

Live-Protokoll

Arbeitsgruppe zur Parlamentarischen Befassung des
Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

2. AG-Sitzung

Gremiensitzung vor Ort

08. Juli 2024

Protokollentwurf der 2. Sitzung der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen vom 08. Juli 2024

Ort: Mehrzweckhalle Bosserode, Neue Str. 31A, 36208 Wildeck
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Co-Moderation: Tobias Gruhn, ifok
Protokoll: Anne Siebert, ifok

Tagesordnung

TOP 0 Begrüßung
TOP 1 Rückblick auf letzte AG-Sitzung
TOP 2 Kernforderung Lärmsanierung
TOP 3 Kernforderung Verkehrsstationen modernisieren/ neu bauen
TOP 4 Kernforderung Bahnübergänge beseitigen
TOP 5 Neue Anfragen/Forderungen aus den Städten und Gemeinden
TOP 6 Diskussion in Work Cafés
TOP 7 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation der DB InfraGO

Begrüßung

Einführung durch die Moderation

Frau Dr. Hanna Seitz, die Moderatorin der ifok GmbH, begrüßt die Mitglieder und das anwesende Projektteam der DB InfraGO zur 2. Sitzung der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung (AG PaBe) des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen.

Jochen Stütting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, begrüßt die Teilnehmenden der AG PaBe im Namen der DB InfraGO.

Agenda

Die Moderatorin stellt die Agenda vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

TOP 1 Rückblick auf letzte AG-Sitzung

Jochen Stütting gibt im Folgenden einen Überblick über die Ergebnisse der letzten Sitzung. Die Kernforderungen aus der Region bezogen sich auf die Themen: Lärmsanierung an der Bestandsstrecke, Modernisierung der Verkehrsstationen an der Bestandsstrecke sowie Auflösung von Bahnübergängen.

TOP 2 Kernforderung Lärmsanierung

2.1. Grundlagen für die schalltechnische Untersuchung

Im Folgenden stellt der Gutachter für Schallschutz, Matthias John-Tschoeppe vom Ingenieurbüro „Krebs + Kiefer“, zunächst den Untersuchungsraum an der Bestandsstrecke vor. Danach erläutert er die Unterschiede in der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV und der Lärmsanierung. Er geht auf die unterschiedlichen Grenzwerte der Gebietskategorien, die Methodik bei der Durchführung der Schallberechnungen sowie den aktuellen Bearbeitungsstand ein.

2.2. Arbeitsstände Lärmsimulation am Beispiel

Anschließend wird die Lärmsimulation an verschiedenen Beispielen von Herrn John-Tschoeppe erklärt. Dabei wird auf die Ortslagen in Rothenkirchen und Friedlos/Reilos eingegangen.

Diskussion zur Kernforderung Lärmsanierung

Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, warum bei Lärmsanierung und Lärmvorsorge unterschiedliche Grenzwerte vorliegen.

Es wird nach den rechtlichen Vorgaben der 16. BImSchV vorgegangen.

Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass jenseits der Frage der Lärmsanierung das Urteil vom Bundesverwaltungsgericht vom 25.04.2018, welches Lärmgrenzwerte näher betrachtet hat, zu berücksichtigen sei. Bei Parallelage von Straße und Schiene, wo die Grenze zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten werde, sei eine gemeinsame Betrachtung von Straßen- und Schienenlärm (Gesamtlärm) notwendig.

Ein:e Teilnehmer:in fragt, mit welchen Verkehrsbelastungszahlen die DB InfraGO rechne?

Mit den aktuellen Verkehrsprognosezahlen aus Zugzahlen 2030 DT (Deutschlandtakt).

Ein:e Teilnehmer:in erkundigt sich, ob es bei der neuen Bundesverkehrsprognose 2040 neue Berechnungen geben werde.

Es kommt darauf an, wann diese Zahlen aus dem BMDV eintreffen und welchen Stand die PaBe im Projekt hat.

Ein:e Teilnehmer:in fragt, warum die Höhe der Wände limitiert sei.

Die Finanzierungsrichtlinie der Lärmsanierung gibt vor, dass die Lärmschutzwände bis max. 3 m Höhe gebaut werden.

Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, ob bei den Berechnungen die Mittelungspegel als relevante Werte berücksichtigt werden.

Es werden bei der Berechnung Mittelungspegel entsprechend Schall 03 2012 berücksichtigt.

Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob in der Berechnung Flüsterbremsen eine Rolle spielen würden.

Seit 2021 gibt es die gesetzliche Vorgabe, dass mit 100 % Flüsterbremsen gefahren werden muss.

Ein:e Teilnehmer:in weist darauf hin, dass die gezeigten Beispiele an der Bundesstraße 27 liegen würden und möchte wissen, ob der Lärm der Straße berücksichtigt werde.

Grundsätzlich wird im Projekt nur die Lärmbelastung durch die Schiene betrachtet, siehe oben genannte Gesamtlärmbetrachtung.

Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass in Reilos mittels einer Monitoringstelle des Eisenbahnbundesamtes zur Lärmmessung Spitzenwerte über dem Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung gemessen wurden.

Ein:e Teilnehmer:in fragt, wie aktuell die Daten bei der Betrachtung der Bebauungspläne seien.

Die Daten sind aktuell und aus dem Jahr 2023. Alle Teilnehmenden sind eingeladen, Rückmeldungen zu geben, wenn neue Bebauungsgebiete geplant sind.

Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass die Zugzahlen werden auch durch den Ukrainekrieg beeinflusst werden würden und möchte wissen, ob dies in den Zugzahlen 2030 aus dem BMDV beachtet wurde.

Die Zahlen sind aktuell und werden nach den Zugzahlen 2030 DT (Deutschlandtakt) betrachtet.

Ein:e Teilnehmer:in weist daraufhin, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan eine Zunahme des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke Bebra-Fulda (3600) prognostiziert und fragt, ob dies berücksichtigt wurde

Es werden die Zugzahlen 2030 DT aus dem BMDV berücksichtigt. Die Zunahme an Güterverkehr insbesondere nachts wird durch die Zugzahlen 2030 DT berücksichtigt.

TOP 3 Kernforderung Verkehrsstationen modernisieren/neu bauen

Herr Stütting präsentiert die Einschätzung der DB zur eingebrachten Forderung und erläutert, dass die Verkehrsstation in Bad Hersfeld im Zuge des Bahnprojektes Fulda–Gerstungen umgeplant wird. Außerdem wird für die weiteren Stationen im Rahmen der Generalsanierung die Modernisierung geprüft.

Diskussion zur Kernforderung Verkehrsstationen modernisieren/neu bauen

Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass durch Änderungen des Weichenbereichs in Haunetal Neukirchen:

- 1. Der Nahverkehr Nord-Süd beschleunigt werden könne.*
- 2. Güterzugüberholungen günstiger gestaltet werden könne und dadurch der durchgehende Fernverkehr weniger behindert werde.*
- 3. Vermutlich ist dafür kein Planfeststellungsverfahren erforderlich.*

TOP 4 Kernforderung Bahnübergänge beseitigen

Der Projektleiter, Herr Stütting, erläutert im Zusammenhang mit der Forderung nach der Beseitigung von Bahnübergängen die Finanzierung von Kreuzungsmaßnahmen gemäß des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) und geht dabei näher auf das Beispiel des Bahnprojekts Kurve Kassel ein.

Diskussion zur Kernforderung Bahnübergänge beseitigen

Ein:e Teilnehmer:in weist auf die Beseitigung des Bahnübergangs in Unterhaun hin, wofür eine Über- oder Unterführung in Planung gemäß EKrG angestoßen wurde.

TOP 5 Neue Anfragen/Forderungen aus den Städten und Gemeinden

Anfrage 1: Fahrplantechnische Beurteilung für Haltepunkte Unterhaun und Mecklar

Herr Stütting präsentiert die Einschätzung der DB zur fahrplantechnischen Beurteilung für die Haltepunkte Unterhaun und Mecklar. Er weist darauf hin, dass die verkehrlichen Wirkungen ermittelt sowie eine Betriebsprogrammstudie erbracht werden müssen. Der Projektleiter erläutert, dass die Ansprechpartner beim Aufgabenträger NVV liegen.

Diskussion zur Anfrage 1: Fahrplantechnische Beurteilung für Haltepunkte Unterhaun und Mecklar

Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob die aktuellen fahrplantechnischen Untersuchungen dem NVV mitgeteilt und diese Forderungen in die Unterlage zur PaBe mitaufgenommen werden könnten.

Im Rahmen der PaBe ist es entscheidend, dass der Bund zuständig ist. Hinsichtlich dieser Forderung ist der NVV der richtige Adressat. Im Rahmen seiner Untersuchung beteiligt der NVV unter anderem die DB InfraGO. Hinsichtlich einer möglichen PaBe Forderung wird es im Rahmen der nächsten AG-Sitzung eine gesonderte Vorstellung geben.

Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob das Gewerbegebiet in Mecklar an die Schieneninfrastruktur angeschlossen werden könnte. Zudem fragt ein:e Teilnehmer:in, ob eine Untersuchung der Potenziale für Gleisanschließer mit in die PaBe aufgenommen werden könnte.

Der Projektleiter weist darauf hin, dass ein Gleisanschluss wahrscheinlich keine übergesetzliche Forderung für die PaBe beinhaltet. Er schlägt vor, dass diese Forderung gern in der nächsten Sitzung durch Teilnehmer:innen vorgestellt wird.

Ein:e Teilnehmer:in fragt an, ob die Wiederinbetriebnahme für den Personennahverkehr einer noch bestehenden Bahnstrecke in ähnlicher Weise gehandhabt werden muss, wie das Projekt Mecklar. Zudem fragt ein:e Teilnehmer:in, ob die Bahnstrecke 3810 in der laufenden Planung für den Bahnhof Bad Hersfeld enthalten sei.

Der Projektleiter antwortet, dass das Gleiche wie bei den oben genannten Haltepunkten gilt. Und bejaht, dass die Bahnstrecke 3810 in der laufenden Planung enthalten ist.

Anfrage 2: Bike + Ride-Anlagen einer Gemeinde aus dem Teilnehmerkreis der Parlamentarischen Befassung

Der Projektleiter Herr Stütting legt dar, dass aktuell keine Konflikte zwischen dem Bahnprojekt Fulda-Gerstungen und den Bike+Ride-Anlagen erkennbar sind.

Diskussion zur Anfrage 2: Bike + Ride-Anlagen einer Gemeinde aus dem Teilnehmerkreis der Parlamentarischen Befassung

Ein:e Teilnehmer:in ergänzt, dass es um die Kostenübernahme für die Bike & Ride Anlagen im Rahmen der PaBe gehe.

Forderung zur Parlamentarischen Befassung – Schreiben einer Gemeinde aus dem Teilnehmerkreis

Herr Stütting erläutert die Anfrage einer Gemeinde, in dem Flächen entlang der Neubau- und Bestandsstrecke für den Betrieb von PV-Anlagen gefordert wurden.

Diskussion zur Forderung zur Parlamentarischen Befassung – Schreiben einer Gemeinde aus dem Teilnehmerkreis

Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass sich die Anfrage auf die Lärmschutzwände und nicht auf freie Flächen beziehe. Die PV-Anlagen sollten an den Lärmschutzwänden installiert werden.

TOP 6 Diskussion in Work Cafés

Diskussion zu weiteren Themen

Ein:e Teilnehmer:in merkt an, dass es auch andere technische Möglichkeiten zum Lärmschutz gebe als Lärmschutzwände und fragt, welche anderen technischen Möglichkeiten die DB InfraGO untersuchen würde. Zudem möchte ein:e Teilnehmer:in wissen, welche Möglichkeiten hinsichtlich des Unterbaus genutzt werden würden.

Herr John-Tschoeppe weist auf Flüsterbremsen hin. Andere schallschützende Maßnahmen sind derzeit nicht zugelassen.

Die Moderatorin fragt, ob die DB InfraGO auch andere innovative Maßnahmen untersuchen könnte.

Der Projektleiter weist auf den vorgeschriebenen Planungsprozess hin. Er rät davon ab, das als Forderung in die PaBe einzubringen.

Ein:e Teilnehmer:in stellt in Aussicht, seine/ihre Forderung das Gebiet westlich Gerstungen betreffend in der nächsten Sitzung vorstellen würde.

Ein Teilnehmer:in gibt die Anregung, dass der Bürgermeister von Gerstungen mit ins Gremium aufgenommen werden sollte.

Die AG beschließt, dass der Bürgermeister von Gerstungen mitaufgenommen wird.

TOP 7 Ausblick

Herr Stütting erläutert die weitere Vorgehensweise im Dialogprozess der AG PaBe. Außerdem gibt er einen Ausblick auf die weiteren Termine des Projekts in 2024.

Verabschiedung

Frau Dr. Seitz und Herr Stüting bedanken sich bei allen Teilnehmenden und schließen die 2. Sitzung der AG PaBe.