



**Vollzug des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG);
Raumordnungsverfahren (ROV) für das Vorhaben "Neues ICE-Werk im Raum
Nürnberg" der DB Fernverkehr AG, P.FBW 27 / Infrastrukturprojekt Nürnberg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im o.g. Raumordnungsverfahren erhebt der Markt Feucht, vertreten durch den Ersten Bürgermeister, Herrn Jörg Kotzur, die nachfolgenden Einwendungen.

Einwendungen Markt Feucht

Antragsgegenstand ist die Errichtung und der Betrieb eines ICE-Instandhaltungswerks (ICE-Werk). Laut Auskunft der Vorhabenträgerin sollen in der Anlage Züge insbesondere „*gewartet, gereinigt und repariert werden können*“. Rechtlich gesehen handelt es sich um den Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn, die im Anschluss an das hier verfahrensgegenständliche Vorhaben gemäß § 18 AEG dem Fachplanungsrecht unterliegen und planfestgestellt werden müssen.

Das Vorhaben kann auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen nicht als raumverträglich bewertet werden. Diese Bewertung bezieht sich auf alle 3 Standorte, die sich im Raumordnungsverfahren befinden. Dieser Beurteilung liegen folgende Erwägungen zugrunde:

A. Fehlende Planrechtfertigung

Dem Vorhaben fehlt bereits die notwendige Planrechtfertigung. Das Vorhaben bedarf, wie in den Antragsunterlagen in Kap. A.1.2.1.2 (Seite 18 ff.) richtig erkannt wird, der Planrechtfertigung, muss sich also gemessen an den Zielen des Planungsgesetzes als vernünftigerweise geboten darstellen (siehe auch Rubel, DVBl. 2017, 585 (586)). „*Unter diesem Gesichtspunkt ist zu prüfen, ob das Vorhaben bereits deshalb rechtswidrig ist, weil es den Zielen der jeweiligen Fachplanungsgesetze nicht entspricht und objektiv nicht erforderlich, d.h. nicht vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwGE 84, 123 <130>).*“ (BVerwG, Beschluss vom 8. Januar 1997, Az. 11 VR 30/95, juris Rn. 26).

Die Vorhabenträgerin legt in den Antragsunterlagen nicht dar, dass ein neues ICE-Werk im Raum Nürnberg den Zielen des Fachplanungsrechts entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

Die Vorhabenträgerin äußert sich im Erläuterungsbericht Teil A in Kap. A.1.2. zur Begründung des Vorhabens. Sie sieht einen grundsätzlichen „zusätzlichen Instandhaltungsbedarf durch das Wachstum der ICE-Flotte“ (Erläuterungsbericht,



S. 10) und erläutert, dass „im Zusammenhang mit der Strategie ‚Starke Schiene‘ [...] eine Lücke bei den Instandhaltungskapazitäten für die Instandhaltung von ICE-Triebzügen ermittelt“ worden sei (Erläuterungsbericht S. 11). Die Vorhabenträgerin erläutert weiter im Kap. A. 1.2.1.1, dass sich die Entscheidung für den Standort im Raum Nürnberg auf eine strategische Entscheidung stützt, da die DB Fernverkehr AG im Südosten Deutschlands nur über einen leistungsfähigen Werksstandort in München verfüge, der bereits voll ausgelastet sei und nicht erweitert werden könne (Erläuterungsbericht, S. 15). Ausgehend hiervon legt die Vorhabenträgerin in Kap. A. 1.2.1.2 dar, weshalb nach ihrer Auffassung ein „Bedarf für ein neues ICE-Werk in der Metropolregion Nürnberg“ bestehe (Erläuterungsbericht S. 18 ff.).

Die Erläuterungen der Vorhabenträgerin sind nicht geeignet, den Nachweis eines Bedarfs für ein solches Vorhaben zu erbringen. Zu unterscheiden ist zunächst zwischen dem grundsätzlichen Bedarf für ein neues ICE-Werk und der darauf aufbauenden Standortwahl, d.h. dem räumlichen Bedarf für ein neues ICE-Werk in der Metropolregion Nürnberg.

Festzustellen ist zunächst, dass das Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 keinerlei Erwähnung findet. Der Bundesverkehrswegeplan legt als zentrales Element der Infrastrukturplanung auch für den Bereich der Schiene alle anfallenden Erhaltungs-, Aus- und Neubauprojekte fest. Die Errichtung eines ICE-Werks hätte bei einem tatsächlichen Bedarf hier aufgenommen werden müssen, wenn dieses für den Betrieb der im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Vorhaben aus Sicht des BMVI zwingend notwendig wäre.

Ebenfalls findet das Vorhaben keine Erwähnung im Bundesschienenwegeausbaugesetz. Es ist dort weder als Vorhaben des vordringlichen oder potentiellen Bedarfs, noch als sonstiges Vorhaben enthalten. Insoweit hat auch der Gesetzgeber bei Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes keine Notwendigkeit gesehen, dass hier verfahrensgegenständliche ICE-Werk in die gesetzliche Bedarfsfeststellung mit aufzunehmen.

Ausgehend von diesen gesetzlichen Grundlagen ist bereits festzustellen, dass der Verzicht auf eine Nennung des Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan 2030 und der Verzicht auf eine gesetzliche Festlegung eines Bedarfs für das Vorhaben durch den Gesetzgeber darauf hindeuten, dass das hierfür beantragte ICE-Werk grundsätzlich nicht notwendig ist und es für die Feststellung eines tatsächlichen Bedarfs insoweit einer besonderen Begründung, unter Heranziehung des Schienenwegeausbaus und der grundsätzlichen Zielen des AEG bedarf.

Die Erläuterungen der Vorhabenträgerin zu einem angeblichen Bedarf für das Vorhaben sind weder fachlich noch methodisch nachvollziehbar. So erläutert die Vorhabenträgerin zwar, dass sich aus der Strategie „Starke Schiene“ ein zukünftiges Verkehrsaufkommen und damit ein gesteigerter Instandhaltungsbedarf für ICE-Züge entwickeln würde, jedoch sind weder die Grundannahmen dieser Strategie bekannt, noch werden sie in den Auslegungsunterlagen erläutert. Die Vorhabenträgerin legt insoweit auch



nicht dar, inwieweit die von ihr herangezogenen Annahmen die gesetzlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen und damit realistischerweise zu erwarten sind. So beschränken sich dann auch die Ausführungen der Vorhabenträgerin auf Seite 19 ff. des Erläuterungsberichts auf Strecken, die in der Vergangenheit im Großraum Nürnberg ausgebaut wurden. Angaben dazu, welche zukünftigen Entwicklungen für diesen Standort zu erwarten sind und aufgrund des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes als rechtlich gesichert angesehen werden können, fehlen. Gerade weil die Vorhabenträgerin mit dem neuen ICE-Werk eine zukünftige Instandhaltungslücke schließen möchte, besteht offensichtlich im aktuellen IST-Zustand kein Bedarf für das verfahrensgegenständliche Vorhaben. Damit muss in der Folge von der Vorhabenträgerin dezidiert dargelegt werden, auf welche tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen und Grundlagen sie ihre Annahmen zu einem zukünftigen Bedarf stützt. Eine solche Darstellung findet sich in den Unterlagen jedoch nicht.

Ein solcher Bedarf ergibt sich auch nicht aus den weiteren Darstellungen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht. So ist beispielsweise bei den auf Seite 24 in Tabelle A. 1 angegebenen „Prozessszenarien“ – abgesehen von den Szenarien Nr. 2 und 3 – die jeweils nur mit einer Häufigkeit von 5-20 % auftauchen nicht ersichtlich, weshalb diese in einem speziell hierfür vorgesehenen ICE-Werk durchgeführt werden müssen und nicht auch in einem Bahnhof durchgeführt werden können. Dies betrifft insbesondere die Szenarien 1,4 und 5, d.h. die Innenreinigung, Außenreinigung, Ver- und Entsorgung. Gerade aufgrund der Tatsache, dass das ICE-Werk erhebliche Fläche in Anspruch nimmt und versiegelt, unzählige Beeinträchtigungen von Umweltbelangen hervorruft und mit der Auswahl der hier verfahrensgegenständlichen 3 Standorten sogar innerhalb eines Natura-2000-Gebietes realisiert werden soll, hätten sich die Antragsunterlagen auch mit anderen Alternativen auseinandersetzen müssen, die gegebenenfalls zu einer geringeren räumlichen Inanspruchnahme führen. Zu denken wäre beispielsweise an Alternativen, in denen nur ein Teil der im jetzigen ICE-Werk vorgesehenen Arbeiten ausgeführt werden, andere Arbeiten hingegen im Bahnhof Nürnberg oder einem anderen Bahnhof realisiert werden. Unter diesem Aspekt ist auch der Standort „Nürnberg-Hafen“ zu bewerten. Es sei darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin in Anlage A.4.14 mehre technisch, realisierbare Lösungen dargestellt hat. Diese scheiterten u.a. an dem immensen Platzbedarf.

Auch die Fokussierung auf den Raum Nürnberg ist keinesfalls zwingend bzw. fachlich-methodisch belegt. Die Ausführungen im Erläuterungsbericht verdeutlichen vielmehr, dass der Standort nicht zwingend im Bereich Nürnberg notwendig ist, sondern vielmehr auf einer nicht näher definierten langfristigen Strategie der Flottenentwicklung von Seiten der DB AG so gewählt wurde (siehe Erläuterungsbericht Teil A Seite 24):

„Wie bereits erläutert, findet das Prinzip der beheimateten Züge hier keine Anwendung. Das neue Werk ist aus Sicht der Kapazität im Gesamtkontext aller Werke einzuordnen. Auf Basis der langfristigen Strategie der Flottenentwicklung wird die Entscheidung getroffen, welche Instandhaltungsarbeiten an den in Süddeutschland verkehrenden Fahrzeugen am Werksstandort Nürnberg erledigt



werden müssen.“

Auch die Überschrift zum Kap. A.1.2.1.1 zeigt auf, dass keine zwingende Notwendigkeit, sondern allein eine „Strategische Entscheidung für den Standort Nürnberg“ spricht. Hinsichtlich der Erläuterungen auf Seite 24 ff. des Erläuterungsberichts sei angemerkt, dass auch die Kapazität des ICE-Werks bloße Annahmen der Vorhabenträgerin aneinanderreicht.

„Es wird also strategisch festgelegt, dass der Standort Nürnberg für diese Instandhaltungsarten eine dezidierte Kapazität zur Verfügung stellen muss.“

Entscheidender Mangel ist auch hier, dass auf die aktuellen und zu erwartenden Verkehre am Standort Nürnberg auf Grundlage belastbarer Zahlen und Annahmen nicht eingegangen wird. Es finden sich auch keinerlei Informationen dazu, auf welchen Zeithorizont bei diesen Annahmen abgestellt wird und welche Entwicklungen in die Überlegungen der DB AG mit einbezogen wurden. Diese Informationen wären gerade vor dem Hintergrund bedeutsam, dass die DB AG bei ihren eigenen Erläuterungen und Bewertungen auf das Gesamtnetz abstellt und den Standort in dieses Gesamtnetz einordnet.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass weder der grundsätzliche Bedarf für das Vorhaben nachvollziehbar dargelegt wurde, noch die Festlegung auf den Standort Nürnberg substantiiert erläutert wird. Die Bedarfserstellung der Vorhabenträgerin stützt sich ausschließlich auf nicht näher definierte Annahmen und eine selbst gewählte Flottenstrategie. Bezeichnend ist insbesondere, dass im Rahmen der Darstellung des Bedarfs an keiner Stelle auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 und die gesetzliche Bedarfsfeststellung für Schienenwege eingegangen wird, denen jedoch zentrale Bedeutung für die Planung und Entwicklung der Schienenwege und damit auch für die Steuerung der Verkehre auf der Schiene zukommt. Auf Anlage 2 des Bundesverkehrswegeplans wird insoweit verwiesen. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 auch deshalb einen hohen Stellenwert bei der Bedarfsermittlung des ICE-Werks haben müsste, weil dieser als Investitionsplan zugleich Grundaussagen darüber trifft, ob mit einer Investition der dort genannten Projekte zu rechnen ist. Dem Erläuterungsbericht fehlt es an konkreten Angaben hinsichtlich der zugrunde gelegten Annahmen.

Insbesondere in Anbetracht der nachfolgend näher dargelegten Konflikte des Vorhabens mit Umweltbelangen sowie zwingenden Vorgaben des Habitat-, Arten-, Wasser- und Naturschutzrechts, ist die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Begründung des Vorhabens nicht geeignet, die spätere Zulassung des Vorhabens aufgrund der zahlreichen entgegenstehenden Belange zu rechtfertigen. Im Ergebnis kann ein Bedarf für das Vorhaben nicht festgestellt werden. Dem Vorhaben fehlt es insoweit an der notwendigen Planrechtfertigung.