

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

Fragen und Antworten zur 6. Sitzung

Online-Veranstaltung

19. März 2020

Tagesordnung

- TOP 1 Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- Peterstor
 - Fahrzeitberechnung
- TOP 2 Unterrichtungsschreiben zum Untersuchungsumfang
- TOP 3 Vorstellung Grobkorridore
- TOP 4 Ausblick

Anlage

Präsentation der DB Netz AG

Hinweis: Aufgrund der Entwicklungen zum Coronavirus SARS-CoV-2 wurde statt einer regulären Sitzung zum 6. Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen eine Online-Veranstaltung durchgeführt. Die zugehörige Präsentation der DB Netz AG wurde den Forumsmitgliedern zur Verfügung gestellt. Die im Folgenden beantworteten Fragen und Hinweise sind im Rahmen der Online-Veranstaltung sowie im Nachgang der Online-Veranstaltung von den Forumsmitgliedern eingegangen und wurden durch die DB Netz AG beantwortet. Teilweise wurden die schriftlich eingereichten Fragen/Hinweise redaktionell bearbeitet.

TOP 1 Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Fahrzeitberechnung (siehe S. 4-7 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

1) Fahrzeitberechnung: Der Deutschlandtakt soll voraussichtlich bis Mitte 2020 veröffentlicht werden. Da wäre es zwingend nötig, die planerischen Rahmenbedingungen zu kennen.

Die DB Netz AG geht momentan in der Tat davon aus, dass der dritte, finale Entwurf des Deutschlandtakts bis Mitte 2020 veröffentlicht wird. Die DB Netz AG ist nicht an der Konzeption des Zielnetzes des Deutschlandtaktes beteiligt und wird kurz vor der Öffentlichkeit vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) zum aktuellen Stand informiert.

2) Fahrzeit-Thema: Seit inzwischen 10 Monaten gibt es kein "Update" des Deutschlandtaktes. Es gibt aber leider in Hessen auch kein Verfahren, wie sich die Fahrgastverbände fachlich an den künftigen Randbedingungsfestlegungen beteiligen können. Dies widerspricht der Versprechung von Bundesebene. Wir schlagen vor, nach Vorlage des 3. Gutachterentwurfes zum Deutschlandtakt die konkreten Bedingungen * für den Knoten Fulda; * für den Systemhalt Bad Hersfeld; * für den gesamten ÖV-Raum Hessen/Thüringen; sowie * für den ausbaubedürftigen Knoten Erfurt fachlich zu diskutieren. Nur das Zusammenwirken wird Sinn ergeben.

Hinsichtlich des Themas „Deutschlandtakt“ wartet die DB Netz AG auf die endgültigen Vorgaben des BMVI. Die Bahn geht jedoch davon aus, dass es hinsichtlich der Zielfahrzeit zwischen Fulda und Erfurt keine relevanten Änderungen geben wird. Die Fahrzeit zwischen den Knoten Fulda und Erfurt stellt einen wichtigen Planungsparameter dar und hat damit Auswirkungen auf die Planung. Die Aufgabe der DB Netz ist es, die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen für die Realisierung des Deutschlandtaktes zu planen und zu bauen. Ein darüber hinaus erforderliches Verkehrskonzept zur weiteren Anbindung der Knotenpunkte zu entwickeln und umzusetzen, ist die Aufgabe der regionalen Verkehrsträger.

3) Die berechneten Fahrtzeiten hängen doch nicht nur von den Kriterien, die Sie in der Präsentation benannt haben (S. 7), ab, sondern doch auch von der Streckenlänge?

Richtig, die Fahrzeiten hängen nicht nur von den benannten Kriterien wie Fahrzeugtyp und Infrastruktur ab, sondern selbstverständlich auch in hohem Maß von der Länge der Strecke.

4) Fahrzeitberechnung: Wird die Fahrzeit auch (verkehrs-)modellgestützt ermittelt?

Die DB Netz AG verwendet ein Simulationstool zur Berechnung der Fahrzeit bei Idealbedingungen. Grundlage dabei sind der Fahrzeugtyp (ICE4) sowie die bestehende Infrastruktur. Allerdings werden die Idealbedingungen durch diverse Faktoren beeinflusst, z.B. Witterungsbedingungen oder Baustellen. Die Fahrzeiten werden im Simulationstool als Kantenfahrzeiten ermittelt und beziehen sich auf die Strecke zwischen zwei Knotenpunkten ohne Halt (z.B. Fulda und Erfurt).

5) Fahrzeitberechnung: Ist es richtig, dass im Tunnel Züge bremsen, weil nur ein Zug mit hoher Geschwindigkeit hindurch fahren darf? Gibt es eine Möglichkeit dies zu ändern bzw. zu umgehen?

Die Frage zielt auf zwei unterschiedliche Sachverhalte ab: das Tunnelbegegnungsverbot auf der bestehenden Strecke sowie die Fahrzeitberechnung.

Tunnelbegegnungsverbot auf der bestehenden Strecke: Auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Kassel sind zweigleisige Tunnel vorhanden. Aufgrund eines Tunnelbegegnungsverbotes ist es nicht zugelassen, dass sich Güterzüge und schnelle Personenzüge dort im Tunnel begegnen. Deshalb verkehren dort tagsüber nur schnelle Fernverkehrszüge und nachts nur Güterzüge. Personenzüge dürfen sich im Tunnel auch mit hoher Geschwindigkeit begegnen.

Fahrzeitberechnung: Durch den engeren Querschnitt im Tunnel kommt es bei einem durchfahrenden Zug zu einer Druckwelle, die der Zug vor sich herschiebt. Sie bremst den Zug in geringem Maße.

6) Werden alle Weichen auf größtmögliche Geschwindigkeit ausgelegt, auch für zukünftigen Zugverkehr mit Geschwindigkeiten von 300+x km/h?

Die Weichen werden in Abhängigkeit von örtlichen Gegebenheiten (Platzverhältnisse, zugelassene Geschwindigkeit der Strecken, mögliche Kurvenradien) mit dem Ziel gewählt, die Geschwindigkeitseinschränkung im abzweigenden Weichenbereich möglichst gering zu halten. Bei den vorgesehenen Schnellfahrweichen kann im abzweigenden Strang 200 km/h gefahren werden. Im geraden Strang gibt es hierfür keine Geschwindigkeitseinschränkungen.

7) Kann zusätzlich auch die Fahrzeit des 13-teiligen ICE 4 berechnet werden? Dieser hat ggf. etwas günstigere Werte, da er stärker motorisiert ist.

Derzeit wird mit dem 12-teiligen ICE 4 gerechnet. Die Unterschiede in der Berechnung der Geschwindigkeiten zwischen dem 12-teiligen ICE und dem 13-teiligen ICE sind aber sehr gering, sodass sich hier keine relevanten Fahrzeitdifferenzen ergeben würden.

Peterstor (siehe S. 9-12 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

8) Gerade weil das Peterstor sowieso erneuert werden muss, mit oder ohne Ausbau der Strecke, ist es doch für alle richtig, heute eine klare Entscheidung zu finden. Dies wäre doch auch für die Bahn von großem Vorteil.

Die DB Netz AG ist bereits zu einem frühen Zeitpunkt des Planungsprozesses auf Hinweis des Beteiligungsforums in Austausch mit der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßen Planungs- und Bau GmbH) getreten. In der Regel kann erst mit einem Planfeststellungsbeschluss seitens der Bahn ein Änderungsverlangen gestellt werden, welches dann durch den Bund finanziert werden kann. Es besteht für den Bund als Finanzierungsgeber der Straßen und Eisenbahnen des Bundes ein Konflikt zwischen der Vorfinanzierung der Maßnahme zum jetzigen Planungsstand und der zu erwartenden Mehrkosten für einen zweiten Neubau der Brücke. Der DB Netz AG ist bewusst, dass bereits die zwingend erforderliche Erneuerung des Peterstors (bis 2025, vierjährige Bauzeit) erhebliche Einschränkungen für die Bevölkerung bedeutet. Deshalb setzt sich die DB Netz AG dafür ein, im Rahmen der rechtlichen und planerischen Möglichkeiten eine Mehrfachbelastung zu vermeiden.

9) Peterstor: Es geht nicht darum, ob vier Gleise gebaut werden, sondern vor allem, wo diese Gleise liegen. Daher muss das "Loch" ggf. noch größer sein.

Durch die Abstimmungen wurden die Weichen für die Berücksichtigung eines möglichen viergleisigen Ausbaus gestellt. Allerdings bestehen rechtliche und planerische Herausforderungen (siehe Frage 8).

10) Ist aufgrund der vorhandenen Randbebauung, Kurvenradius etc. überhaupt eine Anlage von vier Gleisen im Bereich der Brücke Peterstor möglich? Welche Höchstgeschwindigkeit (V_{\max}) ist hierbei kalkuliert?

Durch das bestehende Bauwerk Peterstor könnten keine vier Gleise gebaut werden.

Die DB Netz AG plant in diesem Bereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, was der derzeitigen Geschwindigkeit dort entspricht. Die DB hat bereits geprüft, welcher Kurvenradius bei der durchgehenden, engen Bebauung im Umfeld des Peterstors möglich wäre. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Regelabstand – bei einer geänderten Planung des neuen Brückenbauwerks – voraussichtlich auch mit einem vierten Gleis eingehalten würde. Mit den trassierten 140 km/h kann das Fahrzeitziel von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt erreicht werden.

11) Welcher Abstand zwischen den Gleisen wurde im Bereich Peterstor angesetzt?

Der Abstand ist jeweils grundsätzlich abhängig von der Entwurfsgeschwindigkeit, den Bogenradien, der Anzahl der Gleise sowie der Überhöhung (Höhenunterschied zwischen bogenaußen- und bogeninnenliegender Schiene) und wurde entsprechend der Richtlinien der DB gewählt.

TOP 2 Unterrichtungsschreiben zum Untersuchungsumfang (siehe S. 14-31 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

Raumordnungsverfahren/ Unterrichtungsschreiben

12) Wie ist sichergestellt, dass alle Beiträge der Antragskonferenz vom Regierungspräsidium (RP) berücksichtigt, bearbeitet und dem Vorhabenträger zur Verfügung gestellt worden sind? (S. 15 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

Das Regierungspräsidium Kassel, gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Gießen und dem Landesverwaltungsamt in Weimar, hat die Beiträge zur Antragskonferenz gesammelt und ausgewertet. Die Stellungnahmen wurden der DB Netz AG zur Verfügung gestellt. Zudem wurde ein Wortprotokoll der Sitzung erstellt und der DB ebenfalls zur Verfügung gestellt. Die von den Planungsbehörden als sachdienliche Hinweise eingestuft Sachverhalte wurden im Unterrichtungsschreiben aufgenommen und im weiteren Planungsprozess von der DB Netz AG soweit wie möglich berücksichtigt. In Einzelfällen kann in Absprache mit dem RP von den Vorgaben des Unterrichtungsschreibens begründet abgewichen werden (vgl. auch S. 15 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum).

13) Welches verkehrsträgerübergreifende Verkehrsmodell zur Abbildung des Nah- und Regionalverkehrs und Fernverkehrs im Personen- und Güterverkehr wird von der DB Netz AG eingesetzt, um die Vorgaben des Unterrichtungsschreibens umzusetzen?

Die DB Netz AG ist als Infrastrukturbetreiber des Schienennetzes nicht für ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell verantwortlich. Zudem sieht auch das Unterrichtungsschreiben der Raumordnungsbehörde nicht die Erarbeitung eines solchen Modells vor.

Im Zusammenhang mit der Planung eines Fernverkehrshalts werden mögliche Verknüpfungen mit dem Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr untersucht und bewertet. Hierfür wird die DB Netz AG einen Gutachter beauftragen. Dieser entscheidet, welches Modell er verwendet. Im Personen- und Güterfernverkehr werden die Züge/Betriebsprogramme aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, die die Bundesgutachter im Auftrag des BMVI generiert haben, verwendet. Im Personennahverkehr werden die Betriebsprogramme der jeweiligen Verkehrsträger zu Grunde gelegt.

Norderweiterung Suchraum (siehe S. 17-22 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

14) Die Öffnung zwischen den Tunneln im Abbiegen ist im Bereich Neuenstein viel zu klein (S. 22 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum). Ein riesiger Geländeeinschnitt wäre hier notwendig.

Unter den gleichen Randbedingungen wie bei allen anderen Ausfädelpunkten wurde auch im Bereich Neuenstein eine technisch, umweltfachliche und raumordnerisch mögliche Ausbindung ermittelt. Die tatsächlich erforderlichen Maßnahmen für eine Ausfädelung in diesem Bereich werden die weiteren technischen und umweltfachlichen Untersuchungen ergeben. Alle diese Aspekte werden in den Variantenvergleich einfließen.

15) Warum müssen die Güterzüge Richtung Norden in Bebra „Kopfmachen“ (Fahrtrichtungswechsel)? Wäre es da nicht sinnvoller, gleich weiter auf der Schnellfahrstrecke zu verbleiben?

Ausschlaggebend für die Entscheidung gegen eine Streckenführung über Bebra war, dass die erforderliche Fahrzeit von 62 Minuten nicht erreicht werden kann. Ein Verbleib auf der Schnellfahrstrecke (SFS) 1733 bis Göttingen ist nicht möglich, da dort die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr nicht ausreichen würden.

16) Güterzüge, die von Süden nach Norden fahren, müssten in Bebra keinen Kopfmachen, da sie, wie schon in unserem Antrag angelegt, über die bestehende Neubaustrecke (NBS) nach Norden weiterfahren.

Siehe Frage 15.

17) Warum sollen Güterzüge über Eschwege West und erst im Süden über die SFS 1733 fahren? Warum nicht nur über die 1733?

Siehe Frage 15.

18) Wie weit müsste die Geschwindigkeit beim Abbiegen in Mühlbach heruntersetzt werden?

Bisher wurden im Projekt die möglichen Ausfädelpunkte sowie die Grobkorridore ermittelt. Im nächsten Schritt erfolgt die Erarbeitung der Trassenkorridore. Erst danach wird eine genauere Trassierung der einzelnen möglichen Varianten vorgenommen. Dann können auch Aussagen zur möglichen Geschwindigkeit im Abzweig Mühlbach gemacht werden.

Grundsätzlich wird aber eine Geschwindigkeit von 200 km/h in den Ausfädelbereichen angestrebt.

19) Wurde der Vorschlag des Aktivbündnisses Waldhessen mit einer „Tunnellösung“ bereits ebenso betrachtet, wie der Vorschlag der GDL mit Nordumfahrung nach Bebra?

Nein. Der Vorschlag des Aktivbündnisses stellt eine denkbare Variante im Suchraum dar. Der Vorschlag der GDL implizierte eine Suchraumerweiterung. Somit war vor dem Hintergrund einer potenziellen Neubegrenzung des Suchraumes zu prüfen, ob dieser Vorschlag eine Fahrzeit erreichen kann, die den Projektzielen entspricht. Bisher war die DB davon ausgegangen, dass alle Varianten, die den Suchraum (Stand Antragskonferenz) nach Norden verlassen, die Fahrzeit nicht einhalten können. Die Überprüfung der Fahrzeit der Nordumfahrung war somit für die Entscheidung einer nördlichen Suchraumerweiterung notwendig.

Süderweiterung Suchraum (siehe S. 22 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

20) Südraum-Nicht-Erweiterung: Das sehen wir völlig anders! Hier wird es gerade unter längerfristigen Perspektiven keine Alternative zum Zubau von Parallel-Tunneln geben. Der Knoten Fulda ist gesetzt. Es wäre verantwortungslos, zwischen Kalbach (im Süden) und einer Abzweigstelle im Norden (noch immer unbestimmt), einen Engpass aufzubauen, insbesondere mit Blick auf das Güterzug-Begegnungsverbot in zweigleisigen Bestandstunneln.

Es liegt ein erstes Ergebnis einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung hierzu vor. In dieser wird ein Betriebsprogramm angesetzt, welches auf den im 3. Beteiligungsforum am 11.03.2019 vorgestellten Zugzahlen 2030 basiert. Ziel der Untersuchung ist, dass die zukünftig fahrenden Züge in einer vom Bund festgelegten, ausreichenden Betriebsqualität verkehren können. Diese Untersuchung ist relevant für die technische Dimensionierung (z.B. Gleise, Weichen, Signale, Blockabstände) der Strecke sowie für deren Finanzierung durch den Bund.

Das Zwischenergebnis der aktuell laufenden Untersuchung ist, dass bei der Umsetzung einer Blockverdichtung auf den bestehenden Strecken im Suchraum die Betriebsqualität auch bei zukünftigen Zugzahlen „optimal“ ist und damit die erforderliche Kapazität vorhanden ist. Diese Einschätzung teilen auch die Fachspezialisten des Eisenbahnbundesamtes. Selbst bei weiterhin steigenden Zugzahlen besteht aus Sicht der DB Netz AG ausreichende Kapazitätsreserven im Suchraum. Daher ist die Blockverdichtung eine wirtschaftliche Alternative zu weiteren Gleisen zwischen Fulda und dem Ausfädelpunkt auf der bestehenden Schnellfahrstrecke.

21) Völlige Zustimmung für den vorherigen Beitrag (Frage 20): Es sollte mit Blick auf den wachsenden Bahnverkehr möglich sein, die Strecke direkt in den Bahnhof Fulda einzubinden oder alternativ die Strecke, die die SFS 1733 mitverwendet, viergleisig auszubauen. Daher macht es Sinn, bis zum Bahnhof Fulda zu schauen.

Siehe Frage 20.

22) Zu der aktuellen Diskussion um die Süd-Erweiterung: Aber auch wenn man den Tunnel nicht jetzt baut, sollte die Möglichkeit doch vorgehalten werden!

Siehe auch Frage 20.

Zwischenergebnisse einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung haben ergeben, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und dem Ausfädelpunkt kein Ausbau erforderlich ist. Sollten die aktuell vorgesehenen Kapazitätsreserven nicht ausreichen und dies

in einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung nachgewiesen werden, könnte dies gegebenenfalls in einem gesonderten Projekt finanziert und umgesetzt werden.

Fernverkehrshalt (siehe S. 23-24 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

23) „Wechselwirkungen von bestehenden oder geplanten Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigen“ (S. 24. der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum): Können stillgelegte Strecken reaktiviert werden? (Hersfeld-Heimboldshausen; Niederaula - Alsfeld)

Die DB Netz AG achtet darauf, dass bestehende oder geplante Verkehrsinfrastrukturen möglichst nicht beeinträchtigt werden. Hierbei sind wir für Hinweise aus dem Beteiligungsforum sehr dankbar.

Grundsätzlich können stillgelegte Strecken wieder reaktiviert werden. Dies erfolgt beispielsweise im Rahmen von „Frankfurt RheinMain plus“ für die Horlofftalbahn. Eine potenzielle Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke ist nicht Teil des Projektauftrags Fulda-Gerstungen.

Wasserschutzgebiete (siehe S. 25-26 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

24) Wie fließen die Prognosen der Umweltveränderungen in Bezug auf den Klimawandel mit in die Betrachtung ein? Alles was bisher galt, ist für die Zukunft in Frage zu stellen. Stichwort: Trockenheit und Wasserschutzgebiete. Die Wasserschutzgebiete im Geistal haben mittlerweile eine zentrale Funktion, da auch Wasser bis Heringen geliefert werden muss.

Sowohl die Landesplanungsbehörden als auch die DB Netz AG haben die besondere Sensitivität des Raumes bzgl. des Grundwassers erkannt und möchten dem im Variantenvergleich Rechnung tragen. Auf S. 25 und 26 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum wird dies dargestellt. Mittlerweile konnte die DB Netz auch einen Hydrogeologen binden, der mit dem Raum bereits vertraut ist und im Trassenfindungsprozess mit seiner Fachexpertise zur Seite stehen wird. Dabei wird auch die Verschärfung der Situation durch den Klimawandel berücksichtigt. Ebenso wird das Thema „Klimawandel“ im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt.

Ingenieurgeologie (siehe S. 27 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

25) Wie ist der aktuelle Stand der Absprachen zwischen der K+S AG und der DB?

Die DB Netz AG ist im kontinuierlichen Austausch mit der K+S AG, um mögliche Interaktionen zwischen einer Neubaustrecke und dem Salzabbau zu ermitteln.

26) Wo verlaufen die Salzlager, die einer Trassierung nach Aussagen der Landräte und K+S im Wege liegen könnten? Und wo befindet sich der „Hersfelder Graben“?

Die Salzlagerstätten befinden sich im Bereich des östlichen Suchraumes. Bitte vergleichen Sie hierzu die schematische Darstellung auf S. 8 der Präsentation zum 3. Beteiligungsforum. Die genaue Lage des Salzhanges wird von K+S ermittelt. Die DB Netz befindet sich in Abstimmung mit K+S bezüglich der Bereitstellung dieser Daten, um den Salzhang in den weiteren Planungsschritten berücksichtigen zu können (vgl. auch Anlage zum Unterrichtungsschreiben, S. 31).

Der „Hersfelder Graben“ erstreckt sich in etwa von Gittersdorf bis Oberrode. Die genaue Lage des Grabens kann unter dem folgenden Link beim Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) eingesehen werden:
<http://geologie.hessen.de/mapapps/resources/apps/geologie/index.html?lang=de>

Schutzgut Mensch/ Lärm (siehe S. 28 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

27) Schutzgut Mensch/ Lärm: Was bedeutet „Betrachtung in größerem Raster“? (S. 28 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

Es handelt sich hierbei um eine Lärmbetrachtung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens. Diese unterscheidet sich von der Betrachtung im Planfeststellungsverfahren dahingehend, dass lediglich die Anzahl der Betroffenen berechnet wird, aber keine Detailkonzeption von Lärmschutz stattfindet. Die Lärmbetrachtung wird für alle Varianten in den relevanten Bereichen jeweils ohne und mit einem einheitlichen Basislärmschutz durchgeführt. Dadurch ist sichergestellt, dass die Varianten in Bezug auf den Lärmschutz vergleichbar sind.

28) „Lärmbänder“: Findet im Rahmen des Lärmschutzes eine Gesamtlärmbetrachtung statt? Oder nur im Falle der Bündelung von Verkehrswegen?

Die Ermittlung der Gesamtlärmsituation erfolgt im Falle der Bündelung von Verkehrswegen auf der Grundlage der EU Umgebungslärmrichtlinie. Üblicherweise dient die EU Umgebungslärmrichtlinie der Identifizierung von Lärmschwerpunkten bzw. dazu festzustellen, in welchen Bereichen eine tiefere Betrachtung der Lärmsituation erforderlich ist. Eine genauere Lärmberechnung findet dann erst im Rahmen der Planfeststellung statt (siehe Frage 27). Diese Untersuchung basiert auf der 16. BImSchV, die einzuhaltende Grenzwerte vorgibt. Auf der Basis dieser Vorgaben werden dann die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen festgelegt (z.B. Länge und Höhe der Schallschutzwände) und die verbleibenden Schutzfälle (mit Grenzwertüberschreitungen) ermittelt.

29) „Verkehrslenkung zur Lärmentlastung durch Infrastrukturbetreiber sicherzustellen“ (S. 17 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum) - was ist darunter zu verstehen? Mit den Aus- und Neubaumaßnahmen soll außerdem die Bestandsstrecke verkehrlich entlastet und auch der Lärm, durch die Verlagerung eines Teils des nächtlichen Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf die neue Strecke, reduziert werden. Hier liegt ein Widerspruch vor: Der BVWP2030 prognostiziert eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um ca. 45% auf der Bestandsstrecke! Die Kapazität auf der SFS 1733 ist begrenzt. Mehr Züge bedeuten mehr Lärm.

Gemäß BVWP sollen mit den Aus- und Neubaumaßnahmen die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung zur Lärmentlastung geschaffen werden. Hierunter ist zu verstehen, dass durch die Neubaustrecke eine Verknüpfung der Strecke 3600 und der Strecke 1733 ermöglicht wird. Ein Teil der Güterzüge muss zukünftig nicht mehr durchgängig die Strecke 3600 befahren, sondern kann im relevanten Nachtzeitraum über die Neubaustrecke auf die Strecke 1733 ausweichen. Hierdurch wird die Strecke 3600 in diesem Abschnitt entlastet (vgl. hierzu auch Präsentation zum 3. Beteiligungsforum, S. 14).

Im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung wird die Kapazität der Strecken 3600 und 1733 untersucht. Als Zwischenergebnis kann bestätigt werden, dass mittels einer Blockverdichtung der Bestandsstrecken im Suchraum die Verkehre – trotz der prognostizierten Zunahme im Schienengüterverkehr – in optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden können.

Raumwiderstandsklassen (siehe S. 29-31 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

30) Was ist unter Naturwaldzelle/Totalreservat zu verstehen? Warum wird dieser Punkt in der höchsten Raumwiderstandsklasse (RWK) geführt?

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) sieht keine Ungleichbehandlung von Schutzgütern vor. Das bedeutet, dass nicht nur bei wenigen Schutzgütern (Stand Tischvorlage: Schutzgut Mensch und Wasser) die besonders schützenswerten Kriterien in die RWK V eingestuft werden dürfen, sondern dass bei jedem Schutzgut besonders schutzwürdige Kriterien in die RWK V eingeordnet werden müssen. Für das Schutzgut Tiere / Pflanzen wurde hier das Kriterium „Naturwaldzelle / Totalreservat“ als besonders schützenswert ermittelt. Die „Naturwaldzelle“ wird auch als „Naturwaldreservat“, „Naturwald“ oder „Prozessschutzfläche“ bezeichnet. Gemeint ist ein Waldgebiet, welches sich selbst überlassen wird, um sich somit zu einem urwaldähnlichen Zustand entwickeln zu können. Eine genaue Beschreibung dieser Flächen findet sich auch unter <https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/naturschutz/schutzgebiete/naturwaldreservate>.

31) Warum werden Wohn-Siedlungsgebiete im Bestand (RWK V) und Neubaugebiete für Wohnen (RWK IV) unterschiedlich eingestuft?

Wir gehen davon aus, dass der hier der Unterschied zwischen den „Vorranggebieten Siedlung (Bestand)“ (RWK V) und „Vorranggebiet Siedlung (Planung)“ gemeint ist. Dies ist eine der Änderungen, die auf Empfehlung der Raumordnungsbehörde vorgenommen wurde. Grundgedanke hinter dieser Änderung ist, dass eine Fläche, die für die Bebauung mit Wohnhäusern vorgesehen ist, einen geringeren Raumwiderstand hat, als eine Fläche, die bereits bebaut ist und als Wohnplatz genutzt wird. Die Überbauung einer Planungsfläche würde lediglich die Änderung verschiedener planerischer Festlegungen bedeuten – der Abriss von Häusern und der Verlust von aktiv genutzten Wohnplätzen stellt einen größeren Eingriff dar.

32) Schutzgüter/Raumwiderstände: Wie werden besondere Umstände wie Bündelungen berücksichtigt? Und wie wird die Trassenbündelung mit bestehenden Verkehrswegen in den Grobkorridoren gewürdigt?

Das Bündelungsgebot ist ein raumordnerischer Grundsatz, welcher in den weiteren Planungen berücksichtigt wird. In der Anlage zum Unterrichtungsschreiben wurde ausgeführt, dass der Aspekt der Bündelung, aber auch der drohenden Überbündelung bei der Trassenfindung zu berücksichtigen ist. Die DB Netz AG hat diesem Umstand u.a. mit technischen Lückenschlüssen im Bereich um Bad Hersfeld Rechnung getragen. Eine Bündelung mit der Strecke 3810 zwischen Niederaula und Bad Hersfeld hat sich jedoch aufgrund der vielen „sehr hohen“ (RWK IV) und „außerordentlich hohen“ (RWK V) Raumwiderstände im Fuldataal nicht abbilden lassen, weshalb hier ein technischer Lückenschluss nicht in Frage kommt. Auf der Ebene der Raumwiderstandsanalyse ist es zudem schwierig, dem Vorteil durch Bündelung Rechnung zu tragen. So ist z.B. ein Abwerten von Raumwiderständen um linienhafte Infrastrukturen fachlich nicht zulässig. Die Vorteile durch die Bündelung mit vorhandenen Infrastrukturen werden aber im Variantenvergleich verbal-argumentativ berücksichtigt.

Sonstiges

33) Anmerkung: Wo in den Suchraumkarten in der Präsentation „Ludwigsau“ steht, befindet sich der Ortsteil Tann in der Mitte des Besengrundes. Der Zentralortsteil Friedlos und die Majorität der Bürgerschaft mit 3500 Einwohnern befindet sich im Fuldataal, deutlich neben dem Begriff „Bad Hersfeld“.

Das Gemeindegebiet von Ludwigsau erstreckt sich von Ersrode im Nordwesten des Suchraumes bis Meckbach, nordöstlich von Friedlos. Die Beschriftung „Ludwigsau“ wurde somit in den geographischen Mittelpunkt des Gemeindegebietes platziert. Auch die amtlichen Kartenwerke sind im Bereich von Tann / Gerterode mit „Ludwigsau“ beschriftet.

34) Wie ist der aktuelle Stand der Machbarkeitsstudie?

Die Machbarkeitsstudie wird im Rahmen der ersten Entwürfe zu den Trassenkorridoren vorgestellt, also je nach Planungsfortschritt im Spätsommer bzw. Frühherbst 2020.

TOP 3 Vorstellung Grobkorridore (siehe S. 33-46 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum)

35) „Die Grobkorridore sind unter den in der Tischvorlage und Antragskonferenz dargelegten Prämissen zu entwickeln. Die räumliche Ausdehnung der Grobkorridore ist zu begründen und es ist nachvollziehbar darzulegen, warum das restliche Gebiet des Untersuchungsraums für weitere Trassenuntersuchungen nicht in Betracht kommt.“ (Unterrichtungsschreiben des RP Kassel, S.14) - Südlich von Langenschwarz sind weitere Ausfädelungspunkte mit aufzunehmen.

Zwischen dem Nordportal des Dietershantunnels und dem Ausfädelungspunkt Langenschwarz hat die DB Netz vier weitere, den technischen Prämissen (Länge ca. 400 m, kein Tunnel, keine Brücke) entsprechende Ausfädelbereiche identifiziert, die in den weiteren Planungen berücksichtigt werden.

36) Geländeprofil (S. 42 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum): Lässt die Steigung zwischen den Strecken 1733 und 3600/6340 auch lange Güterzüge zu?

Eine mit dem Bund abgestimmte Prämisse ist, dass auf der zu planenden Strecke auch Güterverkehr möglich sein soll. Ferner sind die Parameter der Zulaufstrecken, in diesem Fall der Schnellfahrstrecke 1733, entscheidend. Aus diesen Gründen sollen die Planungen mit einer maximalen Steigung von 12,5‰ vorgenommen werden, da die meisten Güterzüge diese Steigung überwinden können.

37) Die S. 42 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum zeigt Bereiche innerhalb der oberirdischen Grobkorridore, in denen laut digitalem Geländemodell (DGM) eine Trassierung oberirdisch tatsächlich möglich ist. Wie wurden diese Gebiete gefunden? Wurde dazu eine Menge von möglichen Trassen geprüft? Welche Neigungen wurden unterstellt?

In den raumordnerisch konfliktärmeren Räumen wurden bei der Abgrenzung zusätzlich die topographischen Gegebenheiten berücksichtigt. Dies wurde auf der Grundlage der Höhenlage der Bestandsstrecken abgeleitet und dabei eine Neigung von 12,5 ‰ unterstellt. Hierbei handelt es sich um eine erste grobe Indikation, um unterscheiden zu können, in welchen Bereichen oberirdische bzw. unterirdische Raumwiderstände maßgebend sind. Dazu wurden keine möglichen Trassen entworfen und geprüft.

In späteren Planungsstadien wird in Linien geplant, sodass mit dem Verlauf der Linie eindeutig die ober- bzw. unterirdische Lage zugeordnet werden kann. Folglich können dann dieser Linie die ober- bzw. unterirdischen Raumwiderstände klar zugeordnet werden. Die jeweils maßgeblichen Raumwiderstände werden dann im Variantenvergleich berücksichtigt.

38) Es sind oberirdische Raumwiderstände dargestellt worden. Das muss rein fachlich jedoch im Trassen-Zusammenhang gesehen werden mit dem Wechsel aus "oberirdisch" zu "Tunnel".

In der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum sind auf S. 39 die unterirdischen Raumwiderstände dargestellt. Mittels des digitalen Geländemodells wurde abgeleitet, in welchen Bereichen eine Trassenführung wahrscheinlich oberirdisch erfolgen wird und in welchen Bereichen aufgrund der Topographie eine Lage im Tunnel (unterirdische Trassenführung) wahrscheinlich ist. Anschließend wurden in den jeweiligen Bereichen auch nur die oberirdischen bzw. unterirdischen Raumwiderstände berücksichtigt und entsprechend ober- bzw. unterirdische Grobkorridore ausgewiesen (zur Veranschaulichung, vgl. Grafik auf S. 42).

Siehe auch Frage 37.

39) Wie ist es zu erklären, dass ein Bereich, der die relativ großen Siedlungsgebiete von Unterhaun und Oberhaun westlich der vorhandenen Bahnstrecke enthält, oberirdisch tatsächlich möglich sein soll, während im Fuldata nordwestlich der vorhandenen Bahnstrecke außerhalb der Siedlungsgebiete liegende Flächen kleinerer Widerstände aus den möglichen oberirdischen Bereichen für eine Streckenführung ausgenommen sind? Sind hier auch eine Parallelführung bzw. der zweigleisige Ausbau der vorhandenen Bahn ausgeschlossen?

„Außerordentliche“ (RWK V) und „sehr hohe“ (RWK IV) Raumwiderstände innerhalb der konfliktärmeren Räume sind räumlich begrenzt bzw. liegen inselartig oder in Randlage dieser Bereiche. Im Rahmen einer Trassierung können diese ausgelassen oder umfahren werden (vgl. S. 38 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum). Die Bereiche um die Siedlungsgebiete von Unterhaun und Oberhaun im Haunetal sind nicht raumwiderstandsarm. Allerdings überlagern sich hier im Vergleich zu dem Bereich im Fuldata die sehr hohen Raumwiderstände (RWK IV) weniger häufig – der Riegel Haunetal könnte somit im Verhältnis einfacher überwunden werden, als der Riegel Fuldata im Norden des Suchraumes. Auf dieser Basis wurden die Grobkorridore wie geschehen abgegrenzt. Die Linienvarianten werden nun vornehmlich innerhalb der Grobkorridore gesucht. Das heißt im Umkehrschluss, dass eine Linienführung außerhalb der Grobkorridore nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist – sich allerdings voraussichtlich in den späteren Planungsphasen als schwerer genehmigungsfähig darstellen wird.

40) S. 44 der Präsentation zum 6. Beteiligungsforum: Was heißt im Zusammenhang mit dem Ausfädungspunkt Niederaula und der Geistaltrasse / Kurparktrasse „Planungen werden vorläufig nicht weiter verfolgt“? Welche Bedingungen würden diese „Vorläufigkeit“ aufheben können?

Die Grobkorridore (konfliktärmere Bereiche) sind identifiziert und Linienvarianten werden vornehmlich in diesen Räumen gesucht. Sollte sich im weiteren Planungsverlauf herausstellen, dass innerhalb der Grobkorridore keine Antragsvariante gefunden werden kann bzw. sich ein Verlauf (teilweise) außerhalb der Grobkorridore als raumwiderstandsärmer erweisen sollte, so können diese Linien in den Variantenvergleich aufgenommen werden. Nach aktuellem Erkenntnisstand würden beide Referenzvarianten des Bundes durch Gebiete mit hohen Raumwiderständen verlaufen, sodass davon ausgegangen wird, innerhalb der Grobkorridore wesentlich konfliktärmere Linien zu identifizieren.