

**Statement zum Fachgespräch:
Infrastrukturgroßprojekte transparent und
erfolgreich auf den Weg bringen –
ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg**

Auftraggeber:

**Bayerischer Landtag, MdL Sebastian Körber
Vorsitzender des Ausschusses
für Wohnen, Bau und Verkehr**

Auftragnehmerin:



**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

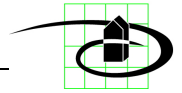
**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im Februar 2022



Gliederung

1. Einleitung und Aufgabenstellung	3
2. Statement	3
2.1 Standortauswahlverfahren	3
2.2 Prozess der Bürgerbeteiligung	4
2.3 Bedarfsanalyse	4
2.4 Zeithorizont	5
2.5 Beeinträchtigung für Mensch und Umwelt	5
2.6 Ausgleichsmaßnahmen	5



1. Einleitung und Aufgabenstellung

RegioConsult wurde vom Sprecher des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr im Bayerischen Landtag aufgefordert zum Fachgespräch am 22.2.2022 mit dem Thema: „Infrastrukturgroßprojekte transparent und erfolgreich auf den Weg bringen - ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg (Drs. 18/16440)“ vorab ein schriftliches Statement abzugeben.

Im Fachgespräch „*sollen Fragen (exemplarisch) zum Infrastrukturvorhaben ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg im Hinblick auf*

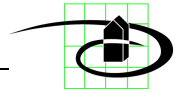
- *Standortauswahlverfahren,*
- *Bürgerbeteiligungsprozess,*
- *Bedarfsanalyse,*
- *Zeithorizont,*
- *etwaige Beeinträchtigung für Mensch und Umwelt und*
- *notwendige Ausgleichsmaßnahmen“*

beantwortet werden.

2. Statement

2.1 Standortauswahlverfahren

Üblicherweise beginnt ein solches Standortauswahlverfahren mit der **Abstimmung des Untersuchungsraums**. Idealerweise sollte dabei bereits die Öffentlichkeit einbezogen werden, damit nicht bestimmte Standorte, die ggf. als Alternative infrage kommen frühzeitig fehlerhaft ausgeschieden oder erst gar nicht berücksichtigt werden. Weiter ist es von besonderer Bedeutung, dass bei der Auswahl der Standorte, die vertiefend untersucht werden sollen rein fachliche Gesichtspunkte den Ausschlag geben, also insbesondere die Fragen von verkehrlichen und raumordnerischen Aspekten sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Schutzgüter nach dem UVP-Gesetz inklusive der naturschutzrechtlichen Vorgaben nach der FFH-RL. Damit sind sowohl die Fragen der Betroffenheit von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung (Netz Natura 2000) als auch die Fragen des europäischen Artenschutzes berührt.



Die Herausnahme von Standortvorschlägen aufgrund von **Meinungsäußerungen aus der Politik** sollte unbedingt unterbleiben, weil dies sehr hohe Genehmigungsrisiken nach sich ziehen kann (vgl. Variantenauswahl beim Bahnprojekt ABS/NBS Gelnhausen – Fulda).

2.2 Prozess der Bürgerbeteiligung

Bei einem Großprojekt wie dem ICE-Instandhaltungswerk Nürnberg ist es erforderlich frühzeitig die gesamte Region in Form eines Dialogverfahrens einzubinden, damit alle wesentlichen Akteure von Beginn an, die Planungsüberlegungen des Vorhabenträgers kennen und verstehen lernen. Wichtig ist es dabei, als Vorhabenträger eine weitgehende Transparenz der Planungsschritte sicherzustellen, und auf Anregungen und Kritik jeweils direkt einzugehen. Dabei lernen beide Seiten, Verständnis für die andere Seite zu entwickeln und befruchten sich gegenseitig in ihrer Arbeit, die in Arbeitsgruppen stattfindet. Es wird ein fairer und vertrauensvoller Umgang gepflegt. Diese Form der Beteiligung führt auch oft dazu, dass Projektideen vom Vorhabenträger aufgegriffen und optimiert werden können. Es ist relativ unwahrscheinlich, dass bei einer solchen offenen Beteiligung Alternativstandorte „unentdeckt“ bleiben, die in späteren Planungsphasen nachgearbeitet werden müssen. Damit kann auch ein **hohes Maß an Beschleunigung für ein späteres Genehmigungsverfahren** erreicht sowie ein Gerichtsverfahren eher vermieden werden.

Der Prozess sollte **extern moderiert** werden und er ist **ergebnisoffen angelegt** im Sinne eines Mediationsverfahrens. Ergebnisse, die im Konsens erarbeitet werden, sollten protokolliert werden und für das Planungsverfahren als bindend festgelegt werden. Ein beispielhaftes Vorgehen wurde im Dialogverfahren von DB Netz AG zur ABS/NBS Hanau-Gelnhausen-Fulda gewählt.

2.3 Bedarfsanalyse

Hierzu ist es erforderlich auf Basis des geplanten Deutschlandtaktes bzw. des Zielnetzes 2030 den zu erwartenden **Fahrzeugbedarf und das damit verbundene Wartungsaufkommen** zu ermitteln. Da hierzu bislang nur auf die nicht mehr aktuelle BVWP-Prognose von 2014 mit dem Analysejahr 2010 zurückgegriffen wurde, ist es erforderlich eine **aktuelle Prognose** zu beauftragen. Diese sollte nach den aktuell



gültigen Standards der FGSV¹ erstellt werden, die von der BVWP-Prognose von Intraplan bisher nicht erfüllt werden, wie aus dem folgenden Zitat deutlich wird: „Darüber hinaus ist generell anzumerken, dass die Verkehrsprognose 2030 für Deutschland **nicht das Ergebnis eines Verkehrsmodells, sondern das Ergebnis der Expertenmeinung der Bearbeiter unter Verwendung von Verkehrsmodellen darstellt.**“² Die Methodik der Empfehlungen für Verkehrsnachfragemodelle (EVNM), die zwischen den Modellarbeitskreisen Personen- und Wirtschaftsverkehr der FGSV abgestimmt sind, stellt gegenwärtig den aktuellen **Stand der Technik** dar. Dieser ist einzuhalten.

2.4 Zeithorizont

Für das Raumordnungsverfahren (ROV), das für das erste Quartal 2022 angekündigt ist, ist davon auszugehen, dass es 1 bis 2 Jahre in Anspruch nehmen wird, bevor es eine landesplanerische Beurteilung gibt. Danach muss der Vorhabenträger die raumordnerischen Maßgaben der Regierung von Mittelfranken bearbeiten und den Planfeststellungsantrag vorbereiten. Dies kann ebenfalls 1 bis 2 Jahre beanspruchen. Danach ist das Planfeststellungsverfahren (PFV) durchzuführen, wofür mindestens 2 bis 3 Jahre einzukalkulieren sind. Für eine gerichtliche Auseinandersetzung sollten mindestens 2 Jahre in Ansatz gebracht werden.

2.5 Beeinträchtigung für Mensch und Umwelt

Um die Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt abzuprüfen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig, soweit das Vorhaben raumbedeutsam ist. Davon ist hier angesichts der Dimension des Werks auszugehen.

2.6 Ausgleichsmaßnahmen

Die Ausgleichsmaßnahmen bemessen sich nach dem Umfang des Eingriffs. Hierzu ist eine umfassende Eingriffs-Ausgleichsbilanz erforderlich. Bei Betroffenheit von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung ist es ggf. erforderlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zu ergreifen, dies gilt analog für die Betroffenheit von Arten nach Anhang IV der FFH-RL oder von Arten der VS-RL.

¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2020): Empfehlungen für Verkehrsnachfragemodelle zur Konzeption und zum Einsatz im Wirtschaftsverkehr – EVNM-WiV. In: FGSV Nr. 168/3.

² Vgl. Intraplan (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Ergänzender Bericht zur Methodik, S. 5