



---

18. Wahlperiode

## **Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr**

50. Sitzung

Dienstag, 22. Februar 2022, 14:11 bis 17:39 Uhr

## Fachgespräch

### **Infrastrukturgroßprojekte transparent und erfolgreich auf den Weg bringen - ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg**

Vorsitz: Sebastian Körber (FDP)

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Zu diesem Fachgespräch haben wir als Sachverständige Herrn Wulf Hahn, Geschäftsführender Gesellschafter der Fachagentur für Stadt-, Verkehrs-, Umwelt- und Landschaftsplanung Regio Consult, Herrn Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern der Deutschen Bahn, Herrn Carsten Burmeister, Projektleiter der Deutschen Bahn AG für dieses Projekt, und Herrn Professor Wüst, Leiter der Abteilung 4 Straßen- und Brückenbau des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, eingeladen.

Grundlage des Fachgesprächs ist ein Ausschussbeschluss auf Antrag der FDP-Fraktion vom 18.03.2021 "Infrastrukturgroßprojekte transparent und erfolgreich auf den Weg bringen – ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg", um die Methodik für Projekte wie den Brenner-Nordzulauf, die dritte Start- und Landebahn etc. exemplarisch an einem Thema festzumachen. – Zunächst werden die Experten um Impulse von etwa fünf Minuten gebeten; darauf folgen Fragen und Wortbeiträge.

**SV Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (RegioConsult):** Zunächst einmal vielen Dank für die Einladung, Herr Vorsitzender. Wir haben vorab ein Statement an die Ausschussmitglieder versandt. Ich gehe die Punkte, die Sie angesprochen haben, nacheinander durch.

Zum Standortauswahlverfahren. Zunächst ist es wichtig, sich mit den Beteiligten über den Untersuchungsraum abzustimmen. In das Verfahren beim ICE-Instandhaltungswerk selbst bin ich nicht involviert, habe also keine Detailkenntnis über die Dinge, die Sie, Herr Josel, und Ihre Kollegen bisher in diesem Verfahren erarbeitet haben. Ich werde mich dazu auch nicht äußern, sondern meine fachliche Einschätzung einbringen, wie ein solches Verfahren betrieben werden sollte. Idealerweise wird die Öffentlichkeit sehr frühzeitig einbezogen, damit man nicht am Ende des Prozesses eine ganz neue Alternative auf den Tisch bekommt, die man dann erst sehr spät im Verfahren prüfen kann. Dadurch kann man auch

ausschließen, dass Alternativen gar nicht erkannt oder frühzeitig fehlerhaft ausgeschlossen werden.

Besonders wichtig ist, dass bei der Standortsuche ausschließlich nach rein fachlichen Kriterien vorgegangen werden sollte. Sie bereiten im Moment ja das Raumordnungsverfahren vor und wollen das Verfahren, wenn ich das richtig gelesen habe, im I. Quartal dieses Jahres beginnen. Hier sollten die Ziele und Grundsätze von Raumordnung und Landesplanung eingehen, aber auch die verkehrlichen Aspekte sollten ausreichend berücksichtigt werden. Dazu komme ich in meinem zweiten Punkt noch näher. – Schließlich ist es bei einem raumbedeutsamen Vorhaben erforderlich, alle Schutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz abzuarbeiten. Da geht die Frage nach der Betroffenheit von Natura-2000-Gebieten und die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Vorgaben nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie mit ein.

Wir selbst sind seit mittlerweile fast acht Jahren in einem großen Dialogverfahren zur Ausbau- und Neubaustrecke Hanau – Gelnhausen – Fulda – Würzburg – Erfurt für verschiedene Kommunen tätig. Dieses Dialogverfahren ist ein Modellprojekt der DB Netz AG und des Landes Hessen. Schon sehr frühzeitig wurde hier ein regionales Dialogforum ins Leben gerufen. Dort sitzen alle Akteure aus der gesamten Region am Tisch; dieses Gremium hat sich im Frühjahr 2014 darauf verständigt, dass der Vorhabenträger möglichst transparent vorgehen will. Das heißt: Sämtliche Unterlagen, die erarbeitet worden sind, sind in den Gremien des Dialogforums, in den Facharbeitskreisen, vorgelegt und erläutert worden. Sie konnten dort auch hinterfragt werden. Das Dialogforum hat sich das Ziel gesetzt, "in einem transparenten Planungsprozess und anhand von für alle Beteiligten nachvollziehbaren Kriterien eine Trassenführung mit den geringsten Umweltwirkungen zu erreichen, mit der die verkehrlichen Zielstellungen erreicht und die Kapazität erhöht werden kann." Man hat damals vor allen Dingen darauf gesetzt, zusammen mit der Region die Planungsgrundlagen zu erarbeiten und frühzeitig abzustimmen, um das in der Region vorhandene Wissen aufzunehmen. Allerdings war immer klar, dass das ein Beratungsgremium ist, das nur eine Empfehlung ausspricht. Aber in relativ harten Verhandlungen mit der DB ist es aber gelungen herauszuhandeln, dass man an Dingen, die man im Dialogforum gemeinsam konsensual erarbeitet hat, auch festhält. Die Bahn hat zu-

gesagt, diese Vereinbarungen später in das gesetzlich vorgeschriebene Planungsverfahren einzubringen. – Ein solches Dialoginstrument halten wir bei solchen Großprojekten für zwingend erforderlich. Ich bin selbst ein großer Fan von Dialog- oder Mediationsverfahren. Ich habe vor zehn Jahren auch eine entsprechende Ausbildung genossen. Ich denke, dass das der Königsweg ist.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Ich will Sie vom Königsweg nicht abbringen. Aber wir denken auch an die Zeit?

**SV Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (RegioConsult):** Ja. – Im Nachhinein kann ein solches Verfahren sehr viel Zeit einsparen. Die Frage, was diese Diskussionen eigentlich bringen, ist ein sehr gewichtiges Argument. Wir machen die Erfahrung, dass man mit solchen Verfahren sehr viel Zeit einsparen kann, weil Dinge schon abgeprüft werden, die man später nicht mehr neu anfassen muss.

Ich komme zum zweiten Punkt, der Bedarfsanalyse. Hier gibt es das Ziel Netz 2030, den zu erwartenden Fahrzeugbedarf und das damit verbundene Wartungsaufkommen. Die Prognosen hierzu sind nicht mehr ganz frisch; wir halten es aber für erforderlich, auf aktuellen Bedarfsermittlungen aufzusetzen. Die BVWP-Prognose ist sehr alt und entspricht heute nicht mehr den methodischen Standards, die wir in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt haben. Das muss natürlich in einem solchen Planungsprozess berücksichtigt werden.

Ich habe gelesen, dass es das sehr sportive Ziel gibt, schon in etwa einem Jahr Baurecht zu haben. Anfang 2024 wollen Sie schon bauen, glaube ich. Bis Ende 2023 wollen Sie Baurecht erlangen. Ich habe Ihnen aufgeschrieben, welche Zeiträume wir kennen: Ein Raumordnungsverfahren dauert üblicherweise ein bis zwei Jahre. Dann müssen Sie die Planfeststellung vorbereiten. Auch dieses Verfahren ist in aller Regel nicht in einem Zeitraum unter einem Jahr zu durchlaufen, und dann besteht die Möglichkeit, dass ein Projekt beklagt wird. – Also ist Ihr Zeithorizont wirklich sehr sportlich. Ich hoffe, dass Sie da schnell vorankommen. Aber meine Planungspraxis der letzten über 25 Jahre zeigt, dass

das eher nicht der Fall ist. Ich verweise dazu auf eine Folie von Ihren Kollegen aus dem Verfahren Gelnhausen – Fulda. Da ist zu Beginn mal ein Zeitstrahl aufgemalt worden – –

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Ich muss Sie tatsächlich unterbrechen. Das waren jetzt schon zehn Minuten, und wir müssen die anderen Sachverständigen auch noch zu Wort kommen lassen.

**SV Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (RegioConsult):** Nur noch zwei Sätze: Bei Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Für die Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend dem entstehenden Eingriff Eingriffsausgleichsermittlungen und die Vorbereitung von Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Aber das ist eigentlich normaler, klassischer Planungsprozess und keine große Besonderheit.

**SV Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG):** Danke für die Gelegenheit, heute mal über die Durchsetzbarkeit von Großprojekten diskutieren zu können. Jetzt könnten wir Seite 2 der Präsentation (siehe Anlage) gut brauchen. – Wir haben in Bayern sehr viele Infrastruktur-Projekte, die Elektrifizierung nach Lindau, den Brenner-Nordzulauf bis 2038. Wir haben da einen sehr intensiven Planungsdialog eingeführt und haben feste Gremien wie beim ICE-Instandhaltungswerk. Hier haben wir einen runden Tisch mit politischen Stakeholdern aus der Region. Aber das ICE-Instandhaltungswerk ist kein BVWP-Projekt, sondern ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB Fernverkehr. Das macht es hier besonders spannend. Wir haben eine indirekte Ableitung aus dem Bundesverkehrswegeplan. Wir wollen hier in Deutschland mehr Klimaschutz erzielen, und auch die aktuelle Politik hat eine Verkehrswende postuliert. Ziel ist, die Nachfrage im Fernverkehr auf mehr als 260 Millionen Reisende jährlich zu verdoppeln. Das heißt: Die Anzahl der ICE-Züge muss ebenfalls von heute rund 300 auf 600 verdoppelt werden. Wir brauchen also auch neue ICE-Instandhaltungswerke.

Wir haben bundesweit geprüft, wo solch ein Werk sinnvoll zu etablieren ist, und festgestellt, dass in Nürnberg noch eine Lücke ist. Dort fehlt uns ein Standort, auch vor dem Hintergrund, dass wir das VDE 8 vor fünf Jahren hier eröffnet und das Angebot auf der

Strecke von München über Nürnberg nach Berlin deutlich verdichten wollen. Deshalb haben wir uns für den Raum Nürnberg entschieden: Die Lage innerhalb des Fernverkehrsnetzes ist zentral. In Nürnberg haben wir auch ausreichend Nachtstilllagen, die es erlauben, die Züge aus dem Betrieb zu nehmen und sie hier zu warten. Dafür brauchen wir ein neues Werk. Wir wollen dort 400 Millionen Euro Eigenmittel des Fernverkehrs investieren und im Ziel 450 neue Arbeitsplätze schaffen. Pro Tag sollen dort 25 ICE-Züge behandelt werden. – Herr Burmeister, der Projektleiter, wird Ihnen kurz unseren Planungsprozess darstellen.

**SV Carsten Burmeister (Deutsche Bahn AG):** Ich komme zur vierten Seite der Präsentation. – Der Bedarf für ein ICE-Instandhaltungswerk definiert sich grundsätzlich aus den Instandhaltungsanforderungen der DB Fernverkehr AG. Nachdem wir den Großraum Nürnberg als Vorzugsstandort für unser neues Werk evaluiert haben, stehen wir vor der Besonderheit, dass wir im Großraum Nürnberg keine bahneigenen Flächen mehr haben und auf externes Land zugreifen müssen. Wir haben einen gewissen Flächenbedarf, um ein ICE-Instandhaltungswerk zu entwickeln.

Damit wir mit dem Raumordnungsverfahren – das ist der erste Schritt in den vielen Genehmigungsverfahren – überhaupt in die Lage kommen, den richtigen Standort für unser Werk zu finden, müssen wir unser Werk definieren. Ich habe Ihnen eine vereinfachte Layout-Darstellung mitgebracht, damit Sie eine Vorstellung bekommen, wie ein ICE-Instandhaltungswerk aussieht, wie groß es ist und welche Arbeiten wir da erledigen. Wir haben einen klassischen Ankunftsbereich – den sehen Sie in orange auf der rechten Seite – mit Gleisanlagen, wo wir die Züge aus dem Netz nehmen und sie unserem Werk zuführen. Züge sind im Fernverkehr bis zu 400 Meter lang und müssen behandelt und gewartet werden. Dann folgt – grün – das Kernstück, unsere Instandhaltungshalle, ein rund 480 Meter langes Bauwerk, in dem wir unsere Züge von unten, von oben, von der Seite warten können. Dann folgt das Verbindungsstück – hier eine Wendeschleife dargestellt –, um die Züge nach der Instandhaltung der Komfort-Behandlung zuzuführen. Damit dem Fahrgast jeden Morgen ein sauberer und sicherer Zug bereitgestellt werden kann, müssen wir den Zug von innen reinigen, mit Trinkwasser versorgen, die Fäkalien absaugen, das Catering auffüllen. Wenn die Zeit es noch zulässt, reinigen wir den Zug gerne noch von außen, um

ihn dann wieder in diesem orange markierten Bereich abzustellen und auf die Strecke zurückzufahren. Diese wichtigen und vor allem täglich durchzuführenden Arbeiten müssen wir in einem kompakten, gut und effizient zu betreibenden Instandhaltungswerk durchlaufen. Für Instandhaltung und Wartung stehen immer nur die sehr kurzen Zeitfenster zwischen Fahrgasteinsätzen zur Verfügung.

Neben der Effizienz ist also auch die Nähe zu einem wichtigen Bahnhof – in diesem Fall ist das der Nürnberger Hauptbahnhof – eines der Grundkriterien für ein solches ICE-Instandhaltungswerk. Wir brauchen kurze Fahrzeiten ins Werk. Für diese Fahrzeiten müssen wir Bestandsstrecken der DB Netz AG nutzen; denn wir können als Fernverkehr ja nicht noch neue Wege in so ein ICE-Instandhaltungswerk erschließen, sondern müssen vorhandene Infrastruktur nutzen. Wir brauchen also ausreichend Platz, um alle Anlagen aufnehmen und effizient betreiben zu können, und eine nahe, elektrifizierte Eisenbahn, da wir nur mit Strom fahren können. Vor allem brauchen wir auch eine leistungsfähige Anbindung an Straße und den ÖPNV für Material und Mitarbeitende, um dieses Werk effizient führen zu können.

Das war der Beginn unserer Standortsuche; nächste Seite. Wir haben dieses Projekt im Oktober 2020 verkündet mit dem Hinweis, die DB habe sich entschieden, im Großraum Nürnberg ein ICE-Instandhaltungswerk zu errichten, und wolle mit den entsprechenden Genehmigungsverfahren beginnen. Im Vorlauf hatten wir erste Standorte schon untersucht. In Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken war klar, dass es eine klassische Standortsuche als Vorbereitung für alle weiteren Verfahren geben muss. Anfang Oktober 2020 haben wir rund 70 Standorte in der Region ermittelt und sie dann alle anhand fester, objektiver und vergleichbarer Kriterien untersucht. Da gibt es aus unserer Sicht zwei wichtige Säulen; die eine ist: Ein ICE-Instandhaltungswerk muss funktionieren. Die Bedingungen der Vorhabenträgerin, der DB also, müssen erfüllt werden. Ein ICE-Instandhaltungswerk an einer nicht elektrifizierten Strecke könnte de facto nicht betrieben werden, weil wir unsere Züge nicht ins Werk fahren könnten. Standorte, die die betriebskritischen Kriterien nicht erfüllen, können im weiteren Verlauf nicht betrachtet werden.

Wir sind also im Oktober 2020 mit der Untersuchung gestartet, welche Standorte die betrieblichen Kriterien erfüllen, haben aber gleichzeitig geschaut, welche raumordnerischen

Aspekte es gibt. Beispielsweise ist die Errichtung eines ICE-Instandhaltungswerk in einem Trinkwasserschutzgebiet de facto unmöglich, weil es in den Schutzzonen der Trinkwasserschutzgebiete keine Ausnahmetatbestände für Bauvorhaben geben wird. Mit dieser Abschichtung anhand fester Kriterien haben wir die letzten rund 16 Monate verbracht. So ist immer klarer geworden, welche Standorte am Ende geeignet sind. Am 11. Februar haben wir die Antragsunterlagen zur Raumordnung für die insgesamt drei Standorte bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. In diesen Unterlagen haben wir auch den Weg aufgezeigt, den ich Ihnen kurz skizziert habe, nämlich die grundsätzliche Standortsuche und die Standortbewertung in der Region und die Standortauswahl anhand fester Kriterien.

Die Regierung von Mittelfranken führt nun eine Vollständigkeitsprüfung durch. Wir gehen davon aus, dass sie im März abgeschlossen sein wird und dass das Verfahren dann offiziell eröffnet wird. Nach dem bayerischen Landesplanungsgesetz soll ein Raumordnungsverfahren innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein – das heißt, wir werden im dritten, spätestens vierten Quartal 2022 die separaten Bewertungen zur Raumverträglichkeit dieser drei Standorte von der Regierung von Mittelfranken erhalten. Je nachdem, wie viele Standorte als raumverträglich beschieden werden, ist es dann Aufgabe der Vorhabenträgerin, den Standort auszuwählen. Den finalen Standort, der damit Ende des Jahres feststehen würde, würden wir in eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung bringen und rechnen mit neun bis maximal zwölf Monaten. Wir würden also, anders als vorhin gesagt wurde, unser Baurecht nicht im nächsten Jahr erwarten, sondern etwa im dritten Quartal 2023 einen Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt stellen. Damit würde unser Baurecht beantragt, das dann je nach Verfahrenszeit zwischen zwei und drei Jahre dauern wird. Damit wäre ein Baubeginn 2025 oder 2026 möglich.

Auf der letzten Folie geht es um Dialog und Einbindung. Im Oktober 2020 wurde im DB Museum verkündet, dass wir ein ICE-Instandhaltungswerk in der Region errichten möchten, und darauf hingewiesen, dass wir erst mit der Standortsuche beginnen müssen, nachdem die DB in der Region keine geeigneten Flächen mehr besitzt. Wir haben dann auch unsere Untersuchungskriterien und unseren Bedarf veröffentlicht und gezeigt, welche Standorte wir betrachten. Dass wir heute mit nur noch drei Standorten ins

Raumordnungsverfahren gehen, war übers Jahr 2021 so nicht zu sehen. Beispielsweise haben wir im Juni/Juli 2021 Bürgerdialoge – seinerzeit wegen Corona leider virtuell – für damals neun Standorte durchgeführt. Dabei haben wir den jeweils aktuellen Verfahrensstand dargestellt, Fragen beantwortet und gezeigt, was wir zu diesem Zeitpunkt wussten. Eine unserer wichtigsten Erkenntnisse aus den letzten 16 Monaten ist nämlich, dass die Öffentlichkeit und die Bürgerinnen und Bürger sehr früh einen sehr großen Informationsbedarf haben. Das ist aus meiner Sicht auch nachvollziehbar. Gleichzeitig wird oft schon nach konkreten Planungsunterlagen gefragt. Beispielsweise haben wir in den ersten Dialogen schon gemerkt, dass wir nach Schallgutachten, Lärmgutachten, Trinkwasserbedarf konkret gefragt werden. Das ist eine Schwierigkeit, die bei einer so frühen Beteiligung entsteht; wir haben nämlich im Oktober 2020 eine Idee verkündet und haben dann mit den Planungen und Untersuchungen begonnen. Wir haben die Öffentlichkeit frühzeitig informiert und am Verfahren teilhaben lassen. Dabei gibt es den nachvollziehbaren Wunsch, viele Informationen zu bekommen. Wir haben die Gespräche natürlich auch dazu genutzt, um zu sehen, wo wir vielleicht schon ein Stück weit schneller planen müssen, als es von der reinen Planungslehre her notwendig wäre. Beispielsweise brauche ich ein Gesamtlärmgutachten erst zur Planfeststellung, also erst im Jahr 2023 – aber für Bürgerinnen und Bürger ist dieses Thema schon in den ersten Dialogen ganz wichtig. Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir diese Informationen aufgegriffen und genutzt haben. In der Folge wurde die Zahl der Standorte von neun auf drei abgeschichtet.

Wir hatten Glück und konnten das Projekt als Projektteam für alle drei potenziellen Standorte in Turnhallen oder Bürgerhallen vor Ort vorstellen. Wir hatten erste konkrete Ergebnisse zu Schall, Licht, Trinkwasser und haben versucht, diese Themen, obwohl die Raumordnung noch eine andere Plantiefe hat als die Planfeststellung, so weit voranzubringen, dass man etwas hat, worüber man einen Dialog führen kann. Wir hatten viele Besucherinnen und Besucher und haben 70 separate Terminangebote wahrgenommen, bei denen auch Bürgerinnen und Bürger einzeln mit dem Projektteam in den Dialog treten konnten. Dabei konnte man auch Themen durchsprechen.

Dieser Prozess hat uns auch bei dem Thema Alternativen und Ideen geholfen, die die Bahn nicht sieht. Auch die sind in den letzten 16 Monaten an uns herangetragen worden.

Wer die Presse verfolgt, weiß, dass wir auch heute noch zu Standortalternativen in Gesprächen sind. Das werden wir auch weiterhin sein. Aber gleichzeitig müssen wir mit dem Projekt vorankommen. Wir möchten – besser: wir müssen – 2028 in Betrieb gehen, denn die neuen ICEs sind bestellt, sie werden geliefert und müssen gewartet werden, wenn wir den Deutschlandtakt fahren und die Fahrgäste transportieren möchten. Deswegen haben wir vor eineinhalb Wochen die Antragsunterlagen zur Raumordnung eingereicht. Wir sind überzeugt, dass dieses Verfahren geeignet ist, die Standortsuche in der Region anhand fester Kriterien darzustellen. Insofern sind wir sehr gespannt auf die Bewertung durch die Regierung.

**MDirig Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst (Wohnen, Bau und Verkehr):** Ich komme aus dem Straßenbau und habe mit dem Projekt unmittelbar selbst auch dienstlich nichts zu tun, obwohl unser Ministerium natürlich großes Interesse daran haben, dass das ICE-Instandhaltungswerk, dieses große Projekt, in Bayern realisiert werden kann. Ich kann aber sehr wohl Analogieschlüsse zur Umsetzung von Großprojekten und zur Bürgerbeteiligung aus dem Straßenbau ziehen. Vieles von dem, was ich heute hier gehört habe, habe ich in meiner bisherigen beruflichen Praxis auch schon durchlebt bei Großprojekten wie der A 94, der A 8, wenn ich da an den Planungsdialog zum Ausbau zwischen Rosenheim und Salzburg denke, und auch bei vielen kleineren Projekten wie Ortsumfahrungen.

Im Straßenbau sollte eine frühzeitige Bürgerinformation selbstverständlich sein. Allerdings gibt es ein Dilemma: Einen kleinen Planungsvorsprung braucht der Planer schon. Denn ohne irgendwelche Fakten in eine Bürgerversammlung zu gehen, würde auch vom Bürger nicht akzeptiert, nicht goutiert. Die Planung sollte allerdings, zumindest, wenn man in der ersten Phase in die Bürgerbeteiligung geht, nicht zu sehr manifestiert sein, sodass noch einige Freiheitsgrade vorliegen.

Den Bedarf für ein Projekt möchte ich als zweiten Punkt ansprechen. Häufig erlebe ich in der Planungspraxis, dass über das Ob eines Projekts sehr viel mehr diskutiert wird als über das Wie. Das ist schade, weil man damit seitens der Bürgerschaft Chancen verpasst. Wenn ein Projekt im Bundesverkehrswegeplan verankert ist, hat der Deutsche Bundestag über dessen Notwendigkeit nach langen faktischen Ermittlungen im Vorfeld beschlossen.

Man kann natürlich bedauern, dass dazu der Bürger vor Ort nicht im Einzelnen gefragt wurde. Aber wir haben eine parlamentarische Demokratie, und da muss man sich auf solche Entscheidungen abstützen können. Das wäre also eigentlich eine Bitte an jede Bürgerbeteiligung: Man muss immer erkennen, was wirklich verhandelbar ist. Man muss sich vor allen Dingen auf das Wie konzentrieren – im konkreten Fall auf verschiedene Standorte. – Natürlich muss man bei Variantenvergleichen die Kriterien transparent offenlegen.

Bei Bürgerinformation, Bürgerkonsultation oder Kooperation – je nachdem, wie tief man gehen kann – haben wir in zwei Richtungen positiven Nutzen gesehen: Zum einen hat der Bürger einen absoluten Anspruch darauf, über die verschiedenen Planungsphasen informiert zu werden. Zum anderen bekommen die Planer wertvolle Rückmeldungen. Das Wissen aus der Region mitzunehmen ist für Planer in der Regel immer sehr, sehr wertvoll. Natürlich muss man klare Spielregeln definieren, vor allem am Anfang eines Planungs-, eines Dialogprozesses. Was ist in einem Dialogprozess wirklich verhandelbar, was nicht? – Gesetzliche Vorgaben sind in der Regel nicht verhandelbar, und das muss man immer von Anfang an sehr klar kommunizieren.

In größeren Dialogverfahren haben wir es immer auch als großen Nutzen empfunden, wenn externe Moderatoren oder Mediatoren mit eingesetzt werden. Das schafft in der Regel zusätzliches Vertrauen.

Noch ein paar Erfahrungen, die wir im Straßenbau gemacht haben: Bei noch so guter Bürgerbeteiligung können Einzelinteressen nie voll umfänglich überwunden bzw. geklärt werden, um so später keine Klagen zu bekommen. Es muss einem bewusst ein, dass in Deutschland ein einziger Betroffener, der gegen ein Projekt ist, ein Projekt aufhalten, im schlimmsten Fall auch verhindern kann. Der Blick auf das Allgemeinwohl ist in den letzten Jahrzehnten – das ist zumindest unsere Erfahrung – zunehmend verlorengegangen. Dazu ein Beispiel aus dem Norden Deutschlands: Bei der Fehmarnbelt-Querung in Richtung Dänemark, einem Autobahn- und Schienenprojekt unter dem Meer hindurch, gab es auf dänischer Seite 40 Einwendungen, auf deutscher Seite 16.000. Im Ergebnis hatte man auf dänischer Seite fünf Jahre früher Baurecht als auf deutscher Seite. Das Projekt wird jetzt bald in den Bau gehen.

Kritisch muss ich in Richtung Lobbyismus anmerken: Solche Verfahren werden vielfach genutzt, um Interessen einzubringen und Projekte zu verzögern. Ich möchte da gar nicht einzelne Verbände ansprechen; das kann in alle Richtungen gehen. Aber Verbandspolitik verhindert oft sinnvolle Kompromisse. – Am Ende des Tages muss man politischen Entscheidungen einen gewissen Raum geben und darum bitten, dass politische Entscheidungen, die in demokratischen Abstimmungen zustande kommen, auch akzeptiert werden. Den Rest muss der Vorhabensträger handwerklich umsetzen.

Schließlich vielleicht noch aus Sicht des Straßenbaus eine kurze Bewertung dessen, was ich zum ICE-Instandhaltungswerk in Nürnberg mitgenommen habe: Ich habe gestern auch noch Ihre Internet-Präsentation angeschaut und kann nur sagen: Das ist vorbildlich. Jeder Bürger hat wirklich die Gelegenheit, mitzureden und sich zu informieren. Ich wüsste nicht, wie man das anders machen kann. Am Ende des Tages muss ein Standort übrigbleiben; und da gibt es dann natürlich Betroffene. Das ist völlig klar. Ohne Betroffene wird der Standort Nürnberg nicht umgesetzt werden können. – Wir hoffen natürlich, dass das alles gelingt, dass die ehrgeizigen Ziele der Bahn im Sinne der Verkehrswende umgesetzt werden können. Das wäre sehr zu begrüßen – das sage ich bewusst als Straßenbauer.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, auch für Ihre Einschätzung des Verfahrens seitens des Ministeriums.

**Abg. Hans Friedl (FREIE WÄHLER):** Vielen Dank den Sachverständigen für die umfangreichen Informationen. Meine Bitte wäre, dass uns die Präsentation von den Vertretern der DB AG zur Verfügung gestellt wird (siehe Anlage), zumal wir momentan in reduzierter Ausschussgröße mit elf Mitgliedern tagen. Auch die anderen Abgeordnetenkollegen sollten diese Informationen bekommen, weil sie in den Stimmkreisen wichtig sind. Die Präsentation ist ja nicht geheim.

Größtmögliche Transparenz gegenüber den Bürgerinnen und Bürger ist uns allen wichtig. Die gesamte Region soll frühzeitig integriert werden. Nur, wenn man die Prozesse zielgerichtet führt, kann eine Mobilitätswende funktionieren. Ich habe wahrgenommen, dass Herr Josel den Kopf geschüttelt hat, als Herr Hahn die Zeitschiene als ambitioniert bezeichnet

hat. Aber es ist schon wichtig, dass man gerade bei solchen Großprojekten ambitioniert rangeht; denn nur so kann man was erreichen und gewisse Zeitschienen einhalten. Generell ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung wichtig. Man sieht das jetzt leider beim Brenner-Nordzulauf. Hier wäre am Anfang vielleicht mehr Transparenz wünschenswert gewesen. Denn wie es sich jetzt abzeichnet, werden Italien und Österreichisch vor den Toren Bayerns stehen, während wir noch nicht einmal wissen, wie wir den Brenner-Nordzulauf planen. Aber das ist ein anderes Thema.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Sie haben uns den Prozess vorgestellt: Zur offiziellen Projektvorstellung am 5. Oktober 2020 waren es neun Standorte; das konnte man soeben ganz gut sehen. Ziel soll sein, dass es am Ende einen Standort gibt. Sie haben es angesprochen, Herr Wüst: Das Verfahren soll möglichst transparent und ohne politische Einmischung verlaufen, damit es entsprechend plausibilisiert werden kann. Als Grund dafür, dass der Standort Nürnberg Altenfurt/Fischbach ausscheidet, heißt es bahnseitig: "Der Standort kann unter Berücksichtigung der Gegebenheiten vor Ort baulich nicht angebunden werden. Eine Anbindung über die S-Bahn-Gleise ist aufgrund der Streckenauslastung nicht möglich. Eine Anbindung über die abgewandt liegenden Fernverkehrsgleise ist aufgrund des Höhenunterschieds sowie der dazwischenliegenden S-Bahn-Gleise nur mit einem Überwerfungsbauwerk – Tunnel oder Brücke – realisierbar."

Dann konnten wir jetzt auch online lesen, dass Ministerpräsidenten Söder in einem Brief an Parteifreunde geschrieben hat, dass die Staatsregierung nach Prüfung der Auswirkungen der zu erwartenden Waldeingriffe zu dem Ergebnis gelangt ist – ich zitiere wörtlich –, unter den gegebenen Umständen keine Staatswaldflächen für den Bau des ICE-Instandhaltungswerks zur Verfügung gestellt werden können. – Zitat Ende. Diese Aussagen beißen sich aus meiner Sicht ein bisschen. Hier werden unterschiedliche Gründe für die Absage genannt, und deshalb habe ich die konkrete Frage: Welche Kriterien sorgten wirklich dafür, dass der Standort Nürnberg Altenfurt/Fischbach ausschied? – Und ich frage ergänzend: Hatten Sie Kenntnis von diesem Brief, insbesondere das zuständige Ministerium? – Ich frage als Erstes das Ministerium, Herr Kutzner. Herr Wüst ist Abteilungsleiter. Ich weiß nicht, wer antworten möchte. Haben Sie Kenntnis von diesem Brief gehabt? Wel-

che Gründe haben wirklich dazu geführt, dass hier ein Ausschluss erfolgt? – Ich frage als Erstes die Staatsregierung. Herr Wüst hat das Wort.

**MDirig Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst (Wohnen, Bau und Verkehr):** Ich sagte ja schon, dass ich mit dem Projekt bisher nicht befasst war. Von daher kenne ich diesen Brief nicht. Vielleicht können die Kollegen, die hinter mir sitzen, ergänzen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Dann bitte ich um Ergänzung. Kennen Sie diesen Brief – Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr? –

**Ein Vertreter der Staatsregierung:** Also, ich kann dazu jetzt auch nichts sagen. Der Kollege, der im Moment nicht da ist, könnte vielleicht etwas dazu sagen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Würden Sie ihn bitte hereinholen? – Das wäre sehr hilfreich. – Das geht so nicht. Ich habe eine klare Frage gestellt und bitte um eine Antwort. – Sie stehen auf der Rednerliste, Herr Kollege Mang, und werden aufgerufen, wenn Sie dran sind. Zwei Kollegen sind noch dazwischen. Ich würde gerne erst meine Frage geklärt wissen. Vielleicht können Sie mir vom Ministerium schon mal meine zweite Frage darlegen: Welche Kriterien sorgten wirklich dafür, dass der Standort ausschied? – Können Sie dazu etwas sagen? – Wenn sie alle draußen sind, würde ich Sie, Frau Landtagsbeauftragte bitten, dafür zu sorgen, dass die Herren hereinkommen. Das wäre hilfreich. – Herr Josel, Sie können was dazu sagen? – Sehr gerne. Dann ziehen wir das vor.

**SV Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG):** Der Standort Altenfurt/Fischbach war zunächst augenscheinlich – das sieht man, wenn sich das auf der Karte anschaut – unser favorisierter Standort, aber nicht der einzige. Wir haben das, wie wir eben dargestellt haben, abgeschichtet. Wir mussten dann aber bei der detaillierten Untersuchung der Topografie erkennen, dass es sich so verhält, wie Sie es soeben vorgelesen haben, dass wir hier Randbedingungen haben, die es unmöglich machen, dass wir diesen Standort wählen können. Deshalb haben wir diesen Standort, der sich unter den neun letzten befand, zu-

sammen mit fünf weiteren Standorten ausgeschieden. Diesen Sachverhalt haben wir jetzt in den Unterlagen für die Raumordnung ganz klar beschrieben. Das kann man dort auch nachlesen. Wir haben das dokumentiert auch auf Wunsch der Regierung von Mittelfranken. Wir zeigen da ganz klar auf, welche Standorte warum nicht mehr infrage kommen, sodass wir entsprechend der erforderlichen Abwägung die notwendige Transparenz hergestellt haben. – Betriebliche oder topografische Gegebenheiten sprachen hier also gegen einen Standort.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Josel. Ich stelle fest, dass immer noch niemand vom Ministerium sprachfähig im Raum ist. – Wir können es auch anders machen. Ich gebe zu: Ich bin etwas ungehalten. – Das geht so nicht.

Ich stelle einen **Antrag zur Geschäftsordnung gemäß § 176 Absatz 1 BayLTGeschO**. Ich finde, dass aufgeklärt gehört, welche Rolle ein gewisser Brief spielt. Ich finde es nicht akzeptabel, dass wir hier in Unkenntnis der Sachlage sind und uns hier widersprüchliche schriftliche Aussagen in verschiedenen Medien vorliegen. Ich würde gemäß § 176 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Bayerischen Landtags das entsprechende Kabinettsmitglied – in diesem Fall ist es der Ministerpräsident selbst – herbeizitiert werden. Rede und Gegenrede sind möglich. Meine Rede habe ich vorgetragen. Dafür sind die §§ 156 und 157 maßgeblich. Ich stelle diesen Antrag zur Abstimmung. Ist Gegenrede gewünscht? – Das ist offenkundig nicht der Fall.

**Abg. Ulrike Scharf (CSU):** Herr Vorsitzender, Entschuldigung für die verspätete Wortmeldung. Ich muss mich jetzt schon etwas wundern. Ich finde, es ist überhaupt nicht verhältnismäßig, jetzt einen solchen Antrag zu stellen. Ich würde a) um drei Minuten Geduld bitten. Wir haben auch die Ausschusssitzung sehr spät begonnen. Ich glaube, so viel sollten wir uns gegenseitig zugestehen und jetzt nicht zu Mitteln greifen, die absolut nicht im Verhältnis stehen, wenn es um die Aufklärung dieses angeblichen Sachverhalts geht, der auch mir nicht bekannt ist.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank. Offenkundig sind jetzt Vertreter des Ministeriums anwesend, die zur Aufklärung der Sachlage etwas beitragen können. Dann **stelle ich den Antrag vorerst zurück.** – Wem darf ich für das Ministerium das Wort erteilen, der dazu sprachfähig ist? – Soll ich die Frage wiederholen?

**MR Sebastian Röhrig (Wohnen, Bau und Verkehr):** Dafür wäre ich sehr dankbar, Herr Vorsitzender. Ich habe die Frage jetzt nicht gehört, aber mutmaßlich kann ich dazu etwas beitragen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Das wäre sehr erhellend. Ich habe gefragt, nachdem offenkundig ein Brief des bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder vorliegt, der ganz andere Ausschlusskriterien für den Standort nennt. Ich kann das gerne wiederholen und zitiere wörtlich aus einem Brief: "[...]unter den gegebenen Umständen keine Staatswaldflächen für den Bau des ICE-Instandhaltungswerks zur Verfügung gestellt werden können." Das ist abweichend von den Gründen, die uns an anderer Stelle von der Bahn vorgetragen sind. Das erachte ich als erklärungsbedürftig. Deshalb frage ich erstens, welche Gründe aus Ihrer Sicht vorliegen, dass dieser Standort ausgeschlossen worden ist, und zweitens: Kennen Sie den Brief des Ministerpräsidenten dazu? – Er sitzt ja immerhin der Staatsregierung vor. Das sind meine beiden konkreten Fragen.

**MR Sebastian Röhrig (Wohnen, Bau und Verkehr):** Zunächst kennen wir den Brief nicht. Er betrifft ja auch nicht unseren Ressortbereich. Der Staatsforst ist ja ein Thema des Landwirtschaftsministeriums; dazu kann ich jetzt nichts sagen. Soweit ich informiert bin, ist auch in den Medien von diesem Brief die Rede gewesen, von Schreiben, die es gegeben haben soll. Aber dazu kann ich jetzt aus eigener Kenntnis nichts beitragen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Möchte das jemand aus Ihrem Haus ergänzen? – Dann kann ich nämlich Erhellendes dazu beitragen. Hier ist der Brief. – Der bayerische Ministerpräsident Dr. Markus Söder, MdL, schreibt an einen CSU-Ortsverband – ich zitiere mal einfach für Ihre Kenntnis den letzten Satz des Briefes; ich bin wirklich in großer Verwunderung. Ich zitiere aus diesem Brief wörtlich: "Ich" – also Dr. Markus Söder – "habe

das Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten gebeten, nun auch umgehend die Betroffenheit des Staatswalds im Bereich der MUNA genau zu prüfen und Dich" – das ist offenkundig dieser Ortsvorsitzende – "über das Ergebnis baldmöglichst zu unterrichten. Die fachlich ebenfalls berührten Ressorts, das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und das Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, erhalten einen Abdruck dieses Schreibens."

Ich bin verwundert. Wir sind hier das Parlament, und wir erwarten, dass wir hier korrekt und wahrheitsgemäß unterrichtet werden. Das akzeptiere ich nicht. Ich stelle **erneut einen Antrag zur Geschäftsordnung**: Gemäß § 176 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Bayerischen Landtags ist das aufzuklären. Ich möchte, dass der Ministerpräsident herbeizitiert wird, um das zu erklären. – Das ist meine Rede dazu. Wir haben das bereits gehört. Wir wurden jetzt auch noch getäuscht; ob wissentlich oder unwissentlich angelogen, ist nicht meine Entscheidungsfindung, das aufzuklären. Das akzeptiere ich nicht. Das Parlament darf in dieser Form nicht getäuscht werden. Das ist meine Rede gewesen. Gemäß der Geschäftsordnung ist es möglich, eine Gegenrede zu halten. Wünscht der Kollege Schwab oder die Kollegin Scharf diese zu halten? – Kollege Schwab hat das Wort zur Gegenrede zu diesem Geschäftsordnungsantrag, den ich aufrechterhalte.

**Abg. Thorsten Schwab (CSU)**: Herr Vorsitzender, wir lehnen den Geschäftsordnungsantrag mit folgender Begründung ab: Hunderte, Tausende Briefe gehen in einem Ministerium ein und aus. Ich finde es echt dreist, in einer Ausschusssitzung Mitarbeiter eines Ministeriums über einzelne Briefe zu befragen, die nicht mal ans Ministerium direkt gerichtet worden sind, sondern an einen CSU-Ortsverband. Wenn dann das Bauministerium den Abdruck eines Schreibens bekommt, heißt das noch lange nicht, dass eine konkrete Frage in Richtung des Bauministeriums gestellt worden ist. Ich gehe davon aus, dass die Damen und Herren des Bauministeriums den Sachverhalt aufklären werden. Aber dazu muss man denen auch ein bisschen Zeit geben. Deswegen würde ich empfehlen, dass Sie einfach diese Frage ordentlich formulieren und in einer der nächsten Sitzungen um Aufklärung bitten, um welchen Brief es geht und welche Antwort das Ministerium parat hat. Einfach aus der Hüfte raus das Ministerium zu fragen, ohne dass die Leute, die den Brief in Händen hatten, hier sind, oder auch noch den Ministerpräsidenten zu zitieren – wenn wir diese Ma-

chenschaften anfangen, ist der Betrieb der Staatsregierung lahmgelegt. Aus diesen verständlichen Gründen werden wir diesen Geschäftsordnungsantrag ablehnen und bitten, dem Ministerium Zeit zu geben, ordentlich eine Antwort geben zu können.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Kollege Schwab. Ich kann zur Wahrheitsfindung beitragen: Selbstverständlich habe ich das Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bereits in einer AzP um Aufklärung gebeten. Sie ist am Donnerstagvormittag um 9:30 Uhr bei mir postwendend eingegangen. Ich habe das Ganze moniert, da natürlich nicht korrekt geantwortet worden ist. Ich habe die Antwort heute bekommen. Ich kann sie Ihnen gerne zur Wahrheitsfindung vortragen. Dann können Sie sich selbst Ihr Bild davon machen. Ich zitiere: "Nachdem ich gefragt habe, ob sich der Herr Ministerpräsident in politische Entscheidungen einmisch" – –

Ich wiederhole: Das ist kein Brief eines CSU-Landesvorsitzenden, es ist ein Brief des bayerischen Ministerpräsidenten, der in Abschrift an zwei weitere Ressorts verteilt worden ist. Dann hätte ich die Erwartungshaltung, dass das entsprechend zur Kenntnis genommen wird, wenn er zu diesem Punkt spricht. Zur Wahrheitsfindung kann ich gerne ergänzend zu Ihren Ausführungen beitragen. Die Antwort wurde mir wie folgt übermittelt: "Die freie Meinungsäußerung des Abgeordneten ist verfassungsrechtlich geschützt. Dieses Recht achtet die Staatsregierung innerhalb und außerhalb des Parlaments ..." – Die Antwort war, dass ein Abgeordneter Markus Söder etwas gesagt hat. Auch das ist aber falsch. Der Ministerpräsident hat etwas gesagt zu Standorten eines ICE-Instandhaltungswerks vor Ort bei einem laufenden Raumordnungsverfahren. Das erachte ich nicht für trivial. Aber ich gebe dem Kollegen Schwab gerne noch die Möglichkeit zur Erwiderung. Ich erachte das für einen schwerwiegenden Vorgang, der aufgeklärt gehört: In welcher Form hat wer Einfluss auf einen Auswahlprozess genommen. Das ist keine Petitesse, finde ich.

**Abg. Thorsten Schwab (CSU):** Ich finde es seltsam, dass ein Vorsitzender Geschäftsordnungsanträge stellt. Soweit ich die Geschäftsordnung kenne, stellt man einen Antrag zur Geschäftsordnung; dann gibt es eine Gegenrede und eine Abstimmung. Da gibt es nicht

nochmal irgendwelche Infos, die hinterher geschoben werden. Deswegen: Wenn das Prozedere so ist, dann Geschäftsordnungsantrag – Gegenrede – Abstimmung.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Dann kommen wir zur **Abstimmung** – sie wird eingefordert von der FDP-Fraktion, die ich übrigens an dieser Stelle vertrete – über den Antrag, den Herrn Ministerpräsidenten gemäß § 176 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Bayerischen Landtags herbeizuzitieren, um Dinge beizutragen, die zur Erhellung meines Anliegens dienen, nachdem meine Fragen nicht beantwortet worden sind. Sonst hätte ich das ja auch nicht tun müssen. Mir geht es um die Wahrheitsfindung in diesem Punkt.

Wer für diesen Geschäftsordnungsantrag ist, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen von AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP. Wer ist dagegen? – Das sind die Fraktionen von CSU und FREIEN WÄHLERN. Damit herrscht Stimmengleichstand. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag nicht angenommen.

Ich finde das so nicht akzeptabel und werde weiter nachfragen. – Als Nächster hat der Kollege Mang das Wort.

**Abg. Ferdinand Mang (AfD):** Ich frage Herrn Carsten Burmeister als Projektleiter. Wir haben viel über die wirtschaftlichen und technischen Gründe der Standortwahl gehört. Zwar wurde Trinkwasser erwähnt, nicht aber die naturschutzrechtlichen Belange. Die halte ich für eminent wichtig. Denn für alle drei Standorte, die jetzt in der näheren Auswahl sind, soll Reichswald abgeholzt werden. Bei einem möglichen Standort, bei Harrlach geht es um das Trinkwasser. Aus diesem Wald bezieht die Stadt Fürth ihr Trinkwasser. Darüber hinaus ist dieser Wald Bannwald. Bannwald ist in Artikel 9 des Bayerischen Waldgesetzes besonders geschützt. Nach Artikel 9 Absatz 6 kann eine Erlaubnis zur Rodung nur erteilt werden, wenn angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktion dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. – Ich persönlich komme aus dieser Gegend und kenne diesen Standort. Mir ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Kriterien erfüllt werden können, um den Bannwald hier zu roden und um das Projekt zu realisieren. Inwieweit wurden bei der Auswahl der Standorte solche rechtlichen Punkte berücksichtigt und

bewertet? – Jetzt sagt man, man müsse das Verfahren schnell vorantreiben, weil man die Züge schon bestellt habe. Ich halte es für inakzeptabel, so Druck auf die Verwaltung auszuüben.

**Abg. Ursula Sowa (GRÜNE):** Es läuft nicht gut. Man sieht, wie unklar das Ganze ist. Neun von 70 potenziellen Standorten sind in der engeren Wahl geblieben – jetzt sind es noch drei. Auch die sind nicht der Hit, stoßen auf großen Widerstand, sind alle drei von Wald belegt. Trifft das zu? – Ich komme aus Bamberg, das nicht ganz so nah an Nürnberg liegt. Ich hätte gerne gewusst, wie die drei Standorte aussehen. Ist überall Wald? Sprechen überall Umweltschutzgründe dagegen? – Der Bund Naturschutz hat sich jetzt bekanntlich mit einer neuen Variante gemeldet. Davon war jetzt überhaupt nichts zu hören – aber es interessiert uns doch sehr, ob die Zuschüttung eines Hafenbeckens tatsächlich die Lösung wäre. – Es wurde gesagt, dass ein Riesen-Bauwerk von einem halben Kilometer Länge gebaut wird. Das kann natürlich nicht überall stehen. Aber der Verfüllung eines Hafenbeckens – möglicherweise stimmen die Dimensionen – könnte man näher treten, auch wenn das nicht easy ist. Aber eine Abwägung sollte natürlich stattfinden. Zu diesem neuen Vorschlag erbitte ich eine Stellungnahme. – Bisher wurde nicht erwähnt, wie dieses Bauvolumen gestemmt werden soll: Wie breit wird das Gebäude? Welche Machart hat es? Wird es eine billige Riesenhalle oder gibt es ökologische Auflagen? Möglicherweise könnten ökologische Ausgleichsmaßnahmen durch das Gebäude selber gestemmt werden. Wird sowas überhaupt überlegt?

**Abg. Natascha Kohlen (SPD):** Werden Alternativvorschläge von Bürgerinitiativen oder der Bevölkerung berücksichtigt? – Wie läuft deren Bewertung ab? Zu welchem Zeitpunkt werden solche Vorschläge bewertet, – Sie sprachen davon, dass es gut sei, externe Moderatoren hinzuziehen. Welche Qualifikationen müssen sie haben? Wie gehen Sie da vor? – Beim Brenner-Nordzulauf wurden in einem ersten Gespräch an die hundert Trassen vorgeschlagen. Damit war im Prinzip eigentlich jeder betroffen. Bei den Stromtrassen-Debatten gab es ganz ähnliche Problematiken: Je mehr Varianten direkt in den Raum geworfen wurden, desto komplizierter wurde alles. Was haben Sie daraus gelernt?

**SV Carsten Burmeister (Deutsche Bahn AG):** Zunächst zum Thema Bannwald – Reichswald – Trinkwasser. Aus Zeitmangel konnte ich in der Einleitung nicht auf alle Kriterien in der größten Tiefe eingehen. Ich habe aber gesagt: Es gibt insgesamt zwei Säulen, auf die man schaut. Zum einen muss ein ICE-Instandhaltungswerk funktionieren; die DB Fernverkehr ist ein eigenwirtschaftlich betriebenes Unternehmen. Wir müssen Züge in einer gewissen Zeit instandhalten können. Wenn wir Züge über 90 Kilometer, eine Stunde lang irgendwohin fahren müssten, werden wir diese Züge nicht mehr betreiben und instandhalten können.

Die zweite Säule sind diese raumbedeutsamen Kriterien: Trinkwasserschutzgebiete, Bannwald, Naturschutz – all diese Themen. Teil der Raumordnungsunterlage ist eine Umweltverträglichkeitsstudie. Wir haben für alle Standorte – nicht nur für die drei, die wir jetzt final eingereicht haben, sondern für alle neun, die wir im Jahr 2021 untersucht haben – diese Studien erstellt, um den Kriterien Bannwald, Vogelschutz, Natura 2000, Landschaftsschutz, die jetzt in der Bewertung durch die Regierung von Mittelfranken eine sehr wichtige und entscheidende Rolle spielen, gerecht zu werden. Nochmal zurück zum Verfahren: Die DB definiert, welche Standorte betrieblich funktionieren könnten. Sie hat diese Standorte untersucht. Die Bewertung, welche dieser Standorte raumverträglich sind, anhand von Kriterien wie Bannwald, Vogelschutz, Trinkwasserschutz, Lärm, Lichtverschmutzung, verkehrlicher Anbindung – der Katalog umfasst fast 50 Kriterien – erfolgt im Verfahren. Das trifft auch auf den Bannwald und den Trinkwasserschutz zu. – Ich habe ja schon gesagt: Ein Bau in einem Trinkwasserschutzgebiet ist tabu. Das wird man in der Schutzzone 1 oder 2 nicht schaffen. Ein ICE-Instandhaltungswerk in Harrlach entlang der A 9 würde aber nicht in diesem Trinkwasserschutzgebiet liegen, sondern in einem Wassereinzugsgebiet. Diese Abwägungen werden jetzt von der Regierung von Mittelfranken vorgenommen. Auch die Befragung der Träger öffentlicher Belange, beispielsweise der Trinkwasserversorger, ist jetzt Aufgabe des Raumordnungsverfahrens. Das wird dann vonstatten gehen anhand der von Ihnen auch genannten Kriterien.

In diesem Verfahren gibt es auch ein eigenes Kapitel zur Kompensation. Wenn irgendwo gerodet oder in ein Vogelschutzgebiet eingegriffen werden muss, muss es einen Ausgleich

geben; andernfalls kann es kein Baurecht geben. Auch das ist Teil der Antragsunterlage, ist dort entsprechend dargestellt und wird gewichtet.

Dann zur Frage der Abgeordneten Sowa. Ja, alle drei Standorte haben in Teilen eine Bannwaldbetroffenheit. Das ist der Tatsache geschuldet, dass Nürnberg sehr, sehr dicht besiedelt ist und einen sehr, sehr geringen Leerstand an Immobilien und Flächen hat. Zudem ist die Region gerade im Süden und im östlichen Bereich sehr dicht bewaldet und von Bannwald umgeben. Wir sind aber davon überzeugt, dass die Hinführung zum Raumordnungsverfahren diese Transparenz schafft, das zu zeigen. Wir würden diese Betroffenheit auch gerne umgehen. Wir werden oft gefragt, ob denn Bannwald nicht die günstigste aller Baumöglichkeiten ist – das stimmt nicht. Dazu einen Vergleich: Wenn wir ein ICE-Instandhaltungswerk von rund 35 Hektar Größe errichten wollen, brauchen wir in einem Bannwald, der dann vielleicht auch noch Vogelschutzgebiet ist, zu den 35 Hektar Baugebiet noch 35 Hektar Bannwaldausgleich zur Neuaufforstung und 35 Hektar Vogelschutzgebiet-Ausgleich zur Kompensation in Kohärenz, die in einem bestehenden Wald existieren muss. Wir benötigen für 35 Hektar ICE-Instandhaltungswerk 105 Hektar absolute Fläche. Das ist keine günstige Rechnung mehr. Sie uns für uns nur zurzeit – wir glauben, dass das den Antragsunterlagen auch entnommen werden kann – alternativlos. "Alternativlos" ist ein sehr ärgerliches Wort, denn nichts ist alternativlos, wie ich glaube.

Natürlich bekommen wir auch Alternativvorschläge. Bitte sehen Sie mir nach, dass ich zum Hafen nichts sagen kann. Uns ärgert sehr, was man zurzeit in der Presse liest, und dass jeder zu allem eine Meinung hat. Wir befinden uns in vertraulichen Gesprächen zum Thema Hafen; dazu stehen wir auch. Sie sind aber noch nicht abgeschlossen, und wir wissen auch nicht, wie diese Gespräche ausgehen werden. Wir führen sie. Da wir mit dem Projekt aber vorankommen möchten, haben wir in Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken entschieden, dass wir die letzten 16 Monate ein sauberes Standortsuchverfahren durchlaufen haben mit dem Ergebnis, dass drei Standorte potenziell geeignet sind und wir für diese das Verfahren starten.

Klar ist aber auch, dass die Regierung von Mittelfranken keine Wertung vornimmt. Sie kommt für jeden Standort zu einem Einzelergebnis. Es ist auch grundsätzlich möglich, dass ein Raumordnungsverfahren für einen vierten Standort nachgeschoben wird, wenn

es denn diese Alternative gäbe. Allerdings haben wir uns jetzt 16 Monate intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt und mit Planungsbüros nach potenziellen Standorten gesucht. Wir als DB sehen wir diesen alternativen Standort derzeit nicht. Von daher starten wir das Verfahren. Das bedeutet aber nicht, dass wir für weitere Vorschläge nicht offen sind. – Hier kann ich auf die Frage der Abgeordneten Kohnen eingehen, wie wir Alternativvorschläge prüfen. – Wir prüfen sie grundsätzlich darauf, ob dort ein ICE-Instandhaltungswerk funktionieren kann. Wir haben in den letzten 16 Monaten viele Zuschriften bekommen. Wenn uns ein Anwohner auf ein Bahngleis hinweist, wo wir derzeit S-Bahnen für den Nürnberger Nahverkehr abstellen, und uns um die Prüfung dieser Fläche bittet, tun wir das natürlich. Aber das zeigt schon mal zwei Dinge: Wir würden Nah- oder Regionalverkehr verdrängen – das ist nicht unser Wunsch. Und die Prüfung einer Fläche, die selbst 500 Meter lang ist, während allein schon unsere Werkstatt 480 Meter lang ist – ohne Ein- oder Ausfahrt und Feuerwehrumfahrung –, geht auch relativ schnell.

Es gab aber auch komplexere Vorschläge, an denen wir Betroffenheiten teilweise bis zu sechs, acht Wochen geprüft haben. Es ging dabei ganz oft um den Nürnberger Rangierbahnhof. Wir haben für das Raumordnungsverfahren einen Kriterienkatalog entwickelt, der darstellt, was erfüllt sein muss, damit ein ICE-Instandhaltungswerk funktioniert. Auch Standortvorschläge werden genau gegen diese Kriterien geprüft. Dabei wird aufgezeigt, wo die Ideen gut sind, aber auch, wo sie an der Praxis scheitern. Ich kann für mein ganzes Projektteam die Hand ins Feuer legen: Wir haben jeden Standortvorschlag, ob er per Mail, per Brief oder wie auch immer kam, geprüft, ob dort ein ICE-Instandhaltungswerk funktioniert. Denn wir haben selbst Interesse daran, mit diesem Projekt so schnell wie möglich voranzukommen.

Ja, wir haben die Züge bestellt, wir möchten in Deutschland die Verkehrswende schaffen, und wir möchten die Leute auf den ICE umsetzen. Deswegen wollen wir so schnell wie möglich vorankommen. Natürlich würden uns Industrie- oder Brachflächen oder alte Bahnflächen helfen. Wir haben solche aber in Nürnberg nicht, und deswegen bin ich sehr überzeugt von dem Raumordnungsverfahren. Es ist nichts anderes als die Suche nach dem am besten geeigneten Standort. Einen Standort ganz ohne Betroffenheiten wird es

nicht geben, aber die Raumordnung ist aus unserer Sicht perfekt geeignet, um wenigstens den am besten geeigneten Standort zu finden.

**SV Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG):** Sie sehen, wir ringen darum, einen Standort zu finden, weil das wichtig ist für den Deutschlandtakt, für Bayern, für die europäische Metropolregion Nürnberg, auch was die Gestaltungsmöglichkeiten im Fahrplan betrifft, abgesehen von den wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Implikationen. Wir ringen darum, für die Region Nürnberg einen Standort zu finden, suchen auch nach Alternativen, schauen, das Projekt so verträglich wie möglich zu gestalten. Aber wir haben auch Herausforderungen, die wir aktiv angehen, wie Herr Burmeister beschrieben hat.

Frau Kohnen, Sie haben gefragt, was man aus dem Planungs-Prozedere beim Brenner-Nordzulauf gelernt hat. Man kann es nicht vergleichen. Der Brenner-Nordzulauf und andere Strecken der Infrastruktur sind Strecke; hier suchen wir Standorte. Allein durch die Streckenführung haben Sie stärkere Betroffenheiten. Es ist immer eine Gratwanderung: Beteiligt man die Region sehr intensiv, wie es beim Brenner-Nordzulauf gemacht wurde, bekommt man viele Vorschläge, die man, wenn man es ernst nimmt, alle abprüfen muss. Wir hatten hier über hundert Trassenvarianten. Damit erschwert man eine Diskussion vor Ort oder erzeugt Emotionen. – Man kann es aber auch andersherum machen, indem man die Trasse allein als Projektmaßnahmenträger festlegt nach dem Motto "Vogel friss oder stirb".

Die Wahrheit liegt wahrscheinlich in der Mitte. So haben wir es jetzt auch bei Augsburg – Ulm gemacht. Wir haben fünf Varianten vorgeschlagen, die wir dort sehr aktiv in der Region diskutieren. Bei diesem Verfahren werden die nicht ganz so sinnhaften Trassen von vornherein ausgeschlossen, um die dann wirklich möglichen Varianten mit einigen Untervarianten zu diskutieren. Hier, bei der Suche nach dem Standort für das ICE-Instandhaltungswerk, geht es um eine punktuelle Betroffenheit. Bei einer Linienführung haben Sie dann immer eine Betroffenheit im Nachbarlandkreis und, und und. Hier ist es, glaube ich, einen Tick einfacher. Wir stehen halt vor der Herausforderung, in Nürnberg kein brachliegendes Gelände zu haben und nutzen zu können. In Dortmund haben wir auch vor, ein neues ICE-Instandhaltungswerk zu bauen; dort haben wir das Glück, einen

brachliegenden Güterbahnhof zu haben. Auf diesem der Bahn gewidmeten Gelände können wir mit den Bauarbeiten rasch beginnen. Hier können wir ein ICE-Instandhaltungswerk ohne große Probleme erstellen. – In Nürnberg brauchen wir erst ein Grundstück mit all den Implikationen, die wir heute diskutiert haben. Das macht das Projekt so anspruchsvoll. Aber verkehrlich und betrieblich macht es mehr als Sinn, in den Knoten Nürnberg so ein Werk zu bauen.

**MDirig Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst (Wohnen, Bau und Verkehr):** Die Frage von Frau Kohnen ist noch offen, wie Moderatoren bzw. Mediatoren ausgewählt werden. Da gibt es einschlägige Fachbüros bzw. Fachanwälte mit Schwerpunkt Moderation/Mediation. Für uns sind da immer die Erfahrung der Kollegen und gute Referenzen ganz entscheidend.

**SV Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (RegioConsult):** Ich möchte die Frage nach der notwendigen Ausbildung von Mediatoren beantworten. Bislang ist gesetzlich nicht fixiert, welche Ausbildung ein Mediator haben muss; es ist im Mediationsgesetz nur allgemein beschrieben, über welche Kenntnisse er verfügen sollte. – Ich selbst habe eine Ausbildung in Heidelberg mit über 200 Stunden und entsprechendem Praxisbezug genossen und bilde mich regelmäßig fort. Ich bin Mitglied in einer Fachgruppe für Mediation im Rhein-Main-Gebiet, sodass wir im Kollegenkreis ständigen fachlichen Austausch haben. Nicht nur Juristen sind als Mediatoren tätig – sehr oft, aber nicht nur. Wichtig ist vor allen Dingen, wenn man solche Verfahren betreibt, dass man sich im Vorhinein darüber klar wird, ob man für ein Großverfahren jemanden braucht, der Mediation wirklich kann und der weiß, wie ein solcher Prozess abläuft und wie man ihn steuert. Das ist nicht gleichbedeutend mit Moderation; das wird gerne immer fast synonym verwendet. Aber ein Moderator ist ganz was anderes als ein Mediator. Das sollte man immer im Blick haben.

Wenn die Bahn Dialogverfahren durchführt, sind das nicht klassische Mediationsverfahren. Durch die Moderations- und Dialogverfahren werden zwar Teile von Mediation mit abgebildet, aber nie eine vollständige Mediation. Denn eine Mediation hat vier klassische Stufen, in denen sie arbeiten sollte: In der ersten Phase sollte sie den Konflikt überhaupt ermitteln, dann Interessen, die bei den Akteuren vorliegen, abfragen und sie zusammen mit den Medianten herausarbeiten, dann in einer dritten Phase, der Optionenphase, sollten

Lösungsmöglichkeiten herausgearbeitet werden, um am Ende zu einem Mediationsergebnis zu kommen. Ganz wichtig ist, dass derjenige, der ein solches Verfahren für einen Vorhabenträger, eine Behörde durchführt, in jedem Fall absolut neutral sein muss. Das ist das alleroberste Prinzip. Er muss die Allparteilichkeit wahren. Dass der Mediator diese Stellung hat und ihm niemand, auch kein Auftraggeber, dreinredet, muss bei entsprechender Beauftragung sichergestellt sein.

**Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE):** Ich bedaure es wirklich sehr, dass wir uns hier mehrheitlich nicht dazu durchringen konnten, den Herrn Ministerpräsidenten zu befragen. Denn es wäre beispielsweise auch interessant gewesen, wie es sein kann, dass er Ende 2019 noch in der Presse bejubelt hat, dass ein ICE-Instandhaltungswerk nach Nürnberg kommt und dass das nur mit Hilfe der Staatsregierung möglich gewesen sei. Auch da ist schon die Frage, was das für eine interessante Einflussnahme ist. Offensichtlich wollte er zwar die Arbeitsplätze in der Region haben, was für alle erfreulich ist, aber doch im eigenen Stimmkreis keine Baumaßnahme bzw. keine Waldrodung. Das wirft Fragen auf, die man hier durchaus erhellend hätte diskutieren können. Sehr schade.

Zwei konkrete Fragen: Sollte es zu einem Standort im Bannwald kommen, sind Klagen angekündigt. Wie groß sind erfahrungsgemäß die Zeitverluste bei solchen Klagen? – Uns alle eint, denke ich, das Wissen, dass das ICE-Instandhaltungswerk benötigt wird, dass wir es für den Klimaschutz und die Verkehrswende dringend brauchen und dass es in Süddeutschland im Raum Nürnberg angesiedelt werden muss. Insofern liegt uns allen an einer schnellen Realisierung. Deswegen frage ich nach einem möglichen Zeitverlust bei Klagen wegen des Bannwalds. – Das MUNA-Gelände im Besitz der BIMA ist unter den möglichen Standorten. Das Gelände könnte entmunitioniert werden. Was sagen die Gutachter dazu? Wie lange dauert eine Entmunitionierung, was kostet sie, geht das überhaupt? Werden diese Gutachten veröffentlicht?

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Da kann ich nahtlos anschließen. Hier ist ein Antrag, der von der FDP eingebracht worden ist, einschlägig: Infrastrukturprojekte transparent und erfolgreich auf den Weg bringen. – Das war das Thema im März letzten Jahres. Leider müssen wir feststellen, dass hier eine Einflussnahme erfolgt ist, in diesem

Fall vom Ministerpräsidenten selbst. Ich zitiere nochmals aus einem Brief wörtlich und bitte um Einschätzung: "Die Staatsregierung ist bereits beim Standort Altenfurt/Fischbach nach Prüfung der Auswirkungen der zu erwartenden Waldeingriffe zu dem Ergebnis gelangt, dass unter den gegebenen Umständen keine Staatswaldflächen für den Bau des ICE-Instandhaltungswerks zur Verfügung gestellt werden können. Beim Standort südlich des MUNA-Geländes sind die Umstände auf den ersten Blick ähnlich gelagert."

Daher würde ich gerne wissen zum einen von Ihnen, Herr Hahn, und von der Bahn, von Herrn Burmeister, von Herrn Josel und von Herrn Wüst, von unseren Experten, inwiefern die Staatsregierung Ihnen bereits signalisiert hat, dass der Standort südlich des MUNA-Geländes ebenso wie Altenfurt/Fischbach nicht infrage kommt. Der Brief des Ministerpräsidenten auf seinem Briefpapier liegt vor. – Wie gehen Sie bei Ihren Planungen mit solchen ständigen Querschüssen um? – Herr Burmeister, Sie haben es vorhin angedeutet, in einem anderen Kontext. Da ging es um einen Hafen. Ich finde das für einen mustergültigen Infrastruktur-Prozess völlig unangemessen, egal, wer das tut. Deswegen ist es erklärungsbedürftig – die Nachfragen werde ich an das Ministerium richten –, in welcher Funktion hier Einfluss genommen worden ist: War das der örtliche CSU-Landtagsabgeordnete, der CSU-Parteivorsitzende oder der Ministerpräsident? – Auf dessen Briefkopf ist der Brief ja erstellt.

**Abg. Ferdinand Mang (AfD):** Ich möchte auch noch einmal nachhaken. Ich finde es erstaunlich, dass man hier so ein Verfahren anstrengt, ohne dass Sie sagen können, wie die konkreten Ausgleichsflächen aussehen. Sie sagen, das liege in der Verantwortung der Verwaltung. Sie können ja selbst nichts Konkretes zu der Frage sagen, wie die Ausgleichsflächen auszusehen haben. Aber Sie haben sich die Standorte ausgesucht. Die Verwaltung soll es dann eben richten, und das noch möglichst schnell, weil Sie ja schon die Züge bestellt haben.

**SV Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (RegioConsult):** Meine Antwort ist relativ kurz. Ich habe das auf Seite 4 meines Statements auch schon zum Ausdruck gebracht. Wir haben in vielen Großverfahren die Erfahrung machen müssen, dass sich Politik nicht aus der Erarbeitung von Variantenvorschlägen heraushält. Unsere Erfahrung ist, dass es immer schlecht ist,

wenn so etwas stattfindet – ich sage das mal ganz unabhängig von dem speziellen Fall, um den es hier geht – und wenn die Politik meint, sich in komplexe Sachverhalte einmischen zu können. Das sollte generell unterbleiben. Das ist eine ganz klare Forderung, die wir als Fachleute an die Politik herantragen. Warum gibt es solche komplexen Planungsverfahren, in denen Fachleute wie wir, renommierte, teure Fachbüros für sehr viel Geld mit solchen Aufgaben betraut werden? – Weil es eben nicht so einfach ist und weil sehr viele rechtliche und fachliche Vorgaben berücksichtigt werden müssen.

Ich nenne jetzt ein Beispiel aus meinem Heimatland Hessen. Da hat sich die Politik bei der letztendlichen Variantenentscheidung der Bahn für die Variante 4 im Rhein-Main-Gebiet beim Bahnprojekt Gelnhausen – Fulda ganz massiv eingeklinkt. Durch den Einfluss der Politik wurde die Variantenentscheidung innerhalb von acht Tagen umgeworfen. Das führt dann später dazu, dass sich die Parteien vor Gericht treffen. Eine langjährig vorbereitete Trassenentscheidung steht unter Umständen wieder zur Disposition und scheitert möglicherweise vor Gericht. – Ich kann vor einem solchen Vorgehen nur eindringlich warnen.

**SV Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG):** Herr Körber, Sie haben das Thema MUNA Süd angesprochen. Wir kennen den Brief, den Sie beschrieben haben, nicht. Wir kennen aber Zeitungsberichte dazu. Wir kennen auch keine Maßnahmen, Interventionen der Ministerien, die angesprochen worden sind. Wir haben alle drei Standorte – MUNA, MUNA Süd und Hallersberg – für die Raumordnung eingereicht und vertrauen auf das Verfahren bei der Regierung von Mittelfranken und darauf, dass sie uns dann Maßgaben an die Hand gibt, wie wir weitermachen können.

**MDirig Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst (Wohnen, Bau und Verkehr):** Zu der Frage nach möglichen Zeitverlusten durch Klagen. Das ist natürlich ein bisschen Glaskugel, das ist klar. In der Regel nach unserer Erfahrung im Straßenbau kann man schon davon ausgehen, dass ein verwaltungsgerichtliches Verfahren ein Projekt mindestens zwei Jahre verzögern kann; nach oben ist die Skala natürlich offen. das hängt ganz von dem Sachverhalt, der Art der Klage, den Einwendungen ab. Aber sicherlich muss man bei Klagen von einer Verzögerung ausgehen.

Zur Einflussnahme auf Planungen habe ich schon ausgeführt. Zum konkreten Projekt kann ich jetzt nichts sagen, auch zu den konkreten Einwüfen nicht, weil ich hier als Sachverständiger zu der generellen Fragestellung Bürgerbeteiligung und Abwicklung von Großprojekten gebeten worden bin. Ich kann nur ganz generell aus meiner dreißigjährigen Berufserfahrung sagen: Wir leben letztendlich in einem Rechtsstaat, in dem alles, was Planer im Laufe eines Planungsprozesses entscheiden, einer gerichtlichen Überprüfung unterzogen werden kann. Man muss sagen: Das materielle Recht kann dadurch nicht ausgehebelt werden. Natürlich gibt es politische Entscheidungen für oder gegen Projekte oder auch linksrum oder rechtsrum bei Ortsumgehungen. Aber letztendlich muss alles materiell sowohl in den jetzt anstehenden Raumordnungsverfahren, im Planfeststellungsverfahren oder vielleicht später in einem Verwaltungsgerichtsverfahren standhalten.

**Abg. Thorsten Schwab (CSU):** Ich habe mir nochmal Gedanken gemacht. – Vorhin ist erwähnt worden, dass ein Brief geschrieben worden ist, und aus diesem Brief wurde zitiert. Keiner kennt diesen Brief; er liegt nur da vorne beim Herrn Vorsitzenden. Da steht drin, soweit ich es in Erinnerung habe, er bitte zu prüfen, ob so ein Werk im Staatswald realisiert wird. Da steht nicht drin, das darf nicht im Staatswald – –, sondern er bittet nur zu prüfen. Dagegen ist überhaupt nichts einzuwenden. Es gilt, rechtsstaatlich zu prüfen, ob das realisierbar ist. Also, ich finde da jetzt überhaupt nichts Schlimmes daran. Dass hier ein Bohei um einen Brief gemacht wird, wo nur gebeten wird, dass das nochmal geprüft wird – – Keiner kennt ja diesen Brief; ich kenne nur dieses Zitat daraus. Wenn das der Gegenstand des Briefes ist, ist da, find ich, nichts Schlimmes dabei.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Den Brief kann man auch online bei der CSU Feucht nachlesen.

**SV Carsten Burmeister (Deutsche Bahn AG):** Ich schulde den Herren Abgeordneten Dr. Böhler und Mang noch eine Antwort; das möchte ich nachholen, zunächst zur Entmunitonierung der MUNA. Die Liegenschaft des ehemaligen Munitionslagers Feucht ist einer der Standorte, die wir in die Raumordnung eingebracht haben. Hier geht es um die Entmunitonierung; sie ist im Zuge der Raumordnung ein ganz gewichtiges Argument.

Raumordnung ist ja eine Abwägung. Auch die MUNA ist Bannwald, ist Natura-2000-Vogelschutzgebiet, aber sie ist auch ein verseuchtes Gelände. Wir haben daher bereits relativ früh, im November 2020, Kontakt zur Bundesimmobilienanstalt, der Eigentümerin dieser Liegenschaft, aufgenommen. Sie verwaltet diese Liegenschaft, und wir haben gefragt, ob es Sinn macht, diese Liegenschaft im Zuge des Raumordnungsverfahrens zu betrachten. Damit geht natürlich die Frage einher, ob sie überhaupt nutzbar bzw. räumbar ist. Diese Frage wurde ganz klar bejaht. Es gibt ein grundsätzliches Ja. Wir haben natürlich auch nach Kosten und Zeit gefragt. Kosten und Zeit sind auch für uns ganz wichtige Parameter; die Liegenschaft ist fast zweieinhalb Hektar groß, und man kennt sie nur in Teilen. Es geht darum, wie man mit diesem Wissen umgeht und was es für die Gesamtliegenschaft bedeutet. Wir möchten und werden mit der Bundesimmobilienanstalt derzeit noch weitere Untersuchungen vor Ort durchführen, um mehr zu erfahren. Dieses Commitment gibt es, und das werden wir parallel zur Raumordnung machen. Wir glauben, für die Regierung ist der aktuelle Kenntnisstand der Liegenschaft ausreichend, um die Interessen abzuwägen. Parallel zum Raumordnungsverfahren werden wir das Jahr 2022 ganz intensiv nutzen, um weitere Vor-Ort-Untersuchungen, Teilfelderkundungen etc. durchzuführen, um die Fragen, die Sie ansprechen – wie lange würde es dauern, was würde es kosten – detaillierter beantworten zu können. Denn das wird ja ganz wichtig für die Standortentscheidung sein. Diese Informationen müssen wir noch gemeinsam erarbeiten.

Zur Ausgleichsfläche; Herr Abgeordneter Mang, vielen Dank für die Nachfrage: Da bin ich vorhin, glaube ich, falsch verstanden worden. Es ist keinesfalls so, dass wir etwas an die Verwaltung weitergeben möchten nach dem Motto: Bitte entscheide du für uns. Vielmehr gibt es im Raumordnungsverfahren drei Ergebnisse: Ein Standort kann raumverträglich sein, er kann raumverträglich mit Auflagen sein, oder er ist nicht raumverträglich. Wir haben für die Standorte aufgezeigt, welche Betroffenheiten es geben wird – zum Beispiel, wie groß der Rodungsfaktor sein wird, wie der Eingriff ins Vogelschutzgebiet sein wird, was sich daran an Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen anschließen wird. Diese zu finden, wird unsere Aufgabe sein; das hängt aber auch vom finalen Standort ab. Denn ein Ausgleich in Harrlach sähe anders aus als ein Ausgleich auf der MUNA. Von daher ist es jetzt erst mal nur Aufgabe, die Raumverträglichkeit zu prüfen, die wahrscheinlich mit Auflagen versehen sein wird, nämlich nachzuweisen, dass Aufforstungsflächen,

Ausgleichsflächen für Vogelschutz etc. gefunden werden müssen. In einem zweiten Schritt wird es Aufgabe der Vorhabenträgerin, der Deutschen Bahn, sein, diese Flächen zu finden, auszuplanen und in einer Planfeststellung darzustellen, wo der Ausgleich vonstattengehen würde. Nur dann kann Baurecht erteilt werden. Insofern ist es keinesfalls so, dass wir jetzt den Schwarzen Peter zur Verwaltung schieben. Das ist schon unsere Aufgabe. Aber wir müssen immer auch die Verfahrensschritte sehen.

Ich habe auch gemerkt, dass ich eine Nachfrage von Frau Sowa nicht beantwortet habe. Das tut mir leid, weil das eigentlich ein ganz tolles Thema ist: Bauvolumen und Halle. Das macht ja Spaß. Von daher vielen Dank für die Möglichkeit, das darzustellen. Wir haben eine rund 480 Meter lange Werkshalle. Sie soll sechs Gleise enthalten, damit wir sechs lange oder zwölf kurze Züge gleichzeitig instandhalten können. Dafür wird die Halle um die 80 Meter breit und zehn bis zwölf Meter hoch sein müssen. Da wir in dieser Halle viel Technik verbauen – Lüftung, Krananlagen, um Klimaanlage zu tauschen, Wechselbrücken, um Achsen zu tauschen –, bauen wir so eine Halle klassischerweise in Stahlbeton-Bauweise; denn wir haben viele freitragende Decken. Es gibt immer wieder die Überlegung, mit Holz zu bauen. Aber das funktioniert in der Regel statisch nicht.

Was tun wir drum herum? – Natürlich wird das Gelände – das ging vorhin vielleicht unter – des ganzen ICE-Instandhaltungswerk im Betrieb CO<sub>2</sub>-neutral sein. Das heißt: Wir werden keine fossilen Energieträger für Wärmeerzeugung und Heizung einsetzen. Wir haben in Köln erstmalig eine Werkhalle gebaut, die wir im Sommer durch die Nutzung von Geothermie für unsere Mitarbeitenden sogar aktiv kühlen können. Es ist klar, dass dieses ICE-Instandhaltungswerks allein schon wegen seiner Größe und seiner Bedeutung auch einen – ja – Leuchtturmcharakter im Betrieb haben wird. Natürlich werden wir Photovoltaik aufs Dach setzen, natürlich gibt es auch immer wieder die Diskussion über eine begrünte Fassade. Da kommt dann das Gegenargument, dass man Tageslicht in der Halle zum Arbeiten braucht. Auch hier ist also abzuwägen. Wir haben aber nicht nur die Werkhalle, sondern auch die Außenanlagen. Den Bereich zwischen den Gleisen kann man beispielsweise begrünen, Parkplätze kann man vielleicht mit Photovoltaik überspannen – das alles ist jetzt in Planung; das alles hängt ganz konkret vom Standort ab. Das tun wir – aber klar ist, dass das ICE-Instandhaltungswerk in dieser Richtung ein Leuchtturmprojekt wird.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Wir sind am Ende unseres Fachgesprächs und freuen uns alle, wenn dieses Leuchtturmprojekt in einem – – Aus meiner Sicht hätte es im Verfahren etwas transparenter zugehen können; das ist allerdings kein Punkt an Sie, sondern an andere Personen; das ist von meiner Seite angesprochen worden. Es sollte eigentlich mustergültig sein. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir uns zu einer Einweihung wieder zusammenfinden können. Insofern vielen Dank an die Herrn Hahn, Josel, Burmeister und Wüst für ihre Ausführungen. – Ich unterbreche die Sitzung für fünf Minuten zum Durchlüften.

\* \* \*

## Sachverständige

**Dipl.-Geogr. Wulf Hahn**

Geschäftsführender Gesellschafter der Fachagentur für Stadt-, Verkehrs-, Umwelt -und Landschaftsplanung, RegioConsult

**Klaus-Dieter Josel**

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern, Deutsche Bahn AG

**Carsten Burmeister**

Projektleiter, Deutsche Bahn AG

**MDirig Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst**

Leiter der Abteilung 4 "Straßen- und Brückenbau" des StMB



# Neues ICE-Werk Nürnberg

Fachgespräch im  
Bayerischen Landtag

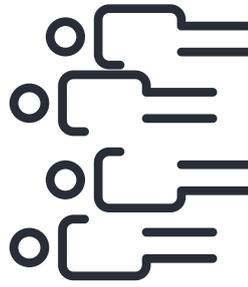
22. Februar 2022 | München



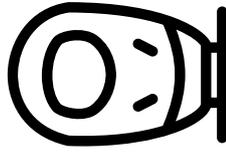
# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

Warum braucht es ein neues ICE-Instandhaltungswerk?

für Klimaschutz und Verkehrswende:



mehr als **260 Mio.** Reisende im Fernverkehr jährlich in Deutschland



bis zu **600 ICE-Züge** sind erforderlich

zusätzliche Züge brauchen



Reparaturen



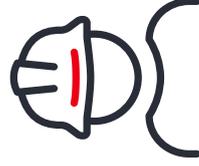
Reinigung



Wartung



Abstellung

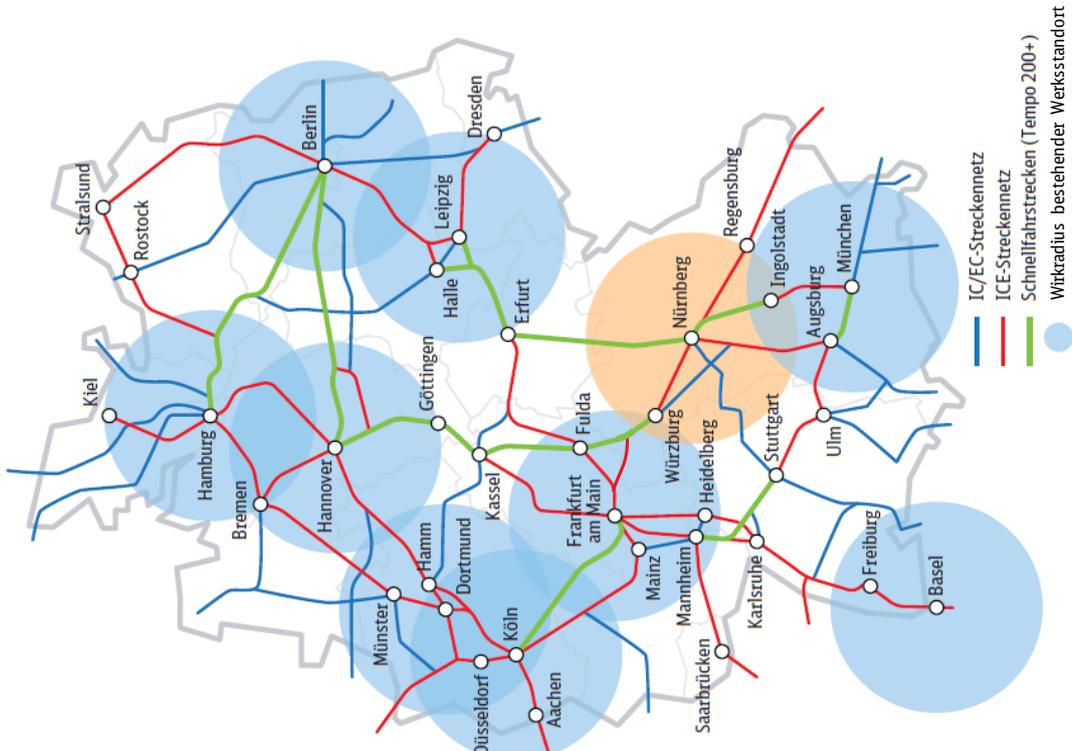


Bau von **neuen ICE-Werken** in Deutschland ist **nötig**



# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

Warum überhaupt im Raum Nürnberg?



Vor Beginn der Standortsuche im Raum Nürnberg wurde **genau analysiert, in welcher Region ein neues Werk sinnvoll ist** – unter Berücksichtigung von zukünftigem Fahrplan, Verkehrsschwerpunkten, vorhandener Infrastruktur und mehr.  
Für den Raum Nürnberg sprechen vor allem:

- **Zentrale Lage** an wichtigen Fernverkehrsstrecken & -knoten
- geplante Entwicklung im Rahmen des **Deutschlandtaktes**
- große Anzahl an **Nachtstillagen**, also am Nürnberger Hauptbahnhof endenden Zügen, die anschließend bis zum nächsten Morgen pausieren
- **unzureichende Möglichkeiten** zur Abstellung und Behandlung von vor allem langen Fernverkehrszügen im Raum Nürnberg
- **keine Möglichkeiten** zur Instandhaltung von vor allem langen Fernverkehrszügen im Raum Nürnberg
- erhebliche **Entfernung zu geeigneter Infrastruktur** für die Instandhaltung und Behandlung von vor allem langen Fernverkehrszügen
- demografisches und ökonomisches **Entwicklungspotenzial** der Region

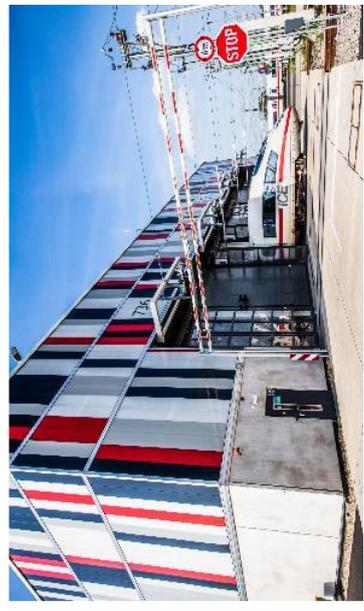
# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

Aufbau des Werkes



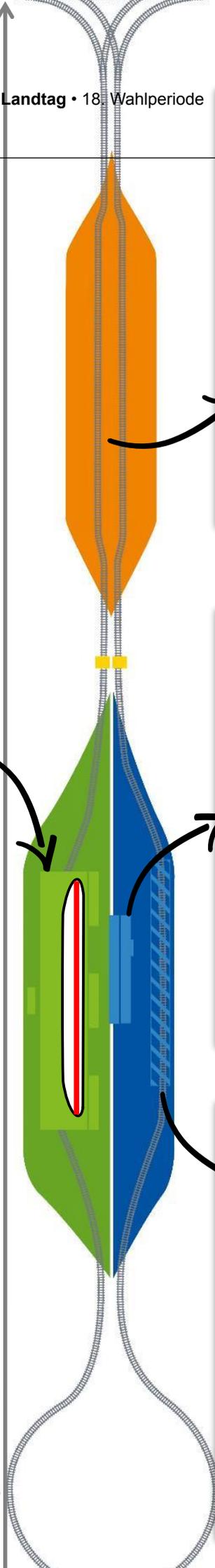
## Wichtige Kriterien für betriebsnahe ICE-Werke

- Lage an einer elektrifizierten Bahnstrecke
- Kurze Fahrzeit zum (Linienend-)Bahnhof
- Effiziente Werksabläufe
- Ausreichend Platz für alle nötigen Anlagen
- Leistungsfähige Anbindung (Straße, ÖPNV)



Werkshalle

ca. 3.200 Meter



Innenreinigungsbahnsteige



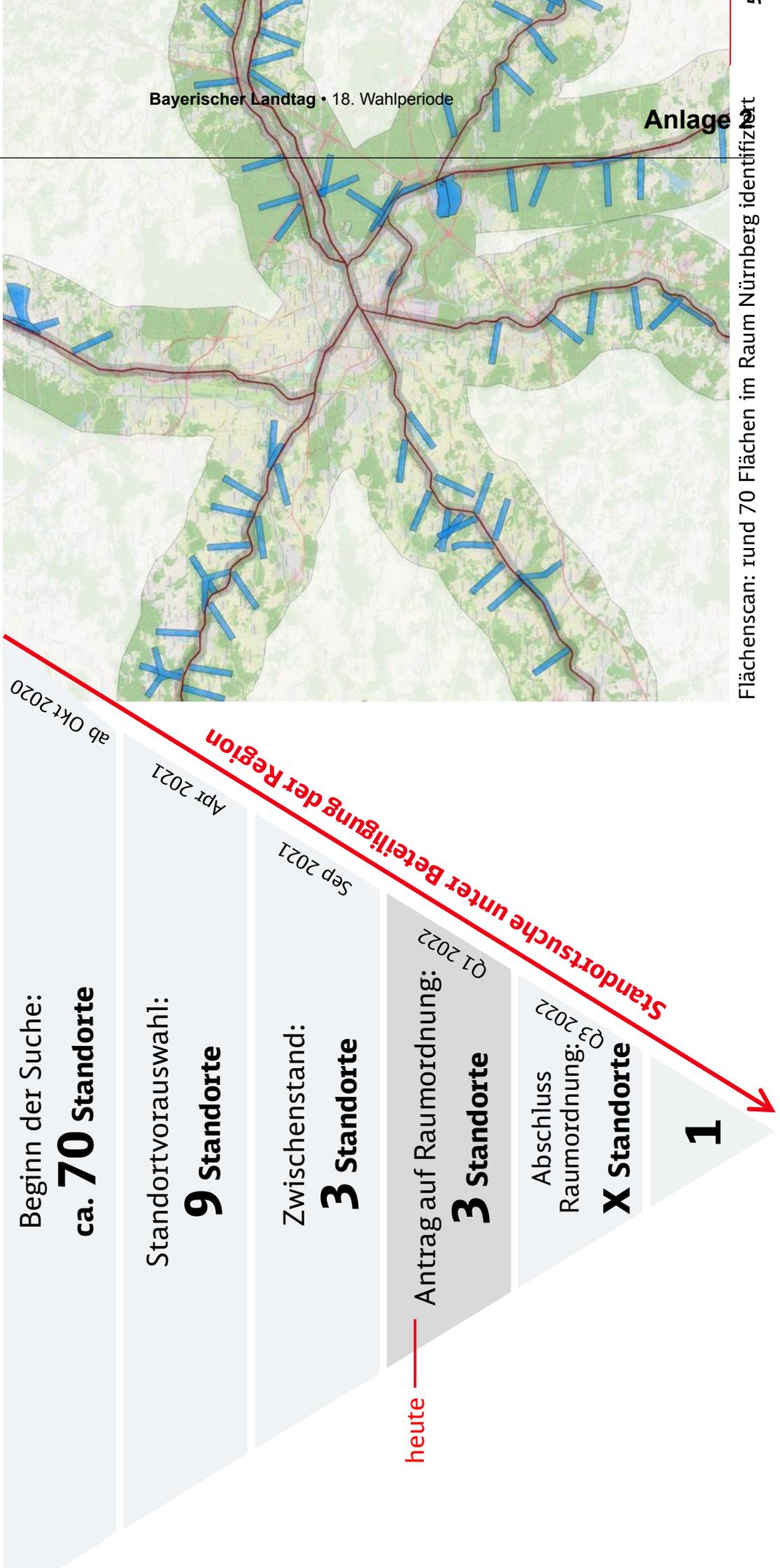
Außenreinigungsanlage



Anlage 2  
Ankunfts-/Abfahrtsbereich

# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

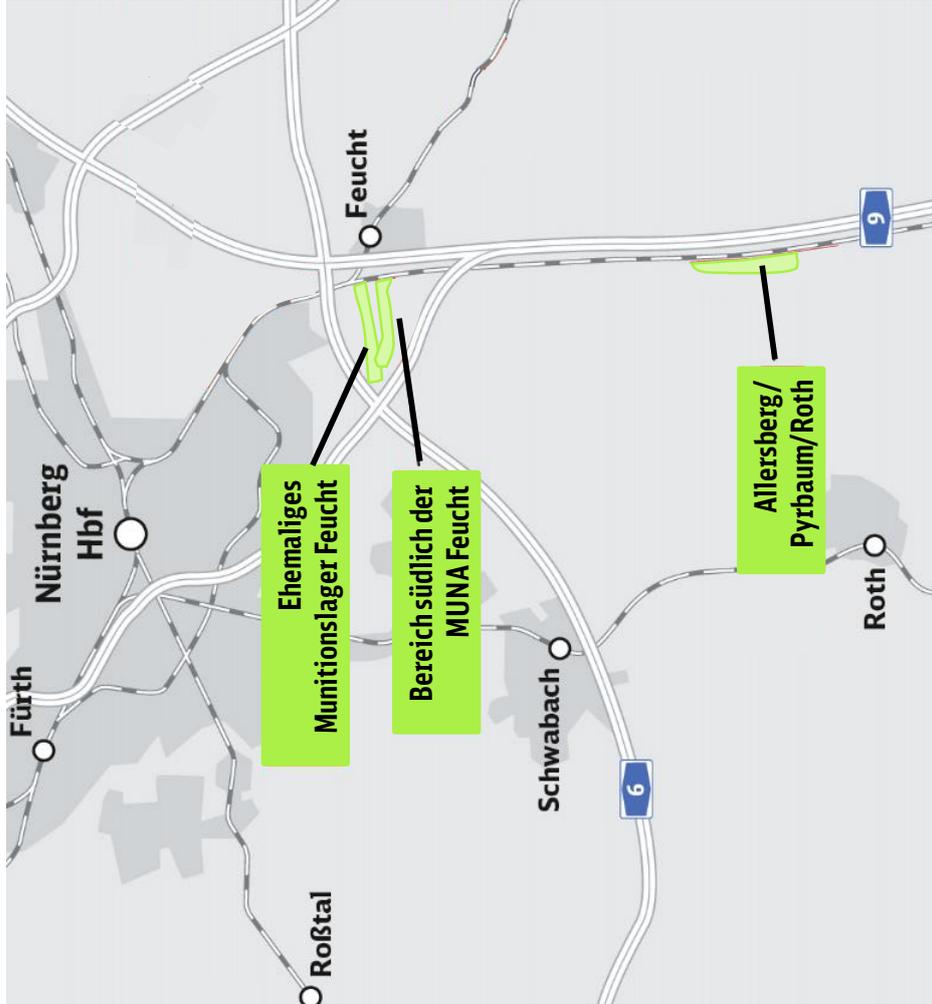
Das Standortauswahlverfahren



# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

Ergebnis Standortauswahlverfahren

Drei Standorte gehen ins Raumordnungsverfahren



Standortauswahlverfahren wurde durch intensiven Bürgerdialog begleitet, unter anderem:



**7** Online-Dialogveranstaltungen mit mehr als 800 Teilnehmer:innen



**1.000** Besucher:innen bei Bürgerversammlungen vor Ort in den Kommunen



**6.000** Seitenaufrufe auf dem digitalen Infomarkt



**70** Terminangebote für Bürgersprechstunden vor Ort und am Telefon

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

[www.ice-werk-nuernberg.de](http://www.ice-werk-nuernberg.de)



# Backup

H. Sigris

# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

Der Weg zum Werk

heute



## Standortsuche

Im Dialog mit der Region sucht die DB den am besten geeigneten Standort.

## Raumordnungsverfahren

Standorte werden durch Regierung von Mittelfranken auf Raumverträglichkeit geprüft.

**Keine**

**Baugenehmigung!**

## Standortwahl

Standorte werden durch Regierung von Mittelfranken auf Raumverträglichkeit geprüft.

## Detailplanung

Konkrete Planung, auf den Standort zugeschnitten.

## Planfeststellungsverfahren

Erst im PFV erlangen wir Baurecht. Im Verfahren wird die Öffentlichkeit beteiligt.

**Baugenehmigung!**

## Bauphase

Je nach Standort vsl. mehrjährige Bauphase

2020 bis 2022

# Standortsuche für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg

Blick in die Antragsunterlagen



## Raumordnungs- unterlage

### Teil A

Detaillierte Untersuchungen für die **drei** zu bewertenden Standorte, u.a. zu

- Natur & Umwelt
- Emissionen wie Schall
- Anbindung des Werkes



Dieser Teil ist relevant für die fachliche Prüfung und Bewertung.

### Teil B

- Verfahren der Standortsuche (Weg von rund 70 hin zu 3 Standorten)
- Detaillierte Untersuchungen für 9 Standorte



Dieser Teil soll v.a. die Transparenz des Verfahrens aufzeigen.



## Veröffentlichung der Unterlage und Beteiligungsmöglichkeiten

- Auslage der Unterlagen in Rathäusern und online
- Träger Öffentlicher Belange (z.B. Kommunen) sowie Bürger:innen können Stellungnahmen abgeben



regierung.mittelfranken.bayern.de/  
raumordnung

In den Unterlagen werden **sämtliche Kriterien für die Standortauswahl transparent** gemacht. So kann sich jede:r selbst überzeugen, dass **alle in Frage kommenden Flächen ernsthaft, offen, qualifiziert und gleichwertig geprüft** wurden.

