Raumordnungsverfahren Nürnberg

Neubau ICE-Werk Nürnberg

Anlage A.4.14

Stellungnahme zur Nutzung des Geländes am Nürnberger Hafen für das neue ICE-Instandhaltungswerk

Verfasser: DB Fernverkehr AG

Datum: 19.04.2022

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

Stellungnahme zur Nutzung des Geländes am Nürnberger Hafen für das neue ICE-Instandhaltungswerk

Nürnberg, 19. April 2022

In der Öffentlichkeit wird seit einigen Wochen die Idee diskutiert, das geplante betriebsnahe ICE-Instandhaltungswerk der DB Fernverkehr AG auf dem Gelände des Nürnberger Hafens zu platzieren. Dieser Vorschlag wurde durch die DB umfassend geprüft und in mehreren Gesprächen u.a. mit der Stadt Nürnberg und der Bayernhafen GmbH & Co. KG erörtert. Im folgenden Dokument fasst die DB Fernverkehr AG die Ergebnisse der Prüfung zu diesem Standort zusammen. Diese Zusammenfassung dient gleichzeitig als Anlage zu den Antragsunterlagen des Raumordnungsverfahrens “Neubau ICE-Werk Nürnberg“.

Inhalt

1. Heutige Situation am Nürnberger Hafen 2
2. Technische und juristische Prüfung eines ICE-Werks am Nürnberger Hafen 4
2.1 Mögliche Anordnung des ICE-Werks 5
2.2 Werksanbindung Schiene 9
2.3 Querung Hafeneinfahrt 12
3. Auswirkungen eines ICE-Werks am Nürnberger Hafen 14
3.1 Auswirkungen für den Hafenbetrieb 14
3.2 Auswirkungen für ansässige Unternehmen 15
3.3 Auswirkungen durch Umsiedlungen 16
3.4 Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Metropolregion Nürnberg 18
3.5 Auswirkungen auf den Bahnverkehr 18
3.6 Auswirkungen für die Infrastruktur der Hafenbahn 19
3.7 Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Nürnberg 19
4. Bewertung der Realisierbarkeit 20

1. Heutige Situation am Nürnberger Hafen

Das Hafengelände befindet sich im Süden der Stadt Nürnberg, im Stadtteil Maiach. Es wird begrenzt durch die Hafenstraße im Norden, den Main-Donau-Kanal im Osten, die Wiener Straße im Süden und den Frankenschnellweg im Westen, siehe Abbildung 1. Das Hafengelände ist in Ost-West-Ausrichtung rund 1,5 Kilometer breit und in Nord-Süd-Ausrichtung rund 2 Kilometer lang. Es kommt somit insgesamt auf eine Fläche von 337 Hektar.

Südlich schließt sich an das Gebiet des Hafens ein Waldgebiet an, das sich auf rund 2 Kilometer Länge zwischen Vorjurastraße und Main-Donau-Kanal bis zum Stadtteil Neukatzwang erstreckt.

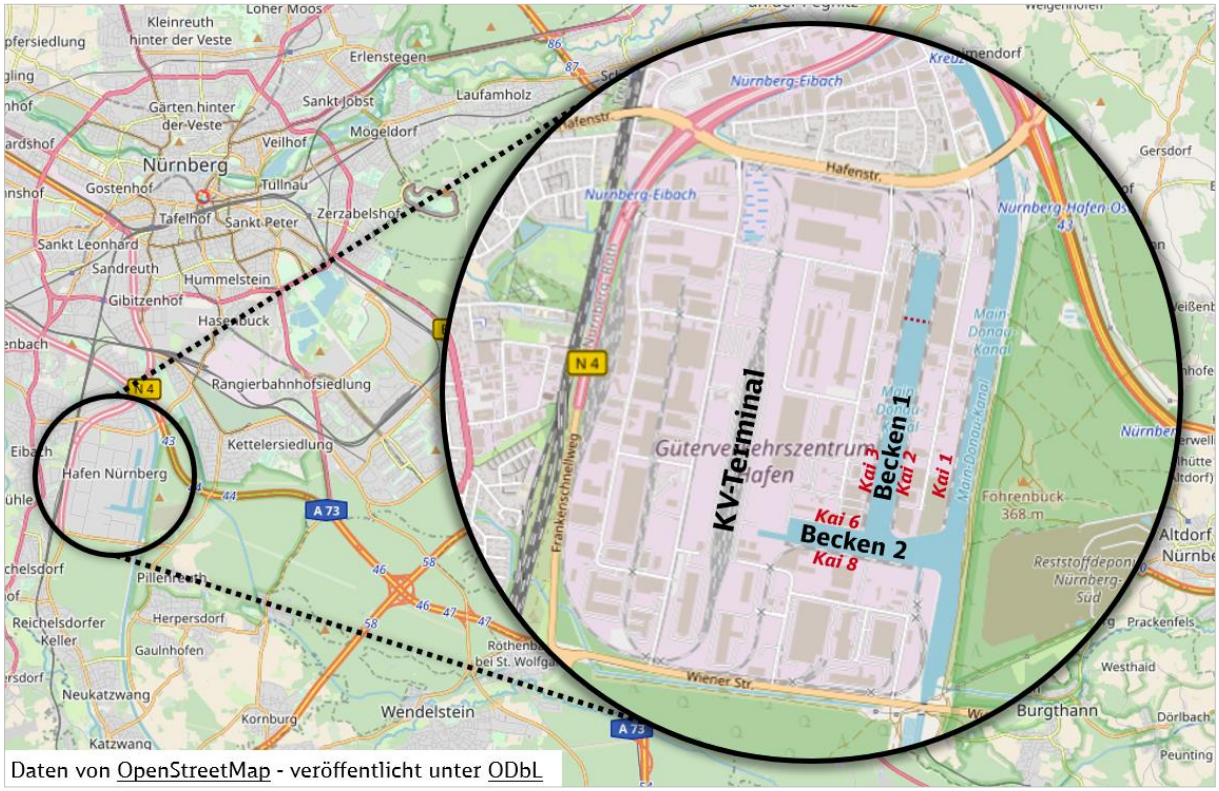

Abbildung 1 Lage des Nürnberger Hafens im Stadtgebiet

Die gesamte Hafenfläche inklusive sämtlicher wasser- und schienenseitiger Infrastruktur befindet sich im Eigentum der Bayernhafen GmbH & Co.KG, einer 100%igen Tochter des Freistaats Bayern. Der Hafen wird betrieben durch die Hafen Nürnberg-Roth GmbH. An dieser sind die Bayernhafen GmbH & Co.KG mit 80%, die Stadt Roth mit 1% und die Stadt Nürnberg mit 19% beteiligt. Am Gelände können derzeit rund 5.500 Meter Uferlänge sowie 54.000 Meter öffentliche Gleise genutzt werden. Zudem sind unter anderem ein Schwergut-Umschlagplatz (600 Tonnen) und ein KV-Terminal vorhanden.

Es bestehen umfangreiche Lagerkapazitäten (u.a. 92.000 m³ Silos, 845.000 m³ gedeckte Hallen- und Lagerflächen sowie 57.000 m³ Tanklager).[1]

Am Hafen sind heute mehr als 200 Unternehmen ansässig, unter anderem aus den Branchen Transport und Logistik, Umschlag, Recycling, Industrie, Handel, Lagerung und verkehrsrelevante Servicedienstleistungen. Einige der Unternehmen besitzen spezielle öffentlich-rechtliche Nutzungsgenehmigungen zur Ausübung ihrer Tätigkeiten.

Pro Jahr werden rund 4,04 Mio. Tonnen Güter per Schiff und Bahn umgeschlagen. So können jährlich rund 236.000 LKW-Fahrten vermieden werden. Per Schiff werden rund 207.000 Tonnen transportiert, per Bahn 3,83 Mio. Tonnen.[2] Der Schiffstransport ist unter anderem für Agrarerzeugnisse von Bedeutung sowie für schwere oder sperrige Güter wie Metalle, Baustoffe oder Anlagenteile. Der Bahntransport ist vor allem für Container und den Kombinierten Verkehr wichtig. Durch die Konzentrierung von Industrie und Logistik am Standort Hafen werden Transportwege reduziert. Der schnelle und leistungsfähige Zugang zu Schiene und Wasserstraße begünstigt zudem für viele Unternehmen die Nutzung von klimafreundlichen Transportmitteln. Der Nürnberger Hafen leistet so einen wesentlichen Beitrag in der Stadt Nürnberg für Klimaschutz und die Vermeidung von CO2-Emissionen.

Das trimodale KV-Terminal im bayernhafen Nürnberg ist eine der größten und leistungsfähigsten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs im europäischen Binnenland. Die Anlage garantiert einen reibungslosen und effizienten Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelaufliegern zwischen Schiene, Straße und Wasser. Das KV-Terminal verknüpft Nürnberg mit den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven, mit Rotterdam, Verona, Triest und wöchentlich auch mit dem chinesischen Chengdu. Das KV-Terminal wurde aufgrund der hohen Nachfrage am Standort Hafen bereits erweitert.

Der bayernhafen Nürnberg generiert eine regionale Beschäftigungswirkung von mehr als 20.000 Arbeitsplätzen. Davon arbeiten rund 7.000 Beschäftigte direkt in den mehr als 200 ansässigen Unternehmen.[3] Das Spektrum an Berufsbildern reicht von zahlreichen logistikspezifischen bis hin zu kaufmännischen, technischen oder gewerblichen Berufen.

Nach Auskunft von bayernhafen sind die Flächen am Hafengelände heute vollständig durch Firmen belegt und werden aktiv genutzt. Die Flächen sind über Miet- oder Erbbaurechtsverträge langfristig an die Unternehmen vergeben (Laufzeiten in der Regel über mehrere Jahrzehnte). Da bereits heute Flächen fehlen, gibt es von Seiten

[1] Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Statistik 2021 (https://www.bayernhafen.de/hafen/nuernberg)
[2] Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Statistik 2021 (https://www.bayernhafen.de/hafen/nuernberg)
[3] Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Statistik 2021 (https://www.bayernhafen.de/hafen/nuernberg

bayernhafen Überlegungen zu einer Verkürzung des Hafenbeckens 1 um rund 300 Meter durch Verfüllung. So könnte eine zusätzliche Fläche von rund 3 Hektar geschaffen werden. Durch parallele Investitionen in die Hafenanlagen soll eine Effizienzsteigerung erreicht werden und die Leistungsfähigkeit des Schiffsumschlags am Standort trotz geringerer Beckengröße erhalten bleiben.

2. Technische und juristische Prüfung eines ICE-Werks am Nürnberger Hafen

Um die grundsätzlichen Möglichkeiten eines ICE-Werks am Nürnberger Hafen abschätzen zu können, wurde im ersten Schritt eine technische Vorprüfung vorgenommen, welche die grundsätzliche Machbarkeit auf dem Gelände untersucht. Die Ergebnisse werden hier zusammengefasst. Es handelt sich um eine grundsätzliche Machbarkeitsprüfung, die nicht das Niveau einer Vorplanung widerspiegeln kann. Es muss daher für den Bedarfsfall auf einen weitergehenden Untersuchungsbedarf zu diesem Standort hingewiesen werden. Alle nachfolgenden Ausführungen sind somit vorbehaltlich einer potenziellen tiefergehenden technischen Prüfung der tatsächlichen Realisierbarkeit.

Da auf dem Hafengelände nach Auskunft von bayernhafen keine freien Flächen zur Verfügung stehen und der zur Verfüllung vorgesehene Bereich des Hafenbeckens 1 (ca. 3 Hektar) für ein ICE-Werk mit einem Flächenbedarf von rund 35 bis maximal 45 Hektar bei Weitem nicht ausreichend groß ist, sind weitere Überlegungen nur möglich unter Einbeziehung von heute aktiv genutzten Flächen (Hafenanlagen sowie Firmengelände), die über größtenteils noch über Jahrzehnte laufende Miet- und Erbbaurechtsverträge vergeben sind. Zudem müssen langjährige Sondernutzungsgenehmigungen für einige der angesiedelten Firmen beachtet werden. Insgesamt handelt es sich um über Jahrzehnte gewachsene Strukturen, welche stark im Wirtschaftsraum Nürnberg verankert sind. Eine Umsiedlung von bestehenden Firmen von diesen Flächen an andere Standorte kann ausdrücklich nicht durch die DB organisiert oder finanziert werden. Mangels der benötigten multimodalen Infrastruktur in der Metropolregion erscheint es äußerst unrealistisch, dass überhaupt gleichwertige Flächen für die umzusiedelnden Firmen gefunden werden können.

Eine Verdrängung (inkl. Rückbau) vorhandener Anlagen ist zwar grundsätzlich in einem Planfeststellungsverfahren regelbar. Dabei sind allerdings die berührten öffentlichen und privaten Belange aller Beteiligten (also u.a. auch die der heute dort ansässigen Unternehmen) zu ermitteln, zu bewerten und untereinander abzuwägen.[4] Näher zu prüfen sind dabei solche Alternativlösungen, welche sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen.[5] Das ist

[4] BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07, Rn. 131 m. w. N., juris
[5] BVerwG, Gerichtsbescheid vom 21.09.2010, Az. 7 A 7.10, Rn. 17 unter 2.d) m. w. N., juris

beispielsweise der Fall, wenn sich die gewählte Alternative als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellt.[6] Es erscheint daher auch bei hier lediglich kursorischer Prüfung unrealistisch, die betroffenen Belange der Unternehmen im Wege einer Abwägung überwinden zu können. Eine Verdrängung der Firmen wäre also nur mit einer einvernehmlichen Lösung überhaupt vorstellbar.

2.1 Mögliche Anordnung des ICE-Werks

Der Zuschnitt des Hafengeländes (ca. 2.000 Meter Länge, 1.500 Meter Breite) erlaubt die Platzierung des ICE-Werks nicht in den in den Raumordnungsunterlagen begründeten Layoutvarianten „Orthogonal“ (3.200 x 450 Meter) bzw. „Linear“ (4.450 x 300 Meter), siehe Abbildung 2. Eine Weiterbetrachtung kommt daher nur aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen am Hafengelände überhaupt in Frage. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit für eine Kreisfahrt über die bereits vorhandene Infrastruktur der Hafenbahn. Zudem ist die Gesamtfläche des Hafengeländes insgesamt deutlich größer als für ein ICE-Werk erforderlich. Die bisherigen Layoutvarianten können daher aufgrund der speziellen Rahmenbedingungen am Hafengelände für diese Einzelfallbetrachtung modifiziert werden.

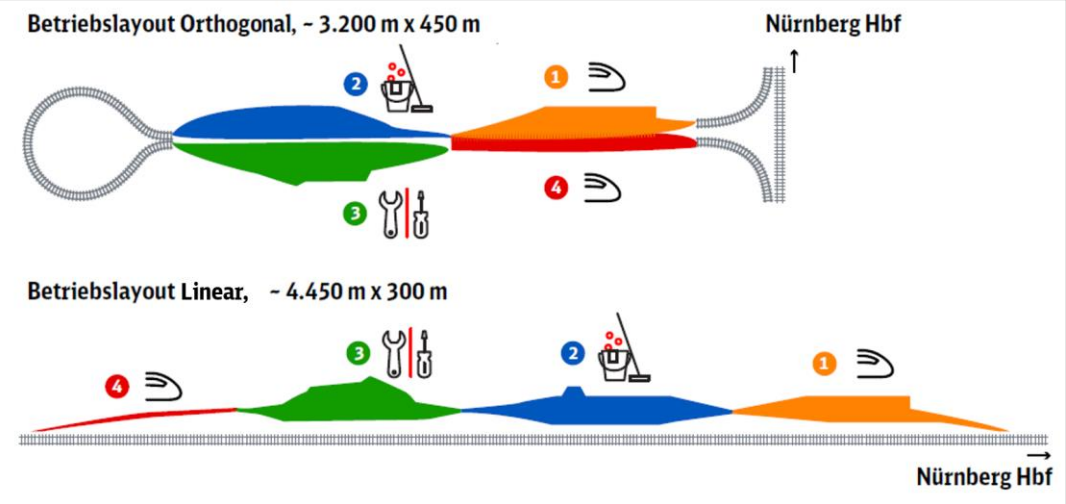

Abbildung 2 Mögliche Layouts für das neue ICE-Werk in Nürnberg

Da die Werkshalle als größtes Bauwerk nicht in Kurvenlage ausgeführt und gleichzeitig das KV-Terminal nicht überplant werden kann, ist eine Platzierung der Werkshalle und somit des gesamten Instandhaltungsbereichs (grüner Bereich gemäß Abbildung 2) nur in Nord-Süd-Richtung möglich. Wenn die zur Verfüllung vorgesehene Fläche des Hafenbeckens 1 genutzt werden soll und gleichzeitig die Hafeneinfahrt nicht mit der Werkshalle überbaut werden soll, drängt sich der Bereich des heutigen Hafenbeckens 1

[6] BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07, Rn. 131 m. w. N., juris

für den Instandhaltungsbereich auf. Die Anbindung an die bestehende Schienen-Infrastruktur müsste für die Werkseinfahrt sowie -ausfahrt im Bereich des KV-Terminals erfolgen.

Die weiteren Werksbereiche werden von der Werkshalle ausgehend platziert. Sie sollen so angeordnet werden, dass Auswirkungen auf die bestehende Hafennutzung minimiert werden. Daher würde die Behandlung (blauer Bereich gemäß Abbildung 2) parallel zur Instandhaltung angeordnet. Die Hafeneinfahrt (Hafenbecken 2) soll zur Minimierung der Auswirkungen erhalten bleiben, sie darf daher möglichst nur durch einzelne Gleisanlagen überspannt werden. Dazu werden die Dispositionsanlagen (roter und orangener Bereich gemäß Abbildung 2) zwischen dem Hafenbecken und der südlichen Schienenanbindung an der Hamburger Straße platziert. Eine Mitbenutzung der bestehenden Dispositionsgleise der Hafenbahn scheidet schon aus Kapazitätsgründen aus, da diese Gleise bei Weitem nicht für die parallele Nutzung für das KV-Terminal, die Verkehre im Hafen sowie für ein ICE-Werk ausreichen würden. Zudem muss die Dispositionsgruppe in jedem Fall so platziert werden, dass sie vom Hauptbahnhof kommend direkt – also ohne ein vorheriges Wendemanöver oder eine Kreisfahrt – angefahren werden kann. Andernfalls würde es absehbar zu Staueffekten und betrieblichen Konflikten kommen.

Eine grobe Skizze des geschilderten Layouts zeigt Abbildung 3. Theoretisch wären für das Layout im Hafengelände auch andere Anordnungen denkbar. Unter der Prämisse, dass der zu verfüllende Teil des Hafenbeckens bzw. das gesamte Hafenbecken 1 verwendet und das KV-Terminal nicht überplant werden soll, ist diese Skizze jedoch eine naheliegende Layoutvariante für die weitere Prüfung und Bewertung.

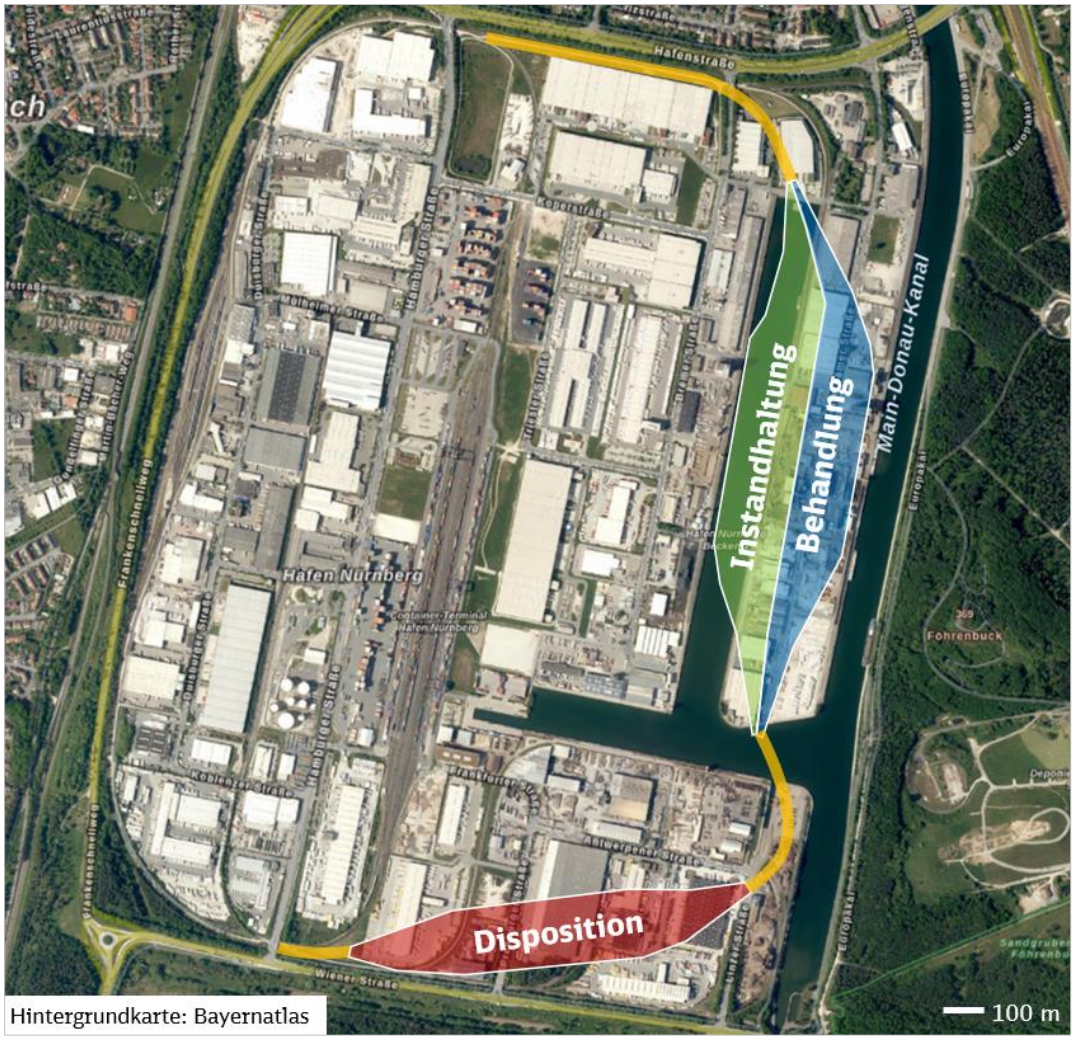

Abbildung 3 Mögliches Layout für ein ICE-Werk auf dem Hafengelände unter Nutzung des Hafenbeckens 1

Alternativ wäre auch eine Platzierung der Dispositionsgleise südlich der Wiener Straße in dem an das Hafengelände anschließenden Waldgebiet denkbar. Eine mögliche Anordnung zeigt Abbildung 4. Dies würde die Anzahl der betroffenen Firmen reduzieren, gleichzeitig aber eine zusätzliche Betroffenheit der Waldfläche bedeuten. Zudem würde sich der Gesamtflächenbedarf des Werks dadurch erhöhen, da eine Verbindung zwischen den verschiedenen Werksbereichen sowohl via Schiene als auch via Straße neu hergestellt werden müsste. Detaillierter zu betrachten wäre bei dieser Variante zudem die Querung der Wiener Straße, die Anbindung an die Hafenbahn sowie die Auswirkungen der ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete des Entengrabens.

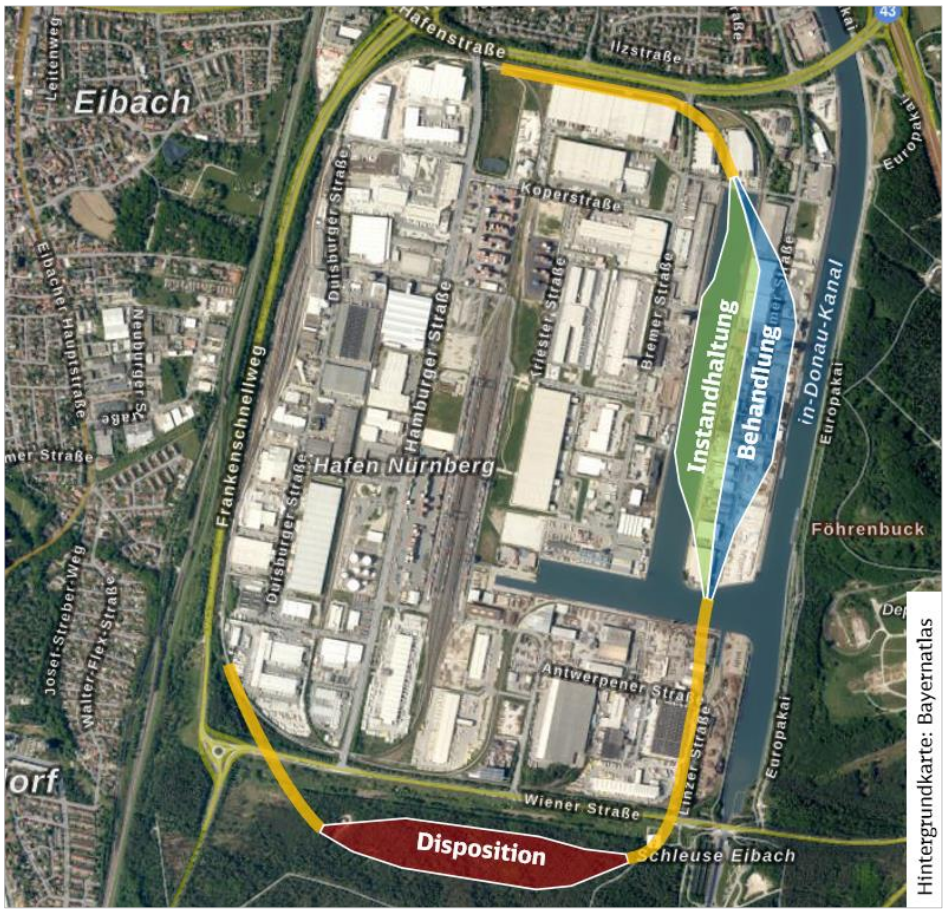

Abbildung 4 Mögliches Layout für ein ICE-Werk auf dem Hafengelände mit Dispositionsbereich in der südlichen Waldfläche

Eine Platzierung des kompletten Werks in dem Waldstück südlich des Hafens ist hingegen nicht realisierbar. In dem Gebiet befinden sich mehrere festgesetzte Überschwemmungsgebiete[7] sowie Hochwassergefahrenflächen (u.a. HQ häufig)[8]. Bei der Lage innerhalb von Überschwemmungsgebieten handelt es sich um ein Ausschlusskriterium für ein ICE-Werk (vgl. Kriterium K11 im Erläuterungsbericht Teil A). Eine Weiterverfolgung der Waldfläche südlich des Hafens ist daher schon allein aus diesem Ausschlusskriterium nicht möglich.

Unabhängig von der Platzierung der Disposition muss jedoch festgehalten werden, dass am Nürnberger Hafen für ein ICE-Werk bei weitem keine ausreichenden verfügbaren Flächen vorhanden sind. So würde das Hafenbecken 1 mit rund 12 Hektar selbst bei

[7] Verordnung der Stadt Nürnberg über die Festsetzung des Überschwemmungsgebietes des Gewässersystems Entengraben im Stadtgebiet Nürnberg (https://www.nuernberg.de/imperia/md/stadtrecht/dokumente/3/325/325_824.pdf)
[8] Bayerisches Landesamt für Umwelt, UmweltAtlas Bayern

vollständiger Verfüllung lediglich Platz für rund ein Drittel der Werksfläche bieten. Eine vollständige Verfüllung wird darüber hinaus durch den Hafenbetreiber nicht verfolgt.

2.2 Werksanbindung Schiene

Um ein betriebsnahes ICE-Werk an einem Standort mit Anbindung an den Nürnberger Hauptbahnhof planen zu können, ist die Möglichkeit für eine leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz mit ausreichend freien Kapazitäten für die Fahrt der ICE-Züge ins/vom Werk von entscheidender Bedeutung. Daher wurde für das Hafengelände analog zu den im Raumordnungsverfahren ermittelten und untersuchten Standorten eine erste Prüfung der Erreichbarkeit über die Schienen-Infrastruktur durch die DB Netz AG vorgenommen. Dabei wurden alle in diesem Bereich verlaufenden Bahnstrecken (siehe Abbildung 5) in die Überlegungen einbezogen. Die Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

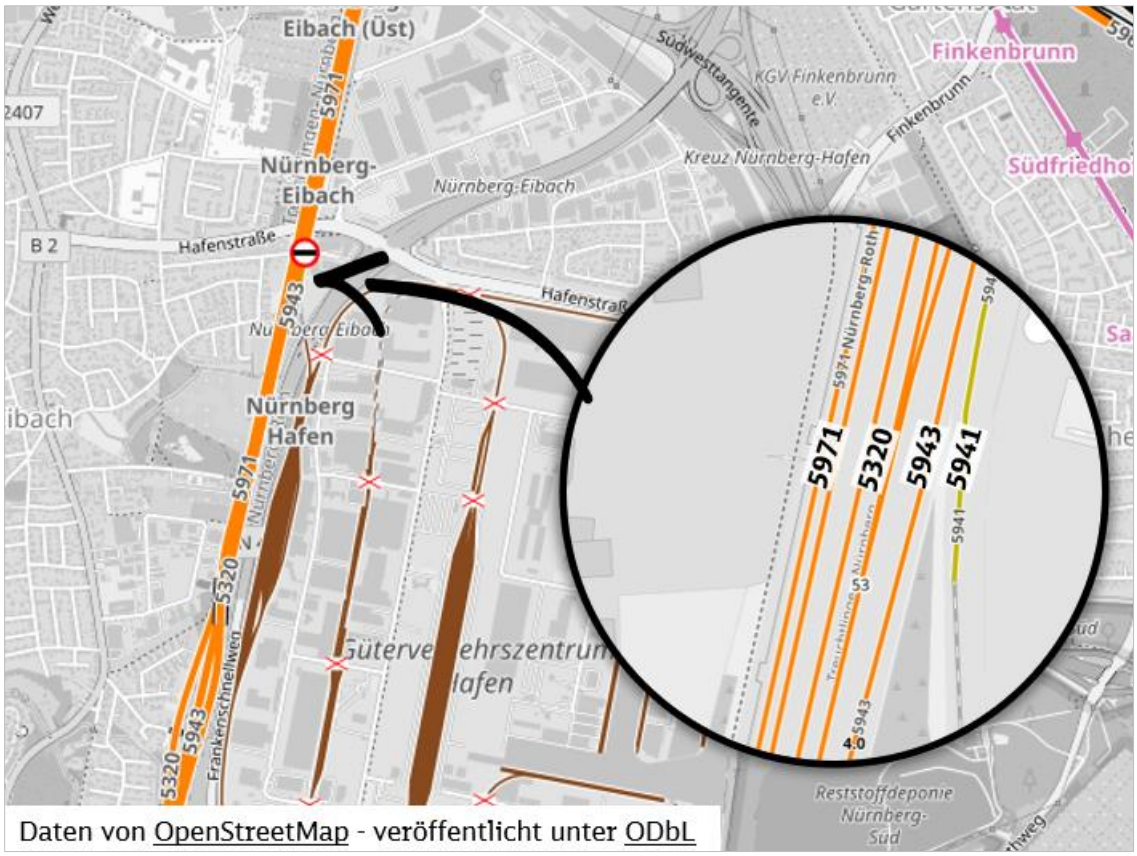

Abbildung 5 Anbindungssituation des Hafengeländes

Strecke 5971 (Nürnberg–Roth)
Die Strecke kommt aufgrund der bestehenden hohen Auslastung sowie der Lage nicht für eine Anbindung des Werks in Frage.

Strecke 5320 (Nürnberg–Treuchtlingen)
Die Auslastung der Strecke würde grundsätzlich Überlegungen zu einer Werksanbindung erlauben. Die Strecke mündet jedoch seitlich in den Nürnberger Hauptbahnhof ein. Aufgrund von Fahrstraßenausschlüssen wären die Fernverkehrsgleise im Nürnberger Hauptbahnhof daher über diese Strecke teilweise nicht erreichbar, Züge könnten somit nicht direkt zwischen Werk und Hauptbahnhof verkehren.

Strecke 5941 (Eibach–Hafen)
Die Auslastung der Strecke würde grundsätzlich Überlegungen zu einer Werksanbindung erlauben. Die heutige infrastrukturelle Ausgestaltung könnte jedoch die zusätzlichen Fahrten zu den erforderlichen Zeiten nicht bewältigen, unter anderem aufgrund der nur eingleisigen Anbindung.

Eine grundsätzliche Schwierigkeit bei der Anbindung des Hafengeländes stellt die bereits heute bestehende hohe Auslastung des Bahnhofs Nürnberg-Eibach dar. Dieser ist der zentrale Verknüpfungspunkt im Nürnberger Süden und damit von großer Bedeutung, u.a. für sämtlichen Güterverkehr in Richtung Süden. Im Bahnhof Nürnberg-Eibach werden die folgenden Hauptrelationen verknüpft:

- Personenverkehre der Relation Nürnberg Hbf–Treuchtlingen–Augsburg Hbf/Ingolstadt Hbf
- Alle Güterverkehre, die den Nürnberger Hafen als Start/Ziel haben (hauptsächlich Verkehre aus Norden/Osten/Westen)
- Alle Güterverkehre mit Start/Ziel am Nürnberger Rangierbahnhof aus/nach Süden (Augsburg/Ingolstadt–München–Südeuropa)
- Alle Güterverkehre aus Norden (Saaletalbahn/VDE 8/Gemünden via Bamberg–Fürth/zukünftiger Güterzugtunnel) in Richtung Süden (Augsburg/Ingolstadt–München–Südeuropa)

Schon heute kommt es in diesem Bereich aufgrund der hohen Belastung zu Staueffekten und Wartezeiten für Züge. Durch die prognostizierte Zunahme im Güterverkehr (u.a. durch den Deutschlandtakt) sowie die zusätzliche Werksanbindung würden diese negativen Effekte deutlich verstärkt werden. In der Folge wären umfangreiche infrastrukturelle Anpassungen in Nürnberg-Eibach (u.a. Bau von Stau- und Puffergleisen, Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik, ggf. Überwerfungsbauwerke) und am Anschluss des Hafens (mindestens zweigleisiger Anschluss) erforderlich. Bezüglich dieser erforderlichen infrastrukturellen Anpassungen außerhalb des Werksbereichs besteht noch ein hoher weiterführender Untersuchungsbedarf, da die Auswirkungen aufgrund der Komplexität und des Umfangs nicht pauschal bewertbar sind. Es kann jedoch festgehalten werden, dass im derzeitigen Zustand die Gleisinfrastruktur die gesamten Verkehre (Güterverkehr Richtung Süden, Verkehre ins KV-Terminal sowie zusätzliche ICE-Verkehre in ein potentielles Werk im Hafen) nicht aufnehmen könnte.

Unabhängig von der Zuführungsstrecke bis zum Hafengelände wäre auch die bestehende Schienen-Infrastruktur innerhalb des Hafengeländes heute nicht

ausreichend für die Ansiedlung eines betriebsnahen ICE-Werks. Im oben geschilderten Werkslayout müsste sowohl die Zu-/Abführung der Züge über Gleise der Hafenbahn laufen als auch weitere Rangierfahrten zwischen den verschiedenen Anlagen des ICE-Werks müssten über diese Infrastruktur abgewickelt werden. So kann unter anderem für den Wechsel vom Bereich Instandhaltung zur Behandlung oder bei der Instandhaltung zweier kurzer ICE-Züge auf einem Hallengleis die Ein-/Ausfahrt eines Zugs durch eine Umsetzfahrt über den Hafenbahnhof nötig werden.

Ein Teil der Schienen-Infrastruktur der Hafenbahn müsste somit durch das ICE-Werk parallel zu den bestehenden Nutzungen durch das KV-Terminal sowie weiterer Infrastruktur-Anschließer auf dem Gelände befahren werden, siehe blaue Markierung in Abbildung 6. Da sowohl für das ICE-Werk als auch für das KV-Terminal der Schwerpunkt der Verkehre in den Nachtstunden liegt, sind Konflikte zwischen den Güter- und den Fernverkehrszügen absehbar. In der Folge wäre in den Detailplanungen ein mehrgleisiger Ausbau der bestehenden Infrastruktur der Hafenbahn zu prüfen. Als besondere Herausforderungen eines solchen mehrgleisigen Ausbaus muss bereits auf die begrenzten Platzverhältnisse, zeitliche Abhängigkeiten sowie die Zwangspunkte an den beiden Straßenüberführungen der Hamburger Straße hingewiesen werden. Für diese Überführungen könnte beim mehrgleisigen Ausbau ein Ersatzneubau nötig werden.

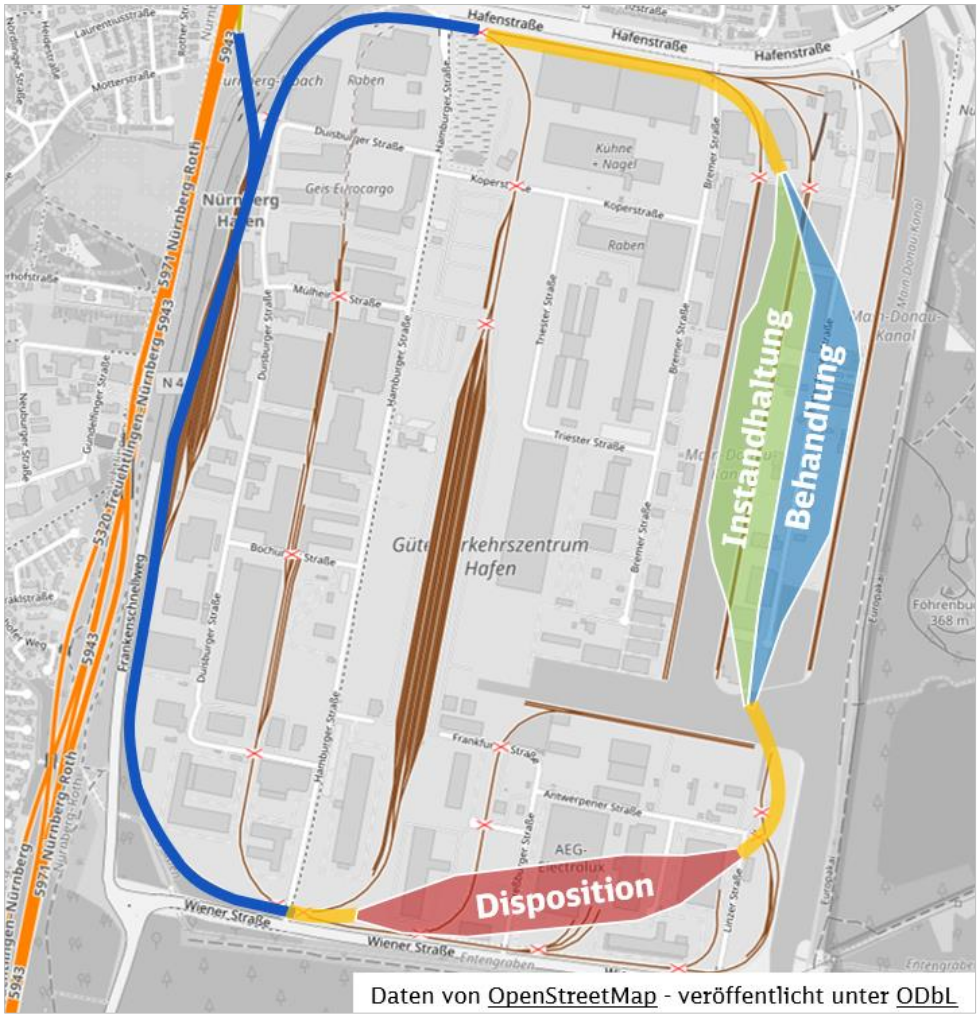

Abbildung 6 Lage des Werks am Hafengelände, blaue Markierung: parallele Nutzung der Infrastruktur der Hafenbahn

2.3 Querung Hafeneinfahrt

Um am verbleibenden Hafenbecken 2 grundsätzlich die Möglichkeit einer Restnutzung für den Schiffsverkehr aufrechtzuerhalten, wurde die Ausgestaltung einer Querung der Hafeneinfahrt geprüft, die eine Durchfahrtmöglichkeit für Schiffe in Richtung Hafenbecken 2 zulässt.

Um die Einfahrt in den Hafen mit Schiffen weiterhin gewährleisten zu können, käme eine Eisenbahnüberführung über die heutige Hafeneinfahrt in Frage. Zu berücksichtigen ist jedoch die relativ geringe maximale Steigung von 12,5 ‰, die für ICE-Züge auf dem Werksgelände möglich ist. Zur Überführung über die Hafendurchfahrt wäre eine Höhe von ca. 8 Metern erforderlich (Lichtraumprofil für Schiffe sowie technische Anforderungen der Brücke). Um diese Höhe zu erreichen, wird jeweils eine rund 640 Meter lange Rampe vor und nach der Überführung über das rund 100 Meter breite

Becken benötigt. Insgesamt würde eine solche Überführung somit eine Länge von rund 1.400 Meter beanspruchen, siehe Abbildung 7.

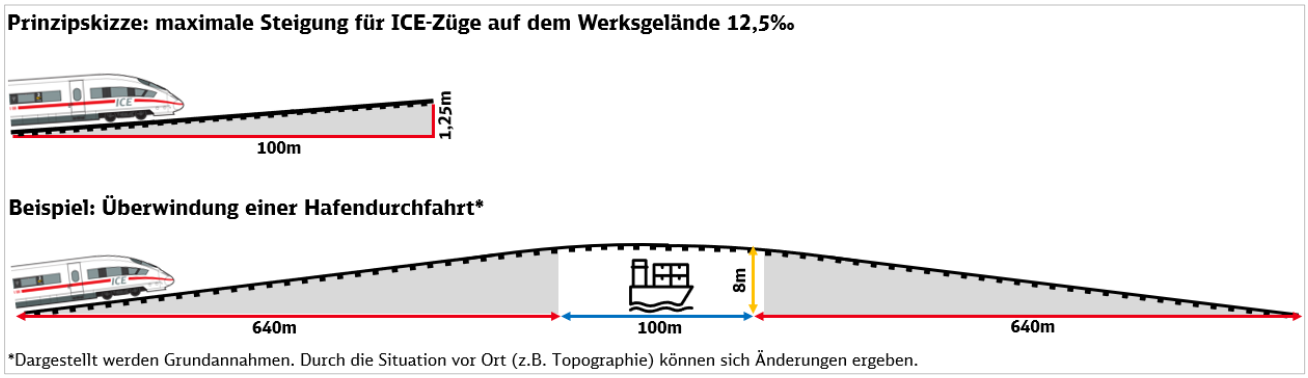

Abbildung 7 Prinzipskizzen: Maximale Steigung für ICE-Züge / Hafendurchfahrt

Als Zwangspunkte müssen jeweils die Anbindungen an die bestehenden Gleisanlagen im Bereich des KV-Terminals berücksichtigt werden, die in ihrer Höhe unverändert bleiben müssen. Zwischen diesen beiden Zwangspunkten und den Werksbereichen bzw. der Hafendurchfahrt steht die Entwicklungslänge für eine klassische Eisenbahnüberführung bei Weitem nicht zur Verfügung.

Somit wäre zur Überbrückung der Zufahrt in das Hafenbecken 2 höchstens eine Lösung mit einer beweglichen Brücke (z.B. einer Dreh- oder Hubbrücke) denkbar. Bezüglich dieser Möglichkeit besteht zunächst noch ein weiterführender Untersuchungsbedarf. Bei einer beweglichen Brücke handelt es sich unabhängig von der Bewegungsart um ein hochkomplexes technisches Bauwerk, vor allem da die auf der Brücke befindlichen Gleisanlagen mit einer Oberleitung überspannt werden müssen. Die Komplexität dieser Lösung übersteigt die einer regulären Eisenbahnbrücke um ein Vielfaches. Aus gutem Grund kommen derartige Bauwerke daher in der Praxis kaum zum Einsatz. So existieren in Deutschland nur rund zwanzig bewegliche Eisenbahnbrücken, die meisten davon auf nicht elektrifizierten Strecken.

Zu den immensen Herausforderungen einer beweglichen Eisenbahnbrücke inmitten eines ICE-Werks gehört beispielsweise der herausfordernde Betrieb einer beweglichen Brücke durch die zusätzliche Steuerung der Brücke sowie die hohe Störanfälligkeit mit den daraus folgenden Ausfallzeiten und Auswirkungen auf den Werksbetrieb. Hinzu kommen bauliche Schwierigkeiten wie die komplexe Maschinentechnik zum Bewegen der Brücke, der baulich sensible Übergang der Schiene und insbesondere der Oberleitung von den beweglichen zu den festen Bestandteilen, die Einbindung der Brücke in die Leit- und Sicherungstechnik sowie die anspruchsvolle Gründung der Brücke im Hafenbereich. Als zusätzliche zeitliche Risiken sind die deutlich verlängerte Planungsphase für die Entwicklung einer Sonderkonstruktion, das fehlende Regelwerk, die daraus folgende deutlich verlängerte Genehmigung und Zulassung, eine oftmals lange Vergabephase aufgrund der geringen Zahl an Anbietern mit der erforderlichen

Expertise sowie die längere Bauzeit zu nennen. Auch auf die sehr hohen Kosten sowie Kostenrisiken muss hingewiesen werden.

Für eine bewegliche Brücke eine leistungsfähige Lösung zu finden, erscheint nach Einschätzung der DB aufgrund der zuvor genannten Punkte als äußerst fragwürdig. Eine eindeutige Klärung und Einschätzung der Machbarkeit würde jedoch eine tiefergehende Planung voraussetzen, die zum aktuellen Zeitpunkt nicht geleistet werden kann. Zudem wäre zu untersuchen, inwiefern eine Fortsetzung des Hafenbetriebs unter den geänderten Voraussetzungen (andere Firmenstruktur am Hafen, geänderte Anbindungssituation, entfallende Hafenanlagen etc.) überhaupt noch sinnvoll bzw. möglich ist.

Die Realisierung eines ICE-Werks am Hafen wäre theoretisch auch ohne bewegliche Brücke denkbar. Die Überquerung der Hafeneinfahrt könnte dann mit einer festen, höhengleichen Eisenbahnüberführung ausgeführt werden. Die Durchfahrt für Schiffe wäre dann nicht mehr möglich, somit müsste der komplette Hafenbetrieb an den Hafenbecken 1 und 2 eingestellt werden.

3. Auswirkungen eines ICE-Werks am Nürnberger Hafen

Im Folgenden werden die prognostizierten Auswirkungen des Baus und Betriebs eines betriebsnahen ICE-Instandhaltungswerk am Nürnberger Hafen skizziert. Die Einschätzungen basieren auf den zuvor ausgeführten technischen Erkenntnissen sowie den Angaben von bayernhafen sowie der Stadt Nürnberg.

3.1 Auswirkungen für den Hafenbetrieb

Die Nutzung des Hafenbeckens 1 müsste durch die notwendige Verfüllung vollständig aufgegeben werden. Direkt betroffen wären Kai 2 und 3 mit fünf Kränen. Die Nutzung des Hafenbeckens 2 müsste nach derzeitigem Kenntnisstand mit sehr großer Wahrscheinlichkeit ebenfalls eingestellt werden, da eine leistungsfähige Lösung mittels beweglicher Brücke unrealistisch erscheint. Betroffen wären Kai 6 und 8, das Stichbecken für das KV-Terminal sowie das Schwergutbecken. Kai 1 in direkter Lage am Main-Donau-Kanal wäre zudem direkt durch Überbauung mit Behandlungsanlagen des ICE-Werks betroffen.

Insgesamt muss festgehalten werden, dass eine Nutzung des Hafengeländes zur Verladung von Gütern vom/aufs Schiff praktisch nicht mehr möglich wäre bzw. aufgrund der enormen Einschränkungen unattraktiv und sehr stark eingeschränkt würde. Insbesondere für bestimmte Güter, wie z.B. schwere Transformatoren, wäre der Entfall dieser Funktionen ein kaum kompensierbarer Verlust für den Wirtschaftsstandort

Nürnberg wie auch für die gesamtgesellschaftlich angestrebte Verkehrswende weg von der Straße im Gütertransport. Derzeit werden am Nürnberger Hafen deutlich größere Mengen auf der Schiene als auf dem Wasser umgeschlagen. Dennoch ist vor allem die verfügbare Vernetzung von verschiedenen Verkehrsträgern ein großer Standortvorteil am Nürnberger Hafen und somit ein ganz elementarer Baustein hin zu einem leistungsfähigen und dennoch klimafreundlichen Güterverkehr. Zudem ist im Zusammenhang mit der Verkehrswende und der erforderlichen Verlagerung von Gütertransporten weg von der Straße von einem Wachstum auch im Schiffstransport auszugehen. Diskutiert wird in diesem Zusammenhang beispielsweise eine Nutzung des Schiffstransports für grünen Wasserstoff.[9]

3.2 Auswirkungen für ansässige Unternehmen

Nach Auskunft des Hafenbetreibers wären am Standort bei dem in 2.1 geschilderten Layout insgesamt 51 Vertragsverhältnisse direkt oder indirekt betroffen, siehe Abbildung 8. Die direkte Betroffenheit bezieht die Firmen ein, deren Firmengelände ganz oder teilweise durch das ICE-Werk überbaut würde. Dies trifft voraussichtlich auf bis zu 28 Vertragsverhältnisse zu, darunter unter anderem das Lager eines großen Lebensmittel-Händlers, Paketzusteller, Speditionen und Logistiker sowie Spezialisten für Recycling. Indirekt betroffen sind Firmen, deren erforderliche Infrastruktur durch das ICE-Werk nicht oder nicht mehr ausreichend nutzbar wäre, insbesondere die Straßenanbindung, der Gleisanschluss oder die Schiffsverladung. Dies träfe nach derzeitigem Kenntnisstand auf weitere 23 Vertragsverhältnisse zu. Für diese wäre noch zu prüfen, ob ein Weiterbetrieb am bestehenden Standort ggf. unter Einschränkungen möglich ist oder ob der Geschäftsbetrieb am Standort aufgegeben werden und an einen neuen Standort verlagert werden müsste.

Wie in 2.1 geschildert wären theoretisch auch andere Werksanordnungen denkbar. Dies würde die Anzahl der betroffenen Firmen ggf. verschieben. Eine erhebliche Reduzierung der betroffenen Vertragsverhältnisse – insbesondere der unmittelbar betroffenen – ist jedoch unter den vorliegenden Rahmenbedingungen nicht erreichbar. Selbst bei einer Verschiebung des Dispositionsbereichs in das südliche Waldgebiet (vgl. Abbildung 4) könnte dieses Problem nicht überwunden werden. Die Anzahl unmittelbar betroffener Firmen würde dadurch zwar etwas reduziert werden, dennoch müsste nach wie vor eine erhebliche Anzahl an Unternehmensgrundstücken in Anspruch genommen werden.

Die Flächen sind größtenteils über Miet- und Erbbaurechtsverträge mit sehr langen Laufzeiten vergeben – teilweise reichen diese bis in die 2080er Jahre. Da Enteignungen wie unter Punkt 2 geschildert voraussichtlich nicht gelingen werden, müsste mit den

[9] Mittelbayerische Zeitung, „ICE-Werk: Hafen soll einen Plan vorlegen“, 7. März 2022 (https://www.mittelbayerische.de/region/nuernberg-nachrichten/ice-werk-hafen-soll-einen-plan-vorlegen-21503-art2096337.html)

betreffenden Firmen eine Einigung auf dem Verhandlungsweg erreicht werden. Ob eine solche mit allen Betroffenen gelingen könnte, würde entscheidend von den möglichen Ersatzflächen und Entschädigungszahlungen abhängen, die den Unternehmen angeboten werden müssten. Aufgrund der Vielzahl der direkt betroffenen Unternehmen erscheint dies jedoch als nicht realistisch. Nicht erkennbar ist für die DB zudem, wer entsprechende Verhandlungen führen könnte und für die Kosten der Umsiedlungen aufkommen würde.

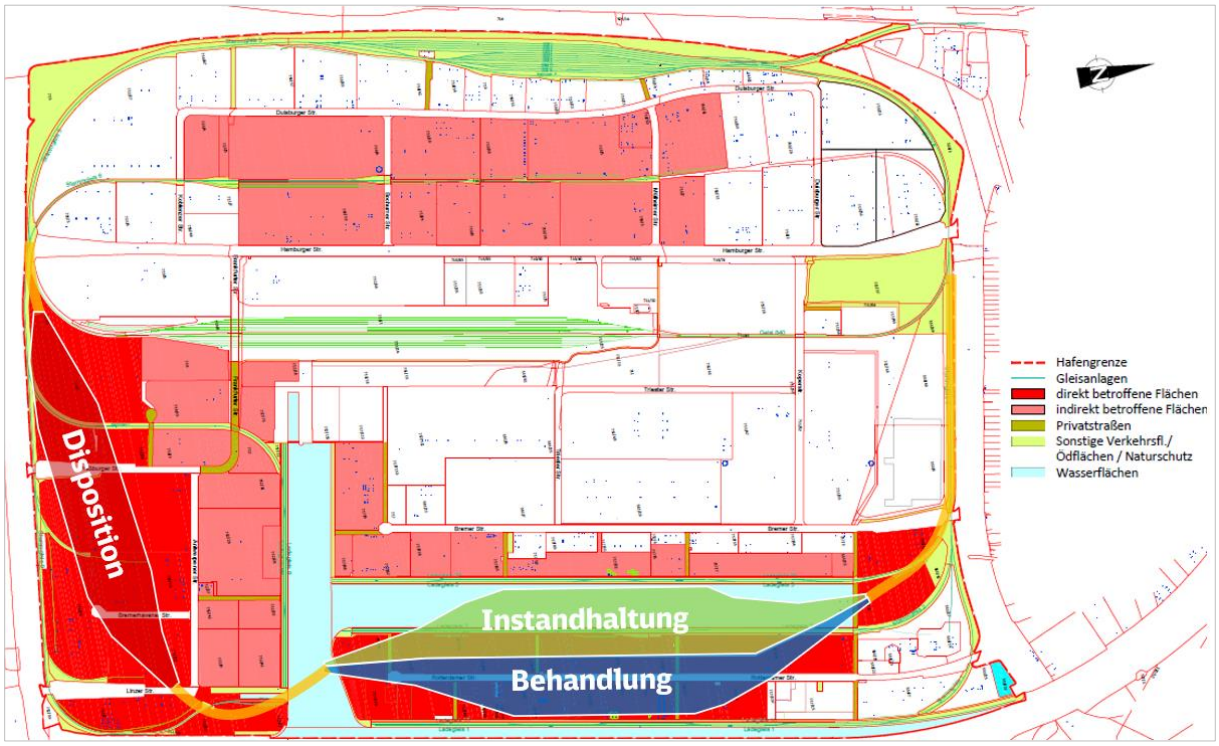

Abbildung 8 Betroffenheit (direkt und indirekt) von Flächen am Hafengelände (Quelle: Bayernhafen GmbH & Co. KG)

Die konkreten Auswirkungen für die betroffenen Unternehmen sind derzeit nicht konkret bezifferbar. Offenkundig ist jedoch u.a. von einer erheblichen Schwächung der Unternehmensstandorte, großen finanziellen Aufwendungen, mit einer Verschlechterung der Verkehrsanbindung für die Firmen oder dem Verlust von Sondergenehmigungen auszugehen.

3.3 Auswirkungen durch Umsiedlungen

Im Kapitel 3.2 wurde ausgeführt, dass bei einer theoretischen Umsiedlung von Firmen weg vom Nürnberger Hafen an andere Standorte ein umfangreicher Klärungsbedarf besteht, u.a. bezüglich Entschädigungszahlungen sowie juristischer Fragen. Um über diese Aspekte hinaus ein vollständiges Bild zu ermöglichen, werden nachfolgend die theoretisch entstehenden Auswirkungen einer Umsiedlung betrachtet.

Bei einem Bau des ICE-Werks auf dem Hafengelände und der damit zwingend einhergehenden Verdrängung von Firmen müssten für die dort ansässigen Firmen alternative Standorte gefunden werden. Der Flächenbedarf hierfür läge nach erster Schätzung des Hafenbetreibers durch die direkte und indirekte Betroffenheit (vgl. Kapitel 3.2) im Bereich von bis zu ca. 96 Hektar und würde somit den für das ICE-Werk erforderlichen Flächenbedarf deutlich übersteigen. Damit ein neuer Standort für die Unternehmen annähernd gleiche Voraussetzungen bietet, ist zumindest eine leistungsfähige Straßenanbindung, für die meisten Firmen auch ein leistungsfähiger Gleisanschluss, für einige Firmen auch ein leistungsfähiger Wasseranschluss, erforderlich. Wo solche Standorte in der erforderlichen Größe innerhalb des Nürnberger Stadtgebietes verfügbar sein sollten, entzieht sich der Kenntnis der DB. Da es angesichts des Flächendrucks in Nürnberg und der bestehenden Nachfrage nach Industrieflächen als unrealistisch erscheint, überhaupt ausreichende Flächen für die betroffenen Firmen im Stadtgebiet zu finden, muss von einer Umsiedlung auch in das Umland ausgegangen werden. Für einige Firmen, die auf den Schwerlastkai angewiesen sind, wird eine Umsiedlung innerhalb der Region voraussichtlich gänzlich scheitern. Hierbei ist besonders die Produktion von Trafos zu nennen. Zusätzlich sind bestehende Sondergenehmigungen für bestimmte Betriebe zu beachten.

In der Prognose ist eine komplexe Flächensuche für jedes umzusiedelnde Unternehmen vorzunehmen. Zudem muss eine Erschließung vorgenommen sowie ggf. ein Gleisanschluss hergestellt werden. Ein zusammenhängendes Areal als gebündelte Ersatzfläche ohne erhebliche Eingriffe zu gewinnen, ist als nicht realistisch zu bewerten. Aktuell gegebene Synergien können an dem Ersatzstandort dementsprechend nicht mehr gewährleistet werden. Es muss in diesem Zusammenhang nochmals betont werden, dass eine Umsiedlung von bestehenden Firmen an andere Standorte ausdrücklich nicht durch die DB organisiert oder finanziert werden kann.

In jedem Fall würden für die Volkswirtschaft hohe Kosten entstehen durch den Rückbau intakter teilweise neuer Firmenstandorte, die Erschließung neuer Standorte sowie den Neubau von Firmengebäuden. Hinzu kommen Aufwendungen für verlängerte Transportwege aufgrund der größeren Entfernungen zur notwendigen Infrastruktur sowie verlängerte Arbeitswege für Mitarbeitende. Auch mögliche Kosten für Produktionsausfälle durch die Umsiedlungen werden entstehen sowie Schadensersatzforderungen der betroffenen Firmen.

Ökologisch sind neben den Emissionen für den Rückbau bestehender Gebäude sowie deren Neubau an anderer Stelle auch die Inanspruchnahme von Naturflächen für die neuen Firmenstandorte sowie Eingriffe für die Erschließung der Flächen (z.B. Verkehrsflächen) zu erwarten und entsprechend zu berücksichtigen. Zudem entstehen zusätzliche CO2-Emissionen durch verlängerte Transportwege der Unternehmen. Durch den zu erwartenden ungünstigeren Zugang zu klimafreundlichen Transport- und Umschlagmöglichkeiten im gesamten Großraum Nürnberg ist damit zu rechnen, dass Güterverkehre von der Schiene oder dem Wasser in erheblichem Umfang wieder auf die

Straße verlagert werden. Dies erzeugt nicht nur CO2-Emissionen, sondern auch Lärm für Anwohnende im Großraum Nürnberg.

3.4 Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Metropolregion Nürnberg

Der für die gesamte Metropolregion Nürnberg sehr bedeutende Güterverkehrsstandort am Nürnberger Hafen würde durch die an diesem Standort enormen Auswirkungen eines Werkeneubaus erheblich geschwächt.[10] Durch den voraussichtlichen Entfall bzw. mindestens der Schwächung der Trimodalität sowie den Verlust wichtiger ansässiger Unternehmen würde die Attraktivität des Standortes insgesamt abnehmen. Das Güterverkehrszentrum (GVZ) ist auch von besonderer Bedeutung für Nürnberg und das Umland als Industriestandort. Die in der Metropolregion Nürnberg hergestellten Produkte werden über das GVZ in die ganze Welt transportiert, Rohstoffe und Vorprodukte kommen über das GVZ in die Region. Insgesamt ist von einer abnehmenden Bedeutung bzw. von einem umfangreichen Funktionsverlust des Standortes Nürnberger Hafen sowie des Güterverkehrszentrums auszugehen. Die Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort der Metropolregion müssen als erheblich bewertet werden. Auch ist aufgrund des Umfangs der betroffenen Firmen mit dem Verlust bzw. der Abwanderung von Arbeitsplätzen in andere Regionen zu rechnen. Die Verdrängung von bestehenden Unternehmen im großen Stil würde nachteilig auf die Reputation des Wirtschaftsstandortes einzahlen.

3.5 Auswirkungen auf den Bahnverkehr

Die zusätzlichen Zugfahrten zur Überführung der täglich bis zu 25 ICE-Züge ins/vom Werk zum Nürnberger Hauptbahnhof würden den bereits heute überlasteten Knoten Nürnberg-Eibach weiter beanspruchen. Die in jedem Fall erforderlichen und heute noch gar nicht im Detail benennbaren Ausbaumaßnahmen an der Infrastruktur würden sich – neben dem zusätzlichen Flächenverbrauch – insbesondere in der Bauphase erheblich auf den bestehenden Bahnverkehr auswirken. Zu prüfen wäre noch, ob die nötigen Infrastrukturmaßnahmen aufgrund der Länge der erforderlichen Genehmigungsverfahren, der Sperrpausenplanung sowie absehbarer Eigentumsfragestellungen überhaupt sowie im erforderlichen Zeitrahmen realisiert werden können.
Auch im laufenden Betrieb ist von nachteiligen Auswirkungen auf den Bahnverkehr im Großraum Nürnberg durch ein ICE-Werk am Nürnberger Hafen auszugehen, insbesondere da sowohl der Güterverkehr als auch die Zuführungsfahrten zum/vom

[10] Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken: „Hafen Nürnberg: Wichtigen Standortfaktor funktionsfähig erhalten“, 11. Februar 2022 (https://www.ihk-nuernberg.de/de/Geschaeftsbereiche/Standortpolitik-und-Unternehmensfoerderung/verkehr-logistik/hafen-nuernberg-wichtigen-standortfaktor-funktionsfaehig-erhalten)

Werk überwiegend nachts stattfinden und somit die Konkurrenzsituation noch verstärkt würde.

Perspektivische Erweiterungen des KV-Terminals am Hafen würden zudem durch den Betrieb eines ICE-Werks aufgrund der dann anderweitig genutzten Kapazitäten durch die Überführungsfahrten erschwert oder verhindert. Dies würde einer möglichen weiteren Verlagerung von Güterverkehren von der Straße hin zur klimafreundlichen Schiene in Zukunft direkt im Weg stehen.

3.6 Auswirkungen für die Infrastruktur der Hafenbahn

Ein Teil der Schienen-Infrastruktur der Hafenbahn müsste wie oben geschildert für das ICE-Werk parallel zu den bestehenden Nutzungen durch das KV-Terminal sowie durch weitere Infrastruktur-Anschließer auf dem Gelände befahren werden. Durch die Schwerpunkte in den Nachtstunden würden Konflikte zwischen Güter- und Fernverkehr entstehen. Durch die erheblichen zusätzlichen Verkehre auf diesen Abschnitten ist vom mehrgleisigen Ausbau zumindest eines Teils der bestehenden Gleise der Hafenbahn auszugehen. Ein solcher Ausbau hätte in der Folge unter anderem in der Bauphase deutliche Auswirkungen auf den Bahnverkehr auf dem Hafengelände und auf das KV-Terminal. Sofern ein Ersatzneubau der Straßenüberführungen über die Hamburger Straße erforderlich wird, ist auch mit großen Auswirkungen auf den Straßenverkehr zu rechnen – mit den entsprechenden Folgen für die Logistik am Standort. Zudem würde sich auch die Nutzbarkeit der bestehenden Gleisanschlüsse von Firmen am Hafen verschlechtern. Dies trifft insbesondere auf die Gleisanschlüsse an der Hamburger bzw. Duisburger Straße zu, da die erforderlichen Rangierfahrten zum Ausfädeln der Güterzüge unter der Straßenüberführung Hamburger Straße hindurch nicht mehr möglich oder zumindest erheblich eingeschränkt wären.

3.7 Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Nürnberg

In den vergangenen Jahren wurden Unternehmen innerhalb des Nürnberger Stadtgebietes gezielt zum Hafen umgesiedelt.[11] Durch die Bündelung der verschiedenen Verkehrsarten am Hafen und durch die Nähe zur Umschlag-Infrastruktur konnte der LKW-Verkehr innerhalb der Stadt reduziert werden. Dies hat positive Effekte für die Emissionen, denen Anwohnende ausgesetzt sind, vor allem Lärm und Abgase.[12] Durch

[11] Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein e.V.: „DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas gegen ICE-Werk im Güterverkehrszentrum bayernhafen Nürnberg“, 9. Februar 2022 (https://www.schifffahrtsverein.de/2022/02/09/dvsv-vorsitzender-dr-michael-fraas-gegen-ice-werk-im-gueterverkehrszentrum-bayernhafen-nuernberg/)
[12] Regierung von Mittelfranken/Stadt Nürnberg: „2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet der Stadt Nürnberg“, September 2017

eine Zerschlagung des gebündelten Güterverkehrszentrums und die Umsiedlung von Firmen würden diese positiven Effekte der Verkehrsverlagerung sowie die Entlastung für Anwohnende wieder zurückgenommen werden. Die Querverkehre zwischen den Unternehmen am Hafen bzw. die Wege zum KV-Terminal, der Schiffsverladung oder der Autobahn würden verlängert und in das Stadtgebiet bzw. das Umland verlagert.

4. Bewertung der Realisierbarkeit

Nach intensiven Abstimmungen kommt die DB Fernverkehr AG zu dem Schluss, dass am Nürnberger Hafen keine freien Flächen für den Bau eines ICE-Instandhaltungswerks zur Verfügung stehen. Selbst bei einer theoretischen vollständigen Verfüllung des Hafenbeckens 1 und einer weitestgehenden Einstellung des Hafenbetriebs würde nur rund ein Drittel der für das Werk erforderlichen Fläche am Hafen zur Verfügung stehen. Es muss darauf hingewiesen werden, dass eine solche vollständige Verfüllung des Hafenbeckens 1 durch den Hafenbetreiber bzw. die betroffenen Unternehmen nicht verfolgt wird.

Bei realistischer Abwägung der Folgen einer Umnutzung von bereits belegten Flächen erweist sich eine Betrachtung des Standortes am Hafen eindeutig weder ökologisch noch volkswirtschaftlich- bzw. betriebswirtschaftlich sowie gesamtgesellschaftlich sinnvoll. Die Auswirkungen gingen insbesondere in deutlichem Maße über die standortunabhängig auftretenden Auswirkungen eines ICE-Werks hinaus. Demgegenüber steht die große ökologische Betroffenheit an den in das Raumordnungsverfahren eingebrachten drei möglichen Standorten. In der Gesamtabwägung und unter Berücksichtigung der Folgen von Firmenumsiedlungen sowie der verschlechterten Situation für klimafreundlichen Gütertransport im Großraum Nürnberg, kann jedoch auch unter ökologischen Gesichtspunkten die Wahl nicht auf den Hafen Nürnberg fallen. Zwar mag der Standort auf dem Papier zunächst naturverträglicher und die Eingriffe geringer erscheinen, doch einer realistischen Beurteilung hält dieser oberflächliche Eindruck nicht stand. Auch für die Firmenumsiedlungen würden Naturflächen beansprucht werden müssen und das voraussichtlich in deutlich größerem Umfang. Die Verfügbarkeit von ausreichend bestehenden Industrieflächen oder Brachflächen in der erforderlichen Lage und Erreichbarkeit kann aufgrund des hohen Flächendrucks in der Region nicht angenommen werden.

Zudem sind die zeitlichen Risiken für das geplante ICE-Werk am Hafen aufgrund der erforderlichen vorherigen Firmenumsiedlungen erheblich. Eine Verzögerung des Vorhabens würde die Ausweitung des klimafreundlichen Schienen-Fernverkehrs sowie

---

(https://www.nuernberg.de/imperia/md/umweltamt/dokumente/luft/2fortschreibunglrp_0917_es.pdf)

die Einführung des Deutschlandtaktes behindern und ist damit im Sinne der gesellschaftlich forcierten ökologischen Verkehrswende nicht hinnehmbar.

Als der ausschlaggebende Aspekt ist jedoch die Flächenverfügbarkeit zu benennen. Die für ein ICE-Werk erforderlichen Flächen sind heute bereits aktiv genutzt und bebaut. Viele Firmen mit zahlreichen Mitarbeitenden sind dort ansässig. Auf den Grundstücken befinden sich große Lager- oder Produktionshallen, Silos, Gleisanlagen, Krane für die Schiffsverladung oder Straßenanlagen. Die Flächen sind (unter Ausnahme der 3 Hektar des zu verfüllenden Hafenbeckens) nicht verfügbar und die heutigen Nutzungen sind nicht entbehrlich.

Nach erster juristischer Einschätzung wird bei Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange aller Beteiligten am Standort Hafen eine Verdrängung von Firmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht gelingen. Somit wäre höchstens eine freiwillige Umsiedlung der vielen betroffenen Firmen denkbar. Diese muss jedoch als unmöglich eingeschätzt werden, insbesondere aufgrund der erheblichen nachteiligen Folgen für die Unternehmen.

Eine Weiterverfolgung des Standorts ist für die DB Fernverkehr AG daher mangels Genehmigungsfähigkeit nicht möglich, da am Hafen die nötigen Flächen schlicht nicht verfügbar sind.