die ganze Nacht über beleuchtet werden?**



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 in Ketteldorf 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 und wo gleicht die Deutsche Bahn die Eingriffe in die Natur aus? Wird es Ausgleichsflächen in der direkten Umgebung geben?**

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

### **Welche Schadstoffe entstehen im ICE-Werk? Wie werden die Gleisanlagen und das Gelände gereinigt?**

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 viel Wasser verbraucht das ICE-Werk pro Tag? Woher kommt das Wasser?**

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 viel Abwasser entsteht im ICE-Werk? Wie und wo wird das Abwasser 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.

### **Wirkt sich der Betrieb des ICE-Werks auf das Grundwasser aus? Was tut die Deutsche Bahn, um das Grundwasser zu schützen?**

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



### **Wird der Wertverlust von Immobilien entschädigt? Wer kommt für den Wertverlust auf?**

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

### **Was passiert, wenn Flächeneigentümer:innen nicht verkaufen? Können sie 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 hat die Region von dem 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 ist der Zeitplan, falls das ICE-Werk in Heilsbronn gebaut wird? Wann wäre Baubeginn?**

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.

### **Bekommen die Orte mit dem ICE-Werk einen besseren Anschluss an das ICE-Netz?**

Die ICE-Verbindungen werden auch zukünftig am Nürnberger Hauptbahnhof beginnen und enden. Die gesamte Metropolregion Nürnberg wird aber von einem ICE-Werk in Bahnhofsnähe profitieren, da sich die Verbindungen verbessern.