

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/139 –**

Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Bis zum Jahr 2030 soll nach dem Willen der letzten Bundesregierung die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) verdoppelt werden (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schienengipfel-2020.html>). Dies erfordert nicht nur den Ausbau und die technische Verbesserung der Schieneninfrastruktur (<https://www.system-bahn.net/aktuell/schon-heute-plan-en-fuer-eine-verdoppelung-der-fahrgastzahlen/>), sondern auch eine Erhöhung der Zahl und der Länge der im Fernverkehr eingesetzten ICEs (https://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2019-06/verkehrswende-deutsche-bahn-strategie-papier-streckenausbau-arbeitsplaetze?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F). Um die Kapazitäten, die der Instandhaltung und Reparatur der ICEs dienen, auszubauen, plant die Deutsche Bahn AG (DB AG) im Raum Nürnberg ein neues ICE-Ausbesserungswerk (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/>).

Von neun potenziellen Standorten, die sich alle in unmittelbarer Umgebung von Nürnberg befinden, sind sechs Standorte kürzlich von der DB AG ausgeschlossen worden (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Übrig blieben drei mögliche Standorte: Allersberg/Pyrbaum/Roth, das ehemalige Munitionslager Feucht sowie das Gebiet südlich der ehemaligen Heeresmunitionsanstalt (MUNA) Feucht (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Nach der abschließenden Untersuchung Ende 2021 soll schließlich das Raumordnungsverfahren eingeleitet werden (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Bis zum Frühjahr 2022 soll dann der endgültige Standort feststehen (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>).

Nach Angaben der DB Fernverkehr AG fanden während des Auswahlprozesses Diskussionen mit den Bewohnern vor Ort statt (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>).

Die Untersuchungsergebnisse für alle potenziellen Standorte sollen im Herbst 2021 im Rahmen des Raumordnungsverfahrens öffentlich ausgelegt werden, auch Termine für Diskussionen zwischen der DB Fernverkehr AG und der Bevölkerung ab Oktober 2021 sind geplant (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Am 6. Oktober 2021 fand in Harrlach bereits das erste dieser Gespräche statt (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/zu-gast-bei-der-buergerversammlung-in-harrlach.html>).

Gegen den geplanten Bau des Instandhaltungswerkes regt sich Widerstand vor Ort (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/55-meter-banner-gegen-geplantes-ice-werk-in-nuernberg,SUTXv1f>). Anwohner und Naturschützer weisen auf die massiven Eingriffe in die Natur hin, die der Bau notwendig machen würde (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/55-meter-banner-gegen-geplantes-ice-werk-in-nuernberg,SUTXv1f>). Darüber hinaus käme es, so die Protestierenden, zu Lärmbelästigungen (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/nuernberg-altenfurt-zweite-mahnmeile-gegen-geplantes-ice-werk,SVUtstS>).

1. Führt die für das Vorhaben der DB AG zuständige Genehmigungsbehörde ein vergleichendes Raumordnungsverfahren durch oder soll nur für eine Standortvariante ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, was eine zuvor erfolgte Festlegung auf diesen einen Standort voraussetzt?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird sie für drei unterschiedliche Standorte eine Prüfung der Raumverträglichkeit bei der Regierung von Mittelfranken beantragen.

2. Sind die Investitionskosten für das Projekt an allen drei verbliebenen Standortvarianten identisch oder gibt es aufgrund von Altlasten und Ausgleichsmaßnahmen unterschiedliche Kostenansätze?

Die DB AG geht für das Projekt von einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 400 Mio. Euro aus. Eine Konkretisierung der Kosten in Abhängigkeit des Standorts erfolgt erst nach der Standortauswahl.

3. Welchen Stellenwert räumt die Deutsche Bahn AG der Vermittelbarkeit der Planungen gegenüber den Bewohnern der betroffenen Nachbarschaft ein, auch vor dem Hintergrund einer schnelleren Umsetzbarkeit des Projekts bei einer geringeren Zahl von Einwänden bzw. Einsprüchen?

Für die größtmögliche Akzeptanz sucht die DB AG frühzeitig den Austausch und Dialog mit der Region.

4. Welches sind die Inhalte und Ergebnisse der Diskussion zwischen der DB Fernverkehr AG und der Öffentlichkeit am 6. Oktober 2021 in Harrlach bezüglich des ICE-Instandhaltungswerkes (bitte ausformulieren)?

Am 6. Oktober 2021 war das Projektteam des neuen ICE-Werks im Raum Nürnberg auf Einladung der Stadt Roth zu Gast bei einer Bürgerversammlung im Rother Stadtteil Harrlach. Dabei hat die DB AG das Projekt sowie dessen aktuellen Verfahrensstand vorgestellt und Fragen beantwortet. Schwerpunkte der Fragen waren der Ablauf der Standortsuche für das Werk, mögliche Alternativen sowie die Themen Wald, Lärm und Wasser.

5. Gibt es bereits erste Ergebnisse zu Schall-, Licht- und Wasseruntersuchungen bezüglich der drei Projektstandorte, und wenn ja, wie lauten diese?

Die Grenzwerte werden an allen drei Alternativstandorten der Raumordnung eingehalten und Belange des Wasserrechts berücksichtigt. Schall, Licht und Wasser werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens geprüft.

6. Sind, wie in der von der DB AG veröffentlichten Projektskizze genannt (vgl. <https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelles.html>), geplant ist eine 450 Meter lange Halle), vier oder sechs Behandlungsgleise vorgesehen, und welche Hallenbreite ergibt sich daraus?

Nach aktuellem Planungsstand ist eine Werkshalle mit sechs Instandhaltungsgleisen und einer Gleisnutzlänge von je 420 Metern vorgesehen. Die Halle wird dazu rund 480 Meter lang und rund 80 bis 100 Meter breit sein.

7. Besteht, weil sich auf dem Standort MUNA Feucht Munitionsrückstände befinden, die beseitigt werden müssten (<https://www.nordbayern.de/region/nuernberg/kunftiges-ice-werk-auf-dem-muna-gelände-1.10807088>), eine realistische Aussicht, dass das Gelände der MUNA Feucht in einem festen zeitlichen Rahmen vollständig von Altlasten befreit und für das geplante ICE-Ausbesserungswerk genutzt werden kann?

Die DB AG und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) gehen davon aus, dass eine Kampfmittel- und Altlastenräumung des Standorts innerhalb des zeitlichen Rahmens infrage kommt. Eine Bewertung dieses Standorts im anstehenden Raumordnungsverfahren wird deshalb beantragt.

8. Wer übernimmt die Kosten für eine vollständige Beräumung von Altlasten?

Die Kostentragung für eine mögliche Kampfmittel- und Altlastenräumung der Liegenschaft MUNA Feucht ist zwischen DB AG und BImA festzulegen.

