



## "Ja zum neuen ICE-Werk in Nürnberg"

### Nürnberger Erklärung der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zum Bau eines neuen ICE-Werks in Nürnberg

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) spricht sich klar für die Ansiedlung des ICE-Werks in der Region Nürnberg aus. Das neue Werk würde auf der einen Seite von der verkehrstechnischen Lage der Stadt und auf der anderen Seite von den dort verfügbaren Fachkräften profitieren. Das neue Werk würde dabei unter den neuesten technischen und umweltpolitischen Aspekten gebaut, um den gestiegenen Anforderungen diesbezüglich gerecht zu werden. Es wäre somit das modernste Werk der DB Fernverkehr AG in Deutschland. Damit könnte ein Beitrag geleistet werden, um die dringend notwendige Verkehrswende voranzutreiben und sie zugleich ökologisch und sozial auszugestalten. Zugleich gewinnt Nürnberg (zukunfts-)sichere Arbeitsplätze mit guten tarifierten Arbeits- und Sozialbedingungen. Diese einmalige Chance für die Region darf jetzt nicht verspielt werden.

### Nürnberg: Eisenbahnverkehrsknotenpunkt mit großer Tradition

In der Geschichte der Eisenbahn hat Nürnberg eine lange Tradition als wichtiger Standort und das nicht nur weil im Jahre 1835 die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte. Geographisch liegt Nürnberg sehr günstig und zentral im süddeutschen Raum. Hier treffen wichtige Bahnstrecken u.a. aus Richtung München, Wien/Passau/Regensburg, Karlsruhe/Stuttgart, Köln/Frankfurt am Main/Würzburg, Hamburg/Hannover/Kassel und Berlin/Leipzig/Erfurt/Bamberg aufeinander. Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE 8) sind besonders die Schnellfahrstrecken zwischen München und Berlin, welche über den Knoten Nürnberg verbunden sind, von großer Bedeutung. Auch im Güterverkehr ist Nürnberg durch seinen großen Rangierbahnhof, den Bayernhafen (dem zweitgrößten Binnenhafen in Deutschland) mit dem Main-Donau-Kanal und das Güterverkehrszentrum wichtig für den Warentransport unter der Einbindung der Eisenbahn.

In Nürnberg sind dadurch viele wichtige Betriebe des Eisenbahnwesens und insbesondere der Deutschen Bahn AG angesiedelt. So befindet sich in Nürnberg u.a. ein Werk zur schweren Instandhaltung und Modernisierung von Zügen, welches der DB Fahrzeuginstandhaltung AG zugeordnet ist. Das Werk stand im Jahr 2001 vor der Schließung, konnte aber durch massive Streiks der Gewerkschaft EVG (damals Transnet) und dem Einsatz der Politik erfolgreich gerettet werden. Heute ist es voll ausgelastet und bietet ca. 750 Menschen sehr gute Beschäftigungsbedingungen. Auch aus diesen Gründen entschieden sich vor Jahren ebenfalls die DB Regio AG und die DB Cargo AG, in Nürnberg ihre beiden Werke aus- bzw. neu zu bauen und somit für sichere Arbeitsplätze in der Region zu sorgen.



## Verkehrswende in Nürnberg ökologisch gestalten

Wir als EVG setzen uns für eine sozial-ökologische Verkehrswende ein. Für deren Umsetzung benötigt es jedoch große Investitionen in Fahrzeuge und in die damit einhergehende Infrastruktur des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Erklärtes Ziel der Politik ist es, alle Städte ab 100.000 Einwohner\*innen wieder an das SPFV-Netz anzuschließen und langfristig einen 30-Minuten Takt einzuführen. Dieses Ziel begrüßen wir, da hier eine langjährige EVG-Forderung umgesetzt wird (Deutschlandtakt).

Ferner sieht das Konzept des Europäischen Green Deals als Teil der EU-Klimastrategie eine erhebliche Verlagerung von Verkehren auf die Schiene vor, sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr. Ein europäisches Hochgeschwindigkeits- und Nachtzugnetz soll dazu beitragen, Menschen vom Flugzeug und dem Auto wieder in die Züge zu locken und so zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen. Steigendes Umweltbewusstsein breiter Bevölkerungsschichten, aber auch steuernde Maßnahmen der Politik, werden also eine Verlagerung der Verkehre auf die Bahn bedeuten.

Auch wenn die Corona-Pandemie momentan einen Knick in der Entwicklung der Reisendenzahlen mit sich bringt, werden am Ende der Pandemie die Menschen wieder privat und geschäftlich reisen wollen, und das verstärkt mit der Bahn. Nutzen wir die Chance, weiter die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu forcieren. Dafür braucht das Eisenbahnsystem auch eine passende und ausreichende Infrastruktur, um einen zuverlässigen und pünktlichen Takt zu gewährleisten.

Für die Erweiterung des Netzes und ein dichteres Fahrplanangebot sind entsprechend mehr Fahrzeuge nötig. Diese Fahrzeuge hat die DB bereits bestellt und werden in den nächsten zehn Jahren sukzessive ausgeliefert. Noch nie in ihrem Bestehen hat die DB AG eine solche Anzahl an neuen Zügen für den Fernverkehr beschafft und damit die Flotte auch signifikant vergrößert. Die Züge müssen an strategisch festgelegten Orten innerhalb des bedienten Netzes in der gesamten Bundesrepublik Deutschland gewartet werden. So stehen sie morgens gründlich gereinigt, mit funktionierenden Toiletten, einem gut bestückten Bordrestaurant und funktionierenden Klimaanlage zur Verfügung.

Auch größere Reparaturen sind in solchen Werken möglich, ebenso aufwändigere Nachschauen. Diese Werke sollen im Idealfall in der direkten Nähe zu Fernverkehrslinien entstehen, und zwar dort, wo viele Züge ihren Betriebstag beginnen und beenden. Der Nürnberger Hauptbahnhof ist ein derartiger Punkt im Netz.

### ***„Am Ende ist eine ökologische Verkehrswende nicht ohne Eingriffe in die Natur möglich!“***

Die Planungen für ein solches ICE-Werk sehen einen nicht zu unterschätzenden Flächenverbrauch vor. Das ICE-Werk benötigt eine Länge zwischen 3,2 und 4,5 Kilometern und eine Breite von bis zu 450 Metern. Eine solche Fläche in der Nähe einer elektrifizierten Bahnstrecke, die auch noch an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden ist, und in der Nähe zum Nürnberger Hauptbahnhof liegt (max. 25 Kilometer entfernt), ist nicht ohne Einschnitte in die Natur zu realisieren.

Es wird zwar von einigen Parteien und Interessensverbänden davor gewarnt, die Verkehrswende gegen den Umwelt- und Klimaschutz auszuspielen, doch das Gegenteil ist der Fall. Wir als EVG befürchten, dass mit dieser Argumentation die Verkehrswende als elementarer Bestandteil des globalen Klimaschutzes gegen den lokalen Umweltschutz ausgespielt wird. Wenn dauerhaft sinnvolle Investitionen im Sinne der Verkehrswende blockiert werden, fällt der Verkehrsträger Schiene gegenüber der Straße und der Luftfahrt immer weiter zurück.



## „Die EVG fordert die ökologische Gesamtbetrachtung der Verkehrsinfrastruktur“

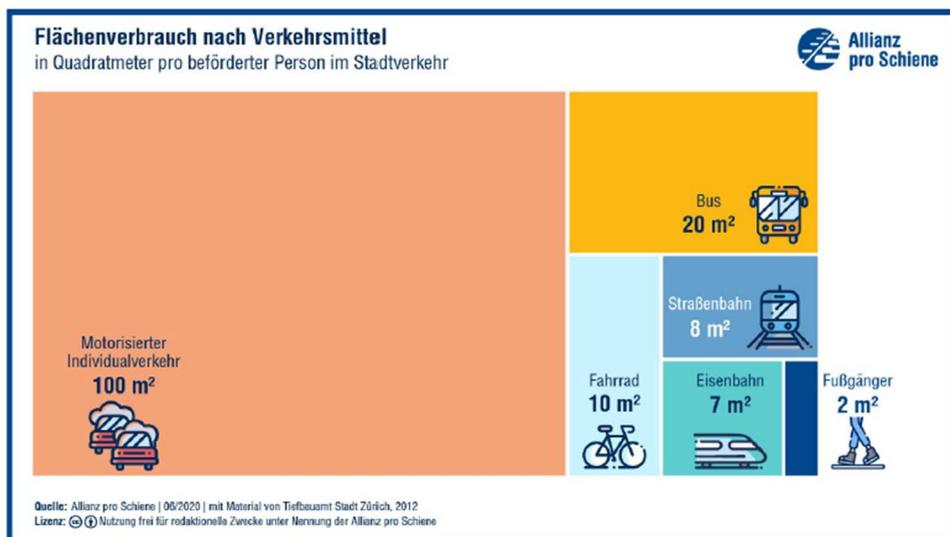
Dabei muss allen klar sein: mehr Verkehr auf der Schiene geht nicht ohne mehr Fahrzeuge und die benötigte Infrastruktur. Das „Opfer“, das hier gebracht wird, wird von den Vorteilen, gerechnet auf Jahrzehnte, ausgeglichen. Hierbei sehen wir es als zwingende Voraussetzung, dass als Ausgleich anderswo aufgeforstet wird, oder noch besser, naturbelassene Waldflächen geschaffen werden, um dem Klimawandel nachhaltig zu begegnen. Wir als EVG stehen für eine ökologisch verantwortungsvolle Verwendung der Flächen und fordern die ökologische Gesamtbetrachtung im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern. Die Deutsche Bahn AG ist bei diesem Projekt selbstverständlich an alle gesetzlichen Vorgaben gebunden und muss den maßvollen, aber betriebsnotwendigen Flächenverbrauch im Blick behalten.

Konkret auf die Planungen des ICE-Werks bezogen, wird für den Neubau eine Fläche von max. 46 Hektar benötigt, damit die ICE-Triebzüge wie in einen Bahnhof in das Werk unkompliziert einfahren und nach erfolgter Wartung wieder ausfahren können. Ein langes, statt ein breites Werk zu bauen bedeutet, Hin- und Herfahrten weitgehend zu vermeiden. So werden auch Schallemissionen vermieden.

Der Flächenverbrauch lässt sich auch sachlich gesehen schnell relativieren. Zum Vergleich: Auf Grund des sechsspurigen Autobahnausbaus der A73 im Bereich der Nürnberger Gartenstadt mussten erst vor kurzem 25 Hektar Reichswald weichen. Der Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost (A6 und A9) und der Anschlussstelle Fischbach an der A9 fordern 20 Hektar Reichswald. Weitere Planungen für den Autobahnausbau liegen bereits vor, sodass Reichswaldrodungen für die Straße leider auch in kommender Zeit zu erwarten sind.

Allein durch diese Zahlen wird deutlich, dass sich eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene langfristig ökologisch positiv auszahlen würde.

So stellt auch die Allianz pro Schiene in einer Pressemitteilung vom 30.04.2021 deutlich klar: „Der Individualverkehr mit Auto und Lkw belastet die Umwelt auch durch seinen zu großen Flächenverbrauch. [...] Dazu kann eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene einen wesentlichen Beitrag leisten. Dieser Vorteil des öffentlichen Verkehrs findet in der politischen Debatte nicht genug Beachtung. Bahn und Bus schonen nicht nur das Klima, sondern beanspruchen auch deutlich weniger Raum als andere Verkehrsträger.“





Durch den schleichenden Ausbau der Straßeninfrastruktur und die damit einhergehenden Rodung von Wald und die Zerstörung von Naturräumen rückt eine echte Verkehrswende in weite Ferne. Einzelne große Infrastrukturprojekte der Eisenbahn verbrauchen zwar kurzfristig viel Fläche, sind aber in der Gesamtbetrachtung und auf lange Sicht weitaus ökologischer zu sehen und stärken nachhaltig den Klima- und Umweltschutz.

Deshalb sind wir ganz beim Bund Naturschutz, der im Juli 2017 auf nordbayern.de erklärte: "Die Autobahn wird ausgebaut, die Bahn nicht. [...] Es wird zu wenig in den Eisenbahnverkehr investiert."

Natürlich kann man wie in der Pressemitteilung des Bund Naturschutz vom 17.02.2021 fordern, auf brachliegende Bahnflächen und Industriebrachen in der Oberpfalz und Oberfranken auszuweichen. Nur muss dabei überhaupt geprüft werden, in wie weit diese in der Nähe des ICE-Netzes liegen und ob lange und umständliche Anfahrten von Zügen, Arbeitskräften und Material vermieden werden können.

Auch die Themen „Zersiedlung der Landschaft“ sowie Rodungen für Schienenanbindungen und Zubringerstraßen sind durch solche Alternativvorschläge vom Bund Naturschutz nicht gewürdigt. Wenn in der Metropole verdichtet wird, entstehen, sowohl für die Zulieferung als auch für den Zustrom von Arbeitskräften, verkehrsinfrastrukturell angebundene Arbeitsangebote. Die angesprochenen Brachen müssten dagegen noch aufwändig erschlossen werden. Würden diese renaturiert, könnten so zusammenhängende Natur- und Landschaftsschutzgebiete entstehen, die für Pflanzen und Tiere ein geschlossenes ökologisches System, ohne große Beeinträchtigung durch den Menschen, bieten.

## Verkehrswende in Nürnberg sozial gestalten

In den letzten Jahren wurden in Nürnberg zahlreiche tarifgebundene Industriearbeitsplätze abgebaut. Die Corona-Pandemie und deren Auswirkungen sind dabei noch gar nicht absehbar, wobei die Tendenz in Nürnberg eine eindeutige Sprache spricht. So fallen wohl 229 Beschäftigte bis 2022 bei der Continental Tochter Conti Temic weg. Ebenfalls sollen 373 Arbeitsplätze bei Siemens Antriebstechnik abgebaut werden. Und mehrere hundert Stellen sind bei MAN in Nürnberg von Streichungen betroffen. Geht man noch weiter in die Vergangenheit zurück, denkt man automatisch an Grundig, Hercules, Triumph-Adler, AEG, Adtranz, Quelle, usw. Durch die Privatisierung der Bundesbahn hin zur DB AG 1994, verlor Nürnberg schon damals die Direktionsstruktur und damit ebenfalls Arbeitsplätze und Leitungsfunktionen, die jetzt mühselig wieder aufgebaut werden.

Allein durch diese Abbaupläne der Industriebetriebe wird deutlich, dass es einen großen Bedarf an krisenfesten, zukunftsfähigen und gut bezahlten (nach Tarifvertrag) Industrie-Arbeitsplätzen gibt. All das bringt das neue ICE-Werk mit sich.

### **„450 sichere und EVG-tarifgebundene Industriearbeitsplätze in Nürnberg – wichtig für die Region!“**

Durch den Bau dieses ICE-Werks würden allein 450 neue, tarifgebundene Industriearbeitsplätze entstehen. Es handelt sich dabei vor allem um klassische Handwerksberufe wie Schlosser, Elektroniker, Mechatroniker und Industriemechaniker und damit nicht nur um hochqualifizierte Berufe. Somit entstehen attraktive Arbeitsplätze für Menschen mit unterschiedlichen beruflichen Qualifikationen.



Arbeitsplätze sind nicht gleich Arbeitsplätze. Am Ende stellt sich immer die Frage, wie sicher sind diese und bieten sie darüber hinaus die dementsprechenden Rahmenbedingungen. Durch unsere EVG Tarifverträge bei der DB Fernverkehr AG werden Sozialstandards weit überschritten und die Gefahr durch Auslagerung von Beschäftigung an Dritte ist nicht gegeben.

Für eine nachhaltige Personalplanung im Werk wird zusätzlich die Chance auf Ausbildungsplätze gegeben sein. Somit entstehen auch für junge Menschen großartige berufliche Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten.

Und auch im Umfeld des Werkes, gleich ob im Zuliefer- oder Dienstleistungsbetrieb, können in der Metropolregion Nürnberg weitere Arbeitsplätze entstehen. Das Werk steht in diesem Sinne nicht für sich allein. Egal ob der Bäcker nebenan oder der Teppichhersteller um die Ecke, am Ende profitieren viele weitere Betriebe und Menschen von der Ansiedlung eines solchen großen Werkes in der Metropolregion. Intern rechnet man von bis zu 1000 weiteren Arbeitsplätzen im Umfeld des neuen ICE Werkes.

**„Die einmalige Chance auf ein ICE-Werk in der Metropolregion Nürnberg darf nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden!“**

Darum bekräftigen wir als Gewerkschaft nochmal den Wunsch nach einer sozialen und ökologischen Lösung für den Bau des ICE-Werks in Nürnberg. Die aktuell von der Deutschen Bahn AG vorgeschlagenen Standorte müssen nach unserer Ansicht daher genauestens geprüft werden, um am Ende eine sinnvolle und gute Lösung für alle Beteiligten, auch für die Anwohnerinnen und Anwohner, zu finden. Die einmalige Chance auf ein ICE-Werk in der Metropolregion darf jedoch nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden, denn es gäbe in der Republik durchaus Alternativstandorte. Nürnberg als alter Industriestandort kann und darf darauf nicht verzichten! Zu viele Arbeitsplätze gingen in der Vergangenheit verloren!

Für Gespräche stehen wir als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) allen politischen Parteien und Interessensverbänden gerne zur Verfügung.

V.i.S.d.P. Matthias Birkmann (Geschäftsstellenleiter)

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)  
Geschäftsstelle Nürnberg  
Essenweinstraße 4-6  
90443 Nürnberg

Telefon: 0911 214720  
E-Mail: [nuernberg@evg-online.org](mailto:nuernberg@evg-online.org)