
Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

11. Sitzung

Hybride Gremiensitzung Online und vor Ort
11. März 2022

Protokoll der 11. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 11. März 2022

Teilnehmende: siehe Teilnehmendenliste
Ort: Hybride Gremiensitzung, Online sowie vor Ort: Schilde-Halle in Bad Hersfeld
Dauer: 15.30 Uhr – 18.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Clara Pfeuffer, ifok

Tagesordnung

TOP 0 Begrüßung
TOP 1 Blick in die Werkstatt
TOP 2 Variantenvergleich
TOP 3 Vorzugsvariante
TOP 4 Ausblick
TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 11. 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 elften Sitzung des Beteiligungsforums. Er stellt das Vorgehen in der „Hybrid-Sitzung“ vor. Die Teilnehmenden können sich per Handzeichen online sowie vor Ort zu Wort melden. Schwerpunktthema der Sitzung ist das Ergebnis des Variantenvergleichs sowie die Präsentation der Vorzugsvariante.

Grußworte Herr Minister Al-Wazir

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen des Landes Hessen, begrüßt die Teilnehmenden. Er blickt auf die bisherige Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen zurück. Als das Beteiligungsforum vor vier Jahren am gleichen Veranstaltungsort zur ersten Sitzung zusammenkam, wurden gemeinsam hohe Ansprüche an die Qualität und Transparenz in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vereinbart. Diese Ansprüche wurden vorbildlich umgesetzt. Dennoch ist klar, dass die Vorhabenträgerin mit der Wahl einer Vorzugsvariante nie alle Beteiligte restlos zufrieden stellen kann und wird.

Weiter führt er aus, dass das Projekt Fulda–Gerstungen bekanntermaßen einen bedeutenden Engpass im deutschen Schienennetz auflöse und damit zukunftsweisend für die Umsetzung der Verkehrswende sei. Bislang teilten sich unterschiedliche Verkehre dieselben Gleise, was zu Verspätungen führt und eine Ausweitung des Angebots verhindert. Durch das Projekt werden neue Möglichkeiten geschaffen, große Teile des nächtlichen Güterverkehrs umzulegen, den Nahverkehr auszubauen und auch der Fernverkehr wird attraktiver. Hessen braucht einen leistungsfähigen Nah- und Fernverkehr – der Ausbau der Strecke ist daher laut Minister Al-Wazir nicht nur von Bedeutung für den Bund, sondern auch für das Land.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Jens Bergmann, Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte der DB Netz AG, dankt Herrn Minister Al-Wazir und begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn. Die DB Netz AG wird heute die Vorzugsvariante vorstellen und ist damit bei einem wichtigen Meilenstein im Projekt angekommen.

Unter Beteiligung der Öffentlichkeit hat sich die DB in den letzten vier Jahren schrittweise der besten Lösung angenähert. Im Verfahren wurden alle Interessen gehört, was zur Verbesserung der Planungen beitrug. Zusammengenommen mit den anderen Bahnprojekten, dem Streckenabschnitt Hanau–Fulda, dem Fernbahntunnel Frankfurt und der Verbindung Frankfurt–Mannheim, werden in Summe etwa 40 Minuten Fahrzeit eingespart. Mit diesen Bahnprojekten werden auch für den Nahverkehr neue Kapazitäten geschaffen.

Sitzungsziele und Agenda

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

- Hr. Dr. Hofmann, „Bündnis für Bodenschutz Waldhessen“ (Gast)

Anschließend stellt Ralf Eggert die Agenda der elften 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. Im Anschluss an die heutige Sitzung gibt es zudem ein Pressegespräch, in dem die Inhalte der Sitzung den Medien vorgestellt werden.

TOP 1 Blick in die Werkstatt

Jochen Stüting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, erläutert die Prüfung des Trassenvorschlags von Herrn Alexander Tröndle. Der Vorschlag wurde im Dezember 2021 eingereicht.

An den Trassenvorschlag wurden die gleichen Kriterien angelegt wie bei den bereits ermittelten ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren. Die vorgeschlagene Trasse weist im Vergleich zur Variante pink, die dem Trassenvorschlag ähnelt, zwar weniger Tunnelanteile auf würde aber zusätzliche, gravierende Konflikte im Bereich Wasserschutzzonen, längere Abschnitte im FFH-Gebiet und große Zerschneidung im Haunetal auslösen. Da der Vorschlag im Vergleich zur pinken Variante, in den Zielsystemen Umwelt und Raumordnung keine Vorteile aufweist, wurde er wegen der vielen Nachteile nicht weiterverfolgt (Anlage 2, S. 3).

TOP 2 Variantenvergleich

Im Anschluss erläutern Jochen Stüting und Jörg Borkenhagen (Bosch & Partner) den Variantenvergleich. Die vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore aus dem Segmentvergleich wurden anhand der gleichen Methodik und aller Kriterien miteinander verglichen, die auch im Segmentvergleich berücksichtigt wurden. Einige wenige weitere Kriterien kamen beim Variantenvergleich hinzu, da diese erst an durchgehenden Varianten verglichen werden konnten. Dabei wird dargelegt, dass der Variantenvergleich innerhalb von drei Zielsystemen (Raumordnung, Umwelt, Wirtschaft/Verkehr) erfolgte und einer detaillierten Bewertung unterlag (Anlage 2, S. 6-7).

Herr Borkenhagen erklärt, dass bei der Variante türkis die Bewertung der Güterverkehrsspangen (SGV-Spangen) dem Variantenvergleich vorgelagert wurde. Daraus folgte die Berücksichtigung der SGV-Spange 021 GE/GF bei Variante türkis im Variantenvergleich (Anlage 2, S. 8-9).

Er erläutert die Ergebnisse des Variantenvergleichs im Zielsystem Umwelt und im Zielsystem Raumordnung (Anlage 2, S. 11-29). Zuvor macht er deutlich, dass die Beeinträchtigungen für die Schutzgüter der Umwelt und die Belange der Raumordnung grundsätzlich auf einem niedrigen Niveau für solch ein großes Neubauprojekt sind. Dies ist insbesondere dem großen Tunnelanteil der vier Varianten geschuldet.

Im Zielsystem Umwelt ist Variante türkis als Vorzugsvariante hervorgegangen. Ausschlaggebend hierfür ist die erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Auenwiesen von Fulda, Rohrbach und Solz durch die Variante pink, ohne diese sind die Varianten türkis und pink gleichwertig.

Vorzugsvarianten im Zielsystem Raumordnung sind die Varianten türkis und pink. Sie wurden annähernd gleich bewertet. Die Varianten orange und violett sind umweltfachlich wie raumordnerisch die schlechtesten Lösungen.

Zusammengenommen ist die Empfehlung für die Vorzugsvariante aus raumordnerischer und umweltfachlicher Sicht die Variante türkis (Anlage 2, S. 29).

Anschließend erläutert Herr Stütting die Ergebnisse des Variantenvergleichs im Zielsystem Wirtschaft/Verkehr. Insgesamt ist festzustellen, dass die Unterschiede im Variantenvergleich im Bereich Wirtschaft/Verkehr sehr hoch sind.

Um zu vergleichen, welcher der drei möglichen Fernverkehrshalte die beste verkehrliche Wirkung hat, wurde eine Verkehrsstromanalyse durchgeführt. Dafür wurde das Reisendenpotenzial ermittelt. Dieses zeigt, dass ein Fernverkehrshalt in Bad Hersfeld mit 1.650 prognostizierten Reisenden pro Tag die beste verkehrliche Wirkung aller vier Varianten erzielt (Anlage 2, S. 32-33).

Die Varianten violett und orange verfehlen die Fahrzeitvorgaben aus dem Deutschlandtakt. Da diese beiden Varianten in den Zielsystemen Umwelt als auch Raumordnung den Varianten türkis und pink im Vergleich unterlegen sind, werden die Varianten violett und orange damit nicht weiter verfolgt.

Relevant ist somit der Vergleich zwischen den Varianten türkis und pink. Variante türkis ist im Vergleich zu Variante pink teurer und weist mit einem Fernverkehrshalt bei Unterhaun ein geringeres Reisendenpotenzial auf. Variante pink hat gegenüber Variante türkis den Nachteil, dass mehr im Bestand gebaut wird, dies wird jedoch durch bessere betriebliche Flexibilität ausgeglichen (Anlage 2, Folie 34).

Vorzugsvariante im Zielsystem Wirtschaft/Verkehr ist die Variante pink. Die Vorteile der Variante pink im Zielsystem Wirtschaft / Verkehr überwiegen die geringen Unterschiede bei den Zielsystemen Umwelt und Raumordnung deutlich. Sie stellt das Optimum aus Umweltsicht, Nutzen des Fernverkehrshalts und Kosten dar und wird daher die Vorzugsvariante.

TOP 3 Vorzugsvariante

Im Weiteren stellt Herr Stütting die Vorzugsvariante vor: Variante pink (Anlage 2, S.37-38).

Variante pink hat aufgrund der hohen Tunnelanteile geringe Umweltauswirkungen, führt neben geringen Lärmauswirkungen auch zur Aufwertung des Bad Hersfelder Bahnhofs und besitzt das größte Reisedenpotenzial. Die Landkreise Hersfeld-Rotenburg und Fulda profitieren von Fahrtzeitverkürzungen in die Metropolen Frankfurt am Main und Berlin. Zudem ist Variante pink die wirtschaftlichere Variante und ca. 600 Mio. Euro günstiger als Variante türkis.

Statements aus dem Beteiligungsforum zur Vorzugsvariante

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Variante pink von einem breiten Konsens unterstützt werde. Er dankt der DB Netz AG für die kooperative und offene Zusammenarbeit im Beteiligungsforum. Die zu Beginn des Prozesses vor vier Jahren formulierten Wünsche nach Transparenz und Offenheit seien erfüllt worden.

Ein weiterer Teilnehmer erklärt, dass die Festlegung auf Bad Hersfeld als Fernverkehrshalt eine große Chance und zugleich Herausforderung darstelle. Gleichzeitig seien die Planungsbedürfnisse dreier weiterer Großprojekte zu berücksichtigen. Das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen trage zur Umsetzung des Mobilitätswandels bei und leiste einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Dass die Logistikbranche am Standort Bad Hersfeld profitiere, sei eine Medaille mit zwei Seiten. Der Lärmschutz müsse berücksichtigt werden, um negative Folgen für die Bevölkerung zu minimieren.

Ein Teilnehmer fügt hinzu, dass die Vorzugsvariante nun in den kommenden Planungsschritten noch weiter präzisiert werde. Der Begriff „Vorzugstrasse“ beschreibe dann ein Planungsergebnis in hoher Planungstiefe.

Ein Teilnehmer sagt zu, dass Raumordnungsverfahren ebenso positiv zu begleiten wie den bisherigen Planungsdialog. Das Raumordnungsverfahren sei so schnell wie möglich umzusetzen.

Ein weiterer Teilnehmer drückt Freude über die Entscheidung zur Vorzugsvariante pink aus. Diese sei seit vielen Jahren die präferierte Variante der Region. Sie eröffne nicht zuletzt neue Chancen für den Nahverkehr – nun gelte es, den Standortvorteil durch die Anbindung des Bahnhofs Bad Hersfeld in einen Mobilitätsvorteil umzusetzen. Es sei Aufgabe der Verkehrsverbände, Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV), entsprechende Nahverkehrskonzepte vorzulegen. Die konkrete Gleisführung in und um Bad Hersfeld gelte es in den nächsten Schritten detailliert zu planen und durch das Beteiligungsforum weiterhin konstruktiv zu begleiten.

Fragen zu TOP 2 und TOP 3

Anschließend beantworten Herr Stüting und Herr Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte der DB Netz AG, die Fragen der Teilnehmenden.

Wie ist der Lärmschutz bei siedlungsferner Streckenführung geregelt? Und ab wann spricht man von Bündelung?

Für Eingriffe in den Bestand gelten die gesetzlichen Ansprüche auf Lärmschutz. Über den gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz hinaus gehende Forderungen können durch die Region gesammelt und über eine Parlamentarische Befassung eingebracht werden. Über die Finanzierung gesammelter, übergesetzlicher Forderungen zum Lärmschutz wird im Rahmen der Bundestagsbefassung vom Parlament entschieden. Entscheidend für die Finanzierung ist, dass die Variante wirtschaftlich bleibt und die Projektziele weiterhin erfüllt werden.

Wie wird die bestehende Strecke 3600 vor der Einfädelung gekreuzt?

Dazu gibt es derzeit noch keine detaillierten Planungen. Im [Überflugfilm](#) wird eine erste Idee für die Kreuzung visualisiert.

Ein weiterer Teilnehmer begrüßt die Aufwertung des Bad Hersfelder Bahnhofs. Er merkt zugleich an, dass bei der Realisierung des Projekts auf eine größtmögliche Schonung des Bereichs Ludwigsau geachtet werden sollte.

Für den Bereich Ludwigsau ist eine umwelt- und lärmschonende Durchfahrung in einem Tunnel geplant.

Wie wird der Lärmschutz in Langenschwarz gestaltet?

Im Rahmen des Bahnprojekts wird das Thema Lärmschutz nicht nur für den Neubau, sondern auch am Bestand betrachtet, sofern dafür die gesetzlichen Ansprüche geltend gemacht werden können. Darüber hinausgehende Forderungen können über die Parlamentarische Befassung eingebracht werden. Im nächsten Beteiligungsforum wird der Schwerpunkt auf das Instrumentarium der parlamentarischen Befassung liegen und der konkreten Ausgestaltung im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen.

Wird es Lärmschutzmaßnahmen am Bahnhof Gerstungen geben?

Die DB verweist auf die letzte Sitzung des Beteiligungsforums (10. Sitzung am 06. Oktober 2021), in der besprochen wurde, dass die neue Maßnahmenliste „Deutschlandtakt“ vom 18.08.21 keinen Einfluss auf den weiteren Projektverlauf hat (siehe Präsentation zum 10. BTF, S. 4.). Der Trassenkorridor für die Neubaustrecke endet bei Hönebach. Maßnahmen über den Korridor hinaus sind aus dem Projekt heraus nicht notwendig.

Die Moderation fasst die Diskussion zusammen und stellt fest, dass der Fernverkehrshalt Bad Hersfeld und die Variantenentscheidung auf große Zustimmung aus dem Forum gestoßen ist. Weiterhin besteht seitens der Teilnehmenden die Hoffnung, durch weiterhin konstruktiven Dialog zur Planungsbeschleunigung beizutragen, Potenziale des Nahverkehrs umzusetzen, das Bauen im Bestand so eingriffsarm wie möglich zu realisieren sowie das Thema Lärm- und Schallschutz umfassend zu begleiten.

Statement Herr Minister Al-Wazir

Herr Minister Al-Wazir geht zunächst auf die Fragen zum Lärmschutz ein. Er erklärt, dass heutzutage Neubaustrecken mit umfassendem Lärmschutz geplant seien. Durch die Verlagerung von Verkehren – insbesondere des nächtlichen Güterverkehrs – auf die Neubaustrecke komme es zur Entlastung der Bestandstrecke. Es gäbe durch die Parlamentarische Befassung die Möglichkeit, übergesetzliche Forderungen einzubringen; ein erstes Beispiel hierfür stelle dabei das Kinzigtal (vom Bahnprojekt Hanau-Würzburg-Fulda) dar.

Zur Verbesserung des Regionalverkehrs sei in den letzten Jahren durch den NVV viel bewegt worden. Die neuen Möglichkeiten, auf den Bestandstrecken mehr Regionalverkehr fahren zu lassen, könne mit der Neubaustrecke genutzt werden.

Herr Minister Al-Wazir zieht einen Vergleich zwischen Deutschland und Frankreich zum Thema Hochgeschwindigkeitsstrecken. Anders als in Frankreich versuche Deutschland beim Streckenneubau auch regionale Zentren anzubinden, auch um zu vermeiden, dass der ländliche Raum abgehängt werde. Die Lösung, die hier nun gefunden wurde, ermögliche gleichermaßen die gute Anbindung der Region um Bad Hersfeld wie auch schnelle Fernverkehrsverbindungen. Abschließend erläutert Herr Minister Al-Wazir, dass die Kosten des Projekts durch die hohen Tunnelanteile hoch seien, die jedoch durch den hohen verkehrlichen Nutzen des Projekts gerechtfertigt seien und damit eine sinnvolle Investition in die Zukunft darstellten.

Im Anschluss an das Statement präsentiert Herr Stütting dem Forum den [Überflugfilm](#), in dem der derzeitige grobe Planungsstand zur Vorzugsvariante visualisiert wird.

Herr Minister Al-Wazir, Herr Stütting und Herr Bolte begeben sich anschließend auf die Pressekonferenz zur Veranstaltung.

TOP 4 Ausblick

Rainer Haschke, Stellvertretender Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, gibt einen Ausblick auf die Zeitschiene für 2022 (Anlage 2, S.41).

Wenn es die Pandemielage erlaubt, ist eine Infomobiltour in mehreren Kommunen zur Information der breiten Öffentlichkeit über die Vorzugsvariante vorgesehen. Am 31. März 2022 findet eine Online-Bürgerinformation statt. Hier stellt die DB die Vorzugsvariante den Bürger:innen der Region vor und beantwortet Fragen dazu.

Im Sommer 2022 soll die Baugrunduntersuchung entlang der Vorzugsvariante starten. Dazu werden vorab im April die Eigentümer:innen zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Parallel dazu wird die Ausschreibung für die Durchführung von Baugrunduntersuchungen vorbereitet.

Für Mitte 2022 ist außerdem die Abgabe der Unterlage für den Variantenvergleich vorgesehen. Dazu wird mit den betroffenen Behörden noch der Verfahrensablauf zum Genehmigungsverfahren abgestimmt.

Herr Haschke erläutert zu den Baugrunduntersuchungen, dass etwa 120 Bohrpunkte im Trassenkorridor vorgesehen sind. Etwa 50 der Bohrpunkte werden als Grundwassermessstellen ausgebaut.

Die nächste Sitzung des Beteiligungsforums findet voraussichtlich im vierten Quartal 2022 statt.

Abstimmung über Aufnahme neues Mitglied

Herr Eggert bittet Herr Dr. Rainer Hoffmann vom „Bündnis Bodenschutz Waldhessen“ sich kurz vorzustellen. Der Antrag auf Aufnahme als neues Mitglied des Beteiligungsforums wird von den Teilnehmenden ohne Widerspruch angenommen.

Fragen zu TOP 4

Anschließend beantwortet Herr Haschke die Fragen der Teilnehmenden.

Werden die Auswirkungen des Projektes auf die Gewässerkörper gemäß Wasserrahmenrichtlinie geprüft?

Nachrichtlich ergänzt die DB Netz AG, dass überschlägige Aussagen im Hydrogeologischen Gutachten enthalten sind. Eine differenzierte Prüfung ist aber erst auf Entwurfsebene möglich.

Sind Güterverkehrsspangen nördlich von Bad Hersfeld vorgesehen?

Nein. Die Auflösung des Engpasses der Bestandstrecke, für die die Güterverkehrsspanne notwendig ist, findet zwischen Fulda und Bad Hersfeld statt. Ein Teil der Güterverkehre kann künftig über die Schnellfahrstrecke 1733 Hannover–Würzburg fahren, dann über die neuen Gleise nach Bad Hersfeld und weiter auf dem Bestand Richtung Bebra.

Wird es auf der Strecke 3600, auf der im Mittel alle drei Minuten ein Zug fährt, zu einer spürbaren Entlastung kommen oder werden die neuen Kapazitäten durch zusätzliche Verkehre in Anspruch genommen?

Die Zugzahlenprognose 2030 sagt aus, dass der Bedarf in Nord-Südrichtung ansteigen wird. Aus diesem Grund ist die Auflösung des Engpasses auf der Strecke 3600 erforderlich. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Kapazitäten bleiben vermutlich nicht ungenutzt.

Hinweis: Die Nutzung der Verbindungsspanne durch Güterzüge wird nicht in der frühen Nacht und am frühen Morgen möglich sein. Das bedeutet, dass dann aus Eschwege kommender Güterverkehr weiterhin über Hünfeld fahren wird. Wäre es für die Güterverkehre nicht günstiger, komplett auf der Schnellfahrstrecke zu fahren?

Das ist nicht möglich, da ein Tunnelbegegnungsverbot auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg vorhanden ist. Dort können nur dann Güterzüge fahren, wenn keine Personenfernverkehrszüge fahren. Entsprechend sind die Kapazitäten für Güterverkehre dort auch auf die Nacht beschränkt.

Wie ist die Betriebsqualität am Knoten Fulda und ist dieser durch die neuen Zulaufstrecken nicht überlastet?

Der Knoten Fulda ist bereits relativ stark belastet. Unabhängig vom Projekt Fulda–Gerstungen könnten auch Maßnahmen in Fulda zur Verbesserung der Betriebsqualität durchgeführt werden.

Ein Teilnehmer wünscht sich zum Thema Güterverkehr einen Vertiefungstermin.

Der Vorschlag wird aufgenommen. Fragen zum Thema Güterverkehr können bereits im Vertiefungstermin am 24. März 2022 behandelt werden (siehe unten).

Was geschieht mit dem Tunnelaushub? Wurde der Tunnelaushub im Zielsystem Umwelt mitbetrachtet?

Im Variantenvergleich spielte das Thema Tunnelaushub keine ausschlaggebende Rolle, da der Tunnelanteil bei allen Varianten vergleichbar hoch ist. Im weiteren Planungsprozess wird das Thema bearbeitet. Es werden Studien und Konzepte erstellt und weiter ausgearbeitet.

Vertiefungstermin

Der Moderator Ralf Eggert fragt die Mitglieder des Beteiligungsforums, ob ein Vertiefungstermin gewünscht ist. Eine Reihe von Mitgliedern spricht sich dafür aus. Der Vertiefungstermin findet am 24. März 2022 statt, eine Einladung wird zeitnah versendet.

TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 11. Beteiligungsforum

Der Moderator Ralf Eggert stellt den Entwurf einer Pressemitteilung vor.

Ein Mitglied bittet darum, die Fahrgastzahlen aus der Präsentation in der Pressemitteilung zu ergänzen. Diese werden im Nachgang ergänzt. Die ergänzten Pressebotschaften werden von den Gremienmitgliedern angenommen (siehe Anlage 3).