
Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

10. Sitzung

Hybride Gremiensitzung Online und vor Ort
06. Oktober 2021

Protokoll der 10. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 06. Oktober 2021

Teilnehmende: siehe Teilnehmendenliste
Ort: Hybride Gremiensitzung Online sowie vor Ort: Schilde-Halle in Bad Hersfeld
Dauer: 15.30 Uhr – 18.30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Anne Siebert, IFOK

Tagesordnung

TOP 0 Begrüßung
TOP 1 Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
TOP 2 Segmentvergleich
TOP 3 Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore
TOP 4 Ausblick
TOP 5 Abstimmung gemeinsame Pressemitteilung zum 10. Beteiligungsforum

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmendenliste
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3 Presseinformation des Beteiligungsforums

Begrüßung

Einführung durch die Moderation

Ralf Eggert, der Moderator von der ifok GmbH, begrüßt die Mitglieder zur zehnten Sitzung des Beteiligungsforums. Er stellt das Vorgehen in der „Hybrid-Sitzung“ vor. Die Teilnehmenden können sich per Handzeichen online sowie vor Ort zu Wort melden. Schwerpunktthemen der Sitzung sind Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum sowie die Ergebnisse des Segmentvergleichs und die daraus resultierenden ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, der Konzernbevollmächtigte der DB für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn. Er freut sich über die hybride Veranstaltung, an der man vor Ort sowie online teilnehmen kann. Die DB Netz AG wird heute die vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore vorstellen und schreitet damit in der Planung immer weiter voran.

Sitzungsziele und Agenda

Der Moderator begrüßt anschließend folgende Beteiligte, die zum ersten Mal an einer Sitzung des Gremiums teilnehmen:

- Fr. Tanja Hartdegen, MdL (SPD)
- Hr. Stefan Pruschwitz, Leiter Stadtmarketing Bebra GmbH

Anschließend stellt Ralf Eggert die Agenda der zehnten Sitzung des Beteiligungsforums vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Der Moderator erläutert, zum Abschluss der Sitzung des Beteiligungsforums werde wie üblich gemeinsam mit den Teilnehmenden eine Pressemitteilung abgestimmt. Im Nachgang der Sitzung wird ein Protokollentwurf erstellt und den Mitgliedern des Beteiligungsforums zugesandt. Das Protokoll zum neunten Beteiligungsforum wurde bereits im Umlaufverfahren abgestimmt und steht auf der Projektwebseite zum Download bereit. Im Anschluss an die heutige Sitzung gibt es zudem ein Pressegespräch, in dem die heute vorgestellten Inhalte den regionalen Medien vorgestellt werden.

TOP 1 Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Maßnahmenliste zum Deutschlandtakt

Jochen Stütting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, erklärt, die Beschreibung aus der neuen Maßnahmenliste des „Deutschlandtakts“ habe keinen Einfluss auf den weiteren Verlauf des

Projekts. Das Vorgehen des Bahnprojekts Fulda – Gerstungen entspreche bereits den Vorgaben, nämlich der variantenoffenen Ausgestaltung durch den Vorhabenträger (Anlage 2, S. 6).

Alternative Güterzugspangen an der Strecke 6340

Im Anschluss geht Jochen Stüting auf den Vorschlag des Bündnisses „Bahn für Alle“ ein. Zunächst ist die trassierungstechnische Umsetzbarkeit alternativer Güterverkehrsspangen an der 6340 geprüft worden:

- Westliche SGV- Spange kann weder höhengleich noch höhenfrei trassiert werden
- Östliche SGV-Spange kann höhenfrei, nicht aber höhengleich trassiert werden

Weiter ist die betriebliche Umsetzung untersucht worden. Die Ergebnisse zeigen, dass ein Streckenwechsel von der 6340 auf die Strecke 3600 in Bebra aus Kapazitätsgründen nicht möglich ist. Daher werden die alternativen Güterverkehrsspangen an der 6340 nicht ins Variantenspektrum aufgenommen. (Anlage 2, S. 8).

Datenerhebung zum Mobilitätsverhalten

Jochen Stüting geht auf die Frage nach der Erhebung des Mobilitätsverhaltens am Bahnhof Bad Hersfeld ein. Die Datenerhebung ist am 14.07.2021 erfolgt und geht in die Bewertung eines potenziellen Fernverkehrshalts in den Variantenvergleich ein (Anlage 2, S. 10).

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang beantwortet Jochen Stüting die Fragen der Teilnehmenden.

Wird die Datenerhebung bei Rückgang der Pandemie noch mal wiederholt?

Die DB Netz AG zieht eine Wiederholung der Datenerhebung in Erwägung. Gleichzeitig betont Jochen Stüting, es handele sich bei der Datenerhebung nicht um eine Erhebung absoluter Fahrgastzahlen. Ziel der Erhebung ist es, den Modal Split zu ermitteln, also die prozentuale Verteilung der für den Weg vom und zum Bahnhof genutzten Verkehrsmittel.

Warum trennen Sie in Ihrer Bewertung nicht die Betrachtung der optimalen Strecke und des optimalen Fernverkehrshalts voneinander?

Beide Komponenten müssen zusammen betrachtet werden, um die Vorzugsvariante bestimmen zu können.

Trassenvorschlag der Hersfelder Eisenbahnfreunde und der Fahrgastverbände

Jochen Stüting zeigt auf, der Vorschlag verläuft von Niederaula über Bad Hersfeld nach Wildeck. Er führt aus, der Vorschlag ist von der DB Netz und ihren Planern optimiert worden. Dennoch konnten nicht alle Konfliktpunkte mit bestehender Bebauung gelöst werden. Auch die Fahrzeitvorgaben werden nicht eingehalten. Zudem führt der Vorschlag mit überwiegend oberirdischer Linienführung durch eine Vielzahl von Schutzgebieten (FFH- und Vogelschutzgebiete, Überschwemmungsgebiet der Fulda, ...) und liegt darüber hinaus nahezu vollständig außerhalb der Grobkorridore. Aus diesen Gründen wird der Vorschlag nicht weiterverfolgt (Anlage 2, S. 11-19).

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang an die Präsentationen beantworten Jochen Stüting und Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Mitte der DB Netz AG, die Fragen der Teilnehmenden.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Wurden alle Aspekte des Vorschlags der Hersfelder Eisenbahnfreunde berücksichtigt?

Gerd-Dietrich Bolte erklärt, es seien alle Aspekte umfassend untersucht wurden. Die im Anschluss vorgestellten vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore weisen alle eine bessere Bilanz auf als der Vorschlag der Hersfelder Eisenbahnfreunde.

Ein Teilnehmer erläuterte im Auftrag der Kommunen Bad Hersfeld, Hauneck, Haunetal, Ludwigsau und Niederaula, dass die Variante der Hersfelder Eisenbahnfreunde von den Kommunen ähnlich bewertet wird, wie von Herrn Stüting vorgestellt. Insbesondere der Eingriff in das FFH-Gebiet in der Fuldaaue zwischen Niederaula und Bad Hersfeld schlägt negativ zu Buche. Die dazu im Auftrag der Kommunen vorbereiteten Unterlagen stellt der Teilnehmer im Nachgang der DB Netz zur Verfügung.

TOP 2 Segmentvergleich

Im Anschluss erläutern Jochen Stüting und Bernd Avermann, Umweltplanungsbüro Bosch & Partner, den Segmentvergleich. Dabei wird dargelegt, dass der Segmentvergleich innerhalb von drei Zielsystemen erfolgt und einer detaillierten Bewertung unterliegt (Anlage 2, S. 22-44).

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang an die Präsentationen beantworten Jochen Stüting und Bernd Avermann die Fragen der Teilnehmenden.

Wird bei der Planung der Hochwasserschutz beachtet, insbesondere bei Tunnel- oder Brückenbauten in der Nähe des Geisbaches?

Bernd Avermann betont, der Hochwasserschutz wird immer beachtet. Da die Talquerung über den Geisbach jedoch über eine hohe Brücke erfolgen würde, gab es beim Thema Hochwasserschutz keine erhebliche Problemstellung.

Werden bei der Planung des Hochwasserschutzes auch die klimatischen Veränderungen mitberücksichtigt, wie beispielsweise vermehrter Starkregen?

Bernd Avermann erklärt, auch die klimatischen Veränderungen werden berücksichtigt. Eine wichtige Ursache für Hochwasser aufgrund von Starkregen sei die Versiegelung von Flächen. Diese sei im Geistal verhältnismäßig gering. Es handelt sich dort vor allem um potenzielle Brückenbauwerke und diese werden in der Planung auch im Hinblick auf Hochwasserschutz berücksichtigt.

Auf welcher Basis erfolgt die Kostenschätzung im Segmentvergleich Wirtschaft/Verkehr G19-G33?

Jochen Stütting erklärt, dass die Kostenschätzung auf dem Kostenkennwert-Katalog basiert, der zwischen der DB Netz und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt wurde.

Können im Raum um Ronshausen nicht noch weitere Variantenabschnitte in der weiteren Vorplanung näher betrachtet werden?

Bernd Avermann erläutert, im Segmentvergleich fließen sowohl umwelt und raumordnerische Aspekte als auch die verkehrlich/wirtschaftlichen Aspekte ein. Somit werden auch die Kosten als wesentliches Kriterium berücksichtigt. Bei der Entscheidung, welcher Variantenabschnitt weiterverfolgt wird, waren in diesem Vergleich die Kosten ausschlaggebend, da die Unterschiede in den umwelt und raumordnerischen Kriterien weniger eindeutig sind.

Ist am Ausfädelungspunkt Langenschwarz mit einer Überbündelung zu rechnen?

Jochen Stütting erklärt, dass auch andere Infrastrukturvorhaben in diesem Bereich berücksichtigt wurden und zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit einer Überbündelung zu rechnen sei.

TOP 3 Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore

Im Weiteren stellt Jochen Stütting die vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore und ihre jeweiligen spezifischen Merkmale vor. Daneben erläutert er das Vorgehen im nun folgenden Variantenvergleich (Anlage 2, S. 45-53).

Fragen/Anmerkungen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang an die Präsentation beantworten Jochen Stütting und Gerd-Dietrich Bolte die Fragen der Teilnehmenden.

Wird bei der Trassenanbindung Ludwigsau/Mecklar auch das Industriegelände berücksichtigt?

Jochen Stüting bejaht das und betont, dass es sich bei dem bisher Gezeigten um 1000 m breite Trassenkorridore und keine konkrete Streckenführung handele.

Wie werden die Vor- und Nachteile bei einem Fernverkehrshalt in Bad Hersfeld oder an einem anderen Ort ermittelt?

Jochen Stüting erklärt, dass die Bewertung der potenziellen Fernverkehrshalte im Variantenvergleich auf Basis der drei Zielsysteme vorgenommen erfolgt.

Würde Unterhaun einen Nahverkehrshalt erhalten, wenn der Fernverkehrshalt dort verortet werden würde?

Jochen Stüting erläutert, er könne dazu keine konkrete Aussage treffen, weil im Rahmen des Projekts Fulda-Gerstungen kein Nahverkehr geplant wird. Wenn ein Fernverkehrshalt dort verortet werden würde, wäre dieser an der Stelle nur sinnvoll, wenn für eine mögliche Weiterfahrt, ein Nahverkehrsangebot bestünde.

In welchem Verhältnis stehen die unterschiedlichen Zielsysteme zueinander und wie entscheiden Sie welches Zielsystem am schwersten wiegt und welcher Trassenkorridor dann die Vorzugsvariante wird?

Gerd-Dietrich Bolte erläutert, einer von den vorgestellten Trassenkorridoren wird als Vorzugsvariante ermittelt werden. Wenn dies in allen Zielsystemen Umwelt, Raumordnung und Wirtschaft/Verkehr die gleiche Variante ist, ist es offensichtlich, welcher Trassenkorridor die Vorzugsvariante wäre. Falls es in den einzelnen Zielsystemen unterschiedliche Varianten sind, dann wird der Abstand zu den jeweils anderen Varianten betrachtet und abgewogen. Abschließend bemerkt er, im Bereich Umwelt sei bei den vorgestellten Varianten kein großer Unterschied zu erwarten, weil alle Varianten einen verhältnismäßig großen Tunnelanteil aufweisen.

Wann wird die Vorzugsvariante veröffentlicht?

Jochen Stüting erklärt, im ersten Quartal 2022 sei mit der Veröffentlichung einer Vorzugsvariante zu rechnen.

Ist ein Fernverkehrshalt in Unterhaun mit Beachtung des Hochwasserschutzes und der Autobahn möglich?

Jochen Stüting erläutert, zu diesem Zeitpunkt könne er das noch nicht beantworten. Zunächst müsse im Variantenvergleich ergebnisoffen geprüft werden, um eine fachliche Abwägung gewährleisten zu können.

TOP 4 Ausblick

Jochen Stüting erläutert die aktuellen Informationsangebote zum aktuellen Projektstand (Anlage 2, S. 55).

TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 10. Beteiligungsforum

Der Moderator Ralf Eggert stellt den Entwurf einer Pressemitteilung vor. Diese wird nach der Durchsprache in der Sitzung von den Gremienmitgliedern angenommen (siehe Anlage 3).

Abschließend bedanken sich Jochen Stüting und Gerd-Dietrich Bolte im Namen der Deutschen Bahn für den konstruktiven Austausch und verabschieden die Teilnehmenden.