
Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

9. Sitzung

Online Gremiensitzung
02. Juli 2021

Protokoll der 9. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 02. Juli 2021

Teilnehmende: siehe Teilnehmendenliste
Ort: Online Gremiensitzung
Dauer: 15.30 Uhr – 17.30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Anne Siebert, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- TOP 2 Vorschlag der Stadt Bebra „Bebra Süd“ - Ergebnis
- TOP 3 Tunnel: Geologische/Geotechnische Risiken
- TOP 4 Ausblick
- TOP 5 Abstimmung gemeinsame Pressemitteilung zum 9. 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 neunten Sitzung des Beteiligungsforums. Er stellt das Vorgehen in der Online-Sitzung vor. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen. Schwerpunktthemen der Sitzung sind die Ergebnisse hinsichtlich des Vorschlags „Bebra Süd“ der Stadt Bebra sowie geologische und geotechnische Risiken im Tunnelbau.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte der DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn. Er bedauert, dass man sich wieder nur online treffen kann. Dies sei aber in der derzeitigen Situation am sichersten. Für die Zukunft werde geprüft, ob man sich wieder in Präsenz treffen kann.

Die DB Netz AG hat sich aufgrund der Ergebnisse der geologischen und geotechnischen Untersuchungen dazu entschlossen, diese heute vorzustellen. Die DB Netz weiß um die Bedeutung, die diese Informationen für die Region haben. Dafür ist Herr D. Wittke als Gutachter anwesend, der die Untersuchung vorstellen wird.

Die im 8. Beteiligungsforum angekündigte Präsentation des Segmentvergleichs erfolgt im 10. Beteiligungsforum am 6. Oktober.

Sitzungsziele und Agenda

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

- Stefan Knoche, Bürgermeister Bebra
- Sebastian Koch, Vertreter MdL Jürgen Lenders, FDP
- Silvia Schneider, Burgenstadt Schlitz
- Heinz Billing, Bürgerinitiative Wehrda (Gast im 9. Beteiligungsforum)

Danach erklärt der Moderator, dass es eine Anfrage von der Stadtentwicklung Bebra GmbH gegeben hat, ob eine Teilnahme am Beteiligungsforum möglich sei. Eine Aufnahme von neuen Mitgliedern in das Beteiligungsforum ist laut Selbstverständnis möglich, wenn die derzeitigen Teilnehmenden dem zustimmen. Der Moderator betont, wenn es wichtige zusätzliche Akteure gibt, sollen diese eingebunden werden. Es sei aber wichtig, dass das Forum eine arbeitsfähige Größe behält.

Die Teilnehmenden besprechen den Vorschlag. Ein Mitglied des Beteiligungsforum spricht sich gegen die Aufnahme aus, da sich noch weitere Institutionen, die für Stadtentwicklung/Stadtmarketing zuständig sind, aus anderen Städten anschließen könnten. Eine Teilnahme von diesen Institutionen hält die Person für nicht notwendig und zielführend.

Ein anderes Mitglied des Beteiligungsforums meldet sich zu Wort und führt aus, dass einer Teilnahme von Stadtentwicklungs-Verantwortlichen in diesem Forum grundsätzlich nichts entgegen sprechen würde. Ein weiteres Mitglied des Beteiligungsforums spricht sich für eine Aufnahme der Stadtentwicklung Bebra GmbH aus.

Das Forum beschließt daraufhin, die Ergebnisse der heutigen Sitzung abzuwarten und die Entscheidung zu vertagen.

Anschließend stellt Ralf Eggert die Agenda der neunten 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 achten Beteiligungsforum wurde bereits im Umlaufverfahren abgestimmt und steht auf der Projektwebseite zum Download bereit. Im Anschluss an die heutige Sitzung gibt es zudem noch ein Pressegespräch, in dem die heute vorgestellten Inhalte dargelegt werden.

TOP 1 Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Viergleisiger Ausbau und Anschluss eines Terminals für den Kombinierten Güterverkehr (KV) in Bad Hersfeld

Jochen Stüting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, erklärt, dass die DB Netz AG untersucht hat, wie sich der Gleisanschluss an ein Güterumschlagterminal im Zusammenhang mit einem viergleisigen Ausbau realisieren lässt. Die Prüfung hat ergeben, dass eine Reaktivierung des Gleisanschlusses für den Kombinierten Güterverkehr (KV) die Realisierung des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen nicht ausschließt. Hierfür müssen beide Projekte aufeinander abgestimmt werden. (Anlage 2, S. 3)

Ergebnis der Prüfung des Vorschlags der Bürgerinitiative „A4-Lärmschutz“

Die Bürgerinitiative „A4-Lärmschutz“ schlägt eine Anbindung nördlich von Blankenheim vor. Dieser Vorschlag wurde von der DB Netz AG geprüft. Im Ergebnis stellt der Vorschlag eine betriebliche Alternative dar. Eine höhengleiche Ausfädelung von der Neubaustrecke zur Schienengüterverkehr-Spange ist nicht realisierbar. Da aber die höhenfreie Ausfädelung von der Neubaustrecke zur Schienengüterverkehr-Spange trassierungstechnisch realisierbar ist, wird die Schienengüterverkehr-Spange in den weiteren Vergleich mit aufgenommen (Anlage 2, S.4).

Zwischenergebnis der Prüfung alternative Güterzugspangen an der Strecke 6340

Herr Stüting erläutert, derzeit werde der Vorschlag des Bündnisses „Bahn für Alle“ geprüft. Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass der Vorschlag betrieblich eine Alternative darstellt und die östliche der beiden vorgeschlagenen Schienengüterverkehr-Spangen trassierbar ist.

Im weiteren Vorgehen wird die Realisierbarkeit des notwendigen Streckenwechsels im Bereich Bebra geprüft.

Herr Stüting betont, die Umsetzung des Vorschlags sei herausfordernd und man könne noch keine konkreten Ergebnisse prognostizieren. Für den Fall, dass der Streckenwechsel nach der Prüfung möglich sein sollte, könne gegebenenfalls eine Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium / Eisenbahnbundesamt (Finanzierung) stattfinden. Fällt diese Abstimmung auch positiv aus, kann der östliche Vorschlag (Anlage 2, S.5). in den Vergleich aufgenommen werden. (Anlage 2, S.5).

Vorschläge aus dem Beteiligungsforum zu den Trassenkorridoren

Herr Stüting erläutert anschließend Vorschläge zu den Trassenkorridoren, die aus dem Beteiligungsforum eingebracht wurden. Dabei handelt es sich um die Güterzugspangen an der Strecke 3600 bei Meckbach/Blankenheim sowie um die Verbindung zwischen den Gelenkpunkten G09 und G19 (Anlage 2, S.6). Die Vorschläge werden angenommen und die bereits bekannten Trassenkorridore um die Vorschläge aus dem Beteiligungsforum erweitert.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang an die Präsentationen beantwortet Herr Stüting die Fragen der Teilnehmenden.

Wird es am KV-Terminal in Bad Hersfeld möglicherweise zu baulichen Maßnahmen kommen, um die dortige Trasse zu sichern?

Herr Stüting erläutert, die DB Netz AG sei mit Vorschlägen zur Herstellung einer Kompatibilität zwischen dem KV-Terminal und dem Bahnprojekt Fulda–Gerstungen auf die Investoren des KV-Terminals zugegangen. Aktuell ist jedoch noch offen, ob die Vorschläge angenommen werden. Falls diese Vorschläge nicht umgesetzt werden, können bauliche Anpassungen am KV-Terminal erforderlich werden, damit beide Projekte realisiert werden können.

TOP 2 Vorschlag der Stadt Bebra „Bebra Süd“ - Ergebnis

Herr Stüting erläutert den Vorschlag der Stadt Bebra einer Linienführung mit einem Fernverkehrshalt *Bebra Süd*. (Anlage 2, S.8-11)

Bei diesem Vorschlag ist beabsichtigt, dass ein Turmbahnhof realisiert wird, der sich über dem Rangierbahnhof von Bebra und ungefähr ein Kilometer südlich vom aktuellen Personenbahnhof Bebra befindet. Dabei würde der Personenbahnhof Bebra und der „neue“ Bahnhof *Bebra Süd* mit einem Shuttle-

Verkehr verbunden werden. Dieser Vorschlag wurde von der DB Netz AG geprüft. Jedoch befände man sich mit diesem Vorschlag außerhalb der Grobkorridore und die bestehende Bebauung würde überplant. Deshalb hat die DB Netz AG ebenfalls einen Bahnhof *Bebra Süd* anderthalb bzw. zwei Kilometer südlich vom Personenbahnhof Bebra entworfen und geprüft. Jedoch müsste auch bei diesen beiden Vorschlägen die vorhandene Bebauung überplant bzw. die Bestandsstrecken in 3. Ebene überquert werden.

Auf dieser Basis stellt Bernd Avermann vom Planungsbüro Bosch & Partner den angepassten Linienverlauf der "Variante Bebra Süd" mit möglichem Anschluss an die Berliner Kurve vor (Anlage 2, S.12-15). Auch bei dem angepassten Linienverlauf, lassen sich direkte Beeinträchtigungen der Bebauung in Neuenstein-Obergeis (Gewerbe), in den Ortsteilen Breitenbach (Wohnsiedlung) und Weiterode (Wohnsiedlung) sowie der unterirdische Verlauf (ca. 4,5 km) durch die Wasserschutzgebiete "Gerterode" und "Lüdersdorf" nicht vermeiden. Darüber hinaus sind auch naturschutzfachliche Raumwiderstände betroffen.

Im Ergebnis aller zu betrachtenden Aspekte fasst Herr Stütting zusammen, dass sich ein Linienverlauf mit einem Fernverkehrshalt „Bebra Süd“ aufgrund der vielen Nachteile nicht aufdrängt und nicht weiterverfolgt wird (Anlage 2, S.16). Als wesentliche Gründe nennt er die unterirdische Durchfahrung der Strecke von Wasserschutzgebieten und die oberirdisch betroffene Bebauung sowie die notwendigen Güterzugspangen, die in naturschutzfachlichen Schutzgebieten liegen müssten. Außerdem ist der Anschluss an die Bestandsstrecken sowie der Radius der Neubaustrecke nur schwer realisierbar und mit zusätzlichen Eingriffen verbunden. Ein ca. 800 Meter langes Brückenbauwerk in Stadtrandlage wäre notwendig und ein vorgesehener Shuttle Bebra – Bebra Süd müsste über ein eigenständiges Projekt finanziert werden.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang an die Präsentationen beantworten Herr Stütting und Herr Avermann die Fragen der Teilnehmenden.

Würden bei einem Fernverkehrshalt „Bebra Süd“ neben den vorgestellten Aspekten nicht noch weitere problematische Kriterien hinzukommen, wie ein viergleisiger Bahnhof sowie ein sehr breites Brückenbauwerk mit zwei durchgehenden Schnellfahrgeleisen inklusive Außenbahnsteigen?

Ja, das könnte sein. Die bisherigen Untersuchungen wurden nicht in einer Detailtiefe durchgeführt, in der die genannten Aspekte betrachtet wurden, aber diese könnten dann noch dazu kommen.

Hinweis: Wäre es nicht möglich, über die bestehenden Trassenkorridore zum Halt „Bebra Süd“ zu kommen? Bei einer Ausfädelung in Neuenstein könnte der Verlauf vom Gelenkpunkt 25 über den Gelenkpunkt 26 geführt werden und dann an der Bestandsstrecke der Halt „Bebra Süd“ geplant werden?

Bei der vorgeschlagenen Streckenführung werden Güterverkehrsspangen genutzt. Güterverkehrsspangen sind für den schnellen Verkehr aufgrund der Kurvenradien nicht geeignet. Die DB Netz AG bietet für eine Erläuterung ein bilaterales Austauschgespräch an, das am 16. Juli 2021 stattgefunden hat.

Ein Mitglied des Beteiligungsforums merkt noch an, dass es aus der Perspektive der Umwelt unververtretbar sei, dass bei den nördlichen Varianten außerordentlich hohe und sehr hohe Raumwiderstände durchschnitten werden.

TOP 3 Tunnel: Geologische/Geotechnische Risiken

Herr Stütting erläutert, man spreche über das Thema der geologischen und geotechnischen Risiken, da während der Vorbereitung des Segmentvergleichs ausschlaggebende Ergebnisse innerhalb der geologischen/geotechnischen Risikoauswertung ermittelt wurden. Diese Ergebnisse seien so relevant, dass man sie gesondert zum heutigen Termin darstellen wolle und zum Hauptthema gemacht habe. Er erklärt, dass die geologischen und geotechnischen Risiken keine Raumwiderstände sind und gesondert beziehungsweise zusätzlich zu den Raumwiderständen berücksichtigt werden müssten (Anlage 2, S.20).

Dr. Martin Wittke vom Ingenieurbüro WBI gibt im Folgenden einen Überblick über die geologischen Verhältnisse im Suchraum und erläutert Informationen zum Buntsandstein, Salzabbau sowie dem Salzhang und Dolinen in der Region (Anlage 2, S.22-36). Einige Trassenkorridore durchqueren mit langen Tunneln Bereiche, in denen es aufgrund der geologischen Gegebenheiten zu Bewegungen im Untergrund kommen kann. Dies liegt an den dort im Boden aktiven Chloridkarsten.

Herr Stütting stellt daraufhin dar, was die Ergebnisse der geologischen Untersuchungen für den Trassenfindungsprozess bedeuten. Bereiche mit dem genannten Untergrund werden bei der Planung von Hochgeschwindigkeitsstrecken, die einen hohen Tunnelanteil aufweisen, als sehr ungünstig und risikohaft für den langfristigen Betrieb von Tunneln eingestuft. Sofern alternative Trassenkorridore ohne diese Risiken vorhanden sind, werden diese bevorzugt. Die südöstlichen Trassenkorridore mit hohem Tunnelanteil und aktiver Verkarstung, die in Michelsrombach ausfädeln, werden dementsprechend nicht weiterverfolgt. Auch im Bereich Mecklar wird ein Trassenkorridor mit Tunnel nicht weiterverfolgt. Im weiteren Planungsprozess erfolgt der Segmentvergleich für die weiter zu verfolgenden Variantenabschnitte (Anlage 2, S.38-42).

Fragen/Anmerkungen aus dem Beteiligungsforum

Im Nachgang an die Präsentation beantworten Herr Stütting und Herr Dr. Wittke die Fragen der Teilnehmenden.

Wird die mögliche Variante, die durch die Gewerbegebiete bei Neuenstein-Obergeis führt, weiterverfolgt?

Ja, die Trassenkorridore im Bereich Neuenstein werden weiter geprüft und im Segmentvergleich werden mögliche Konflikte im Raum berücksichtigt.

Gibt es im östlichen Teil des Suchraums eine Arsenbelastung, die im Tunnelbau berücksichtigt werden müsste?

Dieses Kriterium wird in vertieften Untersuchungen im Planungsverlauf näher betrachtet. Es würde relevant werden, wenn es um die Entsorgung von Aushub geht, stellt aber kein Ausschlusskriterium für die Trassenfindung dar.

Ist die Trassenvariante einer Arbeitsgemeinschaft mit Vertretern von „Pro Bahn“ und der „Eisenbahnfreunde Bad Hersfeld“ gegenüber der DB schon vorgestellt worden?

Nein, diese wurde noch nicht vorgestellt.

Auf Nachfrage erläutern Mitglieder des Forums, dass von der angesprochenen Arbeitsgemeinschaft ein Vorschlag vorbereitet wird, aber noch nicht eingereicht wurde. Im Wesentlichen handele es sich um eine Ausbauvariante, die durch Bad Hersfeld führt. Bei der Variante solle es wenig Verkehr von Güterzügen geben, die nachts von der Ausbaustrecke auf die alte Schnellfahrstrecke wechseln. Sie soll entlang des Fuldatales mit einem geringen Tunnelanteil geführt werden.

Ein anderes Mitglied des Beteiligungsforums merkt an, dass eine Variante entlang des Fuldatales auf der Bestandsstrecke durch Naturschutzgebiete führen würde.

Könnten die Informationen zu dem Variantenvorschlag schon vor dem nächsten Beteiligungsforum versendet werden?

Ja, wenn der Vorschlag der DB Netz AG vorliegt und er geprüft werden konnte, kann er auch vorab an die Mitglieder des Beteiligungsforums versendet werden.

Ist die DB Netz AG darüber informiert, dass bei Ludwigsau die Mülldeponie weiter ausgebaut werden soll?

Der Hinweis wird durch die DB Netz AG aufgenommen.

Einige Trassenkorridore sehen eine oberirdische Befahrung direkt neben Ortslagen vor. Wird dieser Umstand berücksichtigt?

Ja, das wird berücksichtigt. Im weiteren Planungsverfahren wird zunächst aber jede Variante geprüft und dann hinsichtlich der verschiedenen Aspekte bewertet, wobei auch der Lärmschutz in die Betrachtung einfließt. Aus der Erfahrung heraus ist bekannt, dass Varianten, die nah an Ortslagen entlangführen, im Hinblick auf den Lärmschutz schlechter bewertet werden.

Ist ein Fernverkehrshalt nördlich und außerhalb von Bad Hersfeld weiterhin möglich?

Ja, es wird ergebnisoffen der beste Standort für den Fernverkehrshalt geprüft.

TOP 4 Ausblick

Herr Stütting gibt einen Ausblick über die weitere Vorgehensweise im Planungs- und Beteiligungsprozess. Am 6. Oktober 2021 findet das nächste Beteiligungsforum statt. Dort werden die Ergebnisse des Segmentvergleichs sowie die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore vorgestellt. Zudem wird es am 14. und 15. Juli 2021 zu einer Datenerhebung am Bahnhof Bad Hersfeld kommen (Fahrgastumfrage). Die Projektwebseite wurde überarbeitet und die interaktive Karte zeigt den aktuellen Projektstand.

Auf Nachfrage erläutert der Moderator Ralf Eggert, dass nicht vorgesehen sei, noch einen Vertiefungstermin zum 9. Beteiligungsforum durchzuführen. Grund sei, dass es nicht viele Fragen zu den im Forum dargestellten Inhalten der Deutschen Bahn gegeben habe und die Fragen beantwortet werden konnten. Für den Fall, dass von Seiten der Teilnehmenden Bedarf gesehen wird, bittet der Moderator um einen Hinweis. In der Sitzung wird kein Bedarf geäußert.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Wird bei der Datenerhebung am 14. und 15. Juli ein Verfahren verwendet, um die aktuelle Pandemie-Situation zu berücksichtigen?

Herr Stütting bejaht das und erläutert, die aktuelle Pandemie-Situation wird berücksichtigt.

Wird bis zum Jahresende die Entscheidung für eine Vorzugsvariante vorliegen?

Herr Stütting erläutert, das sei das erklärte Ziel der DB Netz AG, aber es komme auf die detaillierten Ergebnisse im Segmentvergleich und im anschließenden Variantenvergleich an. Wenn sich eine Variante klar durchsetzt, dann wird die Entscheidung schneller vorliegen. Wenn mehrere Varianten mit ähnlichen Ergebnissen vorliegen, kann eine erneute Prüfung erforderlich werden.

TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 9. 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 Herr Stütting und Herr Bolte im Namen der Deutschen Bahn für den konstruktiven Austausch und verabschieden die Teilnehmenden.