

Virtueller Infomarkt des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen vom 23. September bis 5. Oktober 2020

Besucherfragen und Antworten der DB Netz

Stand: 26. Oktober 2020

Gliederung

Das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen: Projektziele und -rahmenbedingungen	2
Der Planungsprozess: Vom Suchraum zur Antragsvariante	7
Die Herleitung der Trassenkorridore: Mensch und Umwelt.....	10
Fragen und Antworten zum Thema Trassenkorridore	10
Fragen und Antworten zum Thema Lärmschutz.....	16
Die interaktive Karte: Trassenkorridore unter der Lupe	18

Das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen: Projektziele und -rahmenbedingungen

Nr.	Frage	Antwort
1	<p>Welche Potentiale wurden bei der Nord-Trasierung hinzugezogen? Welche (bestehenden) Synergien der DB wurden für eine zusätzlich zu bauende Kurve in Richtung Kassel-Norden betrachtet?</p> <p>[Besucherfrage vom 23.09.2020]</p>	<p>Das Regierungspräsidium Kassel hat in seinem Unterrichtsschreiben zur Antragskonferenz empfohlen, dass auch betrachtet wird, ob für die jeweils möglichen Ausfädelungspunkte aus der Schnellfahrstrecke 1733 (Hanover–Würzburg) die Möglichkeit einer Anbindung nach Norden besteht. Die Ergebnisse dieser Betrachtung fließen in die Bewertung der Varianten ein.</p>
2	<p>Erwägt die DB Netz AG in den Ortslagen Wildeck-Hönebach, Wildeck-Bosserode und Wildeck-Obersuhl, den aktiven Lärmschutz zu verbessern? Gerade die Lärmschutzwände erscheinen mir zu niedrig. Darüber hinaus quietschen gerade ICE-Züge in der Kurve in Wildeck-Obersuhl stark. Gegen den Lärm könnte eine Spurkranzschmiereinrichtung helfen. Erweiterte Lärmschutzmaßnahmen würden die Akzeptanz in der Bevölkerung gegenüber dem Bahnprojekt Fulda-Gerstungen erhöhen.</p> <p>[Besucherfrage vom 25.09.2020]</p>	<p>Ein zentrales Anliegen der Deutschen Bahn ist es, Anwohner vor Schienenlärm zu schützen. Bis Ende 2020 will das Unternehmen den Schienenverkehrslärm im Vergleich zu 2000 halbieren.</p> <p>Aufgrund der Maßnahmen im Lärmsanierungsprogramm des Bundes werden auf freiwilliger Basis parallel Lärminderungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur umgesetzt. Seit 1999 flossen für solche Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder den sogenannten passiven Lärmschutz 1,6 Milliarden Euro aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes in die Schieneninfrastruktur.</p> <p>Bei Neubauprojekten werden die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Regelungen auf der Basis der 16. BImSchV berechnet und umgesetzt. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für das Bahnprojekt Fulda-Gerstungen. Da hierfür eine detaillierte Planung zugrunde liegen muss, können die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen jedoch erst im weiteren Planungsverlauf ermittelt werden.</p> <p>Weitere Informationen finden Sie unter: https://www1.deutschebahn.com/laerm</p>

Nr.	Frage	Antwort
3	<p>Warum teilt die DB Netz den Bürgern nicht den wahren Grund dieser Neubaustrecke mit, so wie es im TEN R 2015/2030 umschrieben ist? Es geht um die Aufhebung des Nadelöhrs im Paneuropäischen Schienengüterverkehrskorridor Scandinavian-Mediterranean. Warum hat die DB Netz bereits vor Jahren die Altstrecke ertüchtigt und mit neuen Signalen (kein ETCS) ausgerüstet?</p> <p>[Besucherfrage vom 27.09.2020]</p>	<p>Ziel des Projektes ist die Auflösung des Engpasses im Güterverkehr zwischen Fulda und Bebra sowie die Fahrzeitverkürzung in der Relation Frankfurt und Berlin im Personenfernverkehr. Der Nutzen des Projektes steht im Zusammenhang mit den weiteren Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030. Die vorgenommene Umstellung auf elektronische Stellwerkstechnik diente dazu, den Engpass zwischen Fulda und Bebra kurzfristig weniger störanfällig zu machen. Die weiteren Planungen zur Ausgestaltung der Leit- und Sicherungstechnik erfolgt in einem späteren Projektstadium.</p>
4	<p>Welche Zugverbindungen würden dann zukünftig nach dem 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt in Bad Hersfeld (von ... nach) halten?</p> <ul style="list-style-type: none"> - FV 97, FV 12/13 mit stündlichem Halt/ im Wechsel? - FV 45/46 fährt nur durch und hält in Eisenach und Erfurt? <p>[Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Der Deutschlandtakt ist eine Konzeption des Bundes. Die DB Netz ist damit beauftragt, die Infrastruktur entsprechend der im Deutschlandtakt vorgesehenen Verkehre zu entwickeln. Aktuell gibt es den 3. Gutachterentwurf des Bundes.</p> <p>Die Linien FV 97 und FV 12/13 halten in dem laut Deutschlandtakt als Bad Hersfeld/Bebra NBS bezeichneten Halt. Der beschriebene Halt wird innerhalb von zwei Stunden zwei Mal angefahren.</p> <p>Die Linie FV 45/46 hält nicht zwischen Fulda und Erfurt.</p>
5	<p>Wie wird bei den Planungen Fulda-Gerstungen und Fulda–Hanau berücksichtigt, dass auf einem gemeinsam genutzten Streckenabschnitt sich in Zukunft die Verkehre Hannover–Fulda–Würzburg und Erfurt–Fulda–Frankfurt/M überlagern? Mit der aktuellen Streckenführung gibt es nur im Ab- und Zulaufbereich des Bahnhofs Fulda eine Überlagerung. Gibt es Überlegungen, zusammen mit den beiden geplanten Strecken den gemeinsam genutzten Teil der Schnellfahrstrecke Kassel–Würzburg mehr als zweigleisig auszubauen? [Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Sich überlagernde Verkehre auf der gemeinsam genutzten Strecke Hannover–Fulda–Würzburg und Erfurt–Fulda–Frankfurt/M. erfordern aufgrund der aktuellen Verkehrsprognose des Bundes keinen mehrgleisigen Ausbau der Schnellfahrstrecke.</p>

Nr.	Frage	Antwort
6	<p>In Bad Hersfeld zweigt die Bahnstrecke nach Niederaula ab. Diese Strecke ist prinzipiell Teil eines Korridors Köln-Siegen-Gießen-Alsfeld-Hersfeld-Eisenach-Thüringen/Sachsen. Dieser wird derzeit zwar nirgendwo verfolgt, stellt aber eine Option dar, um zu einem späteren Zeitpunkt eine Ost-West-Verbindung zu schaffen, die nicht durch Großknoten führt (bspw. für Schienengüterverkehr (SGV), aber auch Schienenpersonenverkehr (SPFV) Köln-Thüringen ohne Umstieg in Frankfurt/Main). Erfolgt die Planung so, dass diese langfristige Option erhalten bleibt?</p> <p>[Besucherfrage vom 28.09.2020]</p>	<p>Die von Ihnen beschriebenen Verbindung ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und steht damit nicht im Zusammenhang mit dem Projekt.</p>
7	<p>Wird die Neubau- bzw. Ausbaustrecke auch vom Güterverkehr befahren oder ausschließlich vom Personenverkehr genutzt?</p> <p>[Besucherfrage vom 28.09.2020]</p>	<p>Um die Möglichkeit der Verkehrslenkung herzustellen und um nachts den Engpass auf der Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) für den Güterverkehr aufzulösen, müssen Güterzüge über die Neubaustrecke auf die Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) gelenkt werden können. Daher wird die Neubaustrecke sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr benötigt.</p>

Nr.	Frage	Antwort
8	<p>Warum sollen wir als Anwohner an der Trasse wegen ein paar Minuten Fahrzeit-Einsparung belästigt werden? Die Städter profitieren, die Landbevölkerung hat es einfach auszuhalten.</p> <p>[Besucherfrage vom 28.09.2020]</p>	<p>Nicht nur die Bewohner der Städte werden von dem Bahnprojekt profitieren: Durch eine Trennung der schnellen und langsamen Verkehre wird der Nahverkehr in der Region zuverlässiger. Außerdem setzen wir uns dafür ein, dass der Fernverkehrshalt in der Region möglichst gut an den Nahverkehr angebunden wird. Von kürzeren Reisezeiten im Fernverkehr profitiert die gesamte Region, z.B. mit einer besseren Anbindung in die Metropolregion Frankfurt-Rhein/Main.</p> <p>Bei umfassenden baulichen Maßnahmen werden entsprechend der 16. BImSchV Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Dies gilt für die Neubauabschnitte sowie wie für die Ein- und Ausfädelbereiche aus den Bestandsstrecken.</p> <p>Somit sind die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Neubaustrecke vor Lärm geschützt.</p>
9	<p>Die Neubaustrecke muss mit der Bahnstrecke 3600 (Fulda–Bebra) verknüpft werden. Bei Trassenvarianten, die Bad Hersfeld einbinden, erfolgt die Verknüpfung im Bahnhof von Bad Hersfeld. Im Bundesverkehrswegeplan wird die „höhenfreie Einbindung in die Neubaustrecke“ vorgeschrieben (siehe Folie 6, Präsentation zum 7. Beteiligungsforum). Wie soll eine „höhenfreie Einbindung“ im Bahnhof Bad Hersfeld möglich sein?</p> <p>[Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Nach derzeitigem Planungsstand könnte die Neubaustrecke die Bestandsstrecke vor dem Bahnhof Bad Hersfeld höhenfrei überqueren, also mit einem Kreuzungsbauwerk. Im Bahnhof Bad Hersfeld könnte die Verknüpfung für den Güterverkehr mit der Bestandsstrecke 3600 höhengleich erfolgen.</p>

Nr.	Frage	Antwort
10	<p>Bei der Trassenplanung spielt auch die Frage nach den Kapazitäten der verschiedenen Trassen eine entscheidende Rolle. Wer kann Auskunft über die aktuelle Kapazität (Ausgangslage) geben bzw. wer berechnet a) die aktuelle Kapazität (Ausgangslage) differenziert nach den verschiedenen Verkehren auf den jetzt vorhandenen Strecken (1733, 3600, 6340)? b) die zukünftig mögliche Kapazität durch Digitalisierung und Blockverdichtung auf diesen Strecken? Und welche Kapazität für den Güterschienenverkehr steht auf der Strecke 1733 zur Aufnahme von Güterschienenverkehr von der 3600 zur Verfügung?</p> <p>[Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Die DB Netz berechnet im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) die Kapazitäten von bestehenden und zukünftigen Bahnstrecken.</p> <p>Hierbei wird eine Unterteilung in Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr vorgenommen. Zukünftige Maßnahmen mit Auswirkung auf die Kapazität z.B. Blockverdichtung und Digitalisierung werden in der EBWU berücksichtigt.</p> <p>Die Kapazität auf der Strecke 1733 ist begrenzt. Daher kann nur ein Teil der Güterzüge aufgenommen werden, die auf der Bestandsstrecke 3600 verkehren werden.</p>
11	<p>Welche Entlastung von Güterschienenverkehr und Schienenpersonenfernverkehr wird auf der Strecke 3600 durch die Neubaustrecke prognostiziert? Wie sollen die auf der Strecke 3600 freiwerdenden Kapazitäten danach verteilt werden unter Beachtung der Aussagen: „der Güterverkehr auf der 3600 soll laut Bundesverkehrswegeplan bis zu 45% zunehmen“ und der politischen Ankündigung, den Personennahverkehr auszubauen zur „besseren Anbindung des ländlichen Raumes“ (Koalitionsaussagen zur Mobilitätswende)?</p> <p>[Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Die Kapazität auf der Strecke 1733 (Hannover–Würzburg) ist begrenzt. Daher kann nur ein Teil der Güterzüge, die auf der Bestandsstrecke 3600 verkehren, aufgenommen werden. Im Rahmen des Projektes werden sowohl auf der Schnellfahrstrecke 1733 und der Bestandsstrecke 3600 weitere Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität, wie bspw. eine Blockverdichtung, umgesetzt.</p> <p>Durch die Auflösung des Engpasses auf der Strecke 3600 zwischen Fulda und Bebra können die im Bundesverkehrswegeplan 2030 prognostizierten Mehrverkehre zuverlässiger, stabiler und verlässlicher durchgeführt werden.</p>

Der Planungsprozess: Vom Suchraum zur Antragsvariante

Nr.	Frage	Antwort
12	<p>An welcher Stelle im Planungsprozess wird die Deponierung der beim Tunnelbau anfallenden Erd- und Gesteinsmassen berücksichtigt?</p> <p>[Besucherfrage vom 23.09.2020]</p>	<p>Der Umgang mit Erd- und Gesteinsaushub ist in der jetzigen Planungsphase nicht konkret zu untersuchen. Denn es ist noch nicht klar, wieviel Überschussmassen entstehen werden und welche Eigenschaften (z. B. geogene Belastungen) diese haben werden. In den an die Raumordnung anschließenden Planungsphasen wird ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erarbeitet. Dieses Konzept wird mit zunehmender Planungstiefe ergänzt und fortgeschrieben.</p>
13	<p>Was bedeutet die Planungsprämisse „Bad Hersfeld bleibt an das Fernverkehrsnetz angebunden“? Kann dies auch durch eine auf der Bestandsstrecke verbleibende ICE-Linie realisiert werden? Oder würden auch zwei separate Neubaustrecken vorgesehen (z. B. falls eine Nordvariante ins Spiel käme)?</p> <p>[Besucherfrage vom 23.09.2020]</p>	<p>Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist eine Anbindung der Region Bad Hersfeld an den Fernverkehr vorgesehen. Wie diese Anbindung ausgestaltet wird, ist Gegenstand der weiteren Prozess- und Planungsschritte. Im weiteren Ablauf werden alle möglichen Varianten der Streckenführung betrachtet und sowohl aus umwelt- und raumordnerischer Sicht als auch aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und technischer Sicht bewertet. Dabei werden alle sinnvollen Optionen für einen Fernverkehrshalt berücksichtigt.</p> <p>Zwei separate Neubaustrecken sind im Bundesverkehrswegeplan nicht vorgesehen.</p>
14	<p>Wie wäre es mit einer Bahnstation in 36151 Rothenkirchen? Der Standort würde viel Lebensqualität für die Bürger bringen.</p> <p>[Besucherfrage vom 23.09.2020]</p>	<p>Vielen Dank für Ihren Hinweis. Bei der Bewertung der Varianten wird auch die Möglichkeit eines Fernverkehrshalts betrachtet. Dabei werden alle sinnvollen Optionen für einen Fernverkehrshalt berücksichtigt und entsprechend bewertet.</p>

Nr.	Frage	Antwort
15	<p>Beim Blick in die interaktive Karte sehe ich über die Gelenkpunkte G21 bzw. G22 zum Gelenkpunkt G23 (Forsthaus Dieberg) keine Verbindung zum Bhf. Bad Hersfeld. Bedeutet es, dass keine direkte ICE-Anbindung in Bad Hersfeld geplant wird? Für den Fall, dass keine ICE-Anbindung in Bad Hersfeld vorgesehen ist. Wo wäre in diesem Falle der ICE-Halt? Ist in einem solchen Fall eine Anbindung in Ludwigsau-Mecklar vorgesehen?</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist eine Anbindung der Region Bad Hersfeld an den Fernverkehr vorgesehen. Wie diese Anbindung ausgestaltet wird, ist Gegenstand der weiteren Prozess- und Planungsschritte. Im weiteren Verlauf werden alle möglichen Varianten der Streckenführung betrachtet und sowohl aus umwelt- und raumordnerischer Sicht als auch aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und technischer Sicht bewertet. Dabei werden alle sinnvollen Optionen für einen Fernverkehrshalt berücksichtigt.</p> <p>Zwei separate Neubaustrecken sind im Bundesverkehrswegeplan nicht vorgesehen.</p>
16	<p>Werden erforderliche Tunnelrealisierungen zweigleisig in einer Tunnelröhre angestrebt oder werden Doppelröhren mit jeweils einem Gleis favorisiert!</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>Die Tunnel werden als eingleisige Tunnel geplant.</p>
17	<p>Beinhaltet Ihre Variantenuntersuchung auch Trassen mit Tunnellösungen? Macht Ihre Planung die Errichtung von Überholbahnhöfen, Unterwerken und Bahnstromleitungen (nicht Oberleitung) notwendig?</p> <p>[Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Der Suchraum ist geprägt durch seine Mittelgebirgslage. Die starken Höhenunterschiede machen es notwendig, bei einer Neubaustrecke auch Streckenabschnitte im Tunnel zu führen.</p> <p>Ob die Errichtung von Überholbahnhöfen, Unterwerken und Bahnstromleitungen (nicht Oberleitung) notwendig wird, ist bei der jetzigen Planungstiefe noch nicht absehbar.</p>

Nr.	Frage	Antwort
18	<p>Als Ziel geben Sie aus, dass der Standort Hersfeld an das Fernverkehrsnetz angeschlossen bleibt. Allerdings haben einige Ihrer Varianten keine Anbindung nach Hersfeld, sondern gehen kurz vorher Richtung Osten. Wenn Bad Hersfeld nicht an das Fernverkehrsnetz angeschlossen werden soll, warum wird dann nicht die kürzeste Variante Richtung Gerstungen favorisiert? Warum wird aus wirtschaftlichen Gründen nicht die bestehende Trasse mit Lärmschutz ausgebaut? Dies würde auch die Anwohner weniger belasten.</p> <p>[Besucherfrage vom 05.10.2020]</p>	<p>Der Bundesverkehrswegeplan sieht vor, dass Bad Hersfeld weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden bleibt. Aus diesem Grund untersucht die DB Netz, welche Möglichkeiten es gibt, die jeweiligen Trassen an die Region Bad Hersfeld anzubinden.</p> <p>Ziel des Projektes ist die Auflösung des Engpasses im Güterverkehr zwischen Fulda und Bebra sowie die Fahrzeitverkürzung in der Relation Frankfurt und Berlin im Personenfernverkehr.</p> <p>Ein Ausbau der Bestandsstrecke wurde geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass ein Ausbau aufgrund umweltfachlichen und raumordnerischen Belangen sowie der Fahrzeitvorgabe nicht Frage kommt.</p>

Die Herleitung der Trassenkorridore: Mensch und Umwelt

Fragen und Antworten zum Thema Trassenkorridore

Nr.	Frage	Antwort
19	<p>Welche Ziele werden mit den „Güterverkehrsspangen“, die die Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke Fulda–Bebra verknüpfen, verfolgt?</p> <p>[Besucherfrage vom 23.09.2020]</p>	<p>Um die Möglichkeit der Verkehrslenkung herzustellen und um damit nachts den Engpass auf der Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) für den Güterverkehr aufzulösen, müssen Güterzüge über die Neubaustrecke auf die Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) geleitet werden können. Dafür muss die Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke 3600 verknüpft werden. Diese Verknüpfung erfordert für jede Variante eine individuelle Lösung. Bei Varianten, die die Bestandsstrecke kreuzen, sind höhenfreie Güterzugsspangen erforderlich. Bei Varianten, die Bad Hersfeld anbinden, erfolgt die Verknüpfung im Bahnhof.</p>
20	<p>In der interaktiven Karte gibt es eine Trasse, die das Solztal zwischen Sorga und dem Hofgut Oberrode quert. Die Karte zeigt hier in diesem Bereich eine komplette Tunnellösung. Wird hier wirklich die Solz untertunnelt oder verläuft die Strecke hier kurz oberirdisch über eine Brücke? Ein oberirdischer Verlauf in diesem Bereich ist sicher problematisch. Das Solztal dient dort als Naherholungsgebiet mit dem ausgezeichneten Kinderweg. Der Abstand zu Siedlungen in dem Tal ist sehr gering.</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>In diesem Bereich ist nach derzeitigem Planungsstand eine vollständige Tunnellösung vorgesehen.</p>
21	<p>Warum ist der Tunnel Hönebach ein Fixpunkt? Gibt es nur diese Querung der Wasserscheide Fulda Werra?</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>Der Hönebachtunnel stellt keinen Fixpunkt dar. Es gibt sowohl vor als auch hinter dem Hönebachtunnel Möglichkeiten, in die Bestandsstrecke zwischen Bebra und Eisenach einzufädeln. Diese werden im weiteren Planungsprozess im Zuge der Raumordnung mitberücksichtigt und bewertet.</p>

Nr.	Frage	Antwort
22	<p>Verstehe ich die interaktive Karte richtig, dass bei den Trassenvorschlägen zwischen den Gelenkpunkten G13 und G17 bzw. G16 eine vollständige Führung durch Tunnel geplant ist? Wenn ja, mit welcher Lärmbelästigung ist für die Anwohner in den Bad Hersfelder Stadtteilen Kathus, Sorga und Petersberg zu rechnen? Welche Einschnitte in das derzeitige Landschaftsbild würden entstehen?</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>Ja, zwischen den genannten Gelenkpunkten wird im aktuellen Planungsstand von einer Tunnelführung ausgegangen. Diese bietet für Bad Hersfeld und die umliegenden Ortschaften den bestmöglichen Lärmschutz. Das Landschaftsbild würde weitgehend unberührt bleiben.</p>

Nr.	Frage	Antwort
23	<p>Der Seulingswald zwischen Bad Hersfeld und Hönebach ist von herausragender Bedeutung für eine Vielzahl von seltenen Tier- und Pflanzenarten. Dem Vorkommen von Wildkatze, Schwarzstorch und dem Rotwild als Leitwildart kommt eine hohe indikative Bedeutung zu, weil auch FFH-Gebiete, Naturschutz und Trinkwasserversorgung betroffen sind. 1. Frage: Was geschieht mit dem gigantischen Erdaushub bei der Tunnelvariante? 2. Frage: Warum diese teure Tunnelvariante neben einer bereits bestehenden Trasse?</p> <p>[Besucherfrage vom 25.09.2020]</p>	<p>Aufgrund der Bedeutung des Seulingswaldes für Flora und Fauna ist dieser Bereich nicht Bestandteil der oberirdischen Grobkorridore. Aufgrund der Topographie ist in diesem Bereich eine unterirdische Trassenführung möglich, da diese unter dem Seulingswald hindurchgeführt wird und dort eine Beeinträchtigung von Flora und Fauna weitestgehend ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Zu Frage 1: Der Umgang mit Erd- und Gesteinsaushub ist in der jetzigen Planungsphase nicht konkret zu untersuchen. Denn es ist noch nicht klar, wieviel Überschussmassen entstehen werden und welche Eigenschaften (z. B. geogene Belastungen) diese haben werden. In den an die Raumordnung anschließenden Planungsphasen wird ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erarbeitet. Dieses Konzept wird mit zunehmender Planungstiefe ergänzt und fortgeschrieben.</p> <p>Zu Frage 2: Mit dem Ausbau der bestehenden Trasse lässt sich der bestehende Kapazitätsengpass nicht auflösen. Daher ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgelegt worden, dass für die Engpassauflösung der Neubau einer Strecke im Raum zwischen Fulda und Gerstungen erforderlich ist.</p> <p>Bei der Trassenfindung für die neue Strecke sind Umwelt- und Raumwiderstände zu berücksichtigen. Das Ergebnis dieser Analyse zeigt, welche Abschnitte einer möglichen neuen Strecke im Tunnel oder oberirdisch verlaufen können.</p>

Nr.	Frage	Antwort
24	<p>Warum werden beim Ausfädelungspunkt Langenschwarz drei Trassenkorridore zwischen den beiden Mühlen entlanggeführt und nicht ein paar hundert Meter weiter talabwärts, wo es kein Wohnhaus gibt?</p> <p>[Besucherfrage vom 27.09.2020]</p>	<p>Der derzeitige Planungsstand stellt die Trassenkorridore dar, die innerhalb der Grobkorridore erarbeitet werden konnten. Im weiteren Vergleich der Segmente und der Varianten soll die umwelt- und raumverträglichste Lösung gefunden werden. In diesem Zusammenhang können auch einzelne Optimierungen vorgenommen werden. Wir danken für Ihren Hinweis und prüfen, ob sich die vorgeschlagene Trassenführung talabwärts realisieren lässt. Sollte dies möglich sein, wird diese in den Segmentvergleich mit aufgenommen.</p>
25	<p>Der Vorschlagskorridor für die Ausfädelung in Langenschwarz verläuft über den „Hinteren Ziesenberg“, der Einzugsgebiet der Trinkwasserversorgungsanlage für die Sippelsmühle und Gebertsmühle ist. Hier könnte eine unmittelbare Gefährdung der Trinkwasserversorgung vorliegen. Wie berücksichtigen Sie dies in Ihrer Planung?</p> <p>[Besucherfrage vom 29.09.2020]</p>	<p>Die Trinkwasserversorgung ist ein zentrales Thema der hydrogeologischen Betrachtung und wird im Variantenvergleich entsprechend berücksichtigt.</p>
26	<p>Die Fahrzeit der Strecke zwischen Fulda und Erfurt soll unter 62 Minuten betragen. Sind darin Haltezeiten enthalten?</p> <p>[Besucherfrage vom 29.09.2020]</p>	<p>Zwischen Fulda und Erfurt beträgt das Fahrzeitziel ohne Zwischenhalt 62 Minuten. Verbindungen mit einem Fernverkehrshalt in der Region Bad Hersfeld sollen zwischen Fulda und Eisenach eine Fahrzeit von 43 Minuten erreichen.</p>
27	<p>Können bei einer Ausfädelung in Kirchheim in Richtung Mecklar/Blankenheim die geplanten 62 Minuten Fahrzeit zwischen Fulda und Erfurt eingehalten werden? Dies würde etwa 25 bis 30 Kilometer Umweg gegenüber anderen Trassenkorridoren bedeuten.</p> <p>[Besucherfrage vom 29.09.2020]</p>	<p>Innerhalb der Auswahl der vorliegenden Trassenkorridore scheint die Erreichung der Fahrzeitziele grundsätzlich machbar. Diese sind aber noch im Detail zu prüfen.</p> <p>Im Rahmen der Planungen sind die Fahrzeitziele von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt bzw. von 43 Minuten zwischen Fulda und Eisenach (mit einem Zwischenhalt) eine zentrale Maßgabe.</p>

Nr.	Frage	Antwort
28	<p>Es gibt eine Güterverkehrsstrecke Bad Hersfeld - Niederjossa ("Kurparktrasse"). Welche Rolle spielt diese bei Ihren Planungen? Und wenn keine, warum nicht? Es gab eine Bahnstrecke Hünfeld–Burghaun–Eiterfeld–Wenigentaft–Gerstungen. Warum wird eine solche Trassenplanung, zumindest äquidistant zur alten Strecke, nicht berücksichtigt?</p> <p>[Besucherfrage vom 02.10.2020]</p>	<p>In der Raumwiderstandsanalyse wurde nachgewiesen, dass im Bereich der sogenannte „Kurparktrasse“ Bad Hersfeld–Niederjossa sehr sensible Bereiche, wie Siedlungen und Naturschutzgebiete vorliegen. Daher wurde der entsprechende Bereich nicht als Grobkorridor ausgewiesen und die „Kurparktrasse“ wird in den Planungen voraussichtlich nicht weiterverfolgt.</p> <p>Die vorgeschlagene Anlehnung an die zurückgebaute Strecke 3813 (Hünfeld–Philippsthal) erfüllt nicht das Projektziel der Engpassbeseitigung. Außerdem liegt die ehemalige Strecke größtenteils außerhalb des Suchraums und der ermittelten Grobkorridore. Daher wird diese planerisch nicht untersucht.</p>
29	<p>Der Mahlertshof (Burghaun) mit der Fachklinik Neue Rhön (medizinische Rehabilitationseinrichtung) werden über eine Quelle (zentrales Wasserwerk nach § 3 Nr. 2a TrinkwV) mit Wasser (ca. 6.500 m³ jährlich für bis zu 100 Personen) versorgt. Die Quelle liegt nahe Rothenkirchen im Trassenkorridor, der Mahlertshof auf der anderen Seite der Trasse. Wie wird die Wasserversorgung bei Realisierung sichergestellt? Wird dafür gesorgt, dass keine Einschränkung der Quelle erfolgt?</p> <p>[Besucherfrage vom 29.09.2020]</p>	<p>Die Trinkwasserversorgung ist ein zentrales Thema der hydrogeologischen Betrachtung im Projekt und wird im Variantenvergleich entsprechend berücksichtigt. So hat z.B. die Ausweisung des Wasserschutzgebietes bei Rothenkirchen zu einer Anpassung der Grobkorridore geführt (vgl. Folie 15 in der Präsentation des 7. Beteiligungsforums). Die Trinkwasserschutzgebiete, wie bei Rothenkirchen, sind bekannt und werden nach Möglichkeit umfahren. Die Breite des Trassenkorridors von bis zu einem Kilometer erlaubt es, im späteren Planungsprozess noch Optimierungen innerhalb des Korridors vorzunehmen.</p>

Nr.	Frage	Antwort
30	<p>Sollte der Trassenverlauf von Langenschwarz nach Burghaun führen, würde dieser direkt entlang unserer Trinkwasserquelle, in Höhe Obere Rainmühle, Gemarkung Burghaun, führen. Unser Wassereinzugsgebiet ist dann betroffen! Unsere Fragen: - In welcher Tiefe soll der Tunnel gebaut werden? - Wer haftet für die Sauberkeit und Unversehrtheit unserer Trinkwasserquelle?</p> <p>[Besucherfrage vom 30.09.2020]</p>	<p>Die Trinkwasserversorgung ist ein zentrales Thema der hydrogeologischen Betrachtung im Projekt und wird im Variantenvergleich entsprechend berücksichtigt. In der frühen Planungsphase können noch keine detaillierten Angaben zur Tiefenlage der Tunnel gemacht werden. Die Breite des Trassenkorridors von bis zu einem Kilometer erlaubt es, im späteren Planungsprozess noch Optimierungen innerhalb des Korridors vorzunehmen.</p>
31	<p>Es gibt einige Trassenkorridore, die Bad Hersfeld nicht tangieren. Wird es bei den Varianten keine Haltestelle (Bahnhof) in Bad Hersfeld geben? In welchem Umfang werden bei den hier vorliegenden Varianten die strukturellen wie auch bergbautechnischen Belange der Fa. K+S als größter Arbeitgeber der betroffenen Region beachtet?</p> <p>[Besucherfrage vom 02.10.2020]</p>	<p>Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 ist zu berücksichtigen, dass Bad Hersfeld weiterhin an das Fernverkehrsnetz angeschlossen bleibt. Aus diesem Grund untersucht die DB Netz, welche Möglichkeiten es gibt, die jeweiligen Trassen an die Region Bad Hersfeld anzubinden.</p> <p>Im Rahmen der Trassenfindung ist die DB Netz im kontinuierlichen Austausch mit der K+S. Hierbei ist die DB Netz von K+S über die Bereiche, in denen abgebaut wird bzw. abgebaut werden soll, informiert worden. Diese Rahmenbedingungen werden von der DB Netz im abschließenden Variantenvergleich berücksichtigt.</p>
32	<p>Zur Beseitigung des Engpasses und Beschleunigung des Güterschienenverkehrs wäre doch eine Trassenverbindung vom Gelenkpunkt G26 zur Trassenvariante G28–17 eine sinnvolle Möglichkeit, denn die Strecke 3600 würde zu einem frühen Zeitpunkt bereits entlastet. Wurde diese Möglichkeit bereits geprüft?</p> <p>[Besucherfrage vom 04.10.2020]</p>	<p>Vielen Dank für den Vorschlag, den wir gerne prüfen. Sobald wir weitere Informationen haben, werden wir diese im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlichen.</p>

Fragen und Antworten zum Thema Lärmschutz

Nr.	Frage	Antwort
32	<p>Ich wohne in Burghaun, direkt am Bahnhof. Die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ist enorm. Gibt es Planungen zur Verringerung der Lärmbelastung an der Bestandsstrecke, auch wenn der Ort außerhalb des Planungskorridors liegt?</p> <p>[Besucherfrage vom 02.10.2020]</p>	<p>Im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen erfolgt der Lärmschutz auf Basis der Lärmvorsorge, die im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt ist. Zudem bietet der hohe Tunnelanteil der Neubaustrecke den Anwohnerinnen und Anwohnern den bestmöglichen Lärmschutz. Die Lärmvorsorge greift jedoch nur bei Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung des Schienennetzes.</p> <p>Für den Schallschutz an bestehenden Strecken außerhalb des Projektauftrags ist die Lärmsanierung zuständig. Das Programm Lärmsanierung ist eine 1999 eingeführte, freiwillige Maßnahme des Bundes, um die Lärmbelastung an bestehenden Strecken zu verringern. Insgesamt flossen 1,6 Milliarden Euro aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes in die Schieneninfrastruktur.</p> <p>Weitere Informationen zum Lärmsanierungsprogramm inklusive einer interaktiven Karte finden Sie unter</p> <p>https://laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html</p> <p>https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html</p> <p>Weitere Informationen finden Sie unter:</p> <p>https://www1.deutschebahn.com/laerm</p> <p>https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html</p>

Nr.	Frage	Antwort
33	<p>Was genau werden wir bei der Ausbaustrecke (in der interaktiven Karte gelb unterlegt) bekommen? Wird hier eine Schallschutzmauer gebaut für Unterhaun? Der Lärm ist gerade nachts nicht auszuhalten, stört den Schlaf massiv und hat krank machende Folgen.</p> <p>[Besucherfrage vom 06.10.2020]</p>	<p>Im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen erfolgt der Lärmschutz auf Basis der Lärmvorsorge, die im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt ist. Zudem bietet der hohe Tunnelanteil der Neubaustrecke den Anwohnerinnen und Anwohnern den bestmöglichen Lärmschutz. Die Lärmvorsorge greift jedoch nur bei Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung des Schienennetzes.</p> <p>Für den Schallschutz an bestehenden Strecken ist die Lärmsanierung zuständig. Das Programm Lärmsanierung ist eine 1999 eingeführte, freiwillige Maßnahme des Bundes, um die Lärmbelastung an bestehenden Strecken zu verringern. Insgesamt flossen 1,6 Milliarden Euro aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes in die Schieneninfrastruktur.</p> <p>Weitere Informationen zum Lärmsanierungsprogramm inklusive einer interaktiven Karte finden Sie unter</p> <p>https://laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html</p> <p>https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html</p> <p>Weitere Informationen finden Sie unter:</p> <p>https://www1.deutschebahn.com/laerm</p> <p>https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html</p>

Die interaktive Karte: Trassenkorridore unter der Lupe

Nr.	Frage	Antwort
34	<p>In der Darstellung der Trassenkorridore verschwinden die Trassen, wenn man größer zoomt. Könnte dies so eingestellt werden, dass das nicht mehr passiert?</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>Diese Einstellung wurde bewusst gewählt. Trassenkorridore sind bis zu 1.000 m breit. Die den Berechnungen zugrunde liegenden Trassen sind noch nicht ausgeplant, daher wird auf eine detaillierte Darstellung verzichtet.</p>
35	<p>Die blauen Linien stellen laut der Legende in der interaktiven Karte Tunnel dar. In der Karte sind davon weit über 50 % der Strecke als blaue Linie dargestellt. Stellen diese Linien wirklich die Tunnel dar?</p> <p>[Besucherfrage vom 24.09.2020]</p>	<p>Tatsächlich ist für weit über 50 Prozent der Linien aufgrund der Topographie und der einzuhaltenden Längsneigung der Trasse eine Tunnellage vorgesehen.</p>
36	<p>Inwieweit ist der Ort 36151 Burghaun Ortsteil Schlotzau betroffen? Die interaktive Karte lässt sich gerade nicht laden.</p> <p>[Besucherfrage vom 25.09.2020]</p>	<p>Wir bedauern, dass es Schwierigkeiten bei der Nutzung der interaktiven Karte gab. Versuchen Sie es gerne zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal. Im Bereich zwischen Schlotzau und Mahlertshof verlaufen mögliche Trassenkorridore, die bei Michelsrombach mit der Schnellfahrstrecke 1733 (Hanover–Würzburg) verbunden sind.</p>
37	<p>Wieso lassen Sie beim Vergrößern der interaktiven Karte die möglichen Neubaustrecken verschwinden?</p> <p>[Besucherfrage vom 27.09.2020]</p>	<p>Die Trassenkorridore sind bis zu 1000 Meter breit. Die den Berechnungen zugrunde liegenden Trassen sind noch nicht ausgeplant, daher wird auf eine detaillierte Darstellung verzichtet.</p>

Nr.	Frage	Antwort
38	<p>Auf der neuen interaktiven Karte vermisse ich die Einblendmöglichkeit der Raumwiderstände aus der 1. Karte. Außerdem bleiben Brücken/Tunnels unklar im Bereich der Kreuzung Trassenvariante mit der BAB4, der B62 und auch des Peterstores B324 vor Hersfeld sowie der B27 und der DB 3600 nördlich von Hersfeld. Können auf der Karte auch nur Siedlungsgebiete getrennt eingeblendet werden?</p> <p>[Besucherfrage vom 28.09.2020]</p>	<p>Die interaktive Karte dient grundsätzlich dafür, den Bürgerinnen und Bürgern die Inhalte des Bahnprojektes Fulda–Gerstungen nahezubringen. Bei der Darstellung in der Karte haben wir uns bewusst für ausgewählte Inhalte entschieden, die auch ohne detailliertes Projektwissen verständlich sind. Bei der interaktiven Karte handelt es sich nicht um ein Planungswerkzeug. Das getrennte Einblenden von Siedlungsgebieten sowie Raumwiderständen aus der ersten Karte ist daher nicht vorgesehen.</p> <p>In den beschriebenen Bereichen bildet die interaktive Karte den aktuellen Planungsstand ab. Die Planungstiefe lässt bislang nur Aussagen zu, ob eine Kreuzung als Tunnel oder Brücke erfolgen wird.</p>