



DB Fernverkehr AG
Infrastrukturprojekt Nürnberg
P.FBW 27
Gleißbühlstr. 16
90402 Nürnberg

Erwiderung der DB Fernverkehr AG im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vollzug des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG);
Raumordnungsverfahren (ROV) für das Vorhaben „Neues ICE-Werk im
Raum Nürnberg“ der DB Fernverkehr AG

Das Raumordnungsverfahren zum Vorhaben der DB Fernverkehr AG zur Errichtung eines neuen betriebsnahen Instandhaltungswerks für Fernverkehrszüge im Raum Nürnberg wurde am 04. Mai 2022 durch die Regierung von Mittelfranken eingeleitet. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden durch die beteiligten Träger öffentlicher Belange sowie durch die Öffentlichkeit Stellungnahmen an die Regierung von Mittelfranken vorgebracht. Die Stellungnahmen hat die Regierung von Mittelfranken – teils in zusammengefasster Form – an die Vorhabenträgerin DB Fernverkehr AG übermittelt und ihr die Gelegenheit zur Erwiderung gegeben.

In den Äußerungen der Öffentlichkeit wurden viele Hinweise mit Relevanz für die weitere Planung oder für das spätere Planfeststellungsverfahren vorgebracht. Die Vorhabenträgerin bedankt sich für alle konstruktiven Hinweise und Anregungen zum Vorhaben. Diese nimmt die Vorhabenträgerin auf und berücksichtigt sie nach Möglichkeit bei den weiteren Planungsschritten. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass bei dem frühen Planungsstand zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens naturgemäß zu vielen für die Öffentlichkeit interessante Punkten noch keine konkreten Aussagen möglich sind. Aus diesem Grund kann an vielen Stellen nur auf die weitere Planung bzw. auf das spätere Planfeststellungsverfahren verwiesen werden.

Zu ausgewählten Themen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung äußert die DB Fernverkehr AG sich im nachfolgenden Dokument. Für alle anderen Themen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht wurden, verweist die Vorhabenträgerin im Übrigen auf die umfangreichen Ausführungen im Rahmen des Erläuterungsberichtes zum Raumordnungsverfahren sowie der zugehörigen Anlagen. Aus Gründen der Verfahrensökonomie und im Sinne einer zügigen Durchführung des Verfahrens äußert die Vorhabenträgerin sich zu diesen Themen im vorliegenden Dokument nicht erneut.

Bei Verweisen in diesem Dokument auf den „Erläuterungsbericht“ ist stets der Erläuterungsbericht zum gegenständlichen Raumordnungsverfahren vom 10. Februar 2022 zu verstehen. Bei Verweisen auf „Anlagen“ sind sofern nicht anders angegeben stets die Anlagen zum vorgenannten Erläuterungsbericht gemeint.

Die DB Fernverkehr AG bittet um Berücksichtigung der genannten Punkte im weiteren Verfahren und steht bei allen möglichen Rückfragen gerne zur Verfügung.

Nürnberg, den 30. September 2022

DB Fernverkehr AG



i.V. Carsten Burmeister
Gesamtprojektleitung



i.A. Tim Deutschmann
Teilprojektleitung

Inhalt

1.	Grundlagen des Projektes.....	5
1.1	Bedarf.....	5
1.1.1	Bedarf für ein neues ICE-Werk	5
1.1.2	Bedarf im Raum Nürnberg.....	8
1.2	Flächenbedarf.....	10
1.2.1	Voraussichtlicher Flächenbedarf	10
1.2.2	Durchführung von Arbeiten im Nürnberger Hauptbahnhof	12
1.2.3	Modulare Aufteilung des Werks.....	12
1.2.4	Alternativer Layoutvorschlag der Firma Quadra.....	13
1.3	Standortsuche.....	14
1.3.1	Auswahlkriterien der Standortsuche	14
1.3.2	Ergänzende Äußerung zu Entfernungskriterien	19
1.3.3	Erläuterungen zum Kriterium Topographie	22
1.4	Vorgeschlagene Alternativstandorte	22
1.5	Hinweise zum vorgeschlagenen Alternativstandort Nürnberger Hafen	24
1.6	Hinweise zum aktuellen Planungsstand des Projektes	27
2.	Immissionen.....	29
2.1	Schall.....	29
2.1.1	Schallemissionen des Werks.....	29
2.1.2	Rechtliche Bewertung des Makrofontests	30
2.1.3	Abbildung der Makrofontests in Schallkarten.....	31
2.1.4	Schallschutzmaßnahmen	32
2.1.5	Akustische Vorbelastungen und Gesamtlärbewertung.....	32
2.2	Erschütterungen	33
2.2.1	Erschütterungsemissionen des Werks	33
2.2.2	Auswirkungen auf das MUNA-Gelände	34
2.3	Licht	34
2.3.1	Auswirkungen auf Flora und Fauna	34
2.3.2	Auswirkungen auf Straßen- und Schienenverkehr.....	35
2.4	Elektromagnetische Felder	35
2.5	Feinstaub und Luftqualität	36
3.	Natur- und Artenschutz.....	37
3.1	Artenschutzrechtliche Belange	37
3.1.1	Faunistische Erfassung.....	37
3.1.1.1	Fachliche Bewertungen im Erläuterungsbericht.....	37
3.1.1.2	Biotopkartierung.....	37
3.1.1.3	Bewertung Waldgebiete Standort B	38
3.1.1.4	Hinweise zum Vorkommen bestimmter Arten	39
3.1.1.5	Hinweise zu Kartierungen auf dem MUNA-Gelände	45
3.1.1.6	Aquatisches und terrestrisches Arteninventar	45
3.1.2	Artenschutzrechtliches Fachgutachten.....	46
3.1.2.1	Artenschutzrechtliche Prüfung	46
3.1.2.2	Störung von Vögeln durch Schall	48
3.1.2.3	Betroffenheit von Reptilien	48
3.1.2.4	Bewertung der Krugsweiher am Standort G	49
3.1.2.5	Barrierewirkung am Standort G	50
3.1.2.6	Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen	50
3.2	FFH-Verträglichkeitsprüfung.....	51
3.2.1	Aktualität Bestandsdaten	51
3.2.2	Größe des Untersuchungsraums.....	52
3.2.3	Auswirkungen auf gesamtes Vogelschutzgebiet.....	52
3.2.4	Summationswirkungen	53

3.2.5	Wirksamkeit von Schadensbegrenzungsmaßnahmen	54
3.2.6	Lage der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung	56
3.2.7	Bewertung der Beeinträchtigung am Standort B	57
3.3	Kompensationsbedarf	58
3.3.1	Waldverlust	58
3.3.2	Umfang Ersatzaufforstung	58
3.3.3	Verfügbarkeit von Ausgleichsflächen	59
3.3.4	Berücksichtigung Kompensationsbedarf in Standortsuche	60
3.4	Rechtsfragen	61
3.4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	61
3.4.2	Ausnahmeprüfung für Artenschutz und FFH-Verträglichkeitsprüfung	61
3.4.3	Prüfmaßstab der FFH-Verträglichkeitsprüfung	63
3.4.4	Bewertung aktueller Rechtsprechung des EuGH	64
3.4.5	Vereinbarkeit von Erhaltungszielen mit EU-Recht	65
3.4.6	Mögliche Klage der EU-Kommission	66
3.4.7	Juristische Einordnung Rodungserlaubnis	67
3.4.8	Wissenschaftliche Bewertung Standort F	69
4.	Wasser	70
4.1	Wasserschutz	70
4.1.1	Befürchtete Schadstoffeinträge ins Grundwasser	70
4.1.2	Vorsichts- und Schutzmaßnahmen	71
4.1.3	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie	72
4.1.4	Hydrogeologische Bewertung	72
4.2	Wasserbedarf	73
4.2.1	Spitzen-Gesamtjahresbedarf	73
4.2.2	Deckung des Wasserbedarfs	74
4.3	Abwasser	75
4.4	Grundwasser	75
4.4.1	Beeinträchtigungen der Aquicluden	75
4.4.2	Verringerung Grundwasserneubildung	76
4.5	Fließgewässer	77
5.	Verkehr	77
5.1	Auswirkungen auf Straßenverkehr	77
5.2	Baustellenlogistik	79
5.3	Auswirkungen auf Schienennahverkehr	79
6.	Altlasten und Kampfmittel auf dem MUNA-Gelände	80
6.1	Weitere Erkundungen auf dem MUNA-Gelände	80
6.2	Vorgehensweise bei einer möglichen Kampfmittelräumung	81
6.3	Räumung des Gesamtgeländes	82
6.4	Mögliche Brandrisiken eines ICE-Werks	83
6.5	Auswirkungen auf das Sicherungsbauwerk	83
6.6	Auswirkungen von Erschütterungen auf Kampfmittel	85
7.	Raumverträglichkeitsstudie	86
7.1	Bewertung von Raumordnerischen Zielen	86
7.2	Geltungsbereich des Vorhabens als Verkehrsinfrastruktur	87
7.3	Raumziel Erholungsschwerpunkte	88
7.4	Anbindegebot nach LEP	88
7.5	Einfügen des Werks in die Landschaft	89
7.6	Beitrag zum Arbeitsmarkt	89
7.7	Klimaschutz und CO ₂ -Bilanzierung	90
7.8	Existenzgefährdung für Betriebe	94
7.9	Betroffenheit Bogenschützen Feucht e.V.	94

1. Grundlagen des Projektes

1.1 Bedarf

1.1.1 Bedarf für ein neues ICE-Werk

In vielen Äußerungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird hinterfragt, ob tatsächlich ein Bedarf für ein neues betriebsnahes Instandhaltungswerk für Fernverkehrszüge besteht. Unter anderem werden dabei die Sinnhaftigkeit sowie Erreichbarkeit einer Verkehrsverlagerung hin zum Schienenverkehr, weg vom Flug- oder Autoverkehr, angezweifelt.

Der Bedarf für zusätzliche Fernverkehrszüge und somit für weitere Instandhaltungskapazitäten der Züge resultiert aus der gesellschaftlich geforderten klimafreundlichen Verkehrswende und dem politisch forcierten Deutschlandtakt. Die Deutsche Bahn hat die Anstrengungen für Verkehrswende und Deutschlandtakt aus verschiedenen Konzernbereichen in der Strategie „Starke Schiene“ gebündelt.¹ Die Zielsetzung und Inhalte der Strategie macht die DB in verschiedenen Publikationen transparent, unter anderem unter https://www.deutschebahn.com/de/konzern/starke_schiene-6899544. Auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verweist auf die Strategie „Starke Schiene“ und erläutert die politischen Hintergründe und Entwicklungen, siehe u. a. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene/starke-schiene-chronologie.html>.

Ein elementarer Bestandteil von Deutschlandtakt und „Starker Schiene“ ist die Zielstellung einer Verdopplung der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr und somit eine Verlagerung von klimaschädlichen Auto- oder Flugreisen. Dieses Ziel wurde 2020 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in einem unabhängigen Gutachten validiert und bestätigt.²

Die Erreichbarkeit dieses Ziels wird in den Äußerungen der Öffentlichkeit auch mit Blick auf den derzeitigen Zustand der Bahn-Infrastruktur in Deutschland angezweifelt, beispielsweise mit Blick auf Bahngleise, Brücken oder die Leit- und Sicherungstechnik. Unter anderem im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtaktes sowie der Verkehrswende wurden durch den Bund vielfältige Maßnahmen und Anstrengungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur angekündigt, unter anderem zusätzliche Ausbauprojekte, die Schaffung von Hochleistungskorridoren oder Beschleunigungen in den

¹ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.1

² Intraplan Consult GmbH (Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur): „Validierung einer Verdopplung der Fahrgastzahlen im Deutschlandtakt“, Abschlussbericht Juni 2020, verfügbar unter https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6nSeSiD5udWlqbBnaF-ZCte/46e3beea7f7bbd32fd1f9f4fb40f7df9/Deutschlandtakt_Gutachterbericht_zur_Verdopplung_der_Nachfrage_im_SPV.PDF (abgerufen am 23.09.2022)

Planungs- und Genehmigungsverfahren. Exemplarisch soll hier auf das Dokument „Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene“³ verwiesen werden. Der Ausbau der Bahninfrastruktur und die Vergrößerung der Zugflotte und des Verkehrsangebotes gehen somit Hand in Hand.

Zur Verdopplung der Reisenden im Fernverkehr müssen neue und größere Fernverkehrszüge beschafft werden. In der Folge sind auch zusätzliche Kapazitäten in der Instandhaltung der Züge erforderlich. Die DB Fernverkehr AG baut daher bestehende Instandhaltungswerke aus. Auch die Errichtung neuer Werke ist erforderlich. Auf den Bedarf für ein zusätzliches ICE-Werk geht der Erläuterungsbericht in Kapitel A.1.2 ausführlich ein. Mit Blick auf die Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren möchte die DB folgende Punkte ergänzend erläutern:

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie war in den Jahren 2020 und 2021 ein starker Einbruch der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr zu beobachten. Doch bereits im Sommer 2022 hat sich gezeigt, dass es sich um einen temporären Effekt als direkte Folge von Ausgangssperren und sozialer Distanz handelte:

„Noch nie sind so viele Menschen so viele Kilometer ICE und Intercity gefahren wie in den vergangenen drei Monaten von Mai bis Juli 2022. Die Verkehrsleistung stieg gegenüber dem Rekordjahr 2019 noch einmal um rund drei Prozent an. Die Menschen fahren mit der Bahn weitere Strecken als noch vor der Pandemie. Besonders der Freizeit- und Urlaubsverkehr trägt zu dieser positiven Entwicklung bei. Auch der internationale Reiseverkehr hat sich im ersten Halbjahr dieses Jahres fast verdoppelt.“⁴

Einige Äußerungen der Öffentlichkeit bringen vor, dass statt dem Schienenpersonenfernverkehr besser der Schienenpersonennahverkehr ausgebaut werden sollte, da in den Nahverkehrszügen mehr Menschen unterwegs wären und dieser somit eine größere Bedeutung hätte. Eine Ausweitung von Fernverkehrsverbindungen wird in diesem Zusammenhang teilweise als nachrangig angesehen.

Für das Ziel einer Verkehrswende in unserem Land sind umfangreiche Anstrengungen in verschiedenen Bereichen erforderlich – im Personenfernverkehr, dem Personennahverkehr sowie dem Güterverkehr. Nur wenn die verschiedenen Rädchen ineinandergreifen, kann die Verkehrswende gelingen. Entsprechend berücksichtigen sowohl

³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene“, Stand 22. Juni 2022, verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/eckpunkte-der-zukunft-der-schiene.pdf?blob=publicationFile> (abgerufen am 23.09.2022)

⁴ Pressemitteilung der Deutschen Bahn vom 10. August 2022: „DB verstärkt Service-Team im Fernverkehr um 1.000 Mitarbeitende“, verfügbar unter https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-verstaerkt-Service-Team-im-Fernverkehr-um-1-000-Mitarbeitende-8704532 (abgerufen am 23.09.2022)

Deutschlandtakt als auch „Starke Schiene“ alle drei vorgenannten Verkehrsbereiche und legen einen Fokus auf das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehre.⁵ Selbstverständlich kommt dem Nahverkehr – wie in vielen Stellungnahmen angemerkt – eine sehr große Bedeutung zu. Die Weiterentwicklung von Nahverkehren ist daher ebenfalls elementarer Bestandteil der o.g. Aktivitäten.

Im Vor-Corona-Jahr 2019 waren rund 2 Mrd. Reisende mit DB Regio unterwegs – also in Nahverkehrsangeboten der Deutschen Bahn. Bei DB Fernverkehr waren es hingegen im gleichen Zeitraum rund 150 Millionen Menschen. Ein vollständiges Bild entsteht jedoch erst bei einem Blick auf die Verkehrsleistung: Hier kommt DB Regio 2019 auf rund 42 Mrd. Personenkilometer, DB Fernverkehr auf rund 45 Mrd. Personenkilometer. Grundsätzlich sind diese Zahlen wenig überraschend, da mit dem Regionalverkehr kürzere Distanzen im Nahbereich zurückgelegt werden, beispielsweise der Weg von/zur Arbeit, dies bei deutlich häufigeren Fahrten. Der Fernverkehr hingegen wird für große Distanzen genutzt, zum Beispiel bei Urlaubs- oder weit entfernten Dienstreisen, dies entsprechend aber wesentlich weniger häufig. Ein Blick allein auf die Anzahl der Passagiere ist daher wenig aussagekräftig. Die hohe Laufleistung im Fernverkehr untermauert im Übrigen die Erforderlichkeit an umfangreicher Instandhaltung und Wartung der Züge, um die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten zu können.

Ohnehin kann ein Aufrechnen von Fern- gegen Nahverkehr im Sinne einer Verkehrswende nicht zielführend sein. Eine echte Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn sowohl für kurze als auch für lange Distanzen attraktive Angebote zur Verfügung stehen und so alle Verkehrsbedürfnisse der Menschen erfüllt werden können. Das Gesamtsystem muss leistungsfähig sein und gut ineinandergreifen. Genau das sieht der Deutschlandtakt vor, der das Zusammenwirken von Nah- und Fernverkehr durch bessere Anschlüsse in den Fokus stellt.

Der aus Sicht einiger Äußerungen der Öffentlichkeit fehlende Bedarf für das Vorhaben wird teilweise damit begründet, das Vorhaben würde im Bundesverkehrswegeplan bzw. dem Bundesschienenwegeausbaugesetz fehlen.

Gegenstand des Bedarfsplanes sind gemäß § 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) „Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen“. Ein Instandhaltungswerk für ICE-Züge fällt nicht unter den Geltungsbereich des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan kommt somit nicht in Frage. Zudem handelt es sich bei dem geplanten ICE-Werk im Raum Nürnberg um ein aus Eigenmitteln der DB Fernverkehr AG

⁵ siehe z. B. Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Konzept zum Deutschlandtakt“ unter <https://www.deutschlandtakt.de/konzept/> (abgerufen am 23.09.2022)

finanziertes Vorhaben. Eine Aufnahme in den durch Steuermittel des Bundes finanzierten Bedarfsplan kommt daher ohnehin nicht in Frage und ist auch nicht erforderlich. Unbeschadet dessen ist darüber hinaus festzuhalten, dass die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan lediglich dokumentiert, dass auch der Gesetzgeber hierfür einen Bedarf sieht und damit die Planrechtfertigung auch schon aufgrund einer gesetzlichen Grundlage besteht. Eine Nichtaufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan bedeutet daher lediglich, dass die entsprechende Planrechtfertigung für das Vorhaben im jeweiligen Einzelfall zu begründen ist.

1.1.2 Bedarf im Raum Nürnberg

Die Gründe für die Platzierung des geplanten ICE-Werks im Raum Nürnberg werden im Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren ausführlich geschildert.⁶ Verschiedene Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung hinterfragen die Notwendigkeit der Platzierung im Raum Nürnberg kritisch. Mit Blick auf die Stellungnahmen der Öffentlichkeit soll ergänzend zu den Ausführungen des Erläuterungsberichtes Folgendes ausgeführt werden:

- Da in einem betriebsnahen ICE-Werk die Instandhaltungsarbeiten in den Stillstandszeiten der Züge zwischen den Fahrgastfahrten erfolgen, muss es sich in der Nähe eines Bahnhofes befinden, an dem eine große Zahl an Zügen beginnt bzw. endet. Derzeit gibt es im Raum Nürnberg keine ausreichenden Möglichkeiten zur Behandlung und Instandhaltung vor allem langer ICE-Züge, wodurch im aktuellen Fahrplan nur in geringem Maße ein Aufenthalt in Nürnberg vorgesehen ist. Ein Blick auf den aktuellen Fahrplan ist somit nicht aussagekräftig bei der Beurteilung des zukünftigen Bedarfs für Instandhaltungskapazitäten im Raum Nürnberg. Ausschlaggebend ist das zukünftige Verkehrsangebot, auf Basis dessen der Raum Nürnberg als Standort ermittelt wurde. Die DB Fernverkehr AG möchte in diesem Zusammenhang betonen, dass sie keinerlei Interesse an der Errichtung eines betriebsnahen ICE-Werkes an einem Standort hat, an dem nicht auch die entsprechende Nachfrage durch beginnende/ende Züge vorhanden ist.
- Auch die Dimensionierung des Werks für bis zu 400 Meter lange Züge wurde in einigen Stellungnahmen hinterfragt. Der derzeit längste Zug der DB Fernverkehr AG ist der ICE4 mit bis zu 375 Metern Länge und bis zu 918 Sitzplätzen. Alle drei Wochen kommt derzeit ein neuer ICE4 hinzu.⁷ Zusätzlich wird die DB perspektivisch weitere lange Baureihen in ihre Flotte aufnehmen. Sukzessive wird so

⁶ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2.1.1

⁷ vgl. Pressemitteilung der Deutschen Bahn vom 10. August 2022: “DB verstärkt Service-Team im Fernverkehr um 1.000 Mitarbeitende“, verfügbar unter https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-verstaerkt-Service-Team-im-Fernverkehr-um-1-000-Mitarbeitende-8704532 (abgerufen am 23.09.2022)

der Anteil langer Züge deutlich zunehmen und somit auch die Zahl der langen Züge, die in Nürnberg halten. Bereits heute steuern lange ICE4-Züge den Nürnberger Hauptbahnhof an. Doch auch bezüglich der Zuglängen ist vor allem der Blick in die Zukunft ausschlaggebend. Perspektivisch wird ein bedeutender Anteil von langen ICE-Zügen den Nürnberger Hauptbahnhof anfahren, wodurch das ICE-Werk zwingend auch für lange ICE-Züge nutzbar sein muss.

- Andere Stellungnahmen bringen vor, dass eine Platzierung des geplanten ICE-Werks in der Nähe des Münchner Hauptbahnhofes sinnvoller wäre, da dort mehr Züge beginnen und enden würden als in Nürnberg. Der Nürnberger Hauptbahnhof zählt zu den größten Durchgangsbahnhöfen der Welt und ist einer der meistfrequentierten Fernbahnhöfe der Deutschen Bahn.⁸ Seine Bedeutung resultiert vor allem aus dem großen Fahrgastpotential in der Metropolregion Nürnberg selbst sowie aus der Knotenlage an wichtigen Fernverkehrsstrecken. Selbstverständlich hat auch der Hauptbahnhof der bayerischen Landeshauptstadt München eine sehr große Bedeutung – wie in einigen Stellungnahmen angemerkt wurde. Aus gutem Grund wurde unweit des Münchner Hauptbahnhofes bereits im Jahr 1995 ein großes betriebsnahes ICE-Instandhaltungswerk durch die DB Fernverkehr AG errichtet. Zukünftig wird durch die Überlagerung mehrerer Linien zwischen München und Nürnberg ein relevanter Anteil an Zügen in Nürnberg beginnen und enden. Zusätzlich soll in diesem Zusammenhang auf die erforderliche Netzabdeckung hingewiesen werden, die im Raum Nürnberg derzeit nicht gegeben ist.⁹
- In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit wird vereinzelt auf das derzeit in Bau befindliche ICE-Werk in Cottbus hingewiesen. Einige Äußerungen führen das Projekt als Beleg dafür an, dass ein ICE-Werk auch abseits von großen Bahnhöfen errichtet werden könne. Bei dem in Cottbus geplanten ICE-Werk handelt es sich um ein Werk für die sogenannte schwere Instandhaltung. Zur schweren Instandhaltung gehören sehr umfangreiche Arbeiten an den Zügen, beispielsweise eine Generalüberholung.¹⁰ Der Zug bleibt dabei für mehrere Wochen bis Monate im Werk. In einem betriebsnahen ICE-Werk, wie es im Raum Nürnberg benötigt wird, werden die Züge hingegen täglich in den kurzen Einsatzpausen zwischen den Fahrgastfahrten behandelt. Die beiden Werke erfüllen somit sehr unterschiedliche Aufgaben und bringen dadurch unterschiedliche Anforderungen für einen geeigneten Werksstandort mit sich. So spielt die Lage des Werks und die Entfernung zum nächsten Linienendpunkt bei der schweren Instandhaltung aufgrund der deutlich längeren Aufenthaltszeiten und der viel selteneren Überführungsfahrten eine nachrangige Bedeutung. Für ein betriebsnahes ICE-Werk ist

⁸ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2.1.2

⁹ vgl. Abbildung Abb.A.2 im Erläuterungsbericht in Kapitel A.1.2.1.1

¹⁰ vgl. auch Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2

die Lage hingegen absolut entscheidend. Somit ist nachvollziehbar, warum ein Werk für die schwere Instandhaltung in einer anderen Lage entstehen kann als ein Werk für die betriebsnahe Instandhaltung.

Zudem möchte die DB Fernverkehr zur Entscheidung für den Raum Nürnberg erläutern: In vielen Stellungnahmen wird angemerkt, bei der Standortsuche für das neue ICE-Werk wäre zunächst der gesamte süddeutsche Raum geprüft worden. Daraus schließen einige Äußerungen, dass das Werk ebenso gut an anderen Orten im süddeutschen Raum entstehen könne. Diese Schlussfolgerung ist jedoch nichtzutreffend. Bei der Prüfung des süddeutschen Raumes wurden nämlich ausdrücklich nicht mögliche konkrete Standorte miteinander verglichen, sondern die jeweiligen Großräume wurden auf ihren Bedarf für ein betriebsnahes ICE-Werk geprüft. Es wurde also analysiert, in welcher der süddeutschen Regionen aufgrund der voraussichtlichen Nachtstilllagen und unter Berücksichtigung bestehender Instandhaltungskapazitäten sowie weiterer Faktoren ein neues ICE-Werk sinnvoll wäre. In dieser Betrachtung wurde der Raum Nürnberg als „größte Lücke an einem wichtigen Knotenpunkt von Fernverkehrs- und Schnellfahrstrecken im (inter-)nationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit einer eindeutigen Unterversorgung des Streckennetzes mit Instandhaltungskapazitäten“ identifiziert.¹¹

Es kann somit festgehalten werden, dass sich andere Regionen in Süddeutschland als eindeutig weniger geeignet für die mit dem Projekt verfolgten Ziele herausgestellt haben. Die Realisierbarkeit besteht somit ausdrücklich nicht in anderen Regionen im Süden Deutschlands.

1.2 Flächenbedarf

1.2.1 Voraussichtlicher Flächenbedarf

In vielen Stellungnahmen der Öffentlichkeit wird auf den Flächenbedarf des Werks eingegangen. Der Flächenbedarf wird voraussichtlich im Bereich von 35 bis maximal 45 Hektar liegen, wie durch die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht ausgeführt.¹² Dieser Wert berücksichtigt alle erforderlichen Bestandteile des Werks inklusive Gleisanlagen, Lagerflächen, Parkmöglichkeiten, Sozialgebäude etc. Die DB möchte den genannten Flächenbedarf mit Blick auf die zahlreichen Anmerkungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nochmals als korrekt bekräftigen. Eine detailliertere Angabe wird nach Ausplanung des Werks am jeweiligen Standort möglich sein.

Einige Stellungnahmen hinterfragen, ob im voraussichtlichen Flächenbedarf auch tatsächlich alle erforderlichen Bereiche enthalten seien. Oft wird in diesem

¹¹ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2.10

¹² vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2.6

Zusammenhang auf Parkmöglichkeiten für die Mitarbeitenden auf dem Gelände hingewiesen. Die Erforderlichkeit eines Parkhauses wurde im Erläuterungsbericht bereits benannt, siehe Kapitel A.1.3.1. Angaben zum voraussichtlichen Stellplatzbedarf enthält auch Kapitel A.5.2.3. Während der weiteren Planung werden die notwendigen Stellplätze auf dem Werksgelände exakt ermittelt. Die erforderliche Fläche ist im gesamten Flächenbedarf für das Werk bereits berücksichtigt.

Andere Stellungnahmen befürchten, dass der Flächenbedarf für das Werk noch steigen könnte, unter anderem durch zusätzlichen Flächenbedarf für die Baulogistik sowie durch erforderliche Nivellierungsarbeiten. Für die Realisierung des Werks wird ein sequenzieller Bauablauf angestrebt. Ein prinzipieller Ablauf der Bauphase kann bereits dem Erläuterungsbericht entnommen werden.¹³ Hier wird beschrieben, dass die Hochbauten als erstes erstellt werden. Die Flächen für die Gleisanlagen bleiben also während des Baus der Hochbauten weitestgehend frei für die Baustellenorganisation nutzbar. Es ist davon auszugehen, dass die Gleisflächen ca. 70 % der gesamten Werksfläche ausmachen. Ein zusätzlicher Flächenbedarf für die Baulogistik entsteht daher nicht in nennenswertem Umfang. Weitere Informationen zur Baulogistik enthält auch Erwiderungspunkt 5.2.

Dies gilt ebenfalls für die Nivellierung des Geländes: Zur Herstellung des Baufeldes wird das Bauareal nivelliert. Die notwendigen Erdarbeiten werden auch unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte geplant. Es bietet sich daher in der Regel an das Werksniveau so zu wählen, dass sich ein Ausgleich der abzutragenden Böden mit aufzutragenden Böden ergibt. Dies soll auch für den Bau des ICE-Werkes angestrebt werden. Es ist also nicht nötig, größere Flächen neben der eigentlichen Baustelle für Haufwerke oder deren Logistik zu berücksichtigen.

Grundsätzlich strebt die DB einen möglichst geringen Flächenbedarf an und wird daher in den weiteren Planungen für das neue ICE-Werk im Raum Nürnberg mögliche Optimierungen zur Reduzierung der erforderlichen Fläche prüfen – sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Gründen. Die Möglichkeiten hierzu hängen jedoch in erheblichem Maße von den örtlichen Gegebenheiten am Standort ab. Eine konkrete Prüfung und flächenoptimierte Planung ist daher erst im Zuge der weiteren Planungsschritte für den finalen Standort möglich.

In jedem Fall ist es aus Sicht der Vorhabenträgerin zielführend, die Planung auf der frühen Ebene eines Raumordnungsverfahrens zunächst zur sicheren Seite hin aufzustellen und alle denkbaren Anlagenteile zu berücksichtigen. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist im weiteren Planungsverlauf damit ohne Probleme noch möglich. Eine

¹³ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.2.1

zu optimistische Flächenplanung, die später nach oben korrigiert werden müsste, wäre hingegen ein schwerwiegendes Problem.

1.2.2 Durchführung von Arbeiten im Nürnberger Hauptbahnhof

Mit dem Ziel einer Reduzierung des Flächenbedarfs für das Werk schlagen einige Äußerungen der Öffentlichkeit vor, einen Teil der für das Werk vorgesehenen Arbeiten stattdessen direkt im Nürnberger Hauptbahnhof durchzuführen.

Eine teilweise Durchführung der für das ICE-Werk vorgesehenen Arbeiten im Nürnberger Hauptbahnhof ist jedoch nicht möglich. So ist für jeden Zug täglich eine Innenreinigung inklusive Versorgung mit Wasser und Entsorgung von Abwasser durchzuführen. Um die Züge mit Frischwasser zu versorgen sowie Abwasser zu entsorgen ist eine umfangreiche Maschinenteknik erforderlich. So ist an jedem Wassertank der Züge eine Anlage zum Befüllen und Entleeren der Tanks nötig (im Falle des ICE 4 beispielsweise 13 Tanks). Die einzelnen Anlagen müssten unterirdisch miteinander verbunden werden und an die (Ab-)Wasserversorgung angeschlossen werden. Ein solches Vorhaben ist unter anderem aus kapazitiven Gründen im Nürnberger Hauptbahnhof definitiv nicht umsetzbar. Die Gründe sind unter anderem die erforderlichen sehr umfangreichen Umbaumaßnahmen in einem bereits heute stark ausgelasteten Bahnhof und die sehr begrenzten Platzverhältnisse.

Zudem wären die Auswirkungen für den Betriebsablauf am Nürnberger Hauptbahnhof und vor allem für Reisende enorm, wenn Innenreinigungsarbeiten am Bahnsteig gemacht würden und gleichzeitig an den benachbarten Bahnsteigen Reisebetrieb stattfindet. Die Kapazität des Nürnberger Hauptbahnhofes würde sich zudem durch die längere Belegung der Bahnsteige für die Innenreinigung verringern. Dies ist jedoch mit Blick auf die vorhandene Auslastung des Hauptbahnhofes bereits heute nicht möglich, für die zukünftig erwartete Auslastung im Rahmen des Deutschlandtaktes noch weniger. Eine Realisierung auf Bestandsanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes ist auch nicht umsetzbar. Die bestehenden Gleisanlagen haben nicht die Voraussetzungen in Bezug auf Gleisabstände, technische Einrichtungen und arbeitsschutzrelevanten Randbedingungen, um die Anzahl der benötigten Züge behandeln zu können. Weiterhin sind die Abstellanlagen und Gleiskapazitäten im und um den Nürnberger Hauptbahnhof bereits heute überlastet, sodass eine Umnutzung nicht in Frage kommt.

1.2.3 Modulare Aufteilung des Werks

Andere Äußerungen der Öffentlichkeit regen ebenfalls mit dem Ziel einer Reduzierung des Flächenbedarfs eine modulare Aufteilung des Werks an. Unter modularer Aufteilung wird dabei eine Verteilung der verschiedenen Werksbereiche oder -funktionen an verschiedene räumlich getrennte Standorte verstanden.

Für die Wartung, Reparatur und Reinigung der Fernverkehrszüge stehen jeweils nur kurze Zeitfenster zwischen den Fahrgasteinsätzen zur Verfügung. Innerhalb dieser Zeitfenster müssen sowohl die benötigten Instandhaltungsarbeiten als auch alle notwendigen Behandlungsarbeiten, wie Reinigung und Ver- und Entsorgung, erledigt werden.¹⁴ Die kurzen Zeitfenster müssen vollständig genutzt werden, um alle Arbeiten zu schaffen. Eine Modularisierung des Werks würde einen erheblichen und unzumutbaren Mehrbedarf an Zeit durch zusätzliche Leerfahrten und Rangieraufwand verursachen. Dabei ist nicht nur die reine Fahrtzeit zu berücksichtigen, sondern insbesondere auch die Verfügbarkeit von Fahrplanlücken auf den jeweiligen Bahnstrecken zwischen den Modulstandorten zu beachten.

Der Nürnberger Hauptbahnhof mit den angebundenen Strecken ist betrieblich bereits heute hoch frequentiert, sodass aufwendige Umsetzfahrten nicht oder nur mit sehr hohen Wartezeiten möglich sind. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die regulären Zugfahrten mit Fahrgästen bzw. reguläre Fahrten des Güterverkehrs stets Vorrang vor Leerfahrten haben. Eine Modularisierung des Werkes und somit der Arbeiten sowie eine Verteilung auf mehrere Standorte ist mit Blick auf die kurzen Instandhaltungs- und Behandlungsfenster daher nicht möglich.

Hinzu kommt, dass eine Modularisierung in Summe mehr Platzbedarf benötigt, da die Abstellkapazitäten im Raum Nürnberg bereits heute überstrapaziert sind und somit je Modul Gleisanlagen mit ausreichender Abstelllänge geschaffen werden müssten. Eine Bündelung aller Anlagen zur Instandhaltung und Behandlung an einem Standort hat aufgrund der nutzbaren Synergien und dem Zusammenwirken von Abstellgleisen, Sozialgebäude, Lager, Parkflächen etc. in Summe einen geringeren Flächenbedarf.

Mit Blick auf den Flächenbedarf, aber vor allem auf die betrieblichen Abhängigkeiten müssen die Arbeiten an einem Ort hintereinander durchgeführt werden, auch wenn dabei nicht alle Züge täglich in die Werkstatthalle fahren. Nur so können die Züge wieder rechtzeitig für den Fahrgasteinsatz zur Verfügung stehen.

1.2.4 Alternativer Layoutvorschlag der Firma Quadra

Durch die Firma Quadra Ingenieure wurde im Jahr 2021 ein alternatives Layout für ein betriebsnahes ICE-Werk entworfen, das nach Angaben der Erstellenden mit lediglich 25 Hektar Flächenbedarf auskommen sollte. Auf dieses Dokument wird in verschiedenen Stellungnahmen hingewiesen.

Der angesprochene Vorschlag wurde der DB im Jahr 2021 vorgelegt und durch die DB gründlich geprüft. Als zentrale Ergebnisse können festgehalten werden:

¹⁴ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2.2

- Die Weiche zur Einfahrt in die Werkshalle ist innerhalb der verfügbaren Behandlungszeit zu mehr als 100% ausgelastet. Die Weiche würde also permanent befahren werden und dennoch könnten nicht alle erforderlichen Züge sie nutzen.
- Innerhalb der verfügbaren Behandlungszeit könnten nicht alle erforderlichen Züge behandelt werden.
- Im Falle einer Störung an bestimmten Weichen (z. B. der Weiche in der Hallenzufahrt) wären Anlagen nur noch teilweise oder gar nicht mehr nutzbar. Insbesondere die Abwicklung der gesamten Hallenzuführung über eine einzelne Weiche verhindert einen stabilen Betrieb im Störfall.
- Der zunächst vorgelegte Entwurf enthielt nicht alle erforderlichen Anlagenteile. Bei Ergänzung der nötigen Anlagen kommt der Entwurf auf ca. 28 Hektar (ohne Verkehrswege, Straßen, Lager, Sozialgebäude). Unter Berücksichtigung aller erforderlichen Bestandteile und Infrastruktur kommt der Entwurf auf einen Flächenbedarf von rund 32 Hektar und ist damit nur unwesentlich kleiner als die aktuelle Planung der DB, jedoch ohne die betrieblichen Anforderungen zu erfüllen.
- Es ist keine Pufferung der Züge im Bereich der Werkszuführung aufgrund der infrastrukturellen Gestaltung möglich. In der Konsequenz ist eine Pufferung von ankommenden und abfahrenden Zügen über die Strecke bzw. den Hauptbahnhof erforderlich. Dies wird anhand der aktuellen Verkehrsauslastung sowie mit Blick auf künftige Verkehrsprognosen als äußerst unrealistisches Szenario ausgewiesen.

In Summe ist festzuhalten, dass der tatsächliche Flächenbedarf des Entwurfes in einem ähnlichen Bereich wie das Layout der DB liegt (Quadra: ca. 32 Hektar, DB: ca. 35 bis maximal 45 Hektar). Allerdings bringt das Layout der Quadra-Ingenieure zugleich mehrere schwerwiegende Nachteile mit sich (siehe obenstehende Ausführungen). Aus diesem Grund wird dieses Layout durch die Vorhabenträgerin nicht weiterverfolgt. Unabhängig davon arbeitet die DB im weiteren Planungsverlauf intensiv an möglichen Flächenreduzierungen innerhalb des Layouts, siehe hierzu auch Erwiderungspunkt 1.2.1.

1.3 Standortsuche

1.3.1 Auswahlkriterien der Standortsuche

Die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Standortsuche war Inhalt zahlreicher Stellungnahmen der Öffentlichkeit. Dabei wurde an verschiedenen durch die DB gewählten Auswahlkriterien Kritik geübt. In der Standortsuche der Vorhabenträgerin wurden

insgesamt rund 50 verschiedene Auswahl- und Bewertungskriterien durch die Vorhabenträgerin eingesetzt.¹⁵

Die Vorhabenträgerin hat das Recht, die Aufgabe und die Pflicht, für das jeweilige Vorhaben die zur Realisierung erforderlichen Parameter und Voraussetzungen selbst und in eigener Verantwortung festzulegen. Das BVerwG hat ausdrücklich erkannt, dass der Errichter einer Anlage mit seinem Genehmigungsantrag im Rahmen des gesetzlichen Anlagenbegriffs den Genehmigungsgegenstand bestimmt.¹⁶ Speziell für das Planfeststellungsverfahren – und damit auch für das vorgelagerte Raumordnungsverfahren – bedeutet dies, dass die Vorhabenträgerin durch die Vorlage des Plans bei der Planfeststellungsbehörde den konkreten Genehmigungsgegenstand, den sie zur Entscheidung stellen will, bestimmt.¹⁷ Dabei wird das jeweilige Vorhaben nicht nur durch das Projektziel definiert, sondern auch durch die von der Vorhabenträgerin für die Zielverwirklichung gewählte Grundkonzeption. Diese bestimmt die Vorhabenträgerin mit ihrem Antrag.¹⁸ Der Vorhabenträgerin steht dabei eine planerische Gestaltungsfreiheit zu, die sie berechtigt, den Standort und die Dimensionen ihres Vorhabens in eigener Verantwortung festzulegen.¹⁹

Die Vorhabenträgerin ist daher insbesondere befugt, die Planungsparameter, die zur Realisierung des von ihr beabsichtigten Vorhabens erforderlich sind, in eigener Verantwortung festzulegen, um das jeweilige Projektziel zu erreichen.

Die von der Vorhabenträgerin auf diese Weise festgelegten Parameter haben notwendigerweise zur Folge, dass bestimmte (weitere) Varianten ausgeschlossen werden – hier z. B. solche, bei denen (neben weiteren Kriterien) die Entfernung zum Nürnberger Hauptbahnhof mehr als 25 Kilometer beträgt. Eine solche Vorauswahl bzw. Einschränkung der an sich denkbaren Varianten ist zulässig: Varianten, die sich auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können schon in einem früheren Verfahrensstadium oder auf vorangegangenen Planungsebenen ausgeschlossen werden.²⁰

Im vorliegenden Fall wurden beispielsweise eine maximale Entfernung zum Nürnberger Hauptbahnhof von 25 Kilometern sowie die Lage an einer zweigleisigen Bahnstrecke im Rahmen der genannten Grobanalyse verwendet (Kriterium K01). Beide Punkte sind essenzielle Faktoren, die die Zielerreichung des Werks – die pünktliche Behandlung von

¹⁵ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.3.2.2

¹⁶ vgl. BVerwG, Urteil vom 04.07.1988, Az. 7 C 88.87, Rn. 17 (juris) a.E., m.w.N

¹⁷ vgl. Vallendar/Wurster in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 86

¹⁸ vgl. Vallendar/Wurster in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 215 unter Bezugnahme auf das BVerwG a.a.O.

¹⁹ vgl. Schoen in: Kühling Otte, AEG/ERegG, Kommentar, 2020, Einf. § 18 AEG Rn. 2

²⁰ vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07; Beschluss vom 06.04.2011, Az. 9 VR 1.11, BeckRS 2011, 49985; Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11.03, BeckRS 2004, 24946; zuletzt BVerwG, Urteil vom 11.10.2017, Az. 9 A 14.16, Rn. 132 (juris), dort auch m.w.N.

bis zu 25 Zügen pro Tag – erheblich beeinflussen, da sie großen Einfluss auf die Möglichkeit der rechtzeitigen Zuführung der Züge ins Werk bzw. der Rückführung zum Bahnhof haben. In Bezug auf die Entfernung liegt auf der Hand, dass die Wahrscheinlichkeit der rechtzeitigen Zu-/Rückführung mit steigender Distanz grundsätzlich abnimmt. Auch die Zweigleisigkeit spielt eine wesentliche Rolle, da grundsätzlich auf einer Strecke umso mehr Kapazitäten bereitgestellt werden können, je mehr Gleise sie aufweist.

Mit der Festlegung auf maximal 25 Kilometer Entfernung sowie eine mindestens zweigleisige Strecke wurden bereits Abstriche vom Optimum akzeptiert. Die bislang größte Distanz zwischen einem betriebsnahen ICE-Instandhaltungswerk der DB Fernverkehr AG und dem zugehörigen Start-/Endbahnhof beträgt derzeit rund 8 Kilometer (Bahnhof Hamburg-Altona zum ICE-Werk Hamburg-Eidelstedt). Die Erweiterung des Suchradius auf bis zu 25 Kilometer stellt ein deutliches Abrücken von der idealen Platzierung des Werks dar. Ebenso würde mit Blick auf eine bereits heute sehr starke Auslastung vieler Bahnstrecken, insbesondere in Ballungsräumen, eine drei- oder viergleisige Zuführungsstrecke die Flexibilität der Werksanbindung enorm erhöhen. Die Einschränkung auf eine zweigleisige Strecke stellt somit ebenfalls ein Abrücken vom Optimum dar.

Läuft eine Variante auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden und sie kann aus der weiteren Prüfung ausgeschieden werden.²¹ Ein anderes Projekt liegt vor, wenn mit einer Variante an dem mit dem Planungskonzept verfolgten Zielbündel nicht nur Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit gemacht werden müssen, sondern Ziele aus dem Bündel vollständig verfehlt werden.²²

Die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Varianten wäre in der späteren Planfeststellung erst dann überschritten, wenn der Planfeststellungsbehörde (bzw. hier der Raumordnungsbehörde) infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung abwägungserheblicher Belange ein rechts-erheblicher Fehler unterlaufen wäre oder wenn sich eine andere Trassenvariante bei einer alternativen Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.²³ Diese für die Planfeststellungsbehörde aufgestellten Grundsätze gelten naturgemäß auch für die Vorhabenträgerin – ihre Planung ist jedenfalls dann

²¹ vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, Az. 9 A 16.12, NVwZ 2013, 1209, 1218; Urteil vom 17.05.2002, Az. 4 A 28.01, NVwZ 2002, 1243, 1245; Urteil vom 19.05.1998, Az. 4 A 9.97, NVwZ 1998, 961, 964 f.

²² vgl. BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, Az. 4 A 28.01, NVwZ 2002, 1243, 1245; Urteil vom 19.05.1998, Az. 4 A 9.97, NVwZ 1998, 961, 964 f.

²³ vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.06.2015, Az. 9 B 12.15, BeckRS 2015, 49156; Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, BeckRS 2011, 51933; Urteil vom 21.05.2008, Az. 9 A 68.07, BeckRS 2008, 36612; vgl. auch BayVGh, Urteil vom 17.07.2009, Az. 22 A 09.40012, BeckRS 2009, 37994

rechtskonform, wenn sie sich an den v.g., von der Planfeststellungsbehörde zu beachtenden Anforderungen, orientiert.

Daher durfte die Vorhabenträgerin bereits aufgrund einer Grobanalyse solche potenziellen Standorte ausscheiden, die das Planungsziel (Entfernung des neuen ICE-Werks zum Nürnberger Hauptbahnhof von max. 25 Kilometern nach Maßgabe von Kapitel A.3.2.1 des Erläuterungsberichts) verfehlen.

Bei der Wahl der für das Vorhaben erforderlichen Rahmenbedingungen steht der Vorhabenträgerin – siehe oben – das Bestimmungsrecht zu. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials – und damit der Auswahlkriterien – hat dabei jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung getroffen werden kann.²⁴

Die dabei festzulegenden Parameter müssen dabei insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen: Elemente der Verhältnismäßigkeit sind die Eignung, die Erforderlichkeit und die Proportionalität.²⁵

Die Eignung ist gegeben, wenn die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, dass der angestrebte Erfolg eintritt, wenn der Erfolg also gefördert werden kann.²⁶

Erforderlichkeit bedeutet, dass zur Erreichung des Erfolgs das mildeste Mittel gleicher Wirksamkeit eingesetzt werden muss.²⁷

Proportionalität setzt voraus, dass Beeinträchtigungen nicht außer Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen, dass sie bei einer Gesamtbewertung angemessen und (deshalb) für die Betroffenen zumutbar sind.²⁸

Die gewählten Auswahlkriterien (u. a. das 25 km-Entfernungs-Kriterium) sind objektiv geeignet, eine Vorauswahl aus den potenziell denkbaren Standortalternativen zu treffen. Sie sind geeignet, den Projekterfolg bzw. das Projektziel (Schaffung der erforderlichen zusätzlichen Instandhaltungskapazität in Nürnberg in zumutbarer Nähe zum Nürnberger Hauptbahnhof) sowie ein wichtiges Ziel des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

²⁴ vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.2.1997, Az. 4 VR 17.96 u. a., NuR 1998, 305, juris Rn. 100 m. w. N.

²⁵ vgl. etwa BVerfG, Beschluss vom 24.01.2012, Az. 1 BvR 1299/05, BVerfGE 130, 151 (187 f.); 130, 151 (205); u.v.a., alle zitiert nach: Sachs/Sachs, 9. Aufl. 2021, GG Art. 20 Rn. 149

²⁶ vgl. BVerfG, Beschluss vom 16.03.1971, Az. 1 BvR 52/66 u. a., BVerfGE 30, 292 (316); st.Rspr., BVerfGE 109, 279 (336); 110, 141 (164); 110, 226 (262); 117, 163 (188 f.); 126, 112 (144); 138, 136 Rn. 139; 150, 244 Rn. 86; alle zitiert nach Sachs/Sachs, a.a.O., Rn. 150

²⁷ st. Rspr., etwa BVerfG, Urteil vom 27.02.2008, Az. 1 BvR 370/07 u. a., BVerfGE 120, 274 (321); 126, 112 (144 f.); 135, 90 Rn. 74; 136, 382 Rn. 16; 141, 121 Rn. 54; 142, 268 Rn. 71 ff.; alle zitiert nach Sachs/Sachs, a.a.O., Rn. 152

²⁸ vgl. Nachweise bei Sachs/Sachs, a.a.O., Rn. 154

gem. § 1 Abs. 1 AEG (Schaffung und Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots der Eisenbahn) zu erreichen.

Sie sind auch erforderlich, um eine Vorauswahl aus einer potenziellen und ansonsten nicht weiter eingrenzbarer Anzahl an Varianten zu erreichen.

Sie sind schließlich auch proportional im v.g. Sinne, da sie im Sinne eines objektiven und gegenüber jedermann gleichermaßen anzuwendenden Kriteriums eine Auswahl ermöglichen, ohne die vom Projekt Betroffenen in unzumutbarer Weise zu belasten: die Festlegung eines solchen – objektiven – 25 Kilometer-Kriteriums ist nicht zu beanstanden, da sie sich mit diesem festen Kriterium zwar in Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist aber ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde (bzw. hier die Raumordnungsbehörde) die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie – auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials – die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat.²⁹ Diese für die Planfeststellungsbehörde aufgestellten Grundsätze gelten naturgemäß auch hier für die Vorhabenträgerin – ihre Planung ist jedenfalls dann rechtskonform, wenn sie sich an den v.g., von der Planfeststellungsbehörde zu beachtenden Anforderungen, orientiert.

Dabei ist auch die Rechtsprechung zur eisenbahnrechtlichen Planrechtfertigung zu berücksichtigen: die eisenbahnrechtliche Planung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz hat demnach Bestand, wenn sie – gemessen an den Zielen gerade dieses Fachplanungsgesetzes – erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist.³⁰ Eine Vorauswahl anhand eines objektiven Kriteriums ist schon aus Gründen der Verfahrensökonomie mindestens auch „vernünftigerweise geboten“.

Nach alledem war und ist die Vorhabenträgerin berechtigt, die gewählten Auswahlkriterien zu Grunde zu legen, insoweit andere, diese Kriterien nicht erfüllende Standortvarianten vorweg auszuschneiden und die Kriterien verhältnismäßig sind.

²⁹ vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, Az. 4 A 9.04, juris Rn. 15; Urteil vom 14. Februar 1975, Az. 4 C 21.74, BVerwGE 48, 56 juris Rn 37; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 23.9.2013, Az. 3 S 284/11, juris Rn. 397

³⁰ vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 26.04.2007, Az 4 C 12/05 = BVerwGE 128,358 Rn 45; BayVGH, Urteil vom 08.10.2010, Az. 22 A 09.40080, Rdnr. 24 m.w.N.

1.3.2 Ergänzende Äußerung zu Entfernungskriterien

Aufgrund einiger Rückfragen und Unklarheiten zu verschiedenen Auswahlkriterien möchte die DB exemplarisch auf die besonders häufig genannten Ausschlusskriterien mit Bezug zur Entfernung (K04 „max. Entfernung vom Hbf. Nürnberg bis max. 25 km“, K51 „kein Ausschluss der Fläche aufgrund von Netztestaten der DB“ – Streckenauslastung und K56 „Fahrzeit zum Werksgelände“) nochmals näher eingehen und das Zusammenwirken der Kriterien erläutern.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein sogenanntes betriebsnahes Instandhaltungswerk.³¹ In einem solchen Werk erfolgt insbesondere die tägliche Instandhaltung, Wartung, Reinigung sowie Ver-/Entsorgung der Züge. Aufgrund der nur sehr kurzen dafür verfügbaren Zeitfenster (ca. 4 bis max. 12 Stunden³²) ist für ein solches Werk die Dauer sowie Flexibilität der Zuführung von Zügen von ganz elementarer Bedeutung. Die Platzierung des Werks kann daher nicht an einem beliebigen Platz erfolgen, sondern es müssen hohe Maßstäbe an die Erreichbarkeit des Werks angelegt werden. Dieser Tatsache hat die DB bei der Standortsuche mit den vorgenannten Kriterien K04, K51 und K56 Rechnung getragen. Die drei Kriterien wirken dabei zusammen. Zu den Kriterien möchten wir folgende Punkte erläutern:

Kriterium K04 „maximale Entfernung vom Hbf Nürnberg bis 25 km“

Die bislang größte Distanz zwischen einem betriebsnahen ICE-Instandhaltungswerk der DB Fernverkehr AG und dem zugehörigen Start-/Endbahnhof beträgt rund 8 Kilometer (Bahnhof Hamburg-Altona zum ICE-Werk Hamburg-Eidelstedt). Schon die Tatsache der bisherigen Nutzung von hochwertigen innerstädtischen Flächen für die betriebsnahen Instandhaltungswerke zeigt die enorme Bedeutung einer Lage möglichst nahe am Knotenbahnhof. Die Erweiterung des Suchradius auf bis zu 25 Kilometer stellt bereits ein deutliches Abrücken von der idealen Platzierung des Werks dar. Eine weitere Vergrößerung des Suchradius ist nicht möglich, da das Werk die erforderlichen Arbeiten dann mangels verbleibender Aufenthaltszeit eines Zuges im Werk nicht mehr mit der erforderlichen Qualität erledigen könnte.

Die Folgen einer zu großen Entfernung vom Nürnberger Hauptbahnhof wären unter anderem häufige unpünktliche Bereitstellungen der Züge am Nürnberger Hauptbahnhof, zusätzliche Emissionen durch die langen Überführungsfahrten der Züge (u. a. Lärm und Licht), ein hoher Energiebedarf für die Überführung der schweren Züge, eine verminderte Verfügbarkeit der Fernverkehrszüge, eine verringerte Kapazität der zuführenden Strecke für andere Verkehre (Güterverkehr und Personenverkehr), zusätzliche Anforderungen an das Überführen von Fahrzeugen (Rückfahrt der Lokführer ins/vom Werk)

³¹ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2

³² vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.2.2

sowie eine schlechtere Verfügbarkeit von Personal, insbesondere aus dem Ballungsraum Nürnberg. Insbesondere die Konstellation Fahrzeit mit Einfluss durch den Fahrplan und Entfernung hat einen maßgeblichen Einfluss auf die notwendigen Behandlungen und Instandhaltungsarbeiten der Züge. Die Nachtstilllagen sind in einem äußerst begrenzten Zeitrahmen, sodass die jeweilige Fahrzeit direkt von den zwingend notwendigen Behandlungs- und Instandhaltungszeiten abgeht.

Nach der Grobanalyse anhand der Entfernung anhand von Kriterium K04 hat sich gezeigt, dass die reine Betrachtung von Entfernung und Zweigleisigkeit einer Strecke nicht ausreichen, um die Eignung für ein ICE-Werk abzubilden. Dies liegt unter anderem an unterschiedlich schnellen Streckengeschwindigkeiten, an den sehr unterschiedlich starken Auslastungen der verschiedenen Strecken, am auf der Strecke vertretenen Verkehr (z. B. Güterverkehr oder Fernverkehr) oder dem Ausbauzustand der Strecke (z. B. technische Ausstattung sowie Leit- und Sicherungstechnik). Aus diesem Grund wurde nach der Grobanalyse ein weiteres Kriterium definiert und in Abstimmung mit dem Streckenbetreiber wurden die sogenannten Netztestate³³ erarbeitet.

Kriterium K51 „Kein Ausschluss der Fläche aufgrund von Netztestaten der DB“

Das Kriterium K51 bildet die grundsätzliche Fahrbarkeit und Auslastung der zuführenden Bahnstrecken ab. Eine zu hohe Auslastung stellt aus verschiedenen Gründen ein großes Problem für ein betriebsnahes Instandhaltungswerk dar: Neben längeren planmäßigen Fahrzeiten zum/vom Werk aufgrund von Wartezeiten, welche die notwendigen Behandlungszeiten beeinträchtigen und das Ziel des Werkes behindern, gehört dazu unter anderem eine deutlich höhere Störanfälligkeit, was regelmäßig zu verspäteter Bereitstellung von Zügen führen wird und somit zu verspäteter Abfahrt am Nürnberger Hauptbahnhof. Die Folgen bei außer Acht lassen dieser Umstände wären enorm, da die Fahrpläne der Züge den ganzen Tag über im gesamten deutschen Bundesgebiet bis in die benachbarten Länder durchgetaktet sind. Die Auswirkungen verspäteter Bereitstellungen wären somit weit über die Metropolregion hinaus zu spüren mit negativen Folgen für eine sehr große Zahl an Reisenden.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch, dass mit Blick auf die heute bereits stark belasteten oder überlasteten Strecken in Zukunft aufgrund eines insgesamt steigenden Schienenverkehrs von einer weiteren Verschärfung der Auslastung auszugehen ist.

Zudem ist bei diesem Punkt zu berücksichtigen, dass der Bau eines ICE-Werks an einer bereits stark ausgelasteten Strecke nicht nur für die im Werk zu behandelnden Fernverkehrszüge nachteilige Auswirkungen hätte. Die zusätzlichen Überführungsfahrten der Fernverkehrszüge vom/zum Werk (bis zu 50 Fahrten pro Tag) würden die Auslastung

³³ Anlage Anl.1.1

der jeweiligen Strecken noch weiter erhöhen, insbesondere zu den Stoßzeiten am Morgen und Abend. Mit einer weiteren Erhöhung der Streckenauslastung würde sich auch für den Nahverkehr, den regulär verkehrenden Fernverkehr sowie den Güterverkehr die Flexibilität reduzieren sowie das Risiko von Störungen erhöhen. Auch vor diesem Hintergrund ist eine Berücksichtigung der bestehenden bzw. prognostizierten Auslastung der zuführenden Bahnstrecken zwingend erforderlich.

Kriterium K56 „Fahrzeit zum Werksgelände“

Bei einer Überschreitung der Grenze von maximal 15 Minuten Fahrzeit vom Nürnberger Hauptbahnhof wäre eine Behandlung aller erforderlichen Züge in den verfügbaren Zeitfenstern nicht mehr möglich – dies wurde durch eine Kapazitätssimulation ermittelt. Eine Fahrzeit von 15 Minuten wurde daher als Maximum für die Zuführung der Züge zum Werk festgelegt. Es ist also festzuhalten, dass das Werk bei Überschreitung seine erforderliche Funktion nicht mehr erfüllen könnte.

Wichtig an diesem Kriterium ist, dass nicht die reine theoretische Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Werk abgebildet wird, sondern auch die Streckenauslastung einfließt, da Fahrpläne berücksichtigt werden. Die für den Streckenbetrieb zuständige DB Netz AG hat die jeweiligen voraussichtlichen Fahrzeiten für die Fahrten ins/vom Werk ermittelt.³⁴ Bei dieser Ermittlung hat sich unter anderem gezeigt, dass die Strecken in Richtung Ansbach sowie in Richtung Regensburg eine so hohe Auslastung aufweisen, dass unter Berücksichtigung von Streckengeschwindigkeiten sowie bestehenden Verkehren nicht nur viele Fahrten schon fahrplanmäßig verspätet sein würden, sondern einige Fahrten überhaupt nicht in der geforderten zeitlichen Lage realisierbar wären. Zudem ist aus beiden Tatsachen erkennbar, dass über diese bereits fahrplanmäßigen Probleme hinaus weitere Verspätungen absehbar hinzukommen werden. Dies stellt eine außerordentlich große Einschränkung für die Standorte an diesen Strecken dar, so dass diese ausgeschlossen werden mussten.

In diesem Zusammenhang kann zudem nicht unerwähnt bleiben, dass für kein Unternehmen Aspekte der Wirtschaftlichkeit bei der Planung neuer Standorte unberücksichtigt bleiben können. Schienenfernverkehr muss in Deutschland eigenwirtschaftlich betrieben werden – dies ist Vorgabe der deutschen Verkehrspolitik seit der Bahnreform. Die DB Fernverkehr AG ist damit wirtschaftlichen Zwängen unterworfen. Vor diesem Hintergrund ist es für die DB unumgänglich auch wirtschaftliche Kriterien in eine Standortsuche einfließen zu lassen. Die Entfernung zwischen Linienendpunkt und Werk spielt dabei eine große Rolle, beispielsweise aufgrund der hohen Energiekosten für die Überführungsfahrten tonnenschwerer Züge, zusätzlichem Personalbedarf für lange Überführungsfahrten, der geringeren Fahrzeugverfügbarkeit oder dem zusätzlichen Verschleiß

³⁴ vgl. Netztestat Stufe 2 (Anlage Anl.A.1.1)

von Material (am Zug sowie an der Bahnstrecke). Auch vor diesem Hintergrund ist die Festlegung einer maximalen Entfernung bzw. Fahrzeit vernünftigerweise geboten.

1.3.3 Erläuterungen zum Kriterium Topographie

Auch das Kriterium „Topographieunterschied von maximal 30 m zum bestehenden Schienenniveau der Hauptstrecke“ (K15) wurde häufig in den Äußerungen der Öffentlichkeit thematisiert. Daher möchte die DB auch dieses Kriterium ergänzend erläutern: Bei einem ICE-Werk dürfen „die Werksteile untereinander [...] nur relativ geringe Höhenunterschiede von wenigen Metern aufweisen. Dies ist in der geringen Steigung begründet, welche die Fahrzeuge befahren können.“³⁵ Weiterhin bestehen strenge Sicherheitsvorschriften bei der Abstellung von Zügen, welche zur Vermeidung von Unfällen und Gefahr für Leib und Leben, auf maximal 2,5 Promille begrenzt sind.³⁶ Aus diesem Grund ist die Festlegung eines maximalen Höhenunterschiedes eines Standortes erforderlich.

Die Lage von Nürnberg am Rande der Fränkischen Alb und die generelle Lage des Einzugsgebietes der Stadt in der Mittelgebirgsregion von Deutschland bedingen eine intensive Auseinandersetzung mit einer projektverträglichen Grenze für die Höhendifferenz auf den infrage kommenden Standorten. Es ist nachvollziehbar, dass aus Sicht der Umweltverträglichkeit und dem ökonomischen Betrieb des Werkes eine obere Grenze für die Höhenunterschiede zu definieren ist. Nach reichlicher Recherche und aufgrund der Erfahrungen unter anderem bei vergleichbaren Projekten konnte ein Höhenunterschied von bis zu 30 Metern als ökonomisch vertretbar und mit übersichtlichen Risiken für die Umwelt als Prämisse festgelegt werden. Die Festlegung der maximalen Höhendifferenz erfolgte nach Konsultation von fachkundigen Bauingenieuren aus dem Tiefbau sowie einer eingehenden Auseinandersetzung mit den Risiken für die Umwelt durch den Eingriff.

Für den Standort B wird die Höhendifferenz von 30 Metern, anders als in einigen Stellungnahmen vermutet, nicht überschritten. Bemessen wird die Höhendifferenz jeweils vom höchsten bzw. niedrigsten Punkt des Standortes im Vergleich zum Eingangsniveau der Eisenbahnstrecke im Bereich der voraussichtlichen Werksanschlüsse.³⁷

1.4 Vorgeschlagene Alternativstandorte

Im Laufe der Standortsuche für das neue ICE-Werk und auch im Zuge der Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren wurden immer wieder Vorschläge zu alternativen

³⁵ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.3.2.2, Seite 85

³⁶ §7 Abs. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

³⁷ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.3.2.2

Standorten an die DB herangetragen. Die DB hat alle diese Vorschläge gewissenhaft geprüft.

In der weit über einjährigen Standortsuche hat die DB viel Zeit und Ressourcen aufgewendet, um einen Standort für das geplante ICE-Werk zu finden. Die Platzierung eines betriebsnahen ICE-Werks ist jedoch anders als bei vielen anderen Industrieanlagen nicht an einer größtenteils beliebigen Stelle möglich. Ein betriebsnahes Instandhaltungswerk muss sich genau dort befinden, wo eine große Anzahl an Zügen beginnt und endet und somit zwangsläufig auch in einem Bereich, in dem viele Menschen wohnen. Der Raum Nürnberg befindet sich aufgrund der wichtigen Fernverkehrsstrecken und hoher Zuwachsprognosen in prädestinierter Lage, gleichzeitig gibt es heute in der Metropolregion keine ausreichenden Instandhaltungskapazitäten, vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2.1.1 sowie Ausführungen unter Erwiderungspunkt 1.1.2. Die Standortsuche wurde daher in einem zeitlich definierten Umkreis rund um den Nürnberger Hauptbahnhof anhand transparenter und valider Kriterien durchgeführt, vgl. Erwiderungspunkt 1.3.1.

Unter den an die DB herangetragenen Vorschlägen für alternative Standorte waren viele andere Regionen Deutschlands enthalten, beispielsweise die Oberpfalz, die Regionen Mannheim oder Karlsruhe oder auch Bundesländer im Osten Deutschlands. Aufgrund des oben geschilderten Bedarfes im Raum Nürnberg ist die Berücksichtigung von Standorten in anderen Regionen Deutschlands jedoch nicht möglich.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagene Standorte innerhalb der erforderlichen Entfernung und Fahrzeit vom Nürnberger Hauptbahnhof wurden durch die DB jeweils näher betrachtet. Zu nennen sind hierbei beispielsweise der Nürnberger Hafen (vgl. Anlage Anl.A.4.14 sowie Erwiderungspunkt 1.5) und der Nürnberger Rangierbahnhof (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.3.2.1), deren Ausscheidegründe bereits in der Unterlage erläutert werden. Weitere Standortvorschläge konnten mangels ausreichender Größe der Fläche nicht weiter berücksichtigt werden (z. B. Rückbau des Frankenschnellwegs zwischen Südwesttangente und Hafenkreisel, Gebiet im Bereich von Gleißhammer und Ostendstraße), aufgrund bestehender Nutzungen der Flächen (z. B. Nürnberger Flughafen), aufgrund fehlender Streckenelektrifizierung (z. B. entlang der rechten Pegnitzstrecke) oder mangels freier Kapazitäten auf den zuführenden Strecken (z. B. Standorte an der Strecke Nürnberg–Würzburg).

Der ebenfalls in der Öffentlichkeitsbeteiligung angeregte Aus- oder Umbau bestehender ICE-Werke in ganz Deutschland läuft bei der DB Fernverkehr AG bereits.³⁸ In diesem Zusammenhang soll zudem auf die Anstrengungen der DB Fernverkehr im Bereich von Digitalisierung und Automatisierung hingewiesen werden. Mit Hilfe von beispielsweise

³⁸ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2.1.1

Künstlicher Intelligenz oder Robotik wird die Leistungsfähigkeit der bestehenden Standorte ohne große bauliche Maßnahmen gesteigert. Aufgrund des Umfangs der gesellschaftlich und politisch gewollten Mobilitätswende in Deutschland ist jedoch ein so großer Ausbau der ICE-Verkehre erforderlich, dass – neben dem Ausbau existierender Werke – auch der Bau von neuen ICE-Werken erforderlich sein wird.

1.5 Hinweise zum vorgeschlagenen Alternativstandort Nürnberger Hafen

Zu der grundsätzlichen Realisierbarkeit eines ICE-Werks im Bereich des Nürnberger Hafens hat die DB Fernverkehr AG sich in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren bereits ausführlich geäußert.³⁹ Die in dieser Stellungnahme getätigten Aussagen sind weiterhin zutreffend. Zusätzlich weist die DB auf folgende Aspekte hin:

Nach der Rechtsprechung zur Planfeststellung ist die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Varianten erst dann überschritten, wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung abwägungserheblicher Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen wäre oder wenn sich eine andere Trassenvariante bei einer alternativen Linieneinführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.⁴⁰

Es ist dort – für die Planfeststellung – anerkannt, dass eine Vorauswahl bzw. Einschränkung der theoretisch denkbaren Varianten zulässig ist: Varianten, die sich auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können schon in einem früheren Verfahrensstadium oder auf vorangegangenen Planungsebenen ausgeschieden werden⁴¹, also auch und gerade im Raumordnungsverfahren. Läuft eine Variante auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden und sie kann aus der weiteren Prüfung ausgeschieden werden.⁴² Ein anderes Projekt liegt vor, wenn mit einer Variante an dem mit dem Planungskonzept verfolgten Zielbündel

³⁹ vgl. Anlage Anl.A.4.14

⁴⁰ vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.06.2015, Az. 9 B 12.15, BeckRS 2015, 49156; Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, BeckRS 2011, 51933; Urteil vom 21.05.2008, Az. 9 A 68.07, BeckRS 2008, 36612; vgl. auch BayVGh, Urteil vom 17.07.2009, Az. 22 A 09.40012, BeckRS 2009, 37994

⁴¹ vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07; Beschluss vom 06.04.2011, Az. 9 VR 1.11, BeckRS 2011, 49985; Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11.03, BeckRS 2004, 24946; zuletzt BVerwG, Urteil vom 11.10.2017, Az. 9 A 14.16, Rn. 132 (juris), dort auch m.w.N.

⁴² vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, Az. 9 A 16.12, NVwZ 2013, 1209, 1218; Urteil vom 17.05.2002, Az. 4 A 28,01, NVwZ 2002, 1243, 1245; Urteil vom 19.05.1998, Az. 4 A 9.97, NVwZ 1998, 961, 964 f.

nicht nur Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit gemacht werden müssen, sondern Ziele aus dem Bündel vollständig verfehlt werden.⁴³

Nach § 15 Abs. 1 ROG prüft die für die Raumordnung zuständige Landesbehörde die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung. Hierbei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme und der überörtlichen Gesichtspunkte zu prüfen; insbesondere werden die Übereinstimmungen mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sollen hiernach alle **ernsthaft** in Betracht kommenden Standort- oder Trassenalternativen sein.

Damit hat der Gesetzgeber den Prüfungsumfang in zweierlei Hinsicht gesetzlich beschränkt: zum einen „sollen“ solche eventuellen Standort- oder Trassenalternativen geprüft werden, zum anderen sollen lediglich solche Standort- oder Trassenalternativen geprüft werden die **ernsthaft** in Betracht kommen:

Die Verwendung des Wortes „sollen“ in einer Rechtsvorschrift bedeutet, dass die Vorschrift im Regelfall befolgt werden muss, wenn nicht besondere Umstände ein Abweichen von der Regel rechtfertigen.⁴⁴ Damit korrespondiert die vorgenannte gesetzliche Regelung, wonach lediglich **ernsthaft** in Betracht kommende Alternativen geprüft werden „sollen“.

In der Zusammenschau dieser beiden gesetzlichen Einschränkungen bedeutet dies, dass eine Prüfung solcher theoretischer Standort- oder Trassenalternativen von Anfang an ausscheidet, bei denen eine Realisierung des Vorhabens von vornherein aus objektiven Gründen nicht möglich ist. Die Regelung des § 15 Absatz 1 ROG knüpft damit auf gesetzlicher Ebene an die vergleichbare oder gar identische Voraussetzung wie die Rechtsprechung zur Planfeststellung und des sich „Aufdrängens“ potenzieller Alternativen an. In beiden Fällen sind jedenfalls solche Alternativen von vorneherein auszuschneiden, die objektiv für eine Realisierung entweder ungeeignet sind oder die sich jedenfalls nicht „aufdrängen“. Daher ist es geradezu geboten, auf die Rechtsprechung zur Planfeststellung auch im vorliegenden Fall zurückzugreifen.

Wie bereits ausführlich in der Bewertung der Realisierbarkeit eines ICE-Werks im Gebiet des heutigen Nürnberger Hafens dargelegt⁴⁵, wäre neben vielen weiteren Kriterien insbesondere zu berücksichtigen, dass zur Ansiedlung des Werks eine Umsiedlung

⁴³ vgl. BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, Az. 4 A 28.01, NVwZ 2002, 1243, 1245; Urteil vom 19.05.1998, Az. 4 A 9.97, NVwZ 1998, 961, 964 f.

⁴⁴ vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Juni 1975, BVerwGE 49, 16

⁴⁵ vgl. Anlage Anl.A.4.14

zahlreicher Gewerbebetriebe erforderlich wäre. Dies würde einen erheblichen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb von Unternehmen sowie eine Zerstörung von entsprechender, auch mit öffentlichen Mitteln finanzierte Infrastruktur zur Folge haben.

Eine Realisierung des Werks im Nürnberger Hafen unter Umsiedlung von Industriebetrieben wäre daher weder rechtlich umsetzbar noch verhältnismäßig. Eine weitere Vorlage von Unterlagen, wie in den Stellungnahmen mitunter gefordert, würde daher schon von vornherein keinen Sinn ergeben, wenn bereits feststeht, dass der Realisierung des ICE-Werks im Nürnberger Hafen unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen.

In einer Stellungnahme aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Raumordnungsverfahren wurde zum Nürnberger Hafen eine alternative Trassierungs-Skizze vorgeschlagen. Ungeachtet der vorangestellten Ausführungen hat die DB diese grobe Skizze geprüft. Schon bei der ersten Sichtung sind einige sehr schwerwiegende Punkte augenscheinlich, die nachfolgenden Ausführungen können daher lediglich als Ergänzung zur Anlage Anl.A.4.14 gesehen werden, da dort bereits sehr ausführlich aufgezeigt wird, warum der Hafen als Alternativstandort ausscheidet:

- Der mit der Stellungnahme eingereichte grob skizzierte Vorschlag ist mit Blick auf die Trassierung nicht realisierbar. Es ist unter Ausschöpfung aller Parameter mindestens ein Radius von 150 Metern für die Gleisbogengestaltung vorzusehen. Dabei sind die Planungsparameter mit Sonderbauformen und Sicherungsmaßnahmen nach Ril 820.2010 bereits ausgeschöpft. Die Bauart mit sogenannten ZSX-Schwellen ist bei einem Neubau nicht zielführend. Auch unter Anwendung der Grenzwerte mit Sonderbauformen nach o.g. Ril, lässt sich die gezeichnete Trassierung nicht für ein Werkslayout realisieren.
- Die Gleisnutzlängen für Anlagen wie Werkstatthalle, Außenreinigung, Innenreinigung und Disposition sind nicht ausreichend im vorliegenden Layout betrachtet. Es besteht eine Unterrepräsentation von Kapazitäten für 400 Meter lange Züge/Zugverbände. Diese werden insbesondere in Zukunft vermehrt zum Einsatz kommen. In der Konsequenz ist eine Behandlung des avisierten Baureihenmixes der DB Fernverkehr AG im eingereichten Vorschlag nicht möglich.
- Der mit den Kriterien der DB beschriebene erforderliche Flächenbedarf wird in der Breite wesentlich unterschritten. Dies trifft ebenfalls auf das im Vorschlag mehrfach angesprochene „Quadra-Konzept“ (siehe auch Erwiderungspunkt 1.2.4) zu. Dieses geht von ca. 100 bis 200 m Breite und 2300 m Länge aus. An der breitesten Stelle ist in der Skizze eine Breite von 125 m gegeben. Das wäre nochmals weniger als in dem bereits reduzierten, betrieblich nicht umsetzbaren Quadra-Entwurf. Darüber hinaus sind dabei noch nicht die Verkehrswege und

Logistikflächen verifiziert, die den Breitenbedarf weiter steigern. Zudem fehlen Anlagen wie Trainport, Lager oder Nebenwerkstätten.

- Die Zwischenpufferung der ankommenden und abfahrenden Züge ist in der Werkszuführung aufgrund der Platzverhältnisse nur über den Hauptbahnhof, die Strecke oder die Abstellgruppe am Hafen (westliches Hafengelände) möglich. Aufgrund der hohen kapazitiven Auslastung und der frequenten Fahrbewegung auf der Strecke bzw. in der Abstellgruppe Hafen ist dies als äußerst unrealistisch zu bewerten.
- Die Simulation des Quadra-Konzeptes hat bereits gezeigt, dass die erforderlichen Behandlungen der Züge aufgrund der erheblichen Wenden/Sägefahrten, Rangierbewegungen und der fehlenden Vorpufferung nicht möglich sind, siehe Erwiderungspunkt 1.2.4. Dieser Effekt wird durch eine weitere Verschlinkung des Layouts bei unzureichender Länge verschärft.
- Die Mindestabstände gemäß Bayerischer Bauordnung (BayBO) und die Anforderungen der Gleisinfrastruktur sind aufgrund des schmalen Layouts voraussichtlich nicht zu gewährleisten.
- Das Layout lässt aufgrund der geringen Breite die Platzierung aller für die Instandhaltung und Behandlung notwendigen Anlagenteile nicht zu. So können insbesondere die Werkhalle und die Behandlungsanlagen (Innenreinigung, Außenreinigung etc.) unter Berücksichtigung der notwendigen Verkehrsflächen und Durchführungs-/Umfahrungsgleise nicht platziert werden.

Abschließend verweist die DB nochmals auf die ausführliche Stellungnahme zu einer Platzierung des ICE-Werks im Bereich des Nürnberger Hafens innerhalb der Raumordnungsunterlage.

1.6 Hinweise zum aktuellen Planungsstand des Projektes

In den Äußerungen der Öffentlichkeit wird teilweise spekuliert, der Planungsstand für das ICE-Werk wäre bereits weit fortgeschritten. Dieser unbelegten Spekulation widerspricht die DB. Die Planungen des Projektes befinden sich derzeit in den frühen Leistungsphasen nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure), wie dies bei Vorhaben auf Ebene des Raumordnungsverfahrens üblich ist. Die Planungstiefe des Vorhabens ist daher noch recht grob. Eine vollständige Vorplanung (Leistungsphase 2) bzw. Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3/4) wird erst nach der Standortwahl erfolgen. Insbesondere liegt derzeit für keinen der im Raumordnungsverfahren geprüften Standorte eine detaillierte und finale Planung der einzelnen Anlagenteile, wie beispielsweise der Gleisanlagen vor. Zum aktuellen Zeitpunkt wäre eine

solche Planung auch noch gar nicht möglich, beispielsweise da noch keine Baugrunduntersuchungen vorgenommen werden konnten, die eine wichtige Grundlage für die weitere Planung darstellen. In diesem Zusammenhang sei auch auf das Abschichtungsprinzip hingewiesen.

Aufgrund der frühen Planungsphase des Projektes sind daher zu vielen Themen noch keine endgültigen Aussagen möglich, beispielsweise weil diese erst mit der Standortwahl genauer betrachtet werden können oder weil sie im Lauf der weiteren Planungen ermittelt und vollständig ausgeplant werden. So ist es in einem Raumordnungsverfahren auch noch nicht möglich endgültige Gutachten, beispielsweise zu Schall, vorzulegen. Endgültige Aussagen sind zu vielen Aspekten erst unter Kenntnis des Standortes, der endgültigen Werkslage sowie aller Randbedingungen und Planungsparameter möglich. Diese Planungstiefe weist ein Projekt auf Ebene des Raumordnungsverfahrens üblicherweise nicht auf.

Anzumerken ist dazu noch, dass das Projekt frühestmöglich der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Diese Vorgehensweise ist heute üblich bei großen Infrastrukturvorhaben und ist auch politisch und gesellschaftlich so gewollt.⁴⁶ Hintergrund ist, dass dadurch Anliegen oder Hinweise aus der Region frühzeitig in die Planungen einfließen können. Im Umkehrschluss können jedoch zu Beginn des Projektes noch keine konkreten und vor allem finalen Planunterlagen vorliegen, da diese erst im Lauf eines Projektes erarbeitet werden. Beispielsweise können viele Punkte erst ausgeplant werden, wenn der finale Standort feststeht. Insofern bringt die gesellschaftlich gewollte frühe Information der Öffentlichkeit über ein Projekt immer die Folge mit sich, dass noch nicht alle Fragen konkret bzw. abschließend beantwortet werden können.

⁴⁶ vgl. z. B. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“, März 2014

2. Immissionen

2.1 Schall

2.1.1 Schallemissionen des Werks

Die voraussichtlichen Schallemissionen des Werks werden in vielen Stellungnahmen thematisiert. Zu diesem Thema verweist die DB grundsätzlich auf die Schalltechnische Untersuchung⁴⁷, die für das Raumordnungsverfahren durch einen Fachgutachter erstellt wurde.

Mitunter werden in den Äußerungen der Öffentlichkeit bereits weiterführende Angaben oder Gutachten rund um das Thema Schall eingefordert. Mit Blick auf den Planungsstand des Projektes sind weiterführende Angaben jedoch nur sehr begrenzt möglich, vgl. Erwidernspunkt 1.6. Im weiteren Projektverlauf werden die zu erwartenden Fahrgeräusche für die Erstellung der Unterlagen zur Einreichung bei der Planfeststellung von einem auf Schall spezialisierten Gutachter auf Basis von realen Vergleichsmessungen ermittelt. Mit der dann vorliegenden Trassierungsplanung und der Außenanlagenplanung werden Simulationen der Schallereignisse erstellt.

Einzelne Äußerungen der Öffentlichkeit äußern konkrete Sorgen zu den Schallemissionen. So wird die Angabe bezweifelt, die Werkstore seien die meiste Zeit über geschlossen. Sorgen werden auch geäußert über die Geräusche dieselbetriebener Hilfsbetriebe für die Züge.

Die Werksgebäude – insbesondere die Werkhalle – sind soweit möglich geschlossen zu halten, schon aus ökonomischen Gesichtspunkten mit Blick auf die Vermeidung von Energieverlusten. Die Öffnung der Gebäude erfolgt lediglich während Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge. Bei Taktanlagen werden zur Abdichtung des Innenraums aktive Torrestflächenabdeckungen eingesetzt, welche einen Verschluss von 95% der Torrestfläche ermöglichen (nicht einfache PVC-Vorhänge). Dadurch kann auch bei Gebäuden, bei denen während der Bearbeitung ein Teil des Zugs außerhalb der Halle steht, ein bestmöglicher Abschluss erzeugt werden. Alle Tore für die Durchfahrt von Straßenfahrzeugen werden mit automatischen Schließmechanismen ausgestattet. Durch eine besonders schallisolierte Gestaltung der Werkhalle wird dafür gesorgt, dass möglichst wenig Schall aus den Gebäuden nach außen dringen kann.

Die Fahrzeuge werden sich im gesamten Werk ohne den Einsatz von dieselbetriebenen „Hilfsbetrieben“ bewegen.

⁴⁷ Anlage Anl.A.3.1

2.1.2 Rechtliche Bewertung des Makrofontests

Einige Äußerungen der Öffentlichkeit vertreten die Auffassung, die erforderlichen Makrofontests seien statt nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) nach der Technischen Anleitung Lärm (TA Lärm) zu bewerten. Zur Anwendung der TA Lärm bei der Durchführung der sogenannten Makrofontests nimmt die DB wie folgt Stellung:

Die Vorhabenträgerin DB Fernverkehr AG ist der Überzeugung, dass für die Durchführung der Makrofontests nicht die TA Lärm, sondern die §§ 41 ff BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in Verbindung mit den Vorschriften der 16. BImSchV heranzuziehen sind.

Der Test der akustischen Warneinrichtung der Züge (Makrofon) ist unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des BVerwG⁴⁸ dem Verkehrslärm zuzuordnen und unterfällt damit der 16. BImSchV und nicht der TA Lärm. Für die Abgrenzung der Anwendungsgebiete der 16. BImSchV und der TA Lärm ist nach dem zitierten Urteil des BVerwG ausschlaggebend, ob es sich bei den zu beurteilenden Lärmimmissionen um Immissionen handelt, die mit dem Fahrbetrieb verbunden sind. Dabei beschränkt sich der Fahrbetrieb aber gerade nicht allein auf den Fahrvorgang als solchen, sondern erstreckt sich auch auf unmittelbar hiermit verbundene vorbereitende, begleitende und nachfolgende Tätigkeiten.⁴⁹ Die Funktionsprüfung des Makrofons ist in der DIN VDE 0119-207-12 (VDE 0119 Teil 207-12) vorgeschrieben und muss täglich durchgeführt werden. Diese Funktionsprüfung dient der Herstellung der Fahrfähigkeit des Fahrzeuges und ist daher dem Fahrvorgang und damit dem Verkehrslärm (also der 16. BImSchV) zuzurechnen. Die Prüfung des Makrofons steht demgegenüber gerade nicht im Zusammenhang mit den Instandhaltungsaufgaben eines Werkes. Es handelt sich weder um eine Instandhaltung noch um eine Wartung, sondern um eine Funktionsprüfung vor Fahrtantritt, vergleichbar mit dem ebenfalls erforderlichen Bremsentest, Testvorgaben von Einsatzfahrzeugen im Straßenverkehr oder z. B. der Sichtprüfung der Reifen/Räder eines PKW-Fahrers.

Der normativ täglich, akustisch vorgeschriebene Makrofontest erfolgt ausschließlich im Zusammenhang mit einem beginnenden Verkehr bzw. einer Fahrt und ist insofern bei Bedarf einer akustischen Bewertung den Maßgaben der 16. BImSchV unterlegen, ein Bezug zu einer bestimmten, ortsfesten Anlage ist nicht gegeben.

Anders als in dem vom BVerwG beurteilten Fall, in dem es um die Lärmimmissionen von abgestellten Zügen (nach Abschluss des sog. Abschlussdienstes („Herunterfahren“))

⁴⁸ Urteil vom 22.11.2018, Az. 7 C 7.17

⁴⁹ vgl. BVerwG, Urteil v. 22.11.2018 – Az. 7 C 7.17, Rn. 20

ging⁵⁰), ist der Makrofontest aufgrund der genannten Vorgaben gerade zwingende Voraussetzung für den anschließenden Fahrvorgang. Das Funktionieren des Makrofons ist insbesondere bezogen auf den Fernverkehr notwendige Voraussetzung, um den Fahrvorgang mit der vorgesehenen Regelgeschwindigkeit beginnen bzw. fortsetzen zu können. Bei einem Ausfall des Makrofons ist nach dem einschlägigen technischen Regelwerk eine Maximalgeschwindigkeit von nur noch 80 km/h möglich.

Das BVerwG hat in dem zitierten Urteil – auch unter Bezugnahme auf die einschlägige Kommentarliteratur – ausdrücklich klargestellt, dass die mit dem Fahrbetrieb verbundenen Emissionen sich „nicht allein auf den Fahrvorgang als solchen“ beschränken, sondern sie sich „auch auf unmittelbar hiermit verbundene vorbereitende, begleitende und nachfolgende Tätigkeiten“ beziehen.⁵¹

Darüber hinaus hat das BVerwG dort klargestellt, dass eine Nutzung nur dann rechtlich relevant ist, wenn sie insbesondere zeitlich ins Gewicht fällt. Die Prüfung des Makrofons umfasst gerade keine „nennenswerte Zeitspanne“. Die Dauer der Durchführung der Funktionsprüfung ist nämlich vielmehr nur ein einmaliges Impulsgeräusch. Der Fall ist daher mit der vom BVerwG beurteilten Konstellation der Lärmimmissionen von abgestellten Zügen während mehrerer Stunden in der Nachtzeit nicht vergleichbar.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, dass z. B. auch bezogen auf das ICE-Werk in Köln-Nippes der Makrofontest von der zuständigen EBA-Außenstelle der 16. BImSchV zugeordnet wurde.

Ergänzend sei auf die Angaben im Erwidierungspunkt 2.1.4 hingewiesen.

2.1.3 Abbildung der Makrofontests in Schallkarten

Die DB hat in der bisherigen öffentlichen Kommunikation zu dem geplanten ICE-Werk stets betont, dass sie bezüglich der derzeit erforderlichen Makrofontests eine einvernehmliche sowie für die Anwohner schonende Lösung anstrebt. In diesem Zusammenhang hat die DB auch angekündigt, dass sie über die gesetzlichen Forderungen hinaus eine Untersuchung der von den Makrofontests ausgehenden Schallausbreitung durch ein spezialisiertes Büro durchführen lassen wird und im Ergebnis Schallkarten speziell zu den Makrofontests vorlegen wird. Die Karten sollen anschließend mit der Öffentlichkeit diskutiert und darauf aufbauend mögliche Schutzmaßnahmen entwickelt werden. An dieser Zusage hat sich nichts geändert. Die DB wird die Untersuchung im Lauf der weiteren Planung angehen. Da die Schallausbreitung bei einem lauten aber nur sehr kurzen Ereignis in besonderem Maße von der Platzierung der Schallquelle abhängt, ist diese Untersuchung erst mit fortschreitender Planung und somit genauerer Erkenntnis zur

⁵⁰ vgl. Rn. 20 des Urteils

⁵¹ vgl. BVerwG a.a.O., Rn. 20 m.w.N.

Platzierung der Makrofontests zielführend, sie hängt vor allem vom finalen Werksstandort ab.

Ergänzend sei auf die Angaben im nachfolgenden Erwidierungspunkt 2.1.4 hingewiesen.

2.1.4 Schallschutzmaßnahmen

Einige Äußerungen der Öffentlichkeit hinterfragen, ob von der DB tatsächlich Schallschutzmaßnahmen ergriffen würden und ob diese wirkungsvoll wären.

Wie im Erläuterungsbericht in Kapitel A.7.4 sowie in der Schalltechnischen Untersuchung in Anlage Anl.A.3.1 ausgeführt, wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eine detaillierte Schalltechnische Untersuchung für die konkrete Werksplanung vorgelegt. Bei der Erstellung werden auch Schallschutzmaßnahmen geprüft und auf den Standort zugeschnitten ausgeplant. Die zu erwartenden Immissionen werden dabei mittels einer umfangreichen und mit Planungsfortschritt wesentlich detaillierteren Simulation (im Vergleich zum Stand des Raumordnungsverfahrens) ermittelt. Es wird auf Basis der dann prognostizierten Immissionen entsprechender Schallschutz vorgesehen unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte sowie der individuellen Bedürfnisse der Menschen am jeweiligen Standort. Aus technischer Sicht gibt es verschiedene Optionen zur Umsetzung, so dass kein Zweifel an einem wirkungsvollen Schutz der Menschen vor Ort besteht.

Unabhängig davon arbeitet die DB Fernverkehr mit Hochdruck an Lösungen, um das tägliche Testen der Makrofone als Schallquelle aus den Instandhaltungswerken bis zur Inbetriebnahme des Nürnberger Werks zu eliminieren. Dadurch könnte ein erheblicher Teil der Schallemissionen gänzlich entfallen.

2.1.5 Akustische Vorbelastungen und Gesamtlärbewertung

In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit wird teilweise gefordert, akustische Vorbelastungen an den Standorten müssten bei den schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt werden, beispielsweise bereits vorhandene Schallemissionen durch Autobahnen oder Gewerbegebiete.

Mit Blick auf den frühen Planungsstand des Projektes (vgl. Erwidierungspunkt 1.6) handelt es sich bei den Aussagen in der Schalltechnischen Untersuchung⁵² um vorläufige Ermittlungen auf Basis des vorliegenden Planungsstandes. In der Unterlage wird entsprechend auch ausgewiesen, dass für die Genehmigungsplanung ein gesondertes Gutachten erforderlich sein wird. Im Rahmen dieser späteren und deutlich detaillierteren Schalltechnischen Untersuchung wird auch eine Gesamtlärbewertung erfolgen, die anhand der gesetzten Planungsparameter und unter Berücksichtigung aller Randbedingungen

⁵² Anlage Anl.A.3.1

lärmimmissionsbedingte Vorbelastungen, beispielsweise durch Autobahnen oder Gewerbegebiete, einbezieht.

2.2 Erschütterungen

2.2.1 Erschütterungsemissionen des Werks

In Bezug auf vom ICE-Werk ausgehende Erschütterungen wurde in den Äußerungen der Öffentlichkeit die Sorge formuliert, dass beispielsweise Schäden an Gebäuden oder Störungen von Menschen und Tieren entstehen könnten. Zu diesem Thema verweist die DB grundsätzlich auf die Erschütterungstechnische Stellungnahme⁵³, die für das Raumordnungsverfahren durch einen Fachgutachter erstellt wurde.

Über welche Distanz Erschütterungen durchs Erdreich weitergetragen werden, ist eine Frage von deren Intensität. Bei Erdbeben ist beispielsweise tatsächlich eine kilometerweite Übertragung durch das Erdreich möglich. Bei Bahn- und baubedingten Erschütterungen ist dies hingegen ausdrücklich nicht der Fall. Ab einem gewissen begrenzten Entfernungsbereich werden diese Erschütterungen kleiner als die örtlichen ambienten Schwingungen. Im Schwingungssignal sind sie als solche nicht mehr identifizierbar. Genau die in den Stellungnahmen der Öffentlichkeit aufgeworfenen Befürchtungen wie Schäden an Gebäuden werden in der erschütterungstechnischen Stellungnahme⁵⁴ behandelt. Bei genauer Betrachtung zeigt sich am Ende, dass die Begrenzung der Einwirkungen auf den Menschen in den Gebäuden für die Beurteilung von Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb maßgebend ist, daher erfolgt die Bewertung nach DIN 4150, Teil 2 („Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden“). Hier sind deutlich strengere Grenzwerte verankert als in Teil 3 („Einwirkungen auf bauliche Anlagen“).

Grundsätzlich sei darauf hingewiesen, dass von einem betriebsnahen ICE-Instandhaltungswerk keine besonders großen Erschütterungen ausgehen, da die Züge auf dem Werksgelände maximal 25 km/h fahren.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zudem darauf hingewiesen, dass das am Standort B vorhandene Anwesen „Schreckhäusl“ nicht genannt sei. Dieses ist tatsächlich nicht als Individualobjekt in der Erschütterungstechnischen Stellungnahme aufgeführt. Der Abstand zur Bebauungsfläche beträgt etwas mehr als 300 Meter. Bei diesen Entfernungsverhältnissen werden alle in der Erschütterungstechnischen Stellungnahme angewandten Beurteilungskriterien hinsichtlich der zu erwartenden Erschütterungswirkung deutlich eingehalten. Es sind somit keine Erschütterungsimmissionen auf das Anwesen „Schreckhäusl“ zu erwarten.

⁵³ Anlage Anl.A.3.2

⁵⁴ Anlage Anl.A.3.2

2.2.2 Auswirkungen auf das MUNA-Gelände

Bezüglich der Erschütterungswirkung auf das Sicherungsbauwerk auf dem MUNA-Gelände verweisen wir auf unsere Ausführungen unter Erwidierungspunkt 6.5 sowie bezüglich der Erschütterungswirkung auf weitere Kampfmittel auf dem Gelände auf den Erwidierungspunkt 6.6.

2.3 Licht

2.3.1 Auswirkungen auf Flora und Fauna

Einige Äußerungen in der Öffentlichkeitsbeteiligung weisen auf mögliche Auswirkungen der vom Werk ausgehenden Lichtemissionen auf Flora und Fauna hin.

Potenzielle Auswirkungen durch Licht auf die Umgebung wurden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in einer Lichttechnischen Stellungnahme durch einen Sachverständigen bewertet.⁵⁵ Die Unterlagen der DB gehen an dieser Stelle somit bereits über die gesetzlichen Erforderlichkeiten hinaus. Die vorgelegten Unterlagen werden von der DB als ausreichend für die Bewertung der Raumverträglichkeit erachtet. Eine weitere Begleitung bzw. Begutachtung der nächsten Planungsschritte durch entsprechende Expert:innen ist vorgesehen.

Richtigerweise wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Einführung zweier Gesetze zur Lichtverschmutzung in Bayern hingewiesen. Art.9 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) besagt, dass die Fassaden baulicher Anlagen der öffentlichen Hand in der Nacht nicht beleuchtet werden dürfen; ausgenommen sind Gründe der öffentlichen Sicherheit. Dieser Gesetzesauszug hat für das ICE-Werk keine Verbindlichkeit, da die DB nicht zur öffentlichen Hand zählt. Vielmehr sind die Eisenbahnen des Bundes Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form, siehe Art. 87e Abs. 3 S. 1 GG. Nichtsdestotrotz wird in der Nacht nur dort Beleuchtung eingesetzt, wo sie aus Gründen der Sicherheit, insbesondere der Arbeitssicherheit, notwendig ist. Weiter wurde Art. 11a BayNatSchG (Bayerisches Naturschutzgesetz) eingeführt, welcher u. a. besagt, dass "Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich" zu vermeiden sind. "Himmelstrahler und Einrichtungen mit ähnlicher Wirkung sind unzulässig." Dem Gebot der Vermeidung von Eingriffen in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung geht die DB nach, indem sie insektenfreundliche Beleuchtung einsetzt. Auf in den Himmel gerichtete Scheinwerfer wird das ICE-Werk selbstverständlich verzichten. Es soll ganzheitlich unerwünschtes Streulicht und Blendung vermieden werden.

⁵⁵ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.7.6 sowie Anlage Anl.A.3.4

Die Beeinträchtigung durch Licht soll im Zuge der folgenden Planungsstufen noch detaillierter betrachtet und möglichst geringgehalten werden. Beispielsweise können neben punktgenauen Ausleuchtungen, die auf den erforderlichen Bereich beschränkt bleiben, insektenfreundliche Lichtquellen verwendet werden und Lichteinfälle an der Grenze zu Waldlebensräumen mit lichtsensitiven Arten, wie z. B. manchen Fledermäusen, durch Irritationsschutzwände abgehalten werden.⁵⁶

2.3.2 Auswirkungen auf Straßen- und Schienenverkehr

Einige Stellungnahmen setzen sich mit möglichen Auswirkungen von Lichtemissionen auf den umliegenden Verkehr, z. B. auf Autobahnen oder Bahnstrecken, auseinander. Zum Thema Lichtimmissionen auf umliegenden Verkehr führt die Lichttechnische Untersuchung aus:

„Es wird für alle drei Standorte als unwahrscheinlich erachtet, dass durch diese maßgebliche Blendungseinflüsse im umliegenden Straßenraum erzeugt werden – gerade wenn man zum Schutz der umliegenden Nachbarschaft und der Flora- und Fauna-Flächen die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen und Empfehlungen befolgt.“⁵⁷

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Sorgen bezüglich einer Blendung auf der Autobahn, insbesondere am Standort B geäußert. Am Standort B wird lediglich ein Teil des Werks auf Höhe der Autobahn liegen. Im Verlauf der Planung werden die exakten Höhengniveaus festgelegt. Eine erneute Prüfung und Simulation einer eventuellen Blendwirkung, die von relevanter Beleuchtung und den Spitzenlichtern der Eisenbahnfahrzeuge ausgeht, wird im Zuge der Planfeststellung vorgenommen. In Abhängigkeit von den Ergebnissen werden dann bauliche Maßnahmen ergriffen, um eine mögliche Blendung der Autobahn zu vermeiden.

2.4 Elektromagnetische Felder

Als weitere Emission des ICE-Werks weisen einige Stellungnahmen auf elektromagnetische Felder hin, die von den Oberleitungen auf dem Werksgelände ausgehen. Im elektrischen Bahnverkehr müssen Züge über die komplette Fahrt hinweg mit Strom versorgt werden. Dazu befindet sich an elektrifizierten Bahnstrecken eine Oberleitungsanlage mit einer Spannung von 15 kV sowie einer Frequenz von 16,7 Hz. Da im geplanten ICE-Werk ausschließlich elektrische Züge behandelt werden, wird auch an allen Gleisen innerhalb des Werks eine Oberleitungsanlage benötigt.

⁵⁶ siehe Erläuterungsbericht Kapitel A.2.3.4, Tabelle Tab.A.9

⁵⁷ vgl. Anlage Anl.A.3.4, S. 38

Alle elektrischen Geräte und Leitungen erzeugen elektrische und magnetische Felder, beispielsweise Handys, Fernsehgeräte oder Mikrowellen. Auch in der Natur gibt es solche Felder: Beispiele dafür sind Gewitter, aber auch das natürliche Magnetfeld der Erde. Für den Menschen sind diese elektromagnetischen Felder in geringer Dosierung ungefährlich. Damit die gesundheitlich unbedenkliche Dosierung nicht überschritten wird, hat der Verordnungsgeber Grenzwerte festgelegt, u. a. in der 26. Bundesimmissionschutzverordnung (26. BImSchV). Diese Grenzwerte werden im Bahnbetrieb grundsätzlich weit unterschritten. Die Einhaltung der Grenzwerte wird in den weiteren Planungsphasen für das ICE-Werk sichergestellt. Selbstverständlich werden dabei auch die erforderlichen Gutachten und Berechnungen vorgelegt.

2.5 Feinstaub und Luftqualität

In einigen Stellungnahmen wurde eine mögliche Beeinträchtigung der Luftqualität aufgrund von Feinstaubemissionen durch das Vorhaben genannt.

In diesem Zusammenhang soll zunächst darauf hingewiesen werden, dass der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Aufkommen von Feinstaub sehr gering ist. Laut Angaben des Bayerischen Umweltministeriums entfällt in Bayern nur rund 4% der Emissionen von Feinstaub aus dem Verkehr auf den Schienenverkehr.⁵⁸

Durch den Eisenbahnverkehr können Luftverwirbelungen entstehen. Staubpartikel gelangen so auf angrenzende Flächen. Die meisten Feinstaubemissionen entstehen beim Abrieb von Bremsen. In geringerem Ausmaß fällt Feinstaub auch beim Abrieb von Rädern, Schienen und Fahrdrähten an. Da die Züge auf dem Werksgelände nur sehr langsam fahren werden (max. 25 km/h), wird die Belastung also sehr gering ausfallen. Da die Fernverkehrszüge im Werk ausschließlich elektrisch betrieben werden, sind hier – anders als bei Dieselmotoren – keine Feinstaubbelastungen durch den Schienenverkehr zu erwarten.

Im Rahmen der weiteren Planungen werden die Sachverständigen zu diesem Thema ein Gutachten auf Basis der dann festgelegten Planung des Werkes erstellen. Sollten Grenzwerte überschritten werden, so ist die Verfahrensträgerin auf Basis des Verschlechtsverbotes angehalten, Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

⁵⁸ vgl. Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: „Verursacher von Feinstaub-PM₁₀-Emissionen in Bayern, verfügbar unter <https://www.stmuv.bayern.de/themen/luftreinhaltung/verunreinigungen/feinstaub/emissionenpm10.htm> (abgerufen am 23.09.2022)

3. Natur- und Artenschutz

3.1 Artenschutzrechtliche Belange

3.1.1 Faunistische Erfassung

3.1.1.1 Fachliche Bewertungen im Erläuterungsbericht

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in einer Stellungnahme angemerkt, zwischen den ausführlichen Fachgutachten und den Aussagen im Erläuterungsbericht entstünden teilweise Abweichungen. Dies wird insbesondere auf die Faunistischen Gutachten bezogen. Grundsätzlich ist hierzu anzumerken, dass die teilweise sehr umfangreichen Ausführungen der Fachgutachter, beispielsweise zu Schall oder Naturschutz, im Erläuterungsbericht nur in zusammengefasster Form wiedergegeben wurden, jedoch mit den entsprechenden Verweisen auf die Fachgutachten versehen. Zweck eines Erläuterungsberichtes ist ein Gesamtüberblick über alle relevanten Themen. Dementsprechend können dort nicht alle Details dargestellt werden.

Die Bewertungen aus den Faunistischen Gutachten wurden bei der artenschutzrechtlichen Beurteilung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags⁵⁹ sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung⁶⁰ korrekt berücksichtigt, was für die Standortbeurteilung wesentlich war. Die Aussagen im Erläuterungsbericht wurden allgemeiner gehalten und somit die Bewertungen der Fauna nicht im Detail übernommen. Dies bleibt jedoch ohne Auswirkung für die Standortbewertung.

3.1.1.2 Biotopkartierung

In einigen Äußerungen der Öffentlichkeit wird auf geschützte Biotope hingewiesen, die in den vorgelegten Unterlagen fehlen würden, sowie auf eine unzureichende Biotopkartierung.

Eine flächendeckende Biotopkartierung ist auf Ebene des Raumordnungsverfahrens unverhältnismäßig. Zu diesem Zeitpunkt werden die vorhandenen Informationen zur Biotopausstattung, wie die Daten der amtlichen Biotopkartierung, gesichtet und ausgewertet.

Es wurde auch angemerkt, es würden Angaben zu im Eingriffsbereich liegenden gesetzlich geschützten Biotopen fehlen. Die vom Landesamt für Umwelt (LfU) erhältlichen Biotope wurden ausgewertet. Diese sind entsprechend in der Karte „Pflanzen und Tiere“

⁵⁹ Anlage Anl.A.4.11

⁶⁰ Anlage Anl.A.4.12

in Anlage Anl.A.4.3.1 dargestellt und in Kapitel A.6.2.2 des Erläuterungsberichts benannt.

Die Niedermoore an Standort B entlang des Finsterbaches und des Lachgrabens waren bereits über die vorhandenen Daten der Biotopkartierung Bayern in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt⁶¹ und fanden Eingang in die Standortbewertung. Die Feuchtbereiche am Geislachgraben werden im Falle einer Weiterverfolgung des Standorts B berücksichtigt. Die hohen Totholzanteile am Geislachgraben wurden im Zuge der Habitatstrukturkartierung erfasst⁶² und bei der Standortbeurteilung berücksichtigt.

Für Standort B wird auch auf Vorkommen von Flechten-Kiefernwäldern hingewiesen. Sofern dieser Standort weiterverfolgt wird, wird ein besonderes Augenmerk im Rahmen der Biotopkartierung auf die Flechten-Kiefernwälder gelegt. Die Erkenntnisse der Biotopkartierungen werden dementsprechend im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf den nach § 30 BNatSchG und/oder nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützten Biotop- und Lebensraumtypen, zu welchen Flechten-Kiefernwald zählt.

Zudem wurde auf die Empfindlichkeit der Erdflechten gegenüber Schadstoffen hingewiesen. Dieser Hinweis wird berücksichtigt. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass von einem ICE-Werk keine stofflichen Emissionen wie z. B. Stickstoff, Schwermetalle oder andere ausgehen, wie dies unter anderem bei einer Straße wie der naheliegenden Autobahn A9 der Fall ist. Das anfallende Schmutzwasser wird in die Kanalisation abgeleitet und daher benachbarte Flächen oder das Grundwasser nicht durch Eutrophierung oder andere Beeinträchtigungen belastet.

3.1.1.3 Bewertung Waldgebiete Standort B

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vereinzelt angemerkt, bei den Wäldern am Standort B handle es sich in erheblichem Umfang um Mischwald, der bereits klimaangepasst sei.

Im Rahmen der Erfassung der Habitatstrukturen wurde zum Standort B festgehalten: "im Osten des Untersuchungsgebiets in die überwiegend durch Kiefern geprägte Wälder einzelne Laubbaumparzellen, meist mit Birken sowie mit einzelnen Eichen, eingestreut".⁶³ Die Wälder am Standort B sind trotzdem von der Waldkiefer geprägt. Laut

⁶¹ vgl. Anlage Anl.A.4.3.1.

⁶² vgl. Anlage Anl.A.4.10.1, Kapitel 2.2.1, Abb. 5

⁶³ Anlage Anl.A.4.10.1

Walentowski et al.⁶⁴ kommt der Baum in nordischen und subkontinentalen Regionen vor und ist eine Baumart kalt-trockener Klimate. Er hat besondere Anpassungs-Mechanismen gegenüber von Frösten, Trockenheit und von Waldbrand hervorgerufenen Schäden. In warmen Lagen mit langer Vegetationsperiode und milden Wintern kann jedoch beobachtet werden, wie die Kiefern immer weiter verkümmern. Sie leiden dann vor allem unter Schädlingsbefall, wie z. B. in der Oberrheinebene beobachtet werden kann.⁶⁵

Auch im Nürnberger Reichswald sind inzwischen immer massivere Schäden an Kiefern zu beobachten. Ferner kommt es durch den Klimawandel vermehrt zu Bränden in den trocken-heißen Sommermonaten, wie erst in diesem Jahr wieder deutlich geworden ist. Insgesamt kann festgehalten werden, dass das Ziel eines Waldumbaus weg von Kiefern-Monokulturen in der Fachwelt Konsens ist. Die bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft (LWF) beschreibt dies beispielsweise in einer Entscheidungshilfe mit Anbaurisikokarten.⁶⁶ Das LWF gibt zudem Hinweise, um die Trockentoleranz alternativer Baumarten zu identifizieren.⁶⁷ Bei der Planung von Ersatzaufforstungen im Zuge der folgenden Planungsphasen können solche Hinweise berücksichtigt werden und als Entwicklungsziele klimaresistente natürliche Waldgesellschaften definiert werden.

3.1.1.4 Hinweise zum Vorkommen bestimmter Arten

In den Äußerungen der Öffentlichkeit wurde zu allen Standorten auf das Vorkommen bestimmter Tier- oder Pflanzenarten hingewiesen oder andere Hinweise zu den Arten gegeben. Die ergänzenden Hinweise der Öffentlichkeit zum Vorkommen weiterer Arten nimmt die DB dankend zur Kenntnis. Sie wird diesen Hinweisen im Zuge der weiteren Planung bei Bedarf durch weitere Erfassungen vertieft nachgehen. Die Untersuchungstiefe für den UVP-Bericht wird im Rahmen eines Scopings in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Hierbei wird ebenfalls die Öffentlichkeit beteiligt werden, siehe auch Erwiderungspunkt 3.4.1.

Zu einigen bereits in den Unterlagen berücksichtigten vorkommenden Arten wurden in den Stellungnahmen zusätzliche Reviere benannt. Dies wird bei den weiteren Untersuchungen und bei der folgenden Dimensionierung möglicher Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass die Bestimmung der Anzahl von Revieren aus den einzelnen Rufnachweisen einer Kartierung immer auch vom jeweiligen

⁶⁴ Walentowski, H., Kölling, C. & Ewald, J. (2007): „Die Waldkiefer – bereit für den Klimawandel?“ LWF Wissen, 57, 37–46., verfügbar unter <http://www.lwf.bayern.de/boden-klima/bodeninventur/025696/index.php> (abgerufen am 23.09.2022)

⁶⁵ Walentowski et al. 2007

⁶⁶ vgl. Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft: „Baumartenwahl“, verfügbar unter <https://www.lwf.bayern.de/boden-klima/baumartenwahl/index.php> (abgerufen am 23.09.2022)

⁶⁷ vgl. Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft: „Trockentoleranz alternativer Baumarten auf Versuchsflächen – LWF aktuell 135“, verfügbar unter <https://www.lwf.bayern.de/boden-klima/baumartenwahl/307422/index.php> (abgerufen am 23.09.2022)

Gutachter abhängig ist. Es ist daher grundsätzlich nicht ungewöhnlich, dass verschiedene Gutachter zu leicht differierenden Zahlen bei der Revierbildung kommen.

Zu einzelnen in den Stellungnahmen erwähnten Arten möchte die DB sich an dieser Stelle nochmals äußern. Auch die Hinweise zu hier nicht explizit aufgeführten Arten finden Berücksichtigung.

Stein- und Edelkrebs (Standort B)

Sollte der Standort B weiterverfolgt werden, so werden auch Untersuchungen des Stein- und Edelkrebses im Zuge des Planfeststellungsverfahrens folgen. Da beide Krebsarten nicht zu den streng geschützten Tierarten nach § 44 BNatSchG gehören, sind sie für die Standortentscheidung, die vor allem Zulassungshindernisse in den Blick nehmen muss, zunächst weniger ausschlaggebend und wurden daher für das Raumordnungsverfahren nicht erfasst.

Schlingnatter und Kreuzotter (Standort B)

Die Beurteilung im Artenschutzgutachten der Vorhabenträgerin⁶⁸ zur Schlingnatter wird durch Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung geteilt. Ergänzt wird von Seiten der Öffentlichkeit, dass diese auch für die Kreuzotter gilt. Die Aussagen zur Möglichkeit einer Umsiedlung sind sicher übertragbar, in Bezug auf die rechtliche Einstufung besteht jedoch ein Unterschied. Für die Kreuzotter gilt als national besonders geschützte Art gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG für zugelassene Vorhaben eine Legalausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG, so dass deren Betroffenheit im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ein etwas geringeres Gewicht verfügt. Im Zuge der weiteren Planung sollen – sofern Standort B weiterverfolgt wird – davon unbenommen auch für die Kreuzotter Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden.

Trauermantel (Standort B)

Die Tagfalterart ist zwar besonders geschützt und gefährdet, aber im Zuge eines zugelassenen Eingriffs durch die Legalausnahme in § 44 Abs. 5 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgenommen. Ferner können im Zuge der Eingriffsbetrachtung die Lebensraumsprüche berücksichtigt werden. Daher ist kein Zulassungshemmnis durch das Vorkommen dieser Art zu erwarten und somit war er auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens noch nicht entscheidungserheblich. Im Zuge der weiteren Planung werden die Hinweise aufgenommen, sofern der Standort B weiterverfolgt werden sollte.

Zyperngrassegge (Standort B)

Das Vorkommen der Zyperngrassegge wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

⁶⁸ Anlage Anl.A.4.11

Grünspecht (Standort B)

Der Grünspecht ist kein Erhaltungsziel des Vogelschutzgebiets Nürnberger Reichswald und daher im Zusammenhang mit der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht relevant.

Auerhuhn, Haselhuhn und Ziegenmelker (Standort B)

Zu dem Vorkommen des Auerhuhns ist anzumerken, dass das Vorkommen der Art im Nürnberger Reichswald laut Landesamt für Umwelt als erloschen gilt, dennoch wurde der Lebensraum in den Unterlagen im Sinne eines Worst-Case-Szenarios als betroffen berücksichtigt. Allerdings ist der geplante Standort so stark durch Lärm von der Autobahn A9 vorbeinträchtigt, dass er bestenfalls als selten genutztes Streifgebiet dieser Art in Frage kommt und daher dessen Verlust keine Relevanz für diese Tierart hat. Die Population des Haselhuhns wird im Managementplan des Vogelschutzgebietes Nürnberger Reichswald als inselhaftes und zerstreutes Vorkommen beschrieben. Eine Besiedlung des Untersuchungsgebiets durch das Haselhuhn wurde aufgrund der rezenten Nachweise (schriftliche Mitteilung durch einen Gebietskenner) berücksichtigt, siehe Anlage Anl.A.4.10.1.

Die möglichen Vorkommen des Ziegenmelkers und des Haselhuhns westlich des geplanten Vorhabens am Standort B waren für die Erstellung der Unterlagen im Raumordnungsverfahren bekannt und wurden in dem Artenschutzbeitrag und in der FFH-Verträglichkeitsprüfung detailliert beurteilt.⁶⁹ Zum einen ist die Vorbelastung durch Lärm und Licht, die von der Autobahn A9 ausgehen, deutlich höher als der Lärm, der von dem überwiegend stehenden oder sehr langsam fahrenden Bahnverkehr in dem zukünftigen ICE-Werk entstehen wird. Es wurde aufgeführt, dass sowohl Schutzmaßnahmen zur Minderung der aktuellen Störsituation durch die Autobahn A9 als auch Lebensraumaufwertungen im Umfeld des bekannten Verbreitungsgebiets ergriffen werden können. Weder die Daten von Ortskennern noch die für das Vorhaben durchgeführten Erfassungen⁷⁰ konnten den Ziegenmelker oder das Haselhuhn im Eingriffsbereich selbst nachweisen.

Uhu, Wiedehopf, Eisvogel und Hohltaube (Standort B)

Die laut Äußerungen der Öffentlichkeit ergänzend nachgewiesenen Arten Uhu, Wiedehopf, Eisvogel und Hohltaube am Standort B verändern die grundsätzliche Bewertung der Bedeutung des Gebiets in Relation zu den Standorten F und G nicht. In Anlage Anl.A.4.12, Kapitel 3.7 wurde bereits dargelegt, dass im Rahmen des weiteren Planungsprozesses auch eine erhebliche Beeinträchtigung für diesen Standort resultieren könnte, siehe auch Erwiderungspunkt 3.2.7. Neben dem Auffinden einzelner weiterer Vogelarten steht auch noch eine Summationsbetrachtung (siehe auch Erwiderungspunkt

⁶⁹ Anlage Anl.A.4.11, Kapitel 2.4.1, Anlage Anl.A.4.12, Kapitel 3.5.1

⁷⁰ Anlage Anl.A.4.10.1

3.2.4) für alle Arten aus, die für das Raumordnungsverfahren nicht durchgeführt worden ist, weil sie alle Standorte und dort betroffenen Vogelarten gleich trifft. Der Vorteil von Standort B ist, dass hier überwiegend der typische Kiefernwald vorzufinden ist, der im Nürnberger Reichswald eine größere Verbreitung aufweist als die Feuchtwaldbereiche, die sich ohne eine forstliche Nutzung in der ehemaligen Munitionsanstalt Feuchtnatur entwickelt haben. Zwar stellen einige Teile des Waldes am Standort B als Flechten-Kiefernwälder sehr hochwertige, gesetzlich geschützte Biotope dar, jedoch kommt deren grundsätzlich gute Eignung für Vogelarten wie den Ziegenmelker voraussichtlich aufgrund der Störwirkungen durch die Autobahn nicht zum Tragen. Daher ist hier ein Artenspektrum betroffen, für das Kohärenzsicherungsmaßnahmen erfolgreicher umgesetzt werden können als an den anderen Standorten.

In Bezug auf die ergänzend genannten Arten ist Folgendes anzumerken: Uhu und Hohltaube haben große Aktionsradien und werden aufgrund der hohen Lärmempfindlichkeit⁷¹ ohnehin einen größeren Abstand zur bestehenden Autobahn einhalten. Mit den Flächenverlusten durch das ICE-Werk sind daher keine Verluste hochwertigen Kernhabitats dieser Arten zu erwarten. Zudem gibt es für beide Arten auch Möglichkeiten, ihre Lebensräume aufzuwerten. Der Uhu würde z. B. von deutlich mehr struktureicherem Offenland im Umfeld von Harrlach profitieren und die Hohltaube von einem größeren Anteil an geeigneten Bruthöhlen. Der Wiedehopf dürfte im Grenzbereich zur nördlich gelegenen Sandgrube angetroffen worden sein. Er benötigt offene, warme und trockene Lebensräume mit offenen Bodenstellen sowie ein gutes Angebot an Höhlenbäumen, so dass er im eigentlichen Eingriffsbereich des Vorhabens keinen Kernlebensraum hat. Ebenso sind für den Eisvogel Maßnahmen zur Verbesserung der Brutmöglichkeit, z. B. entlang des Finsterbaches möglich.

Gewässerbiotope (Standort B)

Angaben zu weiteren Artvorkommen am Standort B wurden zum Teil bereits und werden noch im Zuge der weiteren Untersuchungen überprüft, insofern der Standort B weiterverfolgt wird. In diesem Fall werden weitere Arten wie Libellen, Muscheln, Biber sowie die Biotope und Pflanzen erfasst. Auch für Fische und Krebse sind Untersuchungen geplant, sofern der Standort weiterverfolgt werden sollte. Bezüglich der Biotopkartierungen sei auf Erwidierungspunkt 3.1.1.2 verwiesen.

Löffelente, Krickente, Schwarzstorch, Seeadler (Standort B)

Die in einer Stellungnahme genannten Vogelbeobachtungen zu Rastplätzen der in Bayern vom Aussterben bedrohten Löffelente, der gefährdeten Krickente sowie zu Nahrungsgebieten von Schwarzstorch und Seeadler bleiben unkonkret. Das Brutvorkommen des Schwarzstorches westlich des Vorhabens bei Harrlach sowie dessen Nutzung des Finsterbaches als Nahrungshabitat ist in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren

⁷¹ Garniel & Mierwald 2010

benannt und wurde dort ausführlich beurteilt. Dass im Laufe der Jahre auch weitere Arten auf dem Zug oder bei der Nahrungssuche diesen Bach gelegentlich nutzen, und dabei auch gelegentlich seltene Arten, wie der Seeadler, vorbeikommen, der über einen sehr großen Aktionsraum verfügt und dessen Brutplatz mehrere Kilometer entfernt liegen kann, ist nicht ungewöhnlich und verändert die für den Eingriff getroffene Bewertung des Standorts in ihrem Grundsatz nicht. Zudem können im Zuge der weiteren Planungen Lärm- und Irritationsschutzmaßnahmen vorgesehen werden, um Beeinträchtigungen zu vermeiden und gegenüber dem Status Quo sogar zu verbessern.

Gelbbauchunke (Standort F)

Zum Standort F erwähnt eine Stellungnahme, dass für die auch von der Vorhabenträgerin nachgewiesene Gelbbauchunke keine FCS-Maßnahmen möglich seien und auch nicht verpflichtend durchgeführt werden müssten. Diesbezüglich sei darauf verwiesen, dass die Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nur zugelassen werden darf, wenn „sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert“. Mit dieser Formulierung ist tatsächlich auch die Möglichkeit verbunden, auf Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes zu verzichten, allerdings wird das bei einer gefährdeten Art⁷² kaum zu argumentieren sein. Daher werden sicherlich Maßnahmen vorzusehen sein. Allerdings muss dies nicht zwingend auf dem Gelände des ehemaligen Munitionslagers oder in deren direkter Umgebung erfolgen. § 45 Abs. 7 BNatSchG bezieht sich bewusst auf die Populationen einer Art im Plural und eröffnet damit eine großräumigere Betrachtung, die jedoch stets in Stufen von einem nahen räumlichen Zusammenhang zu weiter entfernten Vorkommen durchgeführt wird.

Schlingnatter und Kreuzotter (Standort F)

Gleiches gilt analog für die erwähnte Schlingnatter, die von der Vorhabenträgerin ebenfalls nachgewiesen werden konnte. Die Kreuzotter, von deren Vorkommen die Vorhabenträgerin ebenfalls ausgeht, ist national besonders geschützt, jedoch besteht gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG für zugelassene Eingriffe eine Legalausnahme der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Unbenommen dessen, wird der Eingriff in ihren Lebensraum im Zuge der Eingriffsregelung kompensiert und deren Lebensraumansprüche dabei berücksichtigt. Jedoch ist auch hierbei ein größerer räumlicher Zusammenhang möglich, so dass geeignete Gebiete gefunden werden können, in denen der Lebensraum für diese Art erweitert werden kann. Nicht zuletzt dürften die Waldbereiche südlich an den Standort F angrenzend dafür geeignet sein, die Habitateignung für die angesprochenen Reptilienarten zu optimieren.

Bachforelle, Wasserralle, Biber, Eisvogel (Standort G)

Die Arthinweise zu Vorkommen der Bachforelle, der Wasserralle, des Bibers und des Eisvogels im Gauchsbach werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren

⁷² RLB, RLD 2, stark gefährdet

Untersuchungen berücksichtigt, sofern es zu einer Standortentscheidung käme, die Beeinträchtigungen des Bachlaufs erwarten ließen. Aufgrund der Entfernung zu den möglichen Vorhabenstandorten F und G ist derzeit jedoch mit keinen Wirkungen auf den Bachlauf zu rechnen. Bei Bedarf prüfen wir ergänzende Vorsichtsmaßnahmen, vgl. Erwiderungspunkte 4.1.2 sowie 4.1.3. Eine Beeinträchtigung des Fließgewässers ist daher nicht anzunehmen, weshalb die genannten Tierarten bei den Erhebungen im Zuge des Raumordnungsverfahrens auch nicht im Fokus standen. Das Gleiche gilt für die verbleibenden Kleingewässer im Umfeld des potenziellen Standortes, die als Lebensraum der Gelbbauchunke identifiziert worden sind. Lediglich unbelastetes Oberflächenwasser soll versickert werden. Durch Reinigungsmittel etc. verunreinigtes Abwasser muss der Kanalisation zugeführt werden.

Hinweise zu vorkommenden Arten am Krugsweiher (Standort G)

Auch zu den Krugsweihern wurden ergänzende Angaben zu vorkommenden Arten gemacht, unter anderem zu Purpurreiher, Schwarzstorch, Rohrweihe, zu Reptilien und Amphibien sowie zu Fledermäusen.

Die hohe ökologische Gesamtwertigkeit dieser Weiherkette kommt bereits in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren z. B. durch die Eingliederung in einen Fledermauslebensraum sehr hoher Bedeutung oder durch die Nachweise von Rastvögeln wie Zwergtaucher oder Schnatterente oder Brutvögeln wie dem Eisvogel hinreichend zur Geltung und wurde bei der Standortbewertung berücksichtigt. Allerdings liegt der Bereich deutlich außerhalb des großzügig abgegrenzten Bewertungsraums, so dass es hier zu keinen Flächenbeanspruchungen kommen wird, vergleiche auch Erwiderungspunkt 3.1.2.4.

Auch mittelbare Beeinträchtigungen, wie z. B. durch Licht oder Lärm werden zum einen aufgrund der Entfernung (ca. $\geq 700 \text{ m}^{73}$) vernachlässigbar bleiben und zum anderen besteht im Zuge der späteren Planung die Möglichkeit, bei Bedarf durch Maßnahmen wie Schall- und Irritationsschutz die Störkulisse noch weiter zu reduzieren.

Bewertung des Schwarzspechtes

Einige Stellungnahmen thematisierten die unterschiedliche Bewertung des Schwarzspechtes zwischen den Standorten B, F und G. Möglicherweise fehlt der unterschiedlichen Bewertung in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren an ausreichender Erläuterung. Der Unterschied liegt in der Bedeutung und Eignung des Waldes als Lebensraum für den Schwarzspecht, die am Standort B deutlich geringer sind als an den Standorten F und G. Ferner ist die Betroffenheit von 3 ha wertvollen Lebensraums für den Schwarzspecht an Standort B deutlich geringer als die Betroffenheit von z. B. 34 ha an Standort F. Vorhandene Störungen können an Standort B durch das Vorhaben sogar gemindert werden, wenn nach Realisierung zum einen die Gebäude selbst eine lärmabschirmende Wirkung zur Autobahn und Bahnstrecke aufweisen und zum anderen Lärm- und Irritationsschutz vorgesehen wird.

⁷³ vgl. Anlage Anl.A.4.11, Abb. 3

3.1.1.5 Hinweise zu Kartierungen auf dem MUNA-Gelände

Einige Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung stellen in Frage, in welchem Umfang Kartierungsarbeiten auf dem MUNA-Gelände überhaupt haben stattfinden können mit Blick auf das geltende Betretungsverbot.

Tatsächlich wurden die Herausforderungen bei Erfassung und Umsetzung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen auf dem MUNA-Gelände auch von der Vorhabenträgerin erkannt und daher bei der Beurteilung der Schwere der Betroffenheit berücksichtigt. Für die Durchführung der artenschutzrechtlichen Kartierungsarbeiten auf dem MUNA-Gelände lag dem durchführenden Umweltbüro eine Ausnahmegenehmigung zum Betretungsverbot des Geländes vor. Somit konnten auf dem Gelände Kartierungen durchgeführt werden. Dennoch gab es für die Kartierungsarbeiten aufgrund der Kampfmittelbelastung und der behördlichen Sicherheitsmaßnahmen im Vergleich zu den anderen Untersuchungsräumen Einschränkungen. So konnten bestimmte Bereiche nur eingeschränkt (z. B. von den bereits von Kampfmitteln geräumten Wegen aus) erfasst werden.

Auch für vorgezogene Maßnahmen im Falle einer Bebauung dieses Standorts würden durch das Betretungsverbot Einschränkungen entstehen. Daher ist mit artenschutzrechtlichen Ausnahmen für manche Tierarten zu rechnen, für die aufgrund des Betretungsverbotes keine ausreichenden vorgezogenen Maßnahmen ergriffen werden können.

3.1.1.6 Aquatisches und terrestrisches Arteninventar

Mit Blick auf Oberflächengewässer werden teilweise Forderungen nach Erhebung eines avifaunistischen, aquatischen und terrestrischen Arteninventars erhoben, insbesondere betreffend der Oberflächengewässer am Standort B. Sofern dieser Standort weiterverfolgt wird, so werden im weiteren Planungsverlauf weitere Erfassungen des aquatischen und terrestrischen Arteninventars folgen.

Die bisherigen Erfassungen haben die ökologische Bedeutung der Gewässer im Rahmen der Habitatstruktur- und Amphibienerfassung bereits aufgezeigt und für die Standortbewertung beigetragen.⁷⁴ Die Erfassung der Avifauna erfolgte flächendeckend nach einschlägigen Standards⁷⁵ durch erfahrene und anerkannte Experten.

Sollte im Zuge der Planung eine Verlegung der Bachläufe erforderlich werden, so werden die dafür erforderlichen Gutachten (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, siehe Erwidierungspunkt 4.1.3) ebenfalls erstellt. Für eine korrekte Dimensionierung von

⁷⁴ vgl. Faunistisches Gutachten zu Standort B in Anlage Anl.A.4.10.1, Kapitel 2.2.3 und Kapitel 5

⁷⁵ Albrecht et al. 2015, Südbeck et al. 2005

möglichen Bauwerken werden auch die Abflussmengen zu bestimmen sein, sofern keine ausreichenden Daten vorliegen.

Die unvermeidbaren Eingriffe in die Bäche sollen im Zuge der weiteren Planung nach Möglichkeit durch Renaturierungsmaßnahmen von beeinträchtigten Abschnitten kompensiert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Großteil einer möglichen Beanspruchung des Finsterbaches unmittelbar an der Bahnstrecke liegen wird. Dieser Teil war zusammen mit angrenzenden Versickerungsbecken im Zuge der Baumaßnahme für die Schnellfahrstrecke neugestaltet worden und verfügt über ein steinigtes Bachbett, das nicht den natürlichen Standortbedingungen in diesem Raum entspricht. Der weitere Verlauf zeigt dementsprechend das in der Keuperregion typische, sandige Bachbett.

3.1.2 Artenschutzrechtliches Fachgutachten

3.1.2.1 Artenschutzrechtliche Prüfung

Eine Äußerung in der Öffentlichkeitsbeteiligung kritisiert die artenschutzrechtliche Prüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens als unzureichend.

Die artenschutzrechtlichen Beurteilungen wurden im Gutachten der Vorhabenträgerin ausführlich begründet, ebenso die Beurteilung, dass an den beiden Standorten F und G die Ausnahmevoraussetzungen zu erfüllen sind.

Auf Ebene des Raumordnungsverfahrens wird keine Zulassungsentscheidung getroffen. Vielmehr geht es – wie in Kapitel 2.1 des Artenschutzrechtlichen Fachgutachtens⁷⁶ dargelegt – um eine Prognose zu folgender Frage:

„Für welchen Standort sind mit großer Wahrscheinlichkeit Verbotstatbestände zu erwarten, die sich nicht mehr im Rahmen der Detailplanung, zum Beispiel durch Vermeidung oder durch Maßnahmen zur Erhaltung der Funktionalität der Lebensstätten, sogenannten CEF-Maßnahmen, umgehen lassen?“

Es würde dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz⁷⁷ zuwiderlaufen, im Rahmen von Untersuchungen für eine Standortentscheidung an jedem Standort den Detaillierungsgrad einer Genehmigungsplanung zu erreichen, siehe auch Erwiderungspunkt 1.6. Dennoch wurden gerade bei den Vogelarten alle Vögel, die im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung einzelartbezogen zu betrachtenden saP-relevanten Arten detailliert erfasst⁷⁸, so

⁷⁶ Anlage Anl.A.4.11

⁷⁷ Art. 5 Abs. 4 EU-Vertrag

⁷⁸ z. B. Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU) unter <https://www.lfu.bayern.de/natur/sap/arteninformationen/> (abgerufen am 23.09.2022), Albrecht, K., Hör, T., Henning, F. W., Töpfer-Hofmann, G. & Grünfelder, C. (2015): „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen -

dass hier gegenüber einer Genehmigungsplanung kein Defizit im Prüfmaßstab besteht. Dies war bei dieser Tiergruppe vor allem geboten, weil sie auch für die Beurteilung der Betroffenheit des Vogelschutzgebiets Nürnberger Reichswald im Detail bekannt sein musste. Für die übrigen, ubiquitären Vogelarten hat sich sowohl in der Fachliteratur⁷⁹ als auch in der Rechtsprechung das Vorgehen etabliert, sie über Gilden und die betroffenen Lebensräume im Rahmen einer Genehmigung zu berücksichtigen und keine einzelartbezogenen Informationen zu erfassen.

Die Lebensstätten, die gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 gesetzlich geschützt sind, wurden aus den Einzelnachweisen der Arten abgeleitet und dargestellt. Dies ist ein Vorgehen, das allgemeinen Standards entspricht, da eine tatsächliche Erfassung der eigentlichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten selbst (z. B. Vogelnester, Löcher, in denen die Zauneidechse ruht, etc.) mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre oder in vielen Fällen gar nicht möglich ist. So wurden z. B. die Revierzentren gemäß anerkannter Arbeitshilfe⁸⁰ dargelegt. Die als geeignet abgegrenzten Habitate im Umfeld von Zauneidechsenlebensräumen wurden als Lebensstätte im Sinne der Arbeitshilfe des Landesamtes für Umwelt gewertet.⁸¹ Diese abgegrenzten Lebensstätten für alle betrachtungsrelevanten Arten und die Revierzentren der Vögel finden sich in den Karten 1 bis 3 der faunistischen Gutachten.⁸²

Zur Wirksamkeit der für die artenschutzrechtliche Bewertung unterstellten Maßnahmen verweisen wir auf Erwidierungspunkt 3.1.2.6.

Die Ermittlungstiefe ist, wie eingangs zu den Vogelarten erläutert, der Fragestellung im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens – und damit für eine grundsätzliche Standortentscheidung und nicht für eine Vorwegnahme der Genehmigung – angemessen. Diese Vorgehensweise wurde von der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken in ihrer Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens grundsätzlich bestätigt.

FE 02.0332/2011/LRB“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Ed.) Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik. Bremen: Fachverlag NW im Carl Schünemannverlag

⁷⁹ Runge, H., Simon, M. & Widdig, T. (2010): „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“, FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplans des Bundesministeriums f. Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes f. Naturschutz. Hannover, Marburg

⁸⁰ Garniel, A. & Mierwald, U. (2010): „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr die Brutplätze der Vogelarten“ (Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, Ed.). Kiel, Bonn

⁸¹ BayLfU (2020): „Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung – Zauneidechse“ UmweltSpezial, 33

⁸² vgl. Anlage Anl.A.4.10

3.1.2.2 Störung von Vögeln durch Schall

Neben den Auswirkungen von Schall auf Menschen (siehe Erwiderungspunkt 2.1) werden auch mögliche Beeinträchtigungen für Tiere, insbesondere Vögel, durch Schall angesprochen.

Für die an allen drei Standorten betroffenen und lärmempfindlichen Vogelarten (v. a. die Spechte, Eulen und Hohltaube) geben Garniel & Mierwald (2010) als kritische Schallpegel 58 db(A) an. Den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren liegt eine Schalltechnische Untersuchung bei, siehe Anlage Anl.A.3.1. Dieser wurde die im Artenschutzbeitrag und in der FFH-Verträglichkeitsstudie verwendete Beeinträchtigungsentfernung von rund 40 Metern für die 58 db-Isophone entnommen. Allerdings ist die Planung noch nicht so weit verfestigt, dass die Schalltechnische Untersuchung auf Ebene der Raumordnung als endgültig angenommen werden kann, siehe auch Erwiderungspunkt 2.1.4. Daher wurde die Beeinträchtigung der Vogelarten nicht konkreter mit diesen Isophonen ermittelt. Bislang fehlt noch eine Gesamtlärmermittlung, siehe Erwiderungspunkt 2.1.5. Es ist davon auszugehen, dass die Vorbelastung durch die Autobahnen an allen drei Standorten im großen Teil des Vorhabens so groß ist, dass es in Teilbereichen zu keiner Zusatzbeeinträchtigung für die dort lebenden Vogelarten des Waldes kommen wird. Zudem können bei einer Beeinträchtigung durch Lärm, ebenso wie durch Licht, geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Für die Standortbewertung stellt unter diesen Voraussetzungen die gewählte allgemeine Stördistanz eine dem Planungsstand angemessene Abbildung der zu erwartenden Beeinträchtigungen dar.

3.1.2.3 Betroffenheit von Reptilien

Zur Bewertung der Betroffenheit der Kernhabitate von Reptilien (Zauneidechsen und Schlingnatter) möchten wir zum artenschutzrechtlichen Fachgutachten⁸³ ergänzend erläutern:

Die Kernhabitate der Reptilien sind am Standort B sehr eng auf einen schmalen Streifen entlang der bestehenden ICE-Strecke begrenzt. Diese Bereiche können bei der Anlage des ICE-Werks überwiegend geschont werden. Lediglich im Norden bei der Zufahrt zum Werksstandort oder ganz im Süden kann es zu kleinflächigeren Überbauungen kommen. Die davon betroffenen Flächen sind deutlich kleiner als die gesamten Kernhabitate. Hier könnten nach Freischneiden der Vegetation vorhandene Zauneidechsen und Schlingnattern mit einer hohen Erfolgsaussicht in südlich oder unmittelbar westlich angrenzende Habitate (zwischen Bahnstrecke und Werk) vergrämt werden. Die im Artenschutzbeitrag aufgeführten 2 ha ergeben sich lediglich aufgrund des vorsorglich angesetzten 40 m Beeinträchtigungspuffers, der als Vergleichsmaßstab und als Worst-Case-

⁸³ Anlage Anl.A.4.11

Betrachtung für alle Tierarten als Verlust angesetzt worden war. Tatsächlich sind Reptilien von Störungen nicht betroffen, wie der gute Bestand unmittelbar neben der Bahnstrecke beweist. Dies und die konkrete räumliche Situation an Standort B wurde für die Beurteilung der Vermeidungsmöglichkeit eines artenschutzrechtlichen Verbots in der Anlage Anl.A.4.11 bereits berücksichtigt. Der Streifen zwischen der eigentlichen Strecke und dem Werk könnte nach derzeitigem Kenntnisstand als Lebensraum erhalten bleiben. Sofern der Standort B weiterverfolgt wird, könnten Verbotstatbestände somit durch die oben beschriebenen Maßnahmen vermieden werden.

An den Standorten F und G ist die Situation anders, da hier auch innerhalb der geplanten Standorte größere Reptilienhabitate von der direkten Überbauung betroffen wären. Dieser Unterschied wurde im Artenschutzrechtlichen Fachgutachten scheinbar nicht ausreichend ausführlich formuliert und wurde daher mit den obigen Ausführungen erläutert. Die an Standort B zu erwartenden Lebensraumverluste sind deutlich kleiner als die pauschal ermittelten 2 ha und damit deutlich kleiner als an den Standorten F und G, bei denen die 3 ha als nicht vermeidbare Betroffenheit anzunehmen sind.

3.1.2.4 Bewertung der Krugsweiher am Standort G

In den Äußerungen der Öffentlichkeit wird auf fehlerhafte Ausführungen zu den Krugsweiher im Rahmen des Faunistischen Gutachtens zu Standort G⁸⁴ hingewiesen. Bei den Krugsweiher handelt es sich um eine Kette aus insgesamt sechs Weiher. Diese befinden sich im Süden des Jägersees und somit sehr deutlich außerhalb des für das ICE-Werk in Frage kommenden Bereichs. Dennoch wurde dieser Bereich im Rahmen des Faunistischen Gutachtens untersucht, „weil im Süden mit dem Jägersee sowie der Krugsweiherkette wertvolle Lebensräume für planungsrelevante Arten angrenzen, die möglicherweise durch Störwirkungen betroffen sein könnten“⁸⁵.

Die Aussagen zu den Krugsweiher werden im Zuge der weiteren Planung korrigiert bzw. konkretisiert. Bei den angesprochenen Textstellen handelt es sich lediglich um eine Beschreibung der Untersuchungsflächen, in denen Amphibien erfasst worden sind. Mit diesen Beschreibungen ist somit keine allgemeine ökologische Bewertung verbunden. Die Untersuchung der Amphibien in diesen Gewässern hatte das Ziel, das Vorkommen von Amphibien zu identifizieren, die dem strengen Artenschutz gem. § 44 BNatSchG unterliegen und daher für die Standortfindung über eine besondere Entscheidungsrelevanz verfügten. Solche Amphibienarten konnten in diesen Gewässern nicht nachgewiesen werden.

⁸⁴ Anlage Anl.A.4.10.3

⁸⁵ vgl. S. 11, Anl.A.4.10.3

Die hohe ökologische Gesamtwertigkeit dieser Weiherkette kommt z. B. durch die Eingliederung in einen Fledermauslebensraum sehr hoher Bedeutung oder durch die Nachweise von Rastvögeln wie Zwergtaucher oder Schnatterente oder Brutvögeln wie dem Eisvogel hinreichend zur Geltung und wurde bei der Standortbewertung berücksichtigt. Allerdings liegt der Bereich deutlich außerhalb des großzügig abgegrenzten Standortumgriffs, so dass es hier zu keinen Flächenbeanspruchungen kommen wird. Auch mittelbare Beeinträchtigungen, wie z. B. durch Licht oder Lärm werden zum einen aufgrund der Entfernung (ca. ≥ 700 m⁸⁶) vernachlässigbar bleiben und zum anderen besteht im Zuge der späteren Planung die Möglichkeit, bei Bedarf durch Maßnahmen wie Schall- oder Irritationsschutz die Störkulisse noch weiter zu reduzieren.

3.1.2.5 Barrierewirkung am Standort G

Zum Standort G wird in den Äußerungen der Öffentlichkeit auf eine mögliche Barrierewirkung eines ICE-Werks zwischen den Feuchtbereichen im nördlichen Teil der ehemaligen MUNA und den Krugsweihern hingewiesen. Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt, sofern der Standort weiterverfolgt wird. Die Einschätzung kann grundsätzlich geteilt werden, allerdings ist die Wirkung eher als untergeordnet einzustufen. Insbesondere, da die Entfernung des ICE-Werks von den Krugsweihern bei mindestens 700 Metern liegen wird⁸⁷, so dass auch nördlich der Krugsweiher noch umfangreiche Waldbestände, z. B. als Landhabitate der dort lebenden Amphibien erhalten bleiben. Unbenommen werden jedoch wertvolle Lebensräume nördlich vom geplanten ICE-Werk von Trenneffekten betroffen sein. Im Zuge der weiteren Planung bieten sich Wiedervernetzungsmaßnahmen an den Engstellen im Osten und in der Mitte des Vorhabens an, an denen nur wenige Gleise zu liegen kommen werden, die z. B. für Amphibien und Reptilien ohnehin kein relevantes Querungshindernis darstellen. Über Kleintierdurchlässe könnte die Querungsmöglichkeit noch verbessert werden.

3.1.2.6 Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen

Die Wirksamkeit der im artenschutzrechtlichen Fachgutachten⁸⁸ benannten CEF-Maßnahmen wurde durch die Öffentlichkeitsbeteiligung teilweise bezweifelt.

Die für die artenschutzrechtliche Bewertung eingestellten Maßnahmen, insbesondere die vorgezogenen Maßnahmen wurden in Bezug auf ihre Wirksamkeit anhand von

⁸⁶ vgl. Anl.A.4.11, Abb. 3

⁸⁷ vgl. Abb. 3, Anlage Anl.A.4.11

⁸⁸ Anlage Anl.A.4.11

anerkannten Fachpublikationen⁸⁹ eingestuft, so dass von einer breiten fachlichen Akzeptanz deren Wirksamkeit auszugehen ist. Auch aktuelle Werke zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmentypen wurden dabei berücksichtigt, wie Zahn, A. & Hammer, M. (2017): „Zur Wirksamkeit von Fledermauskästen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme“ ANLiegen Natur, 39(1), 1–9.

Beispielsweise die für Vogelarten wie den Schwarzspecht genannten CEF-Maßnahmen werden mit einer hohen Eignung für den Schwarzspecht als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF) bewertet.

Die hohe Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen für die Arten Auer-, Haselhuhn und Ziegenmelker wurde unter dem folgenden Aspekt getroffen: Die möglichen Lebensräume dieser lärmempfindlichen Arten innerhalb des Eingriffsbereiches am Standort B – falls sie überhaupt dort zu finden sind – werden für diese Arten nachrangige Bedeutung haben. Daher können mögliche Verluste bereits durch kleine Aufwertungen weiter im Westen des Standorts B, wo Vorkommen bekannt oder eher möglich sind, diesen deutlich mehr bringen als die Erhaltung der durch die Autobahn A9 vorbelasteten Lebensräume. Wenn die Maßnahmen in Gebieten mit bekannten Vorkommen durchgeführt werden, wie dies z. B. auf Flächen im Umfeld von Sperberslohe umgesetzt worden ist, dann können auch bei kleinen Populationen Erfolge beobachtet werden.

Sollten im späteren Genehmigungsverfahren für diese Arten Prognoseunsicherheiten verbleiben, könnten sie über ein Monitoring mit Risikomanagement aufgefangen werden.⁹⁰

3.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung

3.2.1 Aktualität Bestandsdaten

Eine Äußerung der Öffentlichkeitsbeteiligung kritisiert den Vergleich zwischen den Beständen des Managementplans für das Vogelschutzgebiet aus dem Jahr 2012 und den Erfassungen aus dem Jahr 2021 im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Dieser Vorwurf kann nicht nachvollzogen werden. Wertvolle Lebensräume aller Erhaltungszielarten wurden räumlich konkret auf Basis der Nachweise und der

⁸⁹ Runge et al. (2010); MULNV & FÖA (2021): „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW – Bestandserfassung, Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen und Monitoring“, Aktualisierung 2020. Forschungsprojekt des MKULNV Nordrhein-Westfalen. (Az.: III-4 - 615.17.03.15). verfügbar unter <http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/downloads> (abgerufen am 23.09.2022) Grünfelder, C., Verheyen, G., Töpfer-Hofmann, G., Schleicher, A. & Weinhold, T. (2019): „Katalog artenschutzrechtlicher Maßnahmen der Stadt Nürnberg“

⁹⁰ FGSV (2019): „Hinweise zum Risikomanagement und Monitoring landschaftspflegerischer Maßnahmen im Straßenbau“ (HRM) (FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ed.). Köln (FGSV 248/2)

Habitatstrukturerfassung abgegrenzt. Nachdem den Gutachtern die geringe Bedeutung von Reviermittelpunkten aus einer einjährigen Erfassung bekannt ist, stellte diese Abgrenzung die Bewertungsgrundlage dar. So wurde in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für jede Art der entsprechende Flächenverlust neben der Prognose für den Verlust von Brutpaaren dargestellt. Gerade bei großräumig agierenden Vogelarten, wie z. B. den Spechten wurden aus diesem Grund auch keine Reviermittelpunkte, sondern Einzelnachweise dargestellt. Auch der Managementplan hatte bereits Lebensräume für einige Erhaltungszielarten abgegrenzt, die genutzt werden konnten, so z. B. der sensible Bereich des Auerhuhns an Standort B, siehe Anlage Anl.A.4.10.1, Karte 2.

3.2.2 Größe des Untersuchungsraums

Mit Blick auf die naturschutzfachlichen Bewertungen sehen einige Stellungnahmen einen zu gering gewählten Untersuchungsraum.

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung⁹¹ wurde in Kapitel 3.2 dargelegt, dass mit einer Beeinträchtigungsreichweite von 40 Metern bereits die relevanten Wirkfaktoren abgedeckt sind. Das Untersuchungsgebiet im Teil B des Erläuterungsberichts umfasste einen darüber noch deutlich hinausreichenden Untersuchungsraum. Wirkfaktoren, die sich bis zu den in einigen Stellungnahmen genannten FFH-Gebieten in 1,5 bis 1,8 Kilometer Entfernung auf den im Schutzgebiet geschützten Bestand erheblich auswirken können, sind selbst für weiträumig agierende Arten wie Fledermäuse oder Vögel auszuschließen.

3.2.3 Auswirkungen auf gesamtes Vogelschutzgebiet

Bei der Bewertung des Eingriffs in das Natura 2000-Vogelschutzgebiet wird kritisiert, dass die Betrachtung sich nur auf den jeweiligen Standort bezieht und keine Betrachtung des gesamten Vogelschutzgebietes erfolgt.

Prüfmaßstab für die Beurteilung einer Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels in der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist der Erhaltungszustand der betroffenen Arten im gesamten Gebiet.⁹² Bei der Beurteilung der Erheblichkeit wurde daher vorrangig der Erhaltungszustand der jeweiligen Art im gesamten Vogelschutzgebiet aus dem Standarddatenbogen aus dem Jahr 2016 genutzt, der aktueller ist als der Managementplan (2012).

Zudem wurde die aktuelle Bestandsentwicklung in der Beurteilung berücksichtigt, soweit sie aus eigenen Erfassungen der letzten Jahre zu anderen Projekten im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald oder aus allgemeinen Bestandstrends⁹³ ableitbar ist. Die z.T. negative Bestandsentwicklung einiger Vogelarten der Erhaltungsziele, wie

⁹¹ Anlage Anl.A.4.12

⁹² vgl. z. B. Anlage Anl.A.4.12, Kapitel 1 und 3.1

⁹³ Grüneberg et al. 2015; Rudolph et al. 2016

z. B. Ziegenmelker, Baumpieper oder Raufußkauz waren den Gutachtern der FFH-Verträglichkeitsprüfung aus eigener Erfahrung bekannt, da das mit der Erstellung beauftragte Umweltbüro bereits die Grunddatenerhebung für den Managementplan⁹⁴ durchgeführt hatte und seither für eine Vielzahl weiterer Vorhaben im Nürnberger Reichswald Vögel erhoben hat. Diese Kenntnisse sind in die Beurteilung der Betroffenheit eingeflossen.

Dabei ist zu beachten, dass ein fehlender günstiger Erhaltungszustand nicht dazu führt, dass jegliches Vorhaben in einem Natura 2000-Gebiet nicht mehr zulässig wäre. Vielmehr darf ein Projekt dann die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht erheblich einschränken.⁹⁵ Soweit es zu keinen relevanten Beeinträchtigungen kommt oder dargelegt werden kann, dass durch Vermeidungsmaßnahmen Beeinträchtigungen in jedem Fall ausgeschlossen werden können, ist der Erhaltungszustand nicht von Bedeutung. Im Zuge einer Abweichungsprüfung bei Vorliegen einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele eines Natura 2000-Gebiets ist der Erhaltungszustand bei der Prüfung der Wirksamkeit und bei der Dimensionierung von Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG von Relevanz.

3.2.4 Summationswirkungen

In einigen Stellungnahmen wurde angemerkt, Summationswirkungen hätten bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung⁹⁶ berücksichtigt werden müssen.

In einem Raumordnungsverfahren wird keine Genehmigungsentscheidung getroffen und es bedarf auch keiner abschließenden Klärung der FFH-Verträglichkeit. Daher muss auch die Summationswirkung nicht betrachtet werden, wenn davon ausgegangen werden kann, dass die Prognose für die Beurteilung der Raumverträglichkeit ausreichend valide bleibt. Eine mögliche Summationswirkung wurde bei der Beurteilung von allen Arten mit Lebensraumverlust bei der Bewertung mit beschrieben und in die Bewertung eingestellt. Sie wurde damit zwar nicht im Detail bestimmt, aber es wurde berücksichtigt, dass dadurch die Erheblichkeitsschwelle noch überschritten werden könnte. Solange die Wirkungen des Vorhabens unter anderem aufgrund fehlender Planungstiefe noch nicht abschließend konkret quantifiziert werden können, ist auch eine konkrete Summation weiterer Wirkungen noch nicht zielführend.

In einigen Stellungnahmen wurde zu diesem Thema auf den Baumpieper verwiesen. Gerade an diesem Beispiel wird deutlich, dass das Kriterium D gemäß Lambrecht und

⁹⁴ Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten 2012

⁹⁵ Uhl et al. 2020

⁹⁶ Anlage Anl.A.4.12

Trautner (2007) sehr wohl herangezogen worden ist, wenn auch nicht als mathematische Summation, um die Frage der Überschreitung von Bagatellschwellen zu beurteilen:

*„Das Kriterium D Kumulation ‚Flächenentzug durch andere Pläne / Projekte‘ wird zwar nicht näher quantifiziert, da für alle betrachteten Standorte weitere kumulierende Wirkungen gleich wirken. **Für die Beurteilung der Erheblichkeit des Vorhabens ist es bei dieser Vogelart dennoch relevant.** Da der Baumpieper im Vogelschutzgebiet sehr weit verbreitet ist, muss damit gerechnet werden, dass er bei nahezu jedem Eingriff in das Vogelschutzgebiet betroffen ist. Daher wird es zu kumulierendem Lebensraumverlust durch viele kleinere Projekte kommen. Vorsorglich wird daher davon ausgegangen, **dass eine erhebliche Beeinträchtigung gemäß des Kriteriums D bestehen könnte**“.*

Im Übrigen formulieren Lambrecht & Trautner (2007) in ihrem Fachkonventionsvorschlag (Kapitel E.1): „Im Einzelfall kann die Beeinträchtigung als nicht erheblich eingestuft werden, wenn kumulativ folgende Bedingungen erfüllt werden“. Daraus ist zu schließen, wenn bereits eines dieser Kriterien nicht erfüllt ist, dann ist von einer Erheblichkeit auszugehen. Allein in diesen Fällen wurde darauf verzichtet, weitere Kriterien zu prüfen. Anders als in den Stellungnahmen vorgetragen, wird hierin kein methodischer Mangel gesehen.

Die Summationswirkungen bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung werden dennoch selbstverständlich in den weiteren Planungen bzw. im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

3.2.5 Wirksamkeit von Schadensbegrenzungsmaßnahmen

Die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung⁹⁷ benannten Schadensbegrenzungsmaßnahmen werden bezüglich ihrer Wirksamkeit in den Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung teilweise kritisch gesehen.

Zur Frage der Möglichkeit von Schadensbegrenzungsmaßnahmen liegt zwischenzeitlich ein neuer Leitfaden der EU-Kommission vor⁹⁸, der die Möglichkeit von solchen schadensbegrenzenden Maßnahmen deutlich stärker einschränkt als dies bisher der Fall war. Dagegen hatte das BVerwG bisher bei der Betroffenheit von Tierarten eine gewisse Flexibilität in der Anwendung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen gezeigt:

„Maßnahmen, die zeitlich vorlaufend die Habitatkapazität für die betroffenen Teile der Gebietspopulation einer Erhaltungszielart (ohne jeglichen Zweifel, s. u.) derart steigern, dass eine Verlagerung eintritt und die Gebietspopulation trotz nachteiliger Einwirkungen

⁹⁷ Anlage Anl.A.4.12

⁹⁸ Europäische Kommission (Oktober 2021): „Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura-2000-Gebiete – Methodik- Leitlinien zu Artikel 6 Absätze 3 und 4 der FFH-Richtlinie“ 92/43/EWG DE Amtsblatt der Europäischen Union, 2021/C 437.

stabil bleibt. (Die Integrität des Schutzgebiets wird nicht in erster Linie durch das Habitat, sondern durch die betreffende Population beschrieben; vgl. BVerwG, Urteil vom 23.4.2014 – 9 A 25.12, BVerwGE 149, 289, Rn. 60). ‘ ... kann man als Schadensbegrenzungsmaßnahme einstufen, die zwar nicht an der Quelle der Beeinträchtigung ansetzt, aber die Auswirkungen bei deren Empfänger vermeidet. ‘.⁹⁹

Dies hat Eingang in die Weiterentwicklung des Gutachtens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Straßenbau¹⁰⁰ gefunden, obwohl bereits dieser Bearbeitung Entwürfe des EU-Leitfadens vorlagen. Der Leitfaden der EU-Kommission war im Autorenteam intensiv diskutiert worden. Dabei war v.a. folgender Passus aus dem Papier der EU-Kommission Diskussionspunkt:

„Insbesondere Maßnahmen, die nicht funktionell Teil des Projekts sind, wie die Verbesserung und Wiederherstellung von Lebensräumen (selbst wenn sie zu einer Nettovergrößerung des Lebensraumgebiets innerhalb des betroffenen Gebiets beitragen) oder die Schaffung und Verbesserung von Aufzucht- oder Ruhestätten für die Arten, sollten nicht als Abschwächung betrachtet werden, da sie die negativen Auswirkungen des Projekts als solches nicht verringern. Diese Art von Maßnahmen erfüllt eher die Kriterien für Ausgleichsmaßnahmen, wenn sie außerhalb der für die Erhaltung des Gebiets erforderlichen üblichen Praxis liegen“.¹⁰¹

Dass die EU-Kommission damit keinen vollständigen Riegel vor solche Abschwächungsmaßnahmen (= Schadensbegrenzungsmaßnahmen in der vorherigen Formulierung des Leitfadens) ziehen wollte, ergibt sich aus dem verwendeten Konjunktiv „... **sollten** nicht als Abschwächungsmaßnahmen...“ sowie in „erfüllt **eher** die Kriterien ...“ aus obigem Absatz.

Aktuell gibt es noch keine Rechtsprechung, die diese neue Formulierung im Leitfaden der EU-Kommission aufgegriffen hätte, daher besteht nun eine gewisse Unsicherheit, wie weitgehend eine Lebensraumaufwertung als Schadensbegrenzung oder Abschwächungsmaßnahme zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung angesetzt werden kann. Sicherlich ist aus der Aussage der EU-Kommission zu schließen, dass ein solcher Ansatz mit Bedacht zu treffen ist und lediglich dann eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden kann, sofern die Wirksamkeit der Maßnahme ohne jeden vernünftigen Zweifel gegeben ist.

⁹⁹ Uhl, R., Weese, K., Albrecht, K., Wulfert, K. & Lau, M. (2020): „Weiterentwicklung des Gutachtens zur FFH-VP im Straßenbau - Schlussbericht Dezember 2020 – FE 02.405/2016/LRB“ (BAST, Ed.)

¹⁰⁰ Uhl et al. 2020

¹⁰¹ EU-Kommission 2021

3.2.6 Lage der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde in der Anlage Anl.A.4.13 eine Schätzung des Kompensationsbedarfes erstellt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung in Anlage Anl.A.4.12 enthält zudem in Abbildung 5 einen „Suchraum für Maßnahmen zur Kohärenzsicherung“. In einigen Äußerungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die in den Unterlagen enthaltenen Angaben kritisiert und die skizzierten Flächen unter anderem bezüglich ihrer Lage als ungeeignet erachtet.

Das Dokument selbst führt aus: „Der Kompensationsbedarf kann auf der aktuellen Planungsebene nur überschlägig ermittelt werden. Eine detaillierte Bestandserfassung liegt derzeit nicht vor und ist aufgrund der noch nicht abschließend konkretisierten Planung auch noch nicht sinnvoll. Denn die Details des eigentlichen Eingriffs, wie zum Beispiel die genaue Lage und Ausdehnung der einzelnen Baukörper, Baufeld etc., sind aktuell noch nicht bekannt.“¹⁰² Es ist somit offenkundig, dass es sich bei allen Angaben im Dokument nur um erste überschlägige Abschätzungen handeln kann.

Der genannte Suchraum für die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung stellt somit noch keine abschließend geprüfte Flächenkulisse dar. Aus diesem Grund ist er auch um das mehr als 10-fache größer¹⁰³ als der voraussichtliche Bedarf für das ICE-Werk. Die Eingliederung von Waldbereichen in das Vogelschutzgebiet soll den Lebensraum für bestimmte betroffene Vogelarten vergrößern, die alle über größere Aktionsräume verfügen, so dass nicht zwingend unmittelbar an den Wald angrenzende Bereiche erforderlich sind. Die Zielarten dieser Kohärenzsicherungsmaßnahmen, vor allem die verschiedenen Spechtarten, queren regelmäßig auch das Offenland, um zwischen verschiedenen Waldteilen zu wechseln. Die tatsächliche Verfügbarkeit und Habitatsignung wird in den folgenden Planungsschritten noch detailliert geprüft.

Eine Aufwertung ist nicht zwingend für alle Flächen, die der Kohärenz dienen sollen, erforderlich. Die gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG notwendigen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ sind im BNatSchG nicht näher definiert. Es geht vor allem darum, den Erhaltungszustand der jeweiligen Arten innerhalb des Schutzgebiets zu sichern, dafür ist die Eingliederung bisher ungeschützter Lebensräume in das Schutzgebiet geeignet, auch oder gerade wenn sie bereits von den entsprechenden Arten bewohnt sind. Sie müssen auch nicht sofort, mit Beginn des Eingriffes, wirksam sein. Aus diesem Grund könnten auch Teile der Maßnahmen durch die nach dem Waldrecht erforderliche Wiederbewaldung gedeckt werden, beispielsweise um Lücken sinnvoll zu schließen, so dass sich langfristig wieder größere unzerschnittene Waldabteilungen entwickeln können.

¹⁰² vgl. S. 3, Anl.A.4.13

¹⁰³ vgl. Abbildung 5 in Anlage Anl.A.4.12

3.2.7 Bewertung der Beeinträchtigung am Standort B

Die Einschätzung der FFH-Verträglichkeitsprüfung¹⁰⁴ zur nicht erheblichen Beeinträchtigung am Standort B wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung in Zweifel gezogen.

Die Beurteilung der nicht erheblichen Beeinträchtigung an Standort B wurde getroffen vor dem Hintergrund der geringen Anzahl betroffener Individuen (jeweils nur ein Brutpaar, lediglich Heidelerche 2 Reviere), der hohen Vorbelastung des Standorts durch die naheliegende Autobahn A9 und vor allem unter Berücksichtigung der Umsetzung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen. Die Lebensraumverluste für Auerhuhn, Haselhuhn, Baumpieper, Heidelerche, Neuntöter, Schwarzspecht, Sperlingskauz und Ziegenmelker wurden zunächst alle mit Blick auf noch zu betrachtende oder schon bekannte Summationswirkungen (z. B. Autobahn A9 oder vorhandene ICE-Strecke) als erhebliche Beeinträchtigung beurteilt, die allerdings durch Lebensraumaufwertung in verbleibenden, weniger gestörten Teilhabitaten der gleichen Reviere im Umfeld des geplanten Standorts kompensiert werden könnten. Zudem könnten die vorhandenen Störungen durch Lärm- und Irritationsschutz gegenüber dem Status Quo noch gemindert werden.

Allerdings erfolgte in Anlage Anl.A.4.12 auch der Hinweis, dass „im Rahmen des weiteren Planungsprozesses auch für den Standort B eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes mancher Arten [...]“ möglich sei. Dies liegt nicht allein in der noch nicht abschließend konkreten Planung, sondern auch – wie in einigen Stellungnahmen angemerkt – an der noch nicht im Detail durchgeführten Summation, vgl. Erwidierungspunkt 3.2.4. Letztere wäre aber im Zuge des Raumordnungsverfahrens noch verfrüht, da die genauen Verluste und damit auch die Feststellung der Erheblichkeit noch nicht abschließend möglich sind. Solange die Wirkungen des Vorhabens noch nicht abschließend konkret quantifiziert werden können, ist auch eine konkrete Summation weiterer Wirkungen nicht zielführend.

Zur Frage der Möglichkeit von Schadensbegrenzungsmaßnahmen liegt zwischenzeitlich ein neuer Leitfaden der EU-Kommission zum Natura 2000 Gebietsmanagement¹⁰⁵ vor, siehe hierzu auch die Ausführungen unter Erwidierungspunkt 3.2.5.

Eine konkrete Beurteilung kann im vorliegenden Fall bei Standort B erst festgestellt werden, wenn die technische Planung einschließlich möglicher Schadensbegrenzung (und unter Berücksichtigung des neuen Leitfadens der EU Kommission), die direkt am Werk selbst ansetzt, wie z. B. Lärm- und Irritationsschutz, soweit konkretisiert ist, dass die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet im Detail beurteilt werden können.

¹⁰⁴ Anlage Anl.A.4.12

¹⁰⁵ Art. 6. der Habitat Richtlinie 92/43/EWG, 2019/C33/01

Aufgrund des zwischenzeitlich erschienenen EU-Leitfadens, siehe Erwiderungspunkt 3.2.5, ist allerdings tatsächlich von einer hohen Prognoseunsicherheit der bisherigen Beurteilung auszugehen und daher im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung eher von einer erheblichen Beeinträchtigung auch am Standort B auszugehen. Dies wird selbstverständlich in den weiteren Planungen bzw. im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

3.3 Kompensationsbedarf

3.3.1 Waldverlust

Einige Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung sehen zudem die Gefahr von Waldverlusten in einem größeren Umfang als dem Flächenbedarf des Werkes, beispielsweise aufgrund von Folgeschäden am Wald.

Auf Ebene des Raumordnungsverfahrens kann der voraussichtliche Waldverlust lediglich grob ermittelt werden, da die Planung noch nicht die abschließende Konkretisierung erreicht hat. Daher ist grundsätzlich vom Flächenbedarf des Werkes auszugehen, vgl. Erwiderungspunkt 1.2. Im Zuge der weiteren Planung werden mögliche Folgeschäden, wie z. B. das Risiko von Bränden oder die Windanfälligkeit neu entstandener Waldränder im Detail geprüft und Maßnahmen zum Schutz davor ergriffen.

3.3.2 Umfang Ersatzaufforstung

In einigen Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird gefordert, einen Eingriff in den Bannwald im Verhältnis 1:2 auszugleichen, da die Wiederherstellungszeiten eines Waldes berücksichtigt werden müssten.

Die Annahme, dass eine Ersatzaufforstung für die Rodung von Bannwald im Sinne von Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG (Bayerisches Waldgesetz) im vorliegenden Fall größer sein müsse, als die beanspruchte Fläche ist jedoch eine Fehlinterpretation des genannten Artikels im BayWaldG. In der Umsetzung dieser Regelung wird stets Wert auf eine flächengleiche Ausdehnung gelegt, nicht jedoch auf eine Überkompensation. Dies wird aus dem Zusatz klar, der im Nebensatz obiger Gesetzesstelle aus dem BayWaldG wie folgt formuliert ist: „der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald **annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann.**“

Demnach genügt es also, wenn Ausdehnung und Funktion lediglich **annähernd** gleichwertig sind und zudem darf auch Zeit vergehen, bis es zur Gleichwertigkeit kommt, daher die Formulierung: „gleichwertig **werden** kann“. Im Übrigen weist Art. 9 Abs. 7 BayWaldG darauf hin, dass bei Vorliegen zwingender Gründe des öffentlichen Wohls auch von der Regelung in Abs. 6 abgewichen werden kann, wenn die dort genannten Voraussetzungen nicht vorliegen oder nicht geschaffen werden können. Es wird zudem die fachliche Möglichkeit gesehen, neben der Eingliederung bestehender Waldflächen auch

Verbindungsflächen im Offenland zum bestehenden Vogelschutzgebiet durch eine Waldentwicklung auch als Teil der Kohärenzsicherung zu etablieren, wenn sich dies für bestimmte Arten – wenn auch erst langfristig – als vorteilhaft erweist. Durch solch multifunktionale Ansätze könnte der Gesamtbedarf ggf. reduziert werden.

Die Bewertung der Waldflächen wird im Zuge der weiteren Planung durch eine detaillierte Biotop- und Nutzungstypenkartierung nach BayKompV (Bayerische Kompensationsverordnung) ermittelt. Im Raumordnungsverfahren war eine vergleichbare Kartierung mit Blick auf den Planungsmaßstab nicht angemessen. Allerdings wurden im Rahmen der faunistischen Habitatstrukturerfassungen an jedem Standort in einem relativ dichten Raster der Waldtyp mit Alter, Totholzreichtum, Strukturvielfalt, Anzahl Baumhöhlen usw.¹⁰⁶ erfasst, so dass die Waldtypen bereits sehr gut nach BayKompV eingeschätzt werden konnten. Das Aufwertungspotenzial durch die zukünftigen Kompensationsmaßnahmen wurde über zwei Szenarien ermittelt, so dass hier ebenfalls eine möglichst gute Planungssicherheit besteht.

Andere Äußerungen der Öffentlichkeit sehen als maßgeblich für den Eingriff nicht die bebaute Fläche des Vorhabens an, sondern den Wirkraum. Dieser sei deutlich größer als die reine Werksfläche.

Anders als bei Straßenbauvorhaben gehen jedoch von einem ICE-Werk keine Schadstoffemissionen aus, die benachbarte Biotope erheblich beeinträchtigen könnten, vgl. auch Erwiderungspunkt 2.5. Aus diesem Grund wurde im Zuge der bisher nur groben Schätzung des Kompensationsbedarfs keine Beeinträchtigungszone angesetzt.

3.3.3 Verfügbarkeit von Ausgleichsflächen

Andere Äußerungen der Öffentlichkeit äußern Bedenken, ob Ausgleichsflächen im erforderlichen Umfang überhaupt verfügbar wären.

Die hohen Anforderungen an eine Planung im Bannwald sowie im Natura 2000-Gebiet und die damit einhergehende Erforderlichkeit von Ausgleichsflächen sind der DB selbstverständlich bekannt. Die genaue Ausplanung und Akquirierung von Ausgleichsflächen sind auf Ebene des Raumordnungsverfahrens weder möglich, noch sind sie erforderlich. Die Ausgleichsflächen werden durch die DB geplant und akquiriert, wenn der konkrete Eingriff quantitativ sowie qualitativ hinreichend konkret absehbar ist. Die Ausgleichsflächen werden wie üblich im Planfeststellungsverfahren dargelegt und planfestgestellt.

Die hohe Relevanz und Bedeutung der Ausgleichsflächen ist der DB bewusst. Deswegen werden bereits parallel zum Raumordnungsverfahren erste Überlegungen und Schritte zur Akquise von Ausgleichsflächen unternommen. Die DB wird viel Zeit und Aufwand

¹⁰⁶ vgl. Anlagen Anl.A.4.10.1-3, Kapitel 2

auf dieses wichtige Thema verwenden.

Für den Ausgleich des Eingriffs in den Bannwald ist eine Neuaufforstung an den bestehenden Bannwald angrenzend erforderlich. Die DB prüft daher in einem ersten Schritt alle möglichen offenen Flächen, die sich in entsprechender Lage befinden und potenziell für eine Neuaufforstung in Frage kommen könnten.

Für den Ausgleich des Eingriffs in das Natura 2000-Vogelschutzgebiet ist aktuell i. d. R. eine Eingliederung von bestehenden Wäldern in das Schutzgebiet erforderlich. Die DB prüft hierfür in einem ersten Schritt, welche Wälder für eine solche Eingliederung in Frage kommen könnten. Die Flächen müssen dabei als Lebensraum für die entsprechenden Arten potenziell geeignet sein, ggf. unter Umsetzung bestimmter Aufwertungsmaßnahmen.

Für Eingriffe, die nach § 15 BNatSchG ausgeglichen werden müssen (Eingriffsregelung) wird von einer größtenteils multifunktionalen Umsetzung ausgegangen.

Weitere Angaben zum voraussichtlichen Kompensationsbedarf enthält auch die Anlage Anl.A.4.13 des Erläuterungsberichtes.

3.3.4 Berücksichtigung Kompensationsbedarf in Standortsuche

Einige Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung legen zudem nahe, dass eine Berücksichtigung der Erfordernisse der walddrechtlichen und naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen im Rahmen der Standortsuche zu einem anderen Ergebnis hätte führen können und damit der Kompensationsbedarf hätte reduziert werden können.

Diese Einschätzung wird durch die Vorhabenträgerin nicht geteilt. Für den Ausschluss von Standorten im Rahmen der Standortsuche hat in erster Linie die begrenzte Leistungsfähigkeit der betreffenden Bahnstrecken beigetragen sowie die maximale Zeit, die für die Anfahrt in Kauf genommen werden kann, damit das Projektziel, nämlich bis zu 25 Züge pro Nacht behandeln zu können, umgesetzt werden kann. Ferner wurde unter anderem ein Mindestflächenbedarf begründet, der zur Realisierung des Werks gegeben sein muss. Diese Kriterien, die zum Ausscheiden weiterer untersuchter Standorte führten, sind „harte“ Prämissen der Vorhabenträgerin, die im Ergebnis nur an den drei verbliebenen Standorten erfüllt sind, die in das Raumordnungsverfahren eingereicht wurden, vgl. Erwiderungspunkt 1.3. An allen drei Standorten wird der Kompensationsbedarf voraussichtlich in einem ähnlichen Bereich liegen.¹⁰⁷

¹⁰⁷ vgl. Anlage Anl.A.4.13

3.4 Rechtsfragen

3.4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Einige Stellungnahmen kritisieren, die im Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie entspreche nicht den gesetzlichen Vorgaben. Einige Stellungnahmen fordern in diesem Zusammenhang die Erstellung einer vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf Ebene des Raumordnungsverfahrens. Das Projekt Neues ICE-Werk Nürnberg ist gemäß Anlage 1 Nr. 14.8.3.1 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ein UVP-pflichtiges Vorhaben. Die DB wird daher selbstverständlich im weiteren Projektverlauf in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einen UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG erstellen. Die Tiefe des Untersuchungsrahmens wird im Rahmen des sogenannten “Scoping” in Abstimmung mit dem EBA unter Beteiligung der Öffentlichkeit festgelegt und die Untersuchung der Umweltauswirkungen auf alle Schutzgüter gemäß § 16 UVPG i. V. m. Anlage 4 UVPG im UVP-Bericht dargestellt. Die Schutzgüter und deren Wechselwirkung werden durch die Vorhabenträgerin dezidiert geprüft, um eine maximale Vereinbarkeit zwischen Schutzgütern und den Projektprämissen herzustellen. Zu den Schutzgütern gehören Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, sowie Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter und deren jeweilige Wechselwirkungen.

Auf Ebene der Raumordnung ist mit Blick auf den frühen Planungsstand (siehe hierzu auch Erwiderungspunkt 1.6) eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend, vgl. § 49 (1) Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), i. V. m. Art. 24 (2) Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG). Im Raumordnungsverfahren wurden daher die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG unter überörtlichen Gesichtspunkten ermittelt und bewertet.

3.4.2 Ausnahmeprüfung für Artenschutz und FFH-Verträglichkeitsprüfung

Einige Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sprechen an, dass eine Ausnahmeprüfung fehlen würde. Eine dezidierte Ausnahmeprüfung für den Artenschutz und die FFH-Verträglichkeit war im Zuge der Standortauswahl für das Raumordnungsverfahren jedoch noch nicht erforderlich. Sie ist gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG Gegenstand eines Genehmigungsverfahrens: „Abweichend von Absatz 2 darf ein Projekt nur **zugelassen**...“. Dennoch wurde sie bereits vorausgedacht und daher dem Kriterium der artenschutzrechtlichen Betroffenheit und der Betroffenheit des Vogelschutzgebiets ein besonders hohes Gewicht beim Vergleich der Standorte gegeben. Zudem wurde sichergestellt, dass alle anderen möglichen Standorte über zwingend erforderliche Projektprämissen ausgeschieden worden sind, vgl. Kapitel A.3.2.1 im Erläuterungsbericht sowie

Erwiderungspunkt 1.3. Für den Ausschluss weiterer Standorte hat in erster Linie die begrenzte Leistungsfähigkeit anderer Bahnstreckenabschnitte beigetragen sowie die maximale Zeit, die für die Anfahrt in Kauf genommen werden kann, damit das Projektziel einer Behandlung von bis zu 25 Zügen pro Tag erreicht werden kann. Ferner wurde unter anderem ein Mindestflächenbedarf begründet, der gegeben sein muss. Diese Kriterien, die zum Ausscheiden weiterer untersuchter Standorte führten, sind „harte“ Prämissen der Vorhabenträgerin, die nur an den drei verbliebenen Standorten erfüllt sind, die in das Raumordnungsverfahren eingereicht worden sind. Im späteren Planfeststellungsverfahren wird für den abschließend zu wählenden Standort eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung und eine FFH-Ausnahmeprüfung durchgeführt.

Andere Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung stellen zudem in Frage, ob ein ICE-Werk überhaupt unter „zwingende Gründe des öffentlichen Interesses“ nach § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) fallen könne.

Für solche Projekte im vorgenannten Sinne ist anerkannt, dass sie zulässig sind, wenn „öffentliche Belange hinreichend gewichtiger Art ihre Realisierung erfordern.“ Nur soweit ein Projekt **ausschließlich** privaten Interessen dient, kann zu seinen Gunsten keine Ausnahme in Anspruch genommen werden.¹⁰⁸

Vorhaben privater Träger können daher auf der Basis dieser Ausnahmegvorschrift zugelassen werden, wenn zugleich hinreichend gewichtige öffentliche Belange ihre Realisierung erfordern.¹⁰⁹ Beispielhaft führt Landmann/Rohmer etwa „private Anlagen zur Abfallentsorgung, die einen Beitrag zur Verwirklichung des im Interesse des gemeinen Wohls gelegenen Ziels einer geordneten und schadlosen Beseitigung von Abfällen erbringen“ an und – mit einem ICE-Werk gut vergleichbar – „dem allgemeinen Verkehr dienende Verkehrsflughäfen“, die auch dann „öffentlichen Zwecken dienen, wenn sie von privaten Trägern betrieben werden. Ihre Errichtung oder ihr an den Verkehrsbedürfnissen orientierter Ausbau entspricht daher nicht allein privaten Interessen, sondern dient zugleich Belangen des gemeinen Wohls.“¹¹⁰

Daher ist ohne weiteres davon auszugehen, dass das für die Wartung von Schienenfahrzeugen (und damit für den sicheren Eisenbahnbetrieb) erforderliche ICE-Werk eine dem allgemeinen Verkehr dienende Anlage ist, die öffentlichen Zwecken und damit der öffentlichen Daseinsvorsorge dient, auch wenn sie von privaten Trägern (wie hier der Vorhabenträgerin) betrieben wird.

Die Errichtung und der Betrieb des ICE-Werks erfolgen daher aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses.

¹⁰⁸ vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, 97. EL Dezember 2021, BNatSchG § 34 Rn. 38 m.w.N.

¹⁰⁹ vgl. Landmann/Rohmer, a.a.O. und m.w.N.

¹¹⁰ vgl. Landmann/Rohmer, a.a.O. und BVerwG DVBl. 2001, 1848 (1852) m. w. N.

3.4.3 Prüfmaßstab der FFH-Verträglichkeitsprüfung

Der Prüfmaßstab einer FFH-Verträglichkeitsprüfung wird in der Unterlage der Vorhabenträgerin¹¹¹ in den Kapiteln 1 und 3.1 ausführlich erläutert.

Die Ansicht einer Äußerung der Öffentlichkeit, dass es sich bei einem Raumordnungsverfahren um einen Plan nach § 36 Nr. 2 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) handeln könnte, wird zudem nicht geteilt. Zum einen entsteht kein Plan, der behördenverbindlich wäre, sondern es wird lediglich eine landesplanerische Beurteilung abgegeben. Zum anderen legt bereits § 36 Satz 2 BNatSchG nahe, dass solche raumordnerischen Vorgaben diesen Plänen nicht entsprechen, weil Raumordnungspläne oder Bauleitpläne von der Beachtung des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, der Pflicht auf Prüfung der Natura 2000-Verträglichkeit, ausgenommen werden. Das gilt umso mehr bei einer Beurteilung, die lediglich die Vereinbarkeit eines Vorhabens mit den Zielen solcher Pläne oder der Raumordnung prüfen soll.

Unabhängig davon wurde selbstverständlich die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der betroffenen Natura 2000-Gebiete geprüft. Es kann sich jedoch aufgrund der vorgelagerten Planungsebene noch um keine abschließende Prüfung handeln, da es im Sinne eines gestuften Planungsprozesses nicht vernünftig wäre, alle eingriffsrelevanten Details zu planen, bevor die grundsätzliche Standortentscheidung getroffen werden kann. So führt z. B. die Regierung von Oberbayern zum Zweck eines Raumordnungsverfahrens aus: „Zweck ist es, im Sinne einer ‚helfenden Planung‘ frühzeitig Nutzungskonflikte eines konkreten Vorhabens zu erkennen und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Konflikte können sich insbesondere aufgrund von Größe, Wahl des Standortes und Auswirkungen des Projektes v. a. auf Wirtschaft, Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft ergeben.“¹¹² Es geht also nicht darum eine Zulassungsentscheidung vorwegzunehmen, sondern **frühzeitig** Konflikte und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Anders als bei einem Bebauungsplan kann von einer landesplanerischen Beurteilung im Rahmen der Zulassung auch abgewichen werden. Aus diesem Grund kann sie auch nicht zu dem befürchteten Planungstorso führen.

Selbstverständlich ist es dennoch wichtig, unüberwindbare Hindernisse zu erkennen und genau dieses wurde durch das Gutachten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgenommen. In der Konsequenz wurden die meisten Schritte der FFH-Verträglichkeitsprüfung auch durchgeführt. Selbst das Resultat einer weiteren kumulativen Betrachtung wurde vorgedacht und das Ergebnis einer solchen für jedes Erhaltungsziel

¹¹¹ Anlage Anl.A.4.12

¹¹² Regierung von Oberbayern: „Raumordnungsverfahren (ROV)“, verfügbar unter https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/raumordnung_landes_regionalplanung/rov/index.html (abgerufen am 23.09.2022)

prognostiziert, wenn auch nicht im Detail geprüft. Ebenso wurde die Möglichkeit, im Falle einer erheblichen Beeinträchtigung Kohärenzsicherung durchzuführen, bereits überschlüssig geprüft. Die wesentlichen Prüfschritte für die Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung des betroffenen Vogelschutzgebiets wurden bereits mit den besten verfügbaren wissenschaftlichen Mitteln vorgenommen, wie dies Maßstab im Zuge einer Genehmigung wäre.

3.4.4 Bewertung aktueller Rechtsprechung des EuGH

Ferner sehen Äußerungen der Öffentlichkeit die Auswirkungen zweier aktueller Urteile des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in den vorliegenden Unterlagen zum ICE-Werk nicht berücksichtigt. Genannt werden das Urteil vom 28. Oktober 2021¹¹³ sowie vom 4. März 2021¹¹⁴.

Berücksichtigung der „ökologischen Funktionalität der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte“ (EuGH, Urteil vom 28. Oktober 2021)

Die von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgelegten Unterlagen entsprechen vollumfänglich den Anforderungen, die der Europäische Gerichtshof an die Berücksichtigung des speziellen Artenschutzes und die Auslegung der Verbotstatbestände stellt: In den Prüfkriterien im Artenschutzrechtlichen Fachgutachten¹¹⁵ in Kapitel 2.2 werden Störwirkungen als möglicher Wirkfaktor benannt; die mögliche Auswirkung einer Störwirkung auf die Funktionalität einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird zwar in diesem Kapitel nicht explizit erwähnt, aber bei der eigentlichen Beurteilung in Kapitel 2.4 berücksichtigt.

In der Erläuterung zur Konfliktbeurteilung in Kapitel 2.1 sowie in den folgenden konkreten Beurteilungen der einzelnen Arten in Kapitel 2.4 wird deutlich, dass die Möglichkeit, eine Fortpflanzungsstätte auch durch Störwirkungen so weit zu entwerten, dass ihre Funktionalität nicht mehr gegeben ist und damit in einer Zerstörung dieser resultiert, berücksichtigt worden ist. So wurden regelmäßig sich derart auswirkende Störungen in den Tabellen des Kapitels 2.4 (Anlage Anl.A.4.11) unter § 44 Abs. 1 Nr. 3 abgehandelt, also als Zerstörung einer Lebensstätte und nicht unter § 44 Abs. 1 Nr. 2, der Störung. Den Anforderungen des EuGH-Urteils ist damit korrekt Rechnung getragen worden.

Schutz aller Vogelarten (EuGH, Urteil vom 4. März 2021):

Die von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgelegten Unterlagen entsprechen vollumfänglich den Anforderungen, die der Europäische Gerichtshof an den Schutz von Vogelarten gemäß Vogelschutzrichtlinie stellt: Die im Urteil

¹¹³ C-357/20, ECLI:EU:C:2021,881

¹¹⁴ C-473/19 und C-474/19, ECLI:EU:C:2021:166

¹¹⁵ Anlage Anl.A.4.11

geschilderte Sichtweise des EuGH ist weder neu, noch widerspricht sie der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG). Es ist Praxis, vom einheitlichen Schutz für alle Vogelarten auszugehen. Im Zuge einer Genehmigungsentscheidung ist dies unerlässlich. Allerdings ist es auch nach dieser Rechtsprechung zulässig, davon auszugehen, dass für manche Arten die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz von Fortpflanzungsstätten oder zur Vermeidung der Tötung ohne detaillierte Kenntnisse zu den einzelnen Revieren adäquat getroffen werden können.

Für das hier vorliegende Raumordnungsverfahren genügt es jedenfalls, sich auf die Arten zu fokussieren, die entweder ein Zulassungshindernis darstellen könnten oder zu einem erheblichen Maßnahmenbedarf beitragen würden, um ausreichend Abwägungsmaterial für eine Beurteilung der Raumverträglichkeit zu erhalten.

3.4.5 Vereinbarkeit von Erhaltungszielen mit EU-Recht

Einige Stellungnahmen weisen darauf hin, dass in Deutschland bzw. Bayern die Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten unionsrechtswidrig festgesetzt wären. Dadurch sei auch die Bewertung im Rahmen des vorliegenden Projektes fehlerhaft.

In Bayern liegt eine Schutzgebietsverordnung ebenso wie mit den Vollzugshinweisen eine gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele vor. An dieser muss sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung orientieren. Falls tatsächlich ein Mangel in der Konkretisierung der Erhaltungsziele – insbesondere in Bezug auf die Unterscheidung in Erhaltung oder Wiederherstellung – bestehen sollte, wird in den Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ersichtlich, aus welchem Grund eine Verträglichkeitsprüfung nicht möglich sein sollte. Denn für die Beurteilung des Vorhabens wurden die maßgeblichen Bestandteile der Entwicklungsziele für alle relevanten Vogelarten als wertvolle Lebensräume¹¹⁶ räumlich konkretisiert. Sie stellen die Bereiche dar, in denen die Arten entweder in ihrem guten Erhaltungszustand zu erhalten sind oder die für die Erreichung eines günstigen Erhaltungszustands am besten geeigneten Potenziale zur Wiederherstellung bieten. Im Zuge der Prüfung wurde davon ausgegangen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt, sobald der Erhaltungszustand erheblich beeinträchtigt **oder** eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes verhindert wird. Ferner lagen für die Beurteilung neben der Bewertung des Erhaltungszustandes im Managementplan und im Standarddatenbogen auch die ermittelten Populationsgrößen im gesamten Schutzgebiet vor.

Zudem wurde die aktuelle Bestandsentwicklung in der Beurteilung berücksichtigt, soweit sie aus eigenen Erfassungen des bearbeitenden Umweltbüros aus den letzten Jahren zu anderen Projekten im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald oder aus

¹¹⁶ jeweils Karte 2 in Anlage Anl.A.4.10

allgemeinen Bestandstrends¹¹⁷ ableitbar sind. Die z. T. negative Bestandsentwicklung einiger Vogelarten der Erhaltungsziele, wie z. B. Ziegenmelker, Baumpieper oder Raufußkauz sind den Gutachtern der FFH-Verträglichkeitsprüfung aus eigener Erfahrung bekannt, da diese bereits die Grunddatenerhebung für den Managementplan¹¹⁸ durchgeführt hatten und seither für eine Vielzahl weiterer Vorhaben Vögel im Nürnberger Reichswald erhoben haben. Diese Kenntnisse sind in die Beurteilung der Betroffenheit eingeflossen.

Aus den detaillierten Erfassungen vor Ort ließ sich auch für die konkret betroffenen Flächen erkennen, ob dort eine hohe Dichte der Art vorgefunden worden ist oder eher eine geringe, so dass daraus und aus der Habitateignung abgeleitet werden konnte, ob es sich eher um einen Bereich handelt, in dem die Erhaltung im Vordergrund steht oder ob die Fläche für die Wiederherstellung eines guten Erhaltungszustandes geeignet ist. Aus diesem Grund wurde bei der Beurteilung mehrfach die Anzahl der Nachweise in dem jeweiligen Untersuchungsgebiet im Kontext der durchschnittlichen Dichte der Art im Vogelschutzgebiet aufgeführt und in die Beurteilung eingestellt. Zudem liegen mit dem Managementplan flächenkonkrete Maßnahmen vor, die für eine solche Beurteilung berücksichtigt werden konnten.

Somit konnte aus fachlicher Sicht sehr gut beurteilt werden, ob durch den Lebensraumverlust für die jeweilige Art eher die Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes oder die Wiederherstellung eines solchen erheblich beeinträchtigt werden könnte. Damit ist sichergestellt, dass unabhängig von einer möglicherweise diesbezüglich noch folgenden Konkretisierung dieser Erhaltungsziele eine erhebliche Beeinträchtigung sicher ausgeschlossen werden kann.

3.4.6 Mögliche Klage der EU-Kommission

Einige Stellungnahmen sprechen eine mögliche Klage der EU-Kommission gegen Deutschland an und nehmen Bezug auf aktuelle Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes (EuGH), unter anderem mit Blick auf die Forstwirtschaft.

Die Rüge des EuGH zur Praxis der Forstwirtschaft ist nicht zu vergleichen mit den Beurteilungen im Zuge des hier geplanten Vorhabens. Bereits bei den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurden Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote benannt, die im weiteren Verfahren konkretisiert werden. Ferner wurde dargelegt, dass im Falle der Unvermeidbarkeit von Verbotstatbeständen Maßnahmen zur Lebensraumaufwertung möglich sind, so dass der faunistische Teil der Voraussetzung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme zu erfüllen sei.

¹¹⁷ Grüneberg et al. 2015; Rudolph et al. 2016

¹¹⁸ Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten 2012

Das Vorhaben widerspricht auch nicht per se dem Schutzgedanken von Natura 2000, da auch die beiden europäischen Richtlinien Ausnahmenvorschriften enthalten und somit auch bei vollständiger Umsetzung der EU-Naturschutzrichtlinien durch die Mitgliedstaaten ausnahmsweise Projekte zulässig sein können, auch wenn sie ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen können:

In Bezug auf das Vogelschutzgebiet wurde in der FFH-Verträglichkeitsprüfung¹¹⁹ eine erhebliche Beeinträchtigung für die Standorte F und G klar identifiziert und auch für den Standort B in Anlage Anl.A.4.12, Kapitel 3.7 dargelegt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung aus dem weiteren Planungsprozess noch resultieren kann (siehe hierzu auch Erwiderungspunkt 3.2.7). Zugleich wurde jedoch auch dargelegt, dass die fachlichen Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung vorliegen. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass der Standort B die geringere Beeinträchtigung als die anderen möglichen Standorte aufweist und Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 vorgenommen werden können. Damit ergibt sich auch aus der korrekten Anwendung der Natura 2000-Vorschriften kein Planungshindernis für das Projekt, so dass es auf Ausführungen zum Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland hier nicht ankommt.

3.4.7 Juristische Einordnung Rodungserlaubnis

Bannwald genießt aufgrund seiner Bedeutung für das Allgemeinwohl einen besonderen Schutzstatus. Die große Bedeutung von Waldflächen im Allgemeinen und von Bannwald im Besonderen u. a. für den Klimaschutz sowie für die Erholung ist der DB bewusst. Vor diesem Hintergrund zieht die DB die Inanspruchnahme von Bannwaldflächen für das geplante ICE-Werk nicht leichtfertig in Erwägung. In einer weit über einjährigen Standortsuche hat die DB viel Zeit und Ressourcen aufgewendet, um einen Standort für das geplante ICE-Werk zu finden.

Die Platzierung eines betriebsnahen ICE-Werks ist jedoch, anders als bei vielen anderen Industrieanlagen, nicht an einer größtenteils beliebigen Stelle möglich. Ein betriebsnahes Instandhaltungswerk muss sich genau dort befinden, wo eine große Anzahl an Zügen beginnt und endet und somit zwangsläufig auch in einem Bereich, in dem viele Menschen wohnen. Der Raum Nürnberg ist ein solcher Bereich, siehe vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.1.2.1.1 sowie Erwiderungspunkt 1.1.2. Der Raum Nürnberg ist jedoch nicht nur dicht besiedelt, sondern auch dicht bewaldet. Vor diesem Hintergrund ist die Standortsuche für ein großes und vor allem sehr langes Gelände in der Nähe einer Eisenbahnstrecke mit freien Kapazitäten äußerst herausfordernd. Trotz intensiver Bemühungen wurde keine Fläche identifiziert, die für ein ICE-Werk geeignet ist und sich außerhalb von Waldflächen befindet. Auch durch die in der Standortsuche beteiligte

¹¹⁹ Anlage Anl.A.4.12

Öffentlichkeit konnten keine entsprechenden Standorte benannt werden. Vor diesem Hintergrund muss festgehalten werden, dass eine solche Fläche im Raum Nürnberg nicht existiert.

Zudem kann in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass für die gesamtgesellschaftlich akzeptierten Ziele von Klimaschutz und einer ökologischen Verkehrswende ein konsequenter und engagierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs erforderlich ist. Dass eine Ausweitung des Angebots im Schienenverkehr zwingend nötig ist, ist gesellschaftlicher Konsens und wird auch in vielen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung anerkannt. Auch die Steigerung des Fernverkehrsangebots und die dazugehörige Erhöhung von Instandhaltungskapazitäten ist unstrittig. Zusätzliche ICE-Verbindungen und eine Erhöhung des Sitzplatz-Angebots werden nur möglich sein, wenn ausreichende Instandhaltungsmöglichkeiten für die neuen langen Züge an den richtigen Orten bereitstehen. Nur durch diese zusätzlichen Angebote ist eine Verlagerung von klimaschädlichen Reisen mit dem Flugzeug oder im Auto möglich. Der Nutzen für den Klimaschutz ist daher offenkundig.

Gleichzeitig soll darauf hingewiesen werden, dass der bestehende Wald besonders in zunehmend trockenen Regionen wie Franken immer stärker gefährdet ist, da z. B. die Verbreitung von Pathogenen oder Insekten wie dem Borkenkäfer durch den Klimawandel und die zunehmenden Dürreperioden beschleunigt wird. Außerdem sind die Wälder immer mehr durch Waldbrände gefährdet. Bei der Neuaufforstung von Wäldern mit widerstandsfähigeren Arten kann diesem Fakt Rechnung getragen werden, indem möglichst klimatolerante Waldgesellschaften entwickelt werden.

Der Verzicht auf ein Projekt, das in großem Umfang der Reduzierung von Emissionen im Verkehrssektor und damit dem Klimaschutz dient, wäre somit widersinnig.

Dies vorausgeschickt äußert die DB sich zur Beanspruchung von Flächen im Bannwald wie folgt: Es ist anerkannt, dass eine Rodung von Bannwald auch und gerade für den Bau von öffentlichen Verkehrsanlagen grundsätzlich zulässig ist.¹²⁰

Ein erhebliches überörtliches Interesse am Bau des neuen ICE-Werks im Raum Nürnberg kann angenommen werden. Hierzu verweist die DB u. a. auf das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs unter Rn. 168 ff. zum Neubau einer Flugzeugwerft. Es handelt sich hierbei um eine Wartungsanlage für Flugzeuge, die einer Wartungsanlage für ICE-Züge unmittelbar vergleichbar ist.

¹²⁰ vgl. beispielsweise Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Planfeststellungsbeschluss zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Bundesautobahn A 66 (Frankfurt am Main – Hanau) Teilabschnitt Tunnel Riederwald vom 18.12.2019, Az. VII-1 -61-k-04 # (2.054g) („PFB A 66“)

Die vorgenannten Ausführungen beziehen sich zwar auf die Vorschriften des Hessischen Forstgesetzes, sind aber jedenfalls bzgl. der Frage, ob der Bau einer Wartungseinrichtung im „öffentlichen Interesse“ liegt, ohne weiteres auf die Rechtslage in anderen Bundesländern übertragbar.

Im Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für das Vorhaben „Umbau Knoten Frankfurt(M) – Sportfeld, 2. Ausbaustufe“ in der Stadt Frankfurt am Main, Stadtteile Sachsenhausen-Süd, Schwanheim, Niederrad und Gutleutviertel und dafür geplante Kompensationsmaßnahmen in den Stadtteilen Sossenheim und Sachsenhausen-Süd einschließlich erforderliche Nebenfolgen in der Stadt Neu-Isenburg und forstrechtliche Kompensation in der Stadt Hattersheim (Stadtteil Eddersheim)“ vom 04.10.2021, Az. 551ppw/165-2011#016 des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken („PFB Sportfeld“) hat die Behörde in Punkt A.3.2.3.1 (S. 92) die Genehmigung der Waldumwandlung gem. § 12 Abs. 2 HWaldG erteilt und damit bestätigt, dass die v.g. Konzentrationswirkung bzgl. Bannwalds auch in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung gilt.

Nach den v.g. Ausführungen erachtet die DB eine entsprechende Zulassung zur Umwandlung des Bannwalds im Rahmen der Planfeststellung für den Bau des ICE-Werks für möglich.

Abschließend weist die DB darauf hin, dass die rechtliche Würdigung, ob eine Beanspruchung von Bannwaldflächen möglich ist, Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein wird. Im Raumordnungsverfahren ist diese Fragestellung somit nicht gegenständlich.

3.4.8 Wissenschaftliche Bewertung Standort F

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde angemerkt, das Gebiet der ehemaligen MUNA Feucht an den Standorten F bzw. G müsse als wissenschaftlich besonders wertvoll eingestuft werden.

Ein solcher besonderer wissenschaftlicher Wert kann beispielsweise Schutzzweck eines Naturschutzgebiets gem. §23 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) sein oder hat eine Bedeutung in Nationalparks oder Nationalmonumenten gemäß § 24 BNatSchG sowie Naturdenkmälern gemäß § 28 BNatSchG. Er spielt jedoch im Prüfreime des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG oder des europäischen Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG keine Rolle. Auch im UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ist der wissenschaftliche Wert an sich nicht als eigenes Schutzgut definiert, er könnte ggf. unter Kultur- und Sachgütern subsumiert werden.

Da das ehemalige MUNA-Gelände weder als Naturschutzgebiet noch als Nationalpark, Nationalmonument oder Naturdenkmal mit entsprechendem Schutzzweck ausgewiesen worden ist, war diese Einstufung nicht Gegenstand der Beurteilung der Fläche. Indirekt wurde der hohe wissenschaftliche Wert jedoch über die sehr hoch eingestufte ökologische Bedeutung der MUNA für die Fauna und Biotope abgebildet.

4. Wasser

4.1 Wasserschutz

4.1.1 Befürchtete Schadstoffeinträge ins Grundwasser

Einige Stellungnahmen befürchten Schadstoffeinträge durch das ICE-Werk in das Grund- oder Oberflächenwasser. Das geplante ICE-Werk wird bezüglich (Grund-)Wasserschutz den aktuellen Stand der Technik berücksichtigen und alle erforderlichen Schutzmaßnahmen vorsehen. Hierbei gilt die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV), welche Anforderungen an die Rückhaltung wassergefährdender Stoffe, die Entwässerung und die Rückhaltung von Löschwasser vorgibt. Dabei werden Stoffe und Gemische in Wassergefährdungsklassen eingeteilt.

In einigen Stellungnahmen wurde auf den Grundwasserbericht 2017 der Stadt Nürnberg hingewiesen. In diesem wird die zu diesem Zeitpunkt laufende LCKW-Grundwassersanierung im Bereich des Nürnberger Rangierbahnhofs sowie des Ausbesserungswerkes der DB Fahrzeuginstandhaltung ausgeführt. Insgesamt werden in dem Bericht mehr als 100 Grundwasser-Sanierungen in ganz unterschiedlichen Bereichen im Nürnberger Stadtgebiet genannt. Einleitend bemerkt der Bericht der Stadt Nürnberg:

„In den 60er Jahren kamen, als Ersatz für wässrige Lösungen, verstärkt die LCKW (Leichtflüchtige Chlorierte Kohlenwasserstoffe) als Lösungs- und Entfettungsmittel in metallverarbeitenden Betrieben zum Einsatz. Das hohe Grundwassergefährdungspotenzial wird bei manchen Chemikalien erst spät festgestellt, bei den LCKW dauerte es bis in die 80er-Jahre.“¹²¹

Von diesen historischen Belastungen ist somit ausdrücklich kein Rückschluss auf den heutigen Werksbetrieb in einem modernen Instandhaltungswerk möglich.

¹²¹ vgl. Referat für Umwelt und Gesundheit der Stadt Nürnberg: „Daten zur Nürnberger Umwelt/Sonderausgabe – Grundwasserbericht 2017“, verfügbar unter https://www.nuernberg.de/imperia/md/umweltamt/dokumente/boden_wasser/grundwasserbericht2017_k.pdf (abgerufen am 23.09.2022)

4.1.2 Vorsichts- und Schutzmaßnahmen

In Deutschland gelten strenge Regelungen zum Schutz von Gewässern. Die ausgewiesenen Wasserschutzgebiete stellen den Schutz von Gewässern (u. a. Grundwasser) in sensiblen Bereichen sicher. Selbstverständlich hält die DB alle geltenden Gesetze und Vorschriften zum Schutz von (Grund-)Wasser ein und sieht Schutzmaßnahmen vor. Beispielhafte Maßnahmen sind:

- Chemische Reinigungsmittel setzen wir nur äußerst sparsam ein. Sofern diese zwingend verwendet werden müssen, findet dies in geschlossenen Gebäuden wie der Außenreinigungsanlage statt. Der geschlossene Bauraum inklusive Betonbodenplatte fängt das chemiehaltige Abwasser auf und führt es über doppelwandige, überwachte Leitungen ab. Bevor der Zug die Waschhalle verlässt, wird er vollständig mit klarem Wasser abgespült und jegliche Reiniger entfernt. Das Abwasser wird in einer Abwasserbehandlungsanlage aufbereitet und wiederverwendet oder ggf. über die Kanalisation entsorgt.
- Das Auffüllen unserer Züge beispielsweise mit Betriebsstoffen wie Schmiermitteln oder Hydrauliköl findet nur unter gesicherten Randbedingungen statt, so dass ein Eintrag in die Umwelt vermieden wird.
- Öle und Fette für die Instandsetzung der Züge werden nur innerhalb der Werkstatt eingesetzt. Ölabscheider werden als zusätzliches Sicherungssystem gegen eventuelle Havarien innerhalb des Abwassersystems der Werkhalle vorgesehen.
- Weichen werden bei der Deutschen Bahn ausschließlich mit Schmiermitteln bzw. mit Schmierfetten, die eine Wassergefährdungsklasse 1 (schwach wassergefährdend) haben und biologisch abbaubar sind, betrieben. Diese Schmiermittel können üblicherweise sogar in Trinkwasserschutzgebieten bundesweit eingesetzt werden und stellen keine Gefährdung für das Grundwasser dar.
- Das Pflanzenschutzmittel Glyphosat wird bei der Deutschen Bahn bereits ab Ende des Jahres 2022 überhaupt nicht mehr zum Einsatz kommen – auch nicht in den Instandhaltungswerken. Stattdessen werden Alternativen wie Bioherbizide, Heißwasser, elektrischer Strom, UV-Licht oder Grünrückschnitte per Hand geprüft und sollen zukünftig eingesetzt werden, um den Gleisbereich von Bewuchs freizuhalten.
- Bei der Enteisung der Züge wird auf chemische Mittel verzichtet und ausschließlich unbehandeltes Heißwasser verwendet.
- Bei Bedarf prüfen wir den Einsatz von Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsrigolen, um die Versickerung von Regenwasser vor Ort weiterhin zu ermöglichen und die Bodenversiegelung so gering als möglich zu halten. Im Rahmen

der weiteren Planungen und des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (siehe Erwiderungspunkt 4.1.3) erfolgen hierzu genauere Untersuchungen.

Nach den langjährigen Erfahrungen der DB aus anderen Projekten sowie aus dem Betrieb von anderen Instandhaltungswerken, wird das Werk keine negativen Einflüsse auf die Qualität des (Grund-)Wassers haben. Dies wird seitens der DB im Rahmen der Planung eines grünen Werkes intensiv weiterverfolgt.

4.1.3 Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie

Einige Äußerungen der Öffentlichkeit vertreten die Auffassung, in den Unterlagen würde ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie („Wasserrechtlicher Fachbeitrag“) fehlen.

Ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dient dazu, die Bewirtschaftungsziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (welche in Nationalrecht über die Neufassung des Wasserhaushaltsgesetzes umgesetzt wird) zu prüfen und zu dokumentieren. Die Prüfung der gewässerbezogenen Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser durch das geplante ICE-Instandhaltungswerk ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erforderlich und mit Blick auf die erforderliche Planungstiefe auch dann erst möglich. Wenn beispielsweise das Verlegen eines Gewässers erforderlich ist, wird es gutachterlich geprüft. Entsprechende Maßnahmen werden umgesetzt, sodass das Vorhaben keine Verschlechterung des chemischen und ökologischen Gewässerzustands verursacht.

4.1.4 Hydrogeologische Bewertung

Im Rahmen einer Äußerung eines Trägers Öffentlicher Belange wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine „Prüfung und hydrogeologische Bewertung“ zum Standort B vorgelegt. Die DB dankt für die Unterlage, die fachlich nachvollziehbar ist. Allerdings beruht die Untersuchung auf falschen Annahmen: in dem Dokument wird für den Standort B eine Versiegelungsfläche für das geplante ICE-Werk von 260 Hektar angesetzt. Dieser Behauptung widerspricht die DB entschieden. Wie im Erläuterungsbericht in Kapitel A.5.2.10 ausgeführt sowie unter Erwiderungspunkt 1.2.1 bekräftigt, wird der Flächenbedarf für das Werk ungefähr bei 35 bis maximal 45 Hektar liegen. Die Annahme von 260 Hektar ist für die DB nicht nachvollziehbar.

Aus diesem Grund ist die genannte hydrogeologische Bewertung zwar methodisch zutreffend, allerdings mit Blick auf die Annahme falscher Tatsachen in ihrem Ergebnis nicht korrekt.

4.2 Wasserbedarf

4.2.1 Spitzen-Gesamtjahresbedarf

Angaben zum voraussichtlichen Frischwasserbedarf des Werks finden sich im Erläuterungsbericht in Kapitel A.5.2.10. An dem von der Vorhabenträgerin benannten Wasserbedarf werden in einigen Stellungnahmen Zweifel geäußert und vermutet, der Wasserbedarf könne deutlich höher liegen. Dabei wird teilweise auf öffentlich abrufbare Angaben aus anderen Instandhaltungswerken der DB Fernverkehr AG hingewiesen und der Bedarf anhand der Zuganzahl verglichen.

Der Frischwasserbedarf des Werks ist neben der Zuganzahl jedoch auch von weiteren Faktoren abhängig, beispielsweise von der Länge der Züge sowie der eingesetzten Anlagentechnik der Außenreinigungsanlage und ihres Recyclinganteils. Daher lassen sich die Angaben für das geplante ICE-Werk im Raum Nürnberg nur begrenzt mit den Angaben bestehender Werke vergleichen. Parameter wie die Recyclingquote sind in der Ermittlung des Bedarfs bereits an die für das Werksprojekt im Raum Nürnberg geltenden Bedingungen angepasst worden.

Die geplante Außenreinigungsanlage für Züge verursacht im Werk den größten Wasserbedarf. Für die Außenreinigungsanlage wird eine moderne Anlagentechnik vorgesehen mit einem Recyclinganteil von ca. 75%. Hierdurch ergibt sich ein Spitzen-Gesamtjahresbedarf von 63.875 m³ Frischwasser für die Zugreinigung in der Außenreinigungsanlage. Die genannte Recyclingquote des Wassers von rund 75% bezieht sich ausschließlich auf die Außenreinigungsanlage. Für die weiteren Verbrauchsstellen gilt diese Recyclingquote nicht. Das geplante Recycling bei der Außenreinigung ist im mittleren Wasserbedarf für das ICE-Werk berücksichtigt, so dass dieser den täglichen Bedarf an frischem Wasser abbildet. Eine mögliche Verwendung von aufbereitetem Grund- oder Regenwasser in der Außenreinigungsanlage ist in den Zahlen hingegen noch nicht berücksichtigt. Diese Möglichkeit wird in den weiteren Planungsschritten in Abhängigkeit des Werksstandortes konkret geprüft und kann daher heute noch nicht in konkreten Zahlen bemessen werden.

Zum Bedarf in der Außenreinigungsanlage kommen die Frischwasserbedarfe für die Befüllung der Wassertanks der Züge sowie für die Sanitäreinrichtungen für die Mitarbeitenden im Werk hinzu. In Summe ergibt sich ein maximaler Spitzen-Tagesbedarf für das gesamte ICE-Werk von 236,5 m³/d,¹²² sodass der zu erwartende maximale Spitzen-Gesamtjahresbedarf bei 86.322,5 m³/a liegt. Der mittlere Tagesbedarf an Frischwasser im Werk liegt bei ca. 227,5 m³ pro Tag bzw. 83.037,5 m³ pro Jahr.

¹²² genaue Herleitung vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2.10

Bei der Ermittlung des Wasserbedarfs wurde berücksichtigt, dass die Wassertanks in den Zügen am Ende eines Tages im Regelfall nicht vollständig entleert sind und somit auch nicht vollständig mit frischem Wasser aufgefüllt werden müssen.¹²³ Dabei wurden Erfahrungswerte aus bestehenden betriebsnahen Instandhaltungswerken der DB Fernverkehr AG berücksichtigt. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde diese Annahme zum Frischwasserbedarf der Wassertanks in den Zügen hinterfragt. Es müsse gemäß der Trinkwasserverordnung regelmäßig das vollständige Trinkwasser geleert und neu aufgefüllt werden, wurde in einer Äußerung ausgeführt. Diese Vorgabe trifft jedoch nur zu, wenn die Züge länger als 96 Stunden im Werk abgestellt werden. Da die meisten Züge noch in derselben Nacht bzw. am Folgemorgen das Werk für den nächsten Fahrgasteinsatz wieder verlassen, handelt es sich bei längeren Standzeiten von mehr als 96 Stunden um Einzelfälle und es kann weiterhin von einer gewissen Auffüllquote ausgegangen werden.

Die DB setzt nach Möglichkeit wassersparende Anlagen auf dem aktuellen Stand der Technik ein und ergreift weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Trinkwasserbedarfs. Als Beispiel sei hier der hohe Recyclinganteil bei der Außenreinigung genannt. Unabhängig von den Fragestellungen in diesem konkreten Projekt prüft die Deutsche Bahn kontinuierlich Potenziale zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs. In diesem Zusammenhang wird sie auch weiterhin auf eine Verminderung des Wasserbedarfs in Instandhaltungswerken hinwirken.

Mit Blick auf den Gesamtbedarf an Wasser für das ICE-Werk soll darauf hingewiesen werden, dass es sich für eine Gewerbeanlage um einen vergleichsweise moderaten Wasserverbrauch handelt. Der in einigen Stellungnahmen genannte Verweis auf das neue Automobilwerk der Firma Tesla in Grünheide ist insofern unzutreffend. Dort liegt der Wasserverbrauch nach Kenntnis der DB etwa um das 15-fache höher. Der erforderliche Flächenbedarf z. B. für Wasseraufbereitung oder -speicherung ist im Gesamtflächenbedarf bereits berücksichtigt.

4.2.2 Deckung des Wasserbedarfs

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind in den Stellungnahmen durch verschiedene Träger Öffentlicher Belange konkrete (technische) Hinweise zum Thema Trinkwasserversorgung vorgebracht worden. Die Vorhabenträgerin dankt für diese Äußerungen und Hinweise und wird diese für die weitere Planung berücksichtigen.

Einige Stellungnahmen der Öffentlichkeit äußern Bedenken, ob die Versorgung des ICE-Werks mit Wasser überhaupt möglich wäre, insbesondere in Bezug auf den Standort B. Die DB weist darauf hin, dass eine konkrete Prüfung der Wasserversorgung sowie der

¹²³ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2.10

technischen Parameter in Bezug auf mögliche Szenarien der Wasserversorgung Gegenstand der weiteren Planungen sowie des Planfeststellungsverfahrens sein wird. Auf Ebene des Raumordnungsverfahrens ist hingegen nur eine überschlägige Darstellung möglich, eine detaillierte Planung ist hier aber auch noch nicht erforderlich. Erste Angaben zum Anschluss an die Wasserversorgung für den Standort B enthält der Erläuterungsbericht in Kapitel A.4.1.1. Die DB wird in den weiteren Planungsschritten die in der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Raumordnungsverfahren genannten Punkte aufnehmen. Der DB ist bewusst, dass durch die zunehmende Trockenheit die Bedeutung dieses Themas steigen wird. Sie wird somit in den weiteren Planungen einen besonderen Fokus auf dieses Thema legen. Grundsätzlich erachtet die Vorhabenträgerin die Wasserversorgung des Werks an allen Standorten als realisierbar.

4.3 Abwasser

Auch der Umgang mit im Werk anfallenden Abwässern wird in einigen Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung thematisiert.

Grundsätzlich fallen in einem ICE-Werk Abwässer in einer ähnlichen Menge an wie auch Frischwasser benötigt wird. Es kann dabei unterschieden werden zwischen Abwasser aus den Instandhaltungsarbeiten (z. B. Außenreinigungsanlage) und haushaltsnahem Abwasser (z. B. aus den Toiletten der Züge). Die Forderungen zu Grenzwerten von Inhaltsstoffen gem. Abwasserverordnung (Anhang 49) werden im zukünftigen ICE-Werk eingehalten. Die Kontrolle ausgewiesener Inhaltsstoffe wird durch eine jährliche Abwasseranalyse sichergestellt. Zusätzlich werden präventive Maßnahmen wie Ölabscheider vorgesehen, sodass keinerlei gefährdende Stoffe ins Abwasser gelangen können. Die Erschließung für Abwasser wird im Zuge der weiteren Planungen untersucht und bewertet. Grundsätzlich planen wir einen normalen Anschluss an die lokalen Versorger und die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur.

4.4 Grundwasser

4.4.1 Beeinträchtigungen der Aquiclude

Im Verlauf der folgenden Planung werden die genauen Eingriffe in die Aquiclude ermittelt. Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (siehe Erwidierungspunkt 4.1.3) werden entsprechende Maßnahmen benannt, um den Schutz des Grundwassers sicherzustellen und den Anforderungen der Genehmigungsbehörden gerecht zu werden. Dies erfordert eine Vorerkundung in Form einer Baugrunduntersuchung, welche durch Geotechniker, Geologen bzw. Hydrogeologen betreut wird. Anschließend werden dezidierte Aussagen zu den Auswirkungen in Abhängigkeit der Lage einzelner Werksbestandteile möglich sein.

Grundsätzlich greift das Verschlechterungsverbot. Dies steht im Einklang mit der Haltung der DB Fernverkehr AG, dass das Grundwasser sowie die Oberflächenwasser keine Verschlechterung erhalten. Das Ziel ist auch bestehende Oberflächengewässer im Rahmen der Planungen zu erhalten. Dabei sollen insbesondere die Durchflussmengen erhalten bleiben, sodass Teiche, Weiher und weitere Stillgewässer um das Planungsgebiet erhalten bleiben können.

4.4.2 Verringerung Grundwasserneubildung

Andere Äußerungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung befürchten eine Verringerung der Grundwasserneubildung durch eine zusätzliche Versiegelung von Flächen und damit Reduzierung von Versickerungsflächen, insbesondere am Standort B. Nur ein Teilbereich der erforderlichen Werksfläche wird auch versiegelt. Aus dem Vergleich der Flächeninanspruchnahme mit einer Aufsummierung geplanter versiegelter Werksobjekte ergibt sich ein standortinvariabler Versiegelungsanteil von ca. 70 %. Im Realfall wird der tatsächliche Versiegelungsgrad geringer liegen, da bereits versiegelte Flächen entsiegelt werden können oder im Bereich geplanter versiegelter Werksobjekte liegen.¹²⁴ Eine genauere Aussage ist erst nach Kenntnis der finalen Werksausplanung möglich.

Im Regionalplan Region Nürnberg existiert das Ziel, dass die Versickerungsfähigkeit von Flächen erhalten werden soll. Durch entsprechende Schutzmaßnahmen und Entseigerung von bestehender Versiegelung wird eine ausreichende Versickerungsfähigkeit sichergestellt.

Lediglich in Teilbereichen der Region, die bereits gegenwärtig einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen, soll auf eine verbesserte Versickerungsfähigkeit der Flächen hingewirkt werden.¹²⁵ Dies trifft auf die für das ICE-Werk infrage kommenden Standorte nicht zu.

Mögliche Auswirkungen durch das ICE-Werk auf Qualität und Quantität von Grundwasservorkommen sollen vermieden werden. Zudem soll durch Erhaltung und Reinhaltung der Gewässer zur Erhaltung des Wasserhaushaltes beigetragen werden. Ein Einfluss auf das Grundwasser durch geringere Durchlässigkeit für Niederschlag und Sickerwasser ist aufgrund des guten mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserleiters nicht zu erwarten.¹²⁶

¹²⁴ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2.6

¹²⁵ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2.10

¹²⁶ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.6.2.3.1

4.5 Fließgewässer

In einigen Stellungnahmen werden Sorgen geäußert über mögliche Verlegungen oder Verrohrungen von Fließgewässern wie dem Finsterbach, dem Geislach- oder dem Lachgraben. Sofern Fließgewässer von der Werksplanung berührt sind, werden im Rahmen der weiteren Planungsphasen erforderliche Maßnahmen an den Gewässern erarbeitet und im Rahmen von Planfeststellung, Umweltverträglichkeitsprüfung und wasserrechtlichem Fachbeitrag detailliert untersucht. Gemeinsam mit den zuständigen Behörden werden tragfähige sowie umweltverträgliche Lösungen erarbeitet. Bereits im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass eine Erhaltung von Oberflächengewässern angestrebt wird.¹²⁷ Bei möglicherweise unvermeidbaren Verlegungen oder Verrohrungen von Fließgewässern sollte ein möglichst geringer und naturnaher Eingriff erfolgen.¹²⁸ In jedem Fall werden adäquate Habitatalternativen für die ansässige Flora und Fauna schon während der Planung des Werkes vorgesehen. Durchlässe können z. B. für eine bessere Passierbarkeit für die Fauna aufgeweitet werden und mit Trockenbermen versehen werden, um auf viele Tierarten eine geringere Barrierewirkung auszuüben.

5. Verkehr

5.1 Auswirkungen auf Straßenverkehr

Viele Stellungnahmen beschäftigen sich mit den möglichen Auswirkungen des Projektes auf den Straßenverkehr, insbesondere in Bezug auf die Anbindung an das bestehende Straßennetz.

Die konkrete Gestaltung der Anbindung des Werks an die Verkehrswege, insbesondere an die Straßen, soll in den weiteren Planungen gemeinsam mit den Behörden auf kommunaler Ebene ausgestaltet werden.¹²⁹ Dabei sollen alle bestehenden Wegebeziehungen aufrechterhalten werden.¹³⁰ In den nächsten Planungsschritten werden die voraussichtlichen Verkehrswege zum und vom Werk identifiziert. Die Auslastung der Verkehrsknoten auf diesen Wegen wird fortlaufend ermittelt und in der Folge bewertet. Die IST-Situation wird durch eine Verkehrszählung an den Knoten festgestellt. Die Ergebnisse der Zählung sind grundsätzlich nach den geltenden Richtlinien zu bewerten. Auf Basis des Werksbetriebes werden Prognosefälle für die durch das Werk erzeugten zusätzlichen Verkehre erstellt. Die zusätzliche Belastung der Knoten kann so ermittelt werden, wodurch eine Aussage zu der Notwendigkeit einer Kapazitätssteigerung möglich wird. Sollte dies der Fall sein, so werden die entsprechenden Maßnahmen zur

¹²⁷ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.3

¹²⁸ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.3

¹²⁹ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.3

¹³⁰ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.4.1.1

Kapazitätssteigerung umgesetzt. Ist eine Kapazitätssteigerung nicht im Rahmen der Möglichkeiten, so werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur und Randbedingungen wie benachbarter Wohnbebauung alternative Routen zum Werk erschlossen.

Wie im Erläuterungsbericht beschrieben, sollen dabei alle existierenden Wegebeziehungen erhalten werden. Die notwendigen baulichen Maßnahmen wie Brücken, Tunnel und Anpassungen an der Straßenlage werden während der Planung der Erschließung erarbeitet und eng mit den Behörden vor Ort abgestimmt. Es sei darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Planfeststellung stets ein Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot gilt. Der Flächenbedarf für Anpassungen an der Straßeninfrastruktur ist im Flächenbedarf für das Werk auf Grundlage aktueller Kenntnisstände berücksichtigt. Die ursprüngliche Führung der jeweiligen Straße würde bei einer Verlegung zurückgebaut und die nicht neu überbauten Stellen werden renaturiert.

Standort B

Am Standort B würde eine mögliche Verlegung der Kreisstraße RH 35 im Zuge der weiteren Planung und der Planfeststellung untersucht. Dabei werden alle relevanten Einflüsse auf Landschaft und Natur eruiert und nach geltendem Gesetz ausgeglichen.

Die Kreisstraße RH 38/NM 6 kreuzt die aktuelle angedachte Lage des Werkes. Zielstellung ist die Aufrechterhaltung aller Verbindungen. Dazu ist voraussichtlich eine Anpassung des Verlaufs der Kreisstraße sowie eine Kreuzungsmöglichkeit des Werksbereichs, z. B. mittels Straßenbrücke, erforderlich. Die bestehende Straßenbrücke der RH 38/NM 6 als Querung der Autobahn A9 sowie der Bahnstrecke soll möglichst erhalten bleiben.

An den bestehenden Wanderwegen Wildmeistersteig und Wanderweg 2 (Asbach-Harrlach) bzw. den geringfügig vorhandenen Radwegen wird aufgrund der Lage des Werkes womöglich eine partielle Anpassung erforderlich sein. Dabei werden die grundlegenden Bestandsrouten bzw. -wege so weit als möglich beibehalten, eine attraktive Anbindung avisiert und die aktuellen Zielanbindungen beibehalten. Im Zuge der Werksanbindung könnten auch neue attraktive Verbindungen für die Allgemeinheit entstehen. Beispielsweise wäre am Standort B ein Rad-/Fußweg für die Mitarbeitenden vom Bahnhof Allersberg aus entlang der Bahnstrecke denkbar, der auch für die Öffentlichkeit attraktiv wäre. Entsprechende Chancen könnten in den weiteren Planungen mit den Behörden und der Öffentlichkeit vor Ort diskutiert werden.

Standort F

Die hohe Auslastung der verkehrlichen Zuführung zum Gewerbepark Nürnberg-Feuchtwendelstein ist der DB bekannt. In den weiteren Planungen wird dieser Tatsache Rechnung getragen und eine geeignete leistungsfähige Anbindung des ICE-Werks erarbeitet.

Dabei werden auch die Kommunen sowie der Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein eingebunden. Ein Ausbau des Knotens im Bereich des Gewerbeparks zur Kapazitätserhöhung könnte durchaus auch der Logistik des Gewerbeparks zugutekommen. Die DB geht davon aus, dass in enger Abstimmung mit allen Beteiligten gute Lösungen gefunden werden können.

Standort G

Eine Erschließung des Standortes aus südlicher Richtung ist eine Option, die während der Erschließungsplanung untersucht wird. Es wird im Detail ermittelt, welche Randbedingungen für die zu errichtenden Wege gelten. Diese werden im Planfeststellungsverfahren geprüft und nach dem Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot bewertet.

5.2 Baustellenlogistik

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden verschiedene Bedenken zum Verkehrsaufkommen in der Bauphase geäußert. Ein konkretes Konzept für die Baustellenlogistik wird in den weiteren Planungen erstellt. Anlieferungen und sonstige Transportfahrten werden so organisiert, dass für ggf. vorhandene Anwohnende gesetzliche Ruhezeiten eingehalten werden.¹³¹

Auch wurden in den Stellungnahmen Sorgen angesprochen über ein besonders hohes Verkehrsaufkommen in der Bauzeit durch umfangreiche Erdarbeiten auf dem Gelände in Folge der erforderlichen Nivellierung und dem An- oder Abtransport von Erdreich. Mit fortschreitender Planung werden die exakten Höhenniveaus des Werkes ermittelt. Schon bei der Wahl der Höhe wird darauf Wert gelegt, dass die Böden bei Abtrag an einer Stelle an anderer Stelle wieder eingebaut werden können, schon alleine weil die notwendigen Erdarbeiten auch unter Berücksichtigung eines effizienten Bauablaufes sowie ökonomischen Gesichtspunkten geplant werden. Es bietet sich daher in der Regel an das Werksniveau so zu wählen, dass sich ein Ausgleich der abzutragenden Böden mit aufzutragenden Böden ergibt. Ein Zukauf von Böden und der entsprechende Transport wird in der Planung der Baufeldeinrichtung so weit wie möglich vermieden. Alle Verkehre, welche durch die Baustelle ausgelöst werden, sind beim Baustellenablaufplan zu berücksichtigen und der Behörde zur Planfeststellung vorzulegen.

5.3 Auswirkungen auf Schienennahverkehr

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Sorgen geäußert über nachteilige Auswirkungen des Werks auf den Schienennahverkehr (S-Bahn und Regionalexpress) durch

¹³¹ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.2.1

die stärkere Auslastung der Bahnstrecken als Folge der Überführungsfahrten der Fernverkehrszüge vom/zum ICE-Werk.

Die potenziellen Standorte wurden im Zuge der Standortsuche so gewählt, dass die jeweiligen Strecken ausreichend Kapazitäten für die zusätzlichen Leerfahrten haben. Zu diesem Zweck wurden die Standorte durch die DB Netz AG auf ihre Machbarkeit für ein ICE-Werk bewertet.¹³² Standorte, deren Kapazität nicht ausreicht, wurden im Rahmen der Standortsuche ausgeschieden, siehe hierzu auch Erwiderungspunkt 1.3.2. Dabei wurden auch die zukünftigen Verkehrsprognosen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für den Nahverkehr sowie der Deutschlandtakt berücksichtigt. Der reguläre Nah-, Fern- und Güterverkehr auf den Bahnstrecken wird durch die Leerfahrten der ICE-Züge zwischen dem Hauptbahnhof und dem ICE-Werk somit nicht negativ beeinflusst werden.

Weitere Bedenken wurden in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Leistungsfähigkeit der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel (Busse und Bahnen) geäußert. Laut einiger Äußerungen könnten die freien Kapazitäten in den Verkehrsmitteln bei zusätzlicher Nutzung durch die Mitarbeitenden des Werks möglicherweise nicht ausreichen. Es ist das Ziel der DB, das Werk so an den öffentlichen Personennahverkehr anzubinden, dass möglichst viele der Mitarbeitenden ohne Auto ins Werk kommen. Die Details hierzu werden in den weiteren Planungsphasen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf klimafreundliche Verkehrsmittel im Detail beleuchtet. Dabei wird selbstverständlich auch die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel vor Ort berücksichtigt.

6. Altlasten und Kampfmittel auf dem MUNA-Gelände

6.1 Weitere Erkundungen auf dem MUNA-Gelände

Viele Äußerungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung drehen sich um die Belastung des MUNA-Geländes. Vielfach werden Bedenken über die Erkenntnislage zu dem Gelände geäußert oder wird die Forderung nach zusätzlichen Untersuchungen des Geländes vor einer möglichen Räumung erhoben.

Wie von der DB bereits von Anfang an ausgeführt, sind vor einer finalen Standortfestlegung durch die DB im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens auf dem Gelände der ehemaligen MUNA bei Feucht weitere Erkundungsarbeiten erforderlich, um ein genaueres Bild unter anderem zur Kampfmittelbelastung des Geländes, aber auch zur Situation des Grundwassers zu erhalten.¹³³ Zu diesen Erkundungsarbeiten verweist die DB auf die Angaben in ihrem Schreiben an die Regierung von Mittelfranken vom 30. September 2022. Die darin beschriebenen Arbeiten werden ausdrücklich keine für die Bewertung der

¹³² vgl. Netztestate in Anlage Anl.A.1.1

¹³³ vgl. u. a. Anlage Anl.A.3.3

Raumverträglichkeit relevanten Erkenntnisse liefern. Die Ergebnisse sind vielmehr als zusätzliche Informationen für die nachgelagerte Standortentscheidung relevant.

6.2 Vorgehensweise bei einer möglichen Kampfmittelräumung

Sofern das neue ICE-Werk auf einem Teil der Fläche der MUNA Feucht errichtet würde, so wird die benötigte Fläche vor Beginn von Baumaßnahmen und Baufeldfreimachung einer vollständigen Räumung durch fachkundiges Personal unterzogen. Auf Grundlage der derzeit bestehenden Gefährdungsabschätzungen und der vorliegenden Gutachten und Kenntnisse zu dem Gelände sowie der vorgesehenen Erkundungen, siehe Erwidierungspunkt 6.1, würde im Falle einer Kampfmittelräumung ein spezialisiertes Fachbüro ein umfangreiches Räumkonzept inklusive eines Sicherheitskonzepts erstellen. Bei sämtlichen Schritten würde der aktuelle Stand von Technik und Wissenschaft sowie aktuell gültige Bestimmungen zur Ausführung berücksichtigt und alle erforderlichen Schritte zur sicheren Durchführung der Arbeiten ergriffen. Wichtige Aspekte stellen hierbei insbesondere das Sicherungsbauwerk im Bereich der Lagergruppe D (siehe hierzu auch Erwidierungspunkt 6.5), der Schutz des Grundwassers und die sichere und sorgfältige Ausführung der Arbeiten dar.

Auf Grundlage der derzeit vorliegenden Gefährdungsabschätzungen ist nicht davon auszugehen, dass bei einer Kampfmittelräumung des Geländes umfangreiche oder langfristige Evakuierungen der Bevölkerung bzw. des benachbarten Gewerbeparks nötig wären. Nach Auskunft von Expert:innen für Kampfmittelräumungen sind Evakuierungen grundsätzlich nur bei konkreten Funden nicht handhabungsfähiger Munition erforderlich. Bei solchen Funden kann mangels Transportfähigkeit eine Entschärfung oder eine Sprengung direkt am Ort des Auffindens unvermeidbar sein. Auf Grundlage der derzeit vorliegenden Gefährdungsabschätzungen für das MUNA-Gelände ist mit solchen Funden grundsätzlich nur mit geringer Wahrscheinlichkeit zu rechnen.

Bei ungünstigen Voraussetzungen kann theoretisch eine Evakuierung in einem Radius von bis zu 1.000 Metern erforderlich sein, gemäß SprengTR¹³⁴ 310 „Sprengarbeiten“ für offene Stahlsprengungen ohne Eindämmungsmaßnahmen. Der tatsächlich erforderliche Sperrradius wird jeweils durch das Sprengkommando festgelegt, in Abhängigkeit von Art, Kaliber und enthaltener Sprengstoffmenge des Kampfmittels und den angewandten Maßnahmen zur Eindämmung von Splitterflug und Druckwelle. Nach Erfahrungswerten aus anderen Projekten kann aufgrund der zu erwartenden Funde ein ggf. notwendiger Sperrradius zumeist auf wenige hundert Meter Ausdehnung beschränkt werden.

Mögliche Evakuierungen wären grundsätzlich nur für die Dauer der Entschärfung oder Sprengung erforderlich, in der Regel ist von wenigen Stunden auszugehen. Ein

¹³⁴ Technische Regeln zum Sprengstoffrecht

entsprechendes Zeitfenster würde der Bevölkerung mit angemessener Vorlaufzeit angekündigt werden. Mit Blick auf die teilweise sehr weit entfernt liegende nächste Bebauung wäre zudem bei derartigen Funden in vielen Fällen unter Umständen überhaupt keine Evakuierung erforderlich, beispielsweise im westlichen Bereich des Geländes. Auch von längerfristigen Sperrungen der umgebenden Autobahnen ist nach derzeitiger Kenntnis nicht auszugehen. Eine nähere Konkretisierung wäre erst auf Basis des geschilderten, noch zu erstellenden Räumkonzeptes möglich.

In einigen Stellungnahmen wurde die Sorge geäußert, dass bei einer Sanierung ausschließlich des für ein ICE-Werk erforderlichen Geländes anschließend eine Sanierung bis in die Tiefe der Grundwasserleiter nicht mehr möglich wäre. Bei einer möglichen Kampfmittelräumung des Geländes würde vorab ein konkretes Konzept für die Sanierung erarbeitet. Hierbei wird selbstverständlich auch das Grundwasser berücksichtigt. Bei der Planung und beim Baukonzept des Werkes würden erforderliche Maßnahmen auf der Fläche hinsichtlich einer Grundwassersanierung berücksichtigt.

6.3 Räumung des Gesamtgeländes

Einige Stellungnahmen der Öffentlichkeit fordern, dass bei einer Errichtung des ICE-Werks auf dem Gelände der ehemaligen MUNA Feucht das gesamte Gelände geräumt werden müsste und nicht nur der für das Werk erforderliche Bereich.

Das Gelände der ehemaligen MUNA Feucht ist insgesamt rund 211 Hektar groß. Die DB würde nur rund 35 bis maximal 45 Hektar davon für ein ICE-Werk in Anspruch nehmen. Die Entscheidung über eine vollständige Räumung und Sanierung des Geländes von Altlasten kann somit nicht bei der DB liegen, sondern bei der Eigentümerin der Fläche, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Auch im Falle einer Errichtung des ICE-Werks im Bereich der MUNA würde die DB nicht die Eigentümerin des gesamten Geländes werden. Die Entscheidungsgewalt liegt somit nicht in ihren Händen. Die Bahn gibt gerne den Anstoß für die Betrachtung und Bewertung einer Räumung des MUNA-Geländes – die Entscheidung liegt jedoch bei der BImA bzw. bei der zuständigen Politik.

Die Aufgabe der DB Fernverkehr AG als bundeseigenes Unternehmen ist ein leistungsfähiger Schienenpersonenfernverkehr für Deutschland. Ein Einsatz der Ticketerlöse unserer Fahrgäste zur Beseitigung von Altlasten aus dem Zweiten Weltkrieg kann mit diesem gesellschaftlichen Auftrag nicht in Einklang gebracht werden. Zudem würden dadurch Gelder, die dringend im Verkehrssektor für die Mobilitätswende benötigt werden, hin zu anderen Zwecken, nämlich der Beseitigung von Altlasten und Kampfmitteln, verschoben. Gemäß der durch die Politik gesetzten Rahmenbedingungen ist die DB Fernverkehr AG zu einem wirtschaftlichen Handeln verpflichtet. Ein Einsatz von Geldern in großem Umfang für unternehmensfremde Zwecke ist daher ausgeschlossen. Darüber hinaus ist

in Art. 120 des Grundgesetzes geregelt: „Der Bund trägt die Aufwendungen für Besatzungskosten und die sonstigen inneren und äußeren Kriegsfolgelasten nach näherer Bestimmung von Bundesgesetzen.“ Die Zuständigkeit für eine grundsätzliche Sanierung des Geländes liegt also eindeutig beim Bund und nicht bei der Deutschen Bahn.

6.4 Mögliche Brandrisiken eines ICE-Werks

In einigen Stellungnahmen wurden Sorgen geäußert über eine mögliche Brandgefahr, die vom ICE-Werk ausgehen könnte, insbesondere mit Blick auf die bei einer Teilräumung für das Werk weiterhin bestehenden Belastung des MUNA-Geländes.

Mit der Planung des Standortes wird auch ein ausführliches Brandschutzkonzept durch einen Fachplaner für Brandschutz aufgestellt. Dieses wird in direkter Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den umliegenden Feuerwehren erstellt. Jegliche potentielle Brandgefahren, welche vermeintlich durch den Bau und Betrieb des Werkes entstehen könnten, werden zusammen mit den Expert:innen der Feuerwehr und des Fachplaners für Brandschutz eruiert. Es werden alle baulichen Vorkehrungen getroffen, um den Anforderungen und Vorschriften der zuständigen Behörden sowie der Feuerwehr zu entsprechen. Grundsätzlich geht von einem ICE-Werk keine besonders hohe Brandgefahr aus, da durch ein anspruchsvolles Brandschutzkonzept sowie entsprechende Brandabwehranlagen eine hohe Schutzwelle besteht.

Es wird auch dafür Sorge getragen, dass die verkehrliche Zugänglichkeit aller Gebiete zur Brandbekämpfung durch die Feuerwehr gewährleistet bleibt. Mit Blick auf das Verbesserungsgebot und das Verschlechterungsverbot, die bezüglich der verkehrlichen Erschließung greifen, ist eine verbesserte Zugänglichkeit zum MUNA-Gelände durch das Werk zu erwarten, von der auch die Feuerwehren im Falle der Brandbekämpfung profitieren.

6.5 Auswirkungen auf das Sicherungsbauwerk

Auf dem Gelände der ehemaligen MUNA befindet sich im Bereich der ehemaligen Lagergruppe D ein rund 87.000 m² großes Sicherungsbauwerk mit Dichtwandelementen. Das Sicherungsbauwerk wurde zwischen 2006 und 2009 im Schwerpunktbereich der Belastungen der Lagergruppe D erstellt. Es besteht aus zwei Dichtwandeinheiten (Einkapselung der damaligen Sprengtrichter) sowie einer Oberflächenabdichtung. In diesem Sicherungsbauwerk wurden zur Profilierung der Oberflächenabdichtung auch belastete Böden aus dem rückgebauten POL-Bereich eingebracht und damit ebenfalls gesichert.

Viele Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung sorgen sich um mögliche Auswirkungen auf die (Stand-)Sicherheit dieses Bauwerks bei Errichtung eines ICE-Werks, insbesondere durch Erschütterungen in der Bau- oder Betriebsphase. Diese Frage wurde bereits

in der Erschütterungstechnischen Stellungnahme¹³⁵ aufgegriffen. Nach gutachterlicher Einschätzung bestünden bei einem Abstand von mindestens 40 Metern keine erschütterungsbedingten Beeinträchtigungen. Bei einer Annäherung auf 25 Meter wurde in der Unterlage eine gesonderte Untersuchung empfohlen.¹³⁶

Der Vorhabenträgerin ist die große Bedeutung dieses Themas bewusst. Sie stimmt den Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu, wonach auch eine sehr geringe Eintrittswahrscheinlichkeit genügt, um einen Schaden mit hohem Umweltrisiko genauer zu betrachten. Bei weiteren Detailplanungen an den Standorten F oder G würden daher mögliche Auswirkungen auf das Sicherungsbauwerk mit Unterstützung von Expert:innen für Kampfmittel sowie für Erschütterungen näher beleuchtet. Auf Ebene der Raumordnung kann den Ausführungen des Erläuterungsberichts und seiner Anlagen ergänzt werden:

Bei dem Sicherungsbauwerk besteht eine bestimmte Beanspruchbarkeit hinsichtlich Erschütterungen. Die mögliche Beanspruchbarkeit des Bauwerkes ist dabei deutlich größer als die Einwirkung gemäß den Kriterien KE02 und KE05 (Erschütterungswirkung auf Gebäude und Anlagen in der Bauphase bzw. in der Betriebsphase), die jeweils mit 1,67 mm/s angesetzt sind, siehe Anlage Anl.A.3.2. Dadurch ist die Begutachtung bezüglich des Sicherungsbauwerkes auf der sicheren Seite.

Aus der gutachterlichen Erfahrung kann die Aussage getroffen werden, dass bei einem Abstand in der Bauphase von mindestens 40 Metern keine kritischen Erschütterungen am Sicherungsbauwerk auftreten werden. Würden Verfahren eingesetzt mit ortsnaher Bodenlockerung z. B. durch Rammen und Sprengen, wäre eine weitere Untersuchung nötig. Derartige Verfahren sind aktuell jedoch nicht vorgesehen. Ferner muss beachtet werden, dass das Sicherungsbauwerk bereits bei dessen Auffüllung mit statischen und dynamischen Verdichtungsbelastungen beaufschlagt worden ist.

Einige Stellungnahmen hinterfragen zudem die Methodik der Erschütterungstechnischen Stellungnahme hinsichtlich der Anwendung der DIN 4150. Die Beurteilung der Erschütterungen nach DIN 4150 ist zutreffend. In den Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde hinterfragt, ob diese für das Sicherungsbauwerk anwendbar sei, da es keine Deckenebenen aufweist, die aber in der DIN 4150 benannt würden. Die Frage bezieht sich auf Teil 3 der DIN 4150 und damit auf die Vermeidung erschütterungsbedingter Schäden. Diese sind bei der Intensität der zu erwartenden Bahnerschütterungen nicht relevant, da sie zu klein sind für das Entstehen erschütterungsrelevanter Schäden. Kurzzeitige Erschütterungen werden gleichwertig alternativ auch an Fundamenterschütterungen beurteilt. Für Ingenieurbauwerke sind in DIN 4150, Teil 3 ebenfalls Anhaltswerte angegeben. Sonderobjekte wie das Sicherungsbauwerk müssen individuell

¹³⁵ Anlage Anl.A.3.2

¹³⁶ vgl. Erschütterungstechnische Stellungnahme in Anlage Anl.A.3.2, S. 27

beurteilt werden – haben aber Beanspruchbarkeiten, welche erheblich über den hier maßgebenden Kriterien nach DIN 4150, Teil 2 liegen.

Einige Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fürchten zudem Auswirkungen auf die Lebensdauer des Sicherungsbauwerks durch das ICE-Werk. Wie jedes technische Bauwerk ist auch das Sicherungsbauwerk Alterungsprozessen ausgesetzt. Dies betrifft die beiden künstlich erstellten Dichtwandeinheiten sowie die Oberflächenabdichtung. Die Einwirkungen eines ICE-Werkes mit zugehörigen Gleisanschlüssen können geotechnisch sehr zuverlässig prognostiziert und überwacht werden. Funktionsverluste des Sicherungsbauwerkes sind durch die Alterung der eingesetzten Baustoffe begründet. Diese Prozesse sind aber von den geplanten Arbeiten zur Erkundung, zum Bau und dem Betrieb eines ICE-Werkes unabhängig.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass ein ICE-Werk keinen Einfluss auf die Lebensdauer des Sicherungsbauwerkes hätte und die Möglichkeit einer späteren Räumung des Sicherungsbauwerkes nicht beeinflussen würde.

6.6 Auswirkungen von Erschütterungen auf Kampfmittel

Als weiterer Punkt wurden in den Äußerungen der Öffentlichkeit auch mögliche Auswirkungen auf nicht beräumte Kampfmittel durch Erschütterungen benannt. Sofern keine mit Zündern versehenen Kampfmittel vorhanden sind, spielen Erschütterungen auf Sprengstoffe eine nachgelagerte Rolle, da diese mit Ausnahme von Brandbomben vergleichsweise stabil gegenüber dynamischer Beanspruchung sind. Wenn Zünder vorhanden sind, dann spielen diese insofern eine Rolle, dass Zünder durch eine dynamische Beanspruchung unzeitig aktiviert werden könnten. Für den Betrieb des Werkes können erschütterungsseitige Probleme für die nicht beräumten Flächen ausgeschlossen werden. Für die Bauphase ist eine konkrete Gefährdungsanalyse durchzuführen. Grundsätzlich sind Bautätigkeiten in den betreffenden Bereichen so erschütterungsarm wie möglich auszuführen, sodass erschütterungsseitig kein Risiko für die belasteten Flächen besteht. Diese Punkte sind in der weiteren Planung sowie Begutachtung zu berücksichtigen.

Als weiterer Aspekt wurde die Gefahr durch Korrosion an Altmunition und Blindgängern in der Öffentlichkeitsbeteiligung angesprochen. Die Korrosion von Altmunition wird im Zuge der vorgesehenen Erkundungsarbeiten (siehe Erwiderungspunkt 6.1) geprüft. Somit wird die mögliche Gefährdung, die sich aus Alterung und Korrosion ergeben kann, vorab aufgeklärt, sodass diese entsprechend bereits in einem Räumkonzept berücksichtigt werden könnte.

7. Raumverträglichkeitsstudie

7.1 Bewertung von Raumordnerischen Zielen

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Erstellung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die maßgeblichen Unterlagen für die regionalplanerischen Ziele und Grundsätze der Region und des Landes geprüft. Die Erfüllung der Ziele aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) und den Regionalplänen (RP) 7 und 11 in Bezug auf die Realisierung des Werkes wurde aus Sicht der Vorhabenträgerin ausgelegt.

Die „grüne“ Kennzeichnung in der Raumverträglichkeitsstudie¹³⁷ bedeutet, dass **aus Gutachtersicht** das Vorhaben dem Ziel/Grundsatz folgt bzw. die Zielerreichung unterstützt. Orange gekennzeichnete Ziele/Grundsätze stehen, entsprechend dem aktuellen Planungsstand, aus Gutachtersicht in keinem bewertbaren direkten Konflikt. Rot sind jene Ziele der Regionalpläne gekennzeichnet, welche nach ihrem Wortlaut aus Gutachtersicht einen Konflikt durch die Umsetzung des Vorhabens bewirken können.¹³⁸ Das Ziel ist die Vereinbarkeit mit den definierten Zielen, sowie die Verträglichkeit mit den Schutzgütern unter den notwendigen Projektprämissen herzustellen. Die Einschätzung zu den Raumzielen in der Unterlage stellt jeweils eine **Beurteilung aus Sicht der Vorhabenträgerin** dar; auch die Auswahl der Ziele ist eine Einschätzung der Vorhabenträgerin.

Dieses Vorgehen ist aus mehreren Gründen erforderlich und sinnvoll: Zunächst möchte und kann die Vorhabenträgerin nicht in die Entscheidungshoheit der Raumordnungsbehörde bezüglich der Raumverträglichkeitsprüfung eingreifen, da dies die maßgebliche Zielstellung des Raumordnungsverfahrens ist und bei einem Widerspruch zu diesem Vorgehen ein Raumordnungsverfahren obsolet erscheinen würde.

Auch in diesem Zusammenhang ist zu sehen, dass Ziele nicht eindimensional bzw. isoliert betrachtet werden können, da sie teilweise einen direkten Widerspruch mit anderen in den LEP/RP verankerten Zielen auslösen.

Der Umstand, dass unterschiedliche Ziele miteinander oder gegeneinander korrelieren, zeigt die Erforderlichkeit einer sorgfältigen Abwägung zwischen den einzelnen Zielen aus LEP/RP seitens der Raumordnungsbehörde und einer Betrachtung der Ziele im Gesamtzusammenhang. Dementsprechend sind die Aussagen seitens der Vorhabenträgerin im Rahmen des Erläuterungsberichts auch als Einschätzung und nicht als fixe Wertung zu verstehen.

Der abschließenden Wertung durch die Raumordnungsbehörde kommt auch insoweit erhebliche Bedeutung zu, als es alleine ihr obliegt, im Rahmen der Raumordnung alle

¹³⁷ Erläuterungsbericht Kapitel A.5

¹³⁸ vgl. Erläuterungsbericht Kapitel A.5.2

Ziele zu bewerten und solche Ziele zu identifizieren, die aufgrund des Planungsstandes noch nicht bewertet werden können. Hier hat (nur) die Raumordnungsbehörde die Möglichkeit, eine Einschätzung oder als Maßnahme eine Auflage zu erteilen, um gewichtige Ziele zu wahren. Dies ist dem Umstand der logischen Planungsprozesse geschuldet und kann, auch bei keinem anderen Verfahren, zum aktuellen Zeitpunkt seitens einer Vorhabenträgerin gewährleistet werden.

Unter den vorgenannten Prämissen und unter Berücksichtigung des hohen öffentlichen Interesses des Vorhabens ist eine dezidierte Wertung zur Raumverträglichkeit der Regierung von Mittelfranken als verfahrensführender Behörde vorbehalten.

Aus diesem Grund geht die Vorhabenträgerin in diesem Dokument nicht im Einzelnen auf die in den Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten abweichenden Auslegungen von Raumzielen ein. Die DB verweist hierzu grundsätzlich auf die umfangreichen Ausführungen im Rahmen des Erläuterungsberichtes und steht für Rückfragen durch die Regierung von Mittelfranken zur Erfüllung von Zielen aus Landesentwicklungs- oder Regionalplan gerne zur Verfügung.

7.2 Geltungsbereich des Vorhabens als Verkehrsinfrastruktur

Einige Stellungnahmen hinterfragen, ob ein Instandhaltungswerk für Züge überhaupt unter die Verkehrsinfrastruktur zu rechnen sei, da es sich nicht um eine Betriebsanlage der Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) handle.

Die DB möchte zu dieser Frage klarstellen: Bei einem ICE-Werk handelt es sich um eine „Betriebsanlage der Eisenbahn“ nach § 2 Abs. 6 AEG bzw. – gleichbedeutend – um eine „Bahnanlage“ nach § 4 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO): Hiernach sind „Bahnanlagen (...) alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern.“

Zu den Bahnanlagen gehören dabei z. B. insbesondere auch die Eisenbahnwerkstätten.¹³⁹ Daher gehören zu den Anlagen der Eisenbahninfrastruktur bzw. der „Schieneninfrastruktur“ auch solche, die für den Betrieb des Schienenwegs erforderlich (oder sogar lediglich „förderlich“ im Sinne des § 4 Abs. 1 EBO) sind.

In einigen Stellungnahmen wurde in diesem Zusammenhang angesprochen, die ICE-Werke würden im Infrastrukturregister der DB fehlen, was belegen würde, dass diese nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehörten. Bezugsgenommen wird dabei auf das

¹³⁹ vgl. Zwanziger in: Wittenberg/von Lüpke/Zwanziger/Heinrichs, „Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“, 6. Auflage 2020, § 4 Rn 4

öffentlich einsehbare Infrastrukturregister der DB Netz AG (siehe <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>). Das Register enthält gemäß eigener Angaben nur „Infrastrukturen von DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH, Usedomer Bäderbahn GmbH und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH“¹⁴⁰.

Infrastrukturanlagen der DB Fernverkehr AG sind dort somit nicht enthalten und wären dort auch nicht zu erwarten.

7.3 Raumziel Erholungsschwerpunkte

In einer Stellungnahme wurde eine Beeinflussung des Raumziels zu Erholungsschwerpunkten am Standort B gesehen, insbesondere in Bezug auf das Naturschutzgebiet „Stauwurzel des Rothsees“ und der Zuwegung zu diesem.

Die Entfernung des Standortes B zum nächsten Erholungsschwerpunkt „Rothsee“ beträgt rund drei Kilometer, ebenso zum genannten Naturschutzgebiet. Eine Beeinträchtigung ist daher eindeutig nicht zu erwarten. Die Hauptzuwegung des Werks wird entsprechend der Verkehrsflussprognose über die Autobahn A9 bzw. die Kreisstraße RH35 erfolgen. Die Verkehrsanlagen in diesem Bereich sind aufgrund der hohen Auslastung der Hauptverkehrsader A9 bereits entsprechend dimensioniert und für den hochfrequenten Verkehr ausgelegt. Durch die hohe Auslastung der Verkehrsadern und die ferne Lage des Werkes mit den Schlüsselknoten zum Naturschutzgebiet ist kein Einfluss auf das Naturschutzgebiet erkennbar.

7.4 Anbindegebot nach LEP

Einige Stellungnahmen kritisieren, dem Anbindegebot gemäß LEP 3.3 würde durch das Vorhaben nicht Rechnung getragen. Aus der Perspektive der Vorhabenträgerin weist allerdings das Landesentwicklungsprogramm selbst einige Ausnahmen aus, in denen vom Anbindegebot abgewichen werden kann. Dazu gehört unter anderem wenn „ein angebundener Standort im Gemeindegebiet nicht vorhanden ist“, wenn ein Standort an einem Gleisanschluss liegen muss oder bei großen Standorten mit mehr als 3 Hektar Größe. Da für das vorliegende Projekt das Vorhandensein eines angebundenes Standortes im Gemeindegebiet gemäß Standortsuche als ausgeschlossen gelten kann sowie das Vorhaben in besonderem Maße auf einen Gleisanschluss angewiesen ist und es sich um eine große Fläche handelt, ist somit das Abweichen des Anbindegebotes nach LEP 3.3 hinreichend begründet.

¹⁴⁰ DB Netz AG: „Grundlagen zum Infrastrukturregister“, verfügbar unter <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/infrastrukturregister/ueberblick-1369480> (abgerufen am 23.09.2022)

7.5 Einfügen des Werks in die Landschaft

In Bezug auf das Landschaftsbild wurden in der Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmen gefordert, damit sich das geplante Werk besser in die bestehende Landschaft einfügt.

Die genaue Lage, Größe und Optik der erforderlichen Gebäude und Werksteile steht auf Ebene des Raumordnungsverfahrens noch nicht fest. Bei der Ausplanung des Werks und insbesondere bei der Gestaltung von Gebäuden wie der Werkhalle wird die DB die Wirkung auf das Landschaftsbild berücksichtigen und bei Bedarf auch zusätzliche Maßnahmen ergreifen. Die optische Umsetzung soll frühzeitig mit der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Ziel der Vorhabenträgerin ist eine gute Integration des Werkes in das Landschaftsbild. An allen Standorten soll das Werk unter Berücksichtigung der jeweiligen Höhenlagen sowie der Längsentwicklung im Verhältnis zu den Wipfelhöhen des angrenzenden Waldes so integriert werden, dass sich das Werk von der topographischen Lage nicht abhebt und von den umliegenden Wohngebieten nicht weithin einsehbar ist. Dementsprechend ist nicht zu erwarten, dass das Werk als Solitär über der Regeltopographie liegt. Eine optische Integration wird daher gut realisierbar sein.

7.6 Beitrag zum Arbeitsmarkt

Viele Stellungnahmen nehmen Bezug auf die Arbeitsplätze, die im ICE-Werk neu geschaffen werden. Einige Äußerungen der Öffentlichkeit basieren jedoch auf falschen Annahmen. Daher möchte die DB klarstellen:

In dem geplanten ICE-Werk werden 450 neue hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Die Bandbreite an Jobs in einem betriebsnahen ICE-Werk reicht von der Verwaltung über die Instandhaltung bis hin zur Reinigung oder dem Rangieren von Zügen. Dabei wird sowohl hochqualifiziertes Personal benötigt (z. B. Ingenieur:innen) als auch mittel oder einfach qualifizierte Mitarbeitende.

Rund die Hälfte der Arbeitsplätze entstehen im technisch-handwerklichen Bereich wie Schlosserei, Mechatronik, Elektrotechnik und IT. Weitere 20 Prozent der Stellen sind für die Verwaltung und Betriebsführung des Werkes notwendig: Ingenieur:innen, Disponent:innen, Anlagenmanager:innen oder Schichtplaner:innen. Darüber hinaus benötigen wir für das neue Werk eigene Triebfahrzeugführer:innen (ca. 10 Prozent der Arbeitsplätze). Die restlichen Stellen verteilen sich unter anderem auf die Materialwirtschaft sowie Reinigungspersonal. Alle Jobs werden direkt bei der DB neu geschaffen und sind tarifgebunden.

Zudem entstehen in dem ICE-Werk auch neue Ausbildungsplätze, insbesondere in technischen Ausbildungsberufen wie beispielsweise als Mechatroniker:innen.

Hinzu können zudem weitere Arbeitsplätze kommen, die im Umfeld des Werks neu entstehen, zum Beispiel bei Zulieferern oder Dienstleistern des Werks.

Einige Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung führen aus, in Nürnberg und der Umgebung herrsche ohnehin Vollbeschäftigung, wodurch das Werk keinen Nutzen für die Region bringen würde. Es ist jedoch festzuhalten, dass die Arbeitslosenquote in Nürnberg im August 2022 laut Bundesagentur für Arbeit bei 5,5 % liegt¹⁴¹ und sie grundsätzlich zu den höchsten in Bayern zählt; daher kann von einer Vollbeschäftigung keine Rede sein. Das neue Werk leistet somit einen nicht unerheblichen Beitrag zur Verringerung dieser Quote.

7.7 Klimaschutz und CO₂-Bilanzierung

In manchen Äußerungen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Ansicht vertreten, die Vorhabenträgerin hätte im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine ausführliche CO₂-Bilanzierung zu dem Vorhaben vorlegen und insgesamt einen größeren Fokus auf den Klimaschutz legen müssen. Teilweise wird dabei auf das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verwiesen.

Die Erstellung eines Klimaschutzgutachtens oder einer konkreten CO₂-Bilanz ist auf Ebene der Raumordnung nicht erforderlich. Sie ist zudem auch gar nicht möglich, da die Planung auf Ebene eines Raumordnungsverfahrens hierfür keine ausreichende Tiefe aufweist, siehe hierzu auch Erwiderungspunkt 1.6. Eine erste sehr grobe Betrachtung zur CO₂-Wirkung des geplanten ICE-Werks hat die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht in Kapitel A.1.2.1 angestellt. Zudem soll in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass für das ICE-Werk ein komplett CO₂-neutraler Betrieb vorgesehen ist.

Selbstverständlich wird die DB in den weiteren Planungen sowie im Genehmigungsverfahren für das Vorhaben sämtliche gesetzlich geregelten Erfordernisse erfüllen. Dazu zählen auch die Regelungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG). Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens möchte die DB bereits auf nachfolgende grundlegende Punkte zum Bundes-Klimaschutzgesetz hinweisen:

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu dessen Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es gemäß § 1, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die

¹⁴¹ Bundesagentur für Arbeit: Statistik Nürnberg, Stadt; verfügbar unter https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Kreise/Bayern/09564-Nuernberg-Stadt.html?nn=25856&year_month=202208 (abgerufen am 23.09.2022)

Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Gemäß § 3 KSG (nationale Klimaschutzziele) werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mind. 65 % und bis 2040 um mind. 88 % gemindert. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG regelt ein sog. „Berücksichtigungsgebot“ bezogen auf die Zwecke und Ziele des KSG. Das heißt, dass überall dort, wo materielles Bundesrecht auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe verwendet oder Planungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume einräumt, der Zweck und die Ziele des KSG als (mit-)entscheidungsrelevante Gesichtspunkte in die Erwägungen einzustellen sind. Einen entsprechenden Planungsspielraum räumt u. a. das in § 18 Abs. 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) enthaltene Abwägungsgebot ein. Der globale Klimaschutz und die vorstehend dargestellten Klimaschutzziele des KSG gehören damit zu den öffentlichen Belangen, die bei der Planfeststellung in die Abwägung einzustellen sind. Der Maßstab für die Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich dabei aus dem vorstehend umschriebenen Zweck und den Zielen des KSG. Zu ermitteln und zu bewerten ist somit, ob und inwieweit das Vorhaben auf die Treibhausgasemissionen Einfluss hat und die Erreichung der Klimaziele des KSG gefährden kann.¹⁴²

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert hierbei aber keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen; ein Vorrang des Klimaschutzes gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG finden auf die Planfeststellung zudem keine Anwendung.¹⁴³ Die Vorgabe des § 13 Abs. 2 KSG, wonach solchen Maßnahmen der Vorzug zu geben ist, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen zu den geringsten Kosten erreicht werden kann, ist daher insbesondere auf die Alternativenprüfung im Rahmen der Planfeststellung nicht anwendbar.¹⁴⁴

Der Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen beeinflusst die Treibhausgasbilanz sowohl direkt als auch indirekt. In Anlehnung an die sektorale Betrachtung des KSG lassen sich hierbei drei Wirkkomplexe unterscheiden, die nachfolgend näher betrachtet werden:

¹⁴² vgl. im Einzelnen: BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 – Az. 7 A 9.21

¹⁴³ vgl. BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 – Az. 7 A 9.21

¹⁴⁴ vgl. Leitsatz und Rn. 79 des Urteils v. 04.05.2022 – Az. 7 A 9.21

- Änderung der Treibhausgasemissionen durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens. Insoweit führen Eisenbahnvorhaben in aller Regel zu einer Einsparung von Treibhausgasemissionen, da sie in unterschiedlichem Umfang zur Verlagerung von Verkehren von der Straße oder dem Flugverkehr auf die Schiene beitragen.
- Erzeugung von Treibhausgasemissionen durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der betreffenden Bauwerke (sog. Lebenszyklusemissionen).
- Änderung der Treibhausgasemissionen durch etwaige projektbedingte Beeinträchtigungen bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als Treibhausgasspeicher oder -senke (auch Klimasenken genannt) dienen (landnutzungsbedingte Treibhausgas-Emissionen).

Die Anforderungen an die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens dürfen aber nicht überspannt werden. Sie müssen „mit Augenmaß“ inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt daher lediglich, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes ergeben.¹⁴⁵

Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von CO₂ und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr ist in Deutschland mit einem Anteil von rund 21 Prozent am Gesamt-Kohlendioxid ausstoß beteiligt.¹⁴⁶ Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der Treibhausgas-Emissionen mit 140,6 Mt CO₂e aus dem Straßenverkehr.¹⁴⁷ Auf den Schienenverkehr entfällt weniger als ein Prozent.¹⁴⁸

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Im Personenfernverkehr z. B. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zu Flugzeug und Pkw.¹⁴⁹

¹⁴⁵ vgl. BVerwG Urteil v. 04.05.2022 – Az. 7 A 9.21

¹⁴⁶ Zahlen für 2018, Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur: „Verkehr in Zahlen 2020/2021“, S. 311

¹⁴⁷ vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, S. 15

¹⁴⁸ DB Eisenbahn in Deutschland – also die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo – hatte 2018 einen Anteil von rd. 0,4 % (3,2 Mio t CO₂e)

¹⁴⁹ vgl. Umweltbundesamt 2020: „Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht“. Texte 156/2020, S. 122f und S. 128

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die CO₂e-Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist.¹⁵⁰ Auf dieser Grundlage investieren Bund und die Deutsche Bahn erheblich in die Erneuerung und den Ausbau des Schienennetzes. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht.

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18.08.2021¹⁵¹ wurde die Klimaschutzzielstellung erhöht. Die Minderungsziele wurden in § 3 KSG gegenüber der Fassung von 2019 nochmals ambitioniert fortgeschrieben. Als Zielgröße für den Sektor Verkehr ist nunmehr eine Reduktion auf 85 Mio. t/CO₂e im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent gegenüber 1990.

Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Die die aktuelle Bundesregierung tragenden Parteien haben in ihrem Koalitionsvertrag die Zielstellungen bekräftigt und ein Klimaschutzsofortprogramm angekündigt.¹⁵²

Wie aufgezeigt stellt die Verlagerung von Verkehren u. a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung ausdrücklich als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Unabhängig davon ist unstrittig, dass jedes Bauvorhaben auch mit Treibhausgasemissionen verbunden ist. Die Emissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung (vgl. oben) ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung, wie beim Neubau des ICE-Werks im Raum Nürnberg, einen Beitrag zur Treibhausgas-Minderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar.

¹⁵⁰ vgl. Ziffer 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.6 des Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 („Klimaschutzprogramm 2030“)

¹⁵¹ BGBl. I S. 3905

¹⁵² vgl. „Mehr Fortschritt wagen – Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen und den Freien Demokraten (FDP)“

7.8 Existenzgefährdung für Betriebe

Einzelne Stellungnahmen vermuten eine Existenzgefährdung von land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben am Standort B, ohne diese weiter zu konkretisieren oder zu substantiieren. Gleiches gilt für die angebliche Abhängigkeit Einzelner von Brennholz aus den betroffenen Waldgebieten.

Unbeschadet der Tatsache, dass der exakte und flurstücksscharfe Umfang des konkreten Eingriffs erst im Rahmen des zukünftigen Planfeststellungsverfahrens zu ermitteln ist, ist bereits hier allgemein festzuhalten, dass eine Betroffenheit Dritter und insbesondere eine Existenzgefährdung im Rahmen der Abwägung der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Eine Existenzgefährdung liegt jedoch erst dann vor, wenn und soweit die von der Rechtsprechung hierfür aufgestellten Grundsätze erfüllt sind. Eine solche liegt nicht schon per se dann vor, wenn potenzielle Eingriffe in forstwirtschaftliche Betriebe, inkl. eines möglichen Flächenverlustes oder die Beeinträchtigung viehhaltender Betriebe, erfolgen.

7.9 Betroffenheit Bogenschützen Feucht e.V.

Einige Stellungnahmen der Öffentlichkeit thematisieren die Betroffenheit des Vereins Bogenschützen Feucht e.V., dessen Vereinsgelände am Standort F betroffen sein könnte. Belastbare Aussagen zum Eingriff in das bestehende Gelände des Bogenschützenvereins sind erst im Rahmen der weiteren Planungen möglich, wenn die Gleise für die Anbindung des Werkes nach Süden verortet und trassiert werden. Erst im Rahmen dieser Schritte lässt sich eine dezidierte Aussage zu einem Eingriff in das Vereinsgelände des Bogenschützenvereins valide treffen.

Sollte die DB sich für eine Weiterverfolgung des Standortes F entscheiden, wird sie im weiteren Projektverlauf den engen Austausch mit dem Verein suchen, um gemeinsam bei Feststellung möglicher Beeinträchtigungen eine für alle Seiten tragfähige Lösung zu finden.