

---

# Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

## 13. Sitzung

Gremiensitzung vor Ort  
07. November 2023

---

## Protokollentwurf der 13. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 07. November 2023

Teilnehmende: siehe Teilnehmendenliste  
Ort: Schilde-Halle in Bad Hersfeld (Sitzung in Präsenz)  
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr  
Moderation: Ralf Eggert, ifok  
Protokoll: Frederik Simmat, ifok

### **Tagesordnung**

TOP 0 Begrüßung  
TOP 1 Blick in die Werkstatt  
TOP 2 Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld  
TOP 3 Ausblick  
TOP 4 Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore  
TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 13. 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 der ifok GmbH, begrüßt die Mitglieder zur dreizehnten Sitzung des Beteiligungsforums.

Er verweist auf den Abschied von Rainer Haschke (DB) sowie die Übernahme der Moderation durch Denise Ellwein (ifok) ab der nächsten Sitzung. Herr Haschke verabschiedet sich mit einem kurzen Rückblick auf das gemeinsame Erreichte der letzten sechs Jahre und bedankt sich für die gute Zusammenarbeit. Er bleibt im Konzern und wechselt als Leiter für Bautechnik zum Fernbahntunnel Frankfurt. Herr Eggert verabschiedet sich ebenfalls vom Projekt und dankt für die gute Zusammenarbeit. Frau Ellwein stellt sich vor und betont, sich auf die kommende Zusammenarbeit mit dem Beteiligungsforum zu freuen.

Der Moderator begrüßt anschließend folgende Beteiligte, die zum ersten Mal an einer Sitzung des Gremiums teilnehmen und bittet die neuen Teilnehmenden des Gremiums, sich kurz vorzustellen.

- Herr Tim Rommert, Bürgermeister der Gemeinde Gerstungen
- Hr. Markus Schmidt, „Pro Bahn Thüringen“

Herr Dr. Dähn und Herr Bös ziehen sich aus dem Lärmschutzbeirat zurück. Herr Bös wird künftig für die Klimainitiative Bad Hersfeld am Beteiligungsforum teilnehmen.

### **Sitzungsziele und Agenda**

Anschließend stellt Ralf Eggert die Agenda vor. Schwerpunktthemen der Sitzung sind ein Blick in die Werkstatt, ein Bericht zum Prüfauftrag aus der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung (AG PaBe) zur Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld, sowie die Vorstellung der Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Der Moderator erläutert, dass zum Abschluss der Sitzung des Beteiligungsforums wie üblich gemeinsam mit den Teilnehmenden die gemeinsamen Botschaften abgestimmt werden. 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.

Zum Protokoll der vergangenen Sitzung gab es keine Anmerkungen der Teilnehmenden. Es ist im Umlaufverfahren formell abgenommen und befindet sich bereits auf der Projektwebsite.

## **TOP 1 Blick in die Werkstatt**

Jochen Stütting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn.

### **Verzicht auf Raumordnung**

Herr Stütting berichtet, dass das Regierungspräsidium Kassel dem Antrag auf Verzicht auf das Raumordnungsverfahren zugestimmt hat.

Es hat die Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung im Planfeststellungsverfahren geprüft und festgestellt. Hintergrund für die Entscheidung war der vorausgegangene, intensive Austausch mit den Landesplanungsbehörden und weiteren Fachbehörden und die nachvollziehbar hergeleitete Vorzugsvariante. Zudem drängten sich keine weiteren Varianten als Alternative auf. Kleinräumige Optimierungen im Verlauf der Vorzugsvariante können vorgenommen werden.

Die Themen der Raumordnung werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mitgeprüft. (Anlage 2, Seite 4)

### **Vergabe von Planungsleistungen**

Herr Stütting erläutert die Vergabe der Verkehrsanlagenplanung und des konstruktiven Ingenieurbaus. Die Planungsleistungen sind räumlich aufgeteilt und gliedern sich in Raumlos 1 (Süd), Raumlos 2 (Mitte) und Raumlos 3 (Nord). (Anlage 2, Seite 5)

Die Planungsleistungen, die sich in die Gewerke Vorplanung, Vermessung, Schallplanung, Umweltplanung und Hydrologie aufgliedern, wurden beauftragt. Die Leistungen konnten an renommierte Ingenieurbüros vergeben werden. Im Projekt bekannt ist bereits die Bosch & Partner GmbH. Sie wird in der Vorplanung die Leistungen der Umweltplanung übernehmen. Weitere Planungsleistungen werden noch ausgeschrieben, die wesentlichen Leistungen sind bereits vergeben. (Anlage 2, Seite 6)

### **Rückblick Tag der offenen Tür**

Herr Stütting berichtet vom Tag der offenen Tür am 21.10.2023 im Bohrkernlager in Bad Hersfeld. Die DB Netz AG hat für Interessierte die Informationen zu einer Baugrunduntersuchung zusammengefasst. Die Besuchenden vor Ort hatten die Möglichkeit nachzuvollziehen

- wo die einzelnen Bohrpunkte zwischen Langenschwarz und Ronshausen liegen,
- welche Vorbereitungen das Team des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen für die Tiefenbohrungen treffen musste,
- wie mit Auswirkungen auf die Umwelt umgegangen wird,
- wie eine Tiefenbohrung abläuft,

- welche Erkenntnisse aus der Analyse des gewonnenen Gesteins- und Erdmaterials gewonnen werden.

Es fand ein reger Austausch mit den Besuchenden über das Vorgehen bei den Baugrunduntersuchungen mit den Projektingenieuren der DB Netz AG statt.

Die Roll-Ups vom Tag der offenen Tür wurden im Rahmen des Beteiligungsforums ausgestellt. (Anlage 2, Seite 7)

### **Stand der Bohrung**

Herr Stütting erläutert den aktuellen Stand bei der Baugrunduntersuchung. Von den 125 Bohrpunkten entlang der Vorzugsvariante in bis zu 240 Meter Tiefe wurden 36 Bohrungen bereits durchgeführt. Die erste Phase der Bohrungen soll bis zum Frühjahr 2024 abgeschlossen sein. So wird eine solide Grundlage für die Tunnelplanung geschaffen. Dabei geht es insbesondere um Aspekte wie Bodenbeschaffenheit und Wasserbedingungen als Grundlage für die Tragwerksplanung. (Anlage 2, Seite 8 und 9)

### **Blick in AG PaBe**

Herr Eggert präsentiert den bisherigen Verlauf der AG PaBe. Er verweist auf das 12. Beteiligungsforum im November 2022, in dem das Vorgehen der Parlamentarischen Befassung vorgestellt wurde.

In der konstituierenden Sitzung am 09. Mai 2023 in Burghaun und in der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe zur Parlamentarischen Befassung in Wildeck wurden bisher das Selbstverständnis, die Arbeitsweise, mögliche Forderungen der Region gesammelt und das Ziel der Arbeitsgruppe beschlossen. (Anlage 2, Seite 10-11) Bei der Sammlung der möglichen Forderungen ist deutlich geworden, dass der Lärmschutz der Region wichtig ist. Weitere relevante Themen sind die Sanierung der Verkehrsstationen vor Ort und die Beseitigung von Bahnübergängen. Die Region hat nun die Aufgabe zu klären, welche Ziele sie verfolgt.

Herr Eggert weist darauf hin, dass eine weitere gemeinsame Sitzung im kommenden Sommer oder Spätsommer sinnvoll erscheint. Dies ist auf den erforderlichen fortgeschrittenen Planungsstand und die ersten Ergebnisse des Schallschutzgutachtens zurückzuführen, die für weitere Diskussionen unerlässlich sind. Bis dahin hat die Region die Möglichkeit, eigenständig weiterzuarbeiten.

Herr Stütting weist darauf hin, dass die DB Netz AG offen ist für den Austausch zu Ausgleichsflächen in der Region und bittet die Gemeinden um Vorschläge.

In der konstituierenden Sitzung wurde die DB Netz AG gebeten, die Möglichkeit einer Tieferlegung der Gleise für den Fernverkehr in Bad Hersfeld zu prüfen. Die Ergebnisse der Prüfung werden im Anschluss präsentiert.

## **Fragen zu TOP 1**

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

*Ein Mitglied fragt nach dem Stand der Abstimmung bezüglich des Peterstors.* Herr Stütting antwortet, dass die Planunterlagen mit der DEGES abgestimmt wurden.

## **TOP 2 Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld**

### **Allgemeiner Überblick**

Herr Eggert leitet ein, dass die DB Netz AG in der konstituierenden Sitzung gebeten wurde, die Möglichkeit einer Tieferlegung der Gleise für den Fernverkehr in Bad Hersfeld zu prüfen. Er nimmt vorweg, dass es schon in der konstituierenden Sitzung die Einschätzung durch Herrn Bolte gab, dass die von der Region und der DB Netz AG favorisierte Variante pink (ICE-Halt Bad Hersfeld bleibt erhalten) in Kombination mit einer Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld im Vergleich zur Variante Türkis nicht genehmigungsfähig sei.

### **Vorstellung der zwei Szenarien**

Herr Stütting stellt die zwei möglichen Szenarien einer Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld vor, Pink Tief 1 und Pink Tief 2. (Anlage 2, Seite 15-18) Sie haben sich nach Identifizierung der planerischen Zwangspunkte als einzige machbare Varianten gezeigt. Beide Szenarien eint, dass eine gesonderte Tieferlegung der Gleise für den Fernverkehr nicht möglich ist. Im Rahmen der Variante Pink Tief 1 wurde eine kürzere und weniger tiefe Absenkung auf einer Länge von ca. 1,4 km nach einer oberirdischen Querung der Fulda geprüft. Für die Variante Pink Tief 2 wurde eine längere Absenkung auf einer Länge von ca. 3 km mit Unterquerung der A4 und der Fulda geprüft. (Anlage 2, Seite 15-18) Bei den Varianten verursachen einen Eingriff in das Grundwasser, was beide Varianten sowohl genehmigungsrechtlich als auch ingenieurtechnisch sehr herausfordernd macht. Besonders schwerwiegend sind diese Eingriffe bei der Variante Pink Tief 2. Hier sind Vereisungen, einer Umlegung der Fulda und schwerwiegende Eingriffe ins Grundwasser im Heilquellenschutzgebiet notwendig.

### **Vergleich der Szenarien im Zielsystem Raumordnung und Umwelt**

Jörg Borkenhagen, Umweltingenieur der Bosch & Partner GmbH, erläutert anhand der relevanten Bewertungen in den Zielsystemen Raumordnung und Umwelt die Bewertung der beiden Szenarien. (Anlage 2, Seite 19-25) Ziel sei dabei, die Variante Pink als Vorzugsvariante beizubehalten.

Für den weiteren Vergleich wurde der bereits abgeschlossene Variantenvergleich mit einer tiefergelegten Variante Pink wiederholt, um zu prüfen, ob die skizzierten Szenarien einem Variantenvergleich im Genehmigungsverfahren standhalten.

Dazu wurde in einem ersten Schritt ein Vergleich der Variante Pink mit den beiden Szenarien Pink Tief 1 und 2 anhand der Zielsysteme Umwelt und Raumordnung durchgeführt. (Anlage 2, Seite 19f.) Im Zielsystem Raumordnung schneidet das Szenario Tief 2 minimal besser ab als das Szenario Tief 1, da der tieferliegende Tunnel weniger Betroffenheiten von Gewerbegebieten auslöst. Beide Szenarien verursachen aber temporäre Eingriffe während der Bauzeit im Naturraum ab Sieglös, für die Variante Pink sind hier keine Eingriffe erforderlich.

Im Zielsystem Umwelt ist das Szenario Tief 1 vorzugswürdig gegenüber Tief 2. Beide Tieferlegungsvarianten greifen in den Grundwasserkörper (Grundwasserabsenkung, -haltung mit Salzwasserförderung) und die Schutzzone des Heilquellenschutzgebietes ein. Tief 2 überschreitet dabei Zulässigkeitsgrenzen und führt zu einer verstärkten Barrierewirkung. Auch im hier ist die Variante Pink vorzugswürdig, da sie keine bauzeitlichen Eingriffe verursacht und nicht ins Grundwasser eingreift.

Dementsprechend ist die Variante Pink (ohne Tieferlegung) in beiden Zielsystemen gegenüber den Szenarien Tief 1 und 2 vorzugswürdig. Im Vergleich der beiden Szenarien mit Tieferlegung gewinnt Tief 1, da die Nachteile von Tief 2 im Zielsystem Umwelt schwerer wiegen als die Nachteile von Tief 1 im Zielsystem Raumordnung.

Darauf aufbauend wurde der ursprüngliche Variantenvergleich mit der Variante Pink Tief 1 durchgeführt. Pink Tief 2 wurde nicht weiterverfolgt. Im ursprünglichen Vergleich lagen Pink und Türkis im Zielsystem Raumordnung gleichauf. Im Zielsystem Umwelt lag Türkis vor Pink. Ausschlaggebend für die Vorzugswürdigkeit der Variante Pink war ein großer Vorteil bei den verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien. Wird nun stattdessen Pink Tief 1 in den Vergleich einbezogen, sind diese Vorteile gegenüber den zusätzlichen Eingriffen in Grundwasser und Heilquellenschutzgebiet nicht mehr ausreichend. Die Variante Pink Tief 1 ist dann gegenüber der Variante Türkis nicht mehr genehmigungsfähig, die Neubaustrecke würde am Bahnhof Bad Hersfeld vorbeigeführt.

Um dem Wunsch der Region nachzukommen, den Bad Hersfelder Bahnhof in die Vorzugsvariante einzubringen, wird eine Tieferlegung der Gleise dementsprechend nicht weiterverfolgt.

### **Fragen und Hinweise zu TOP 2.1 und TOP 2.2**

*Ein Mitglied äußert, dass aufgrund der Neigungsvorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung eine ausreichende Tiefe möglicherweise nicht erreicht werden könne und fragt, ob dies berücksichtigt wurde.*

Herr Stütting erklärt, dass die realistischsten Varianten untersucht wurden, um dem Wunsch der Region nach einer Prüfung nachzukommen. Dass diese Varianten auch in der Trassierung große Herausforderungen mit sich bringen würden, sei dem Projektteam bewusst.

*Ein Mitglied unterstreicht den Wunsch eines Halts am Bahnhof Bad Hersfeld und fragt, ob die Möglichkeit einer noch geringeren Absenkung der Neubau- und Bestandsstrecke besteht, um die zerschneidende Wirkung durch die Bahntrasse im Hinblick auf Stadtentwicklung und Stadtbild zu minimieren und gleichzeitig die Vorzugswürdigkeit der Variante Pink nicht zu gefährden.*

Herr Stütting antwortet, dass eine Einbindung des Bahnprojektes in das Stadtbild von der Bahn ausdrücklich gewünscht sei. Ziel aus Sicht der Bahn sei, den Schallschutz so zu gestalten, dass die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild minimiert werden können. Bereits bei einer verringerten Tieferlegung seien Eingriffe in das Grundwasser zu erwarten. Auch der bauzeitliche Eingriff bestehe unabhängig vom Ausmaß der Tieferlegung. In einem Vergleich der Varianten ohne Eingriff und mit Eingriff würden die Herausforderungen „Eingriff ins Grundwasser“, „längere Bauzeit“, „Kosten“ die Variante türkis dann immer als Vorzugsvariante definieren. Herr Bolte ergänzt, dass die Durchführung einer Tieferlegung mit einer signifikanten Beeinträchtigung des Stadtlebens zusammenhängen würde und führt an einem Beispiel aus Hanau aus, dass die DB bereits gute Erfahrung mit der Anpassung von Lärmschutzwänden in Höhe und Art der Wände habe. Er verweist auf die Möglichkeit einer Kooperationsvereinbarung zur Integration von Schallschutzmaßnahmen zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Hanau sowie auf die Notwendigkeit einer Ansprechperson für die DB. Eine frühzeitige Planung und Absprache solcher Maßnahmen vor der Planfeststellung wird empfohlen.

*Ein anderes Mitglied zweifelt an der Aussage, dass eine Tieferlegung nicht möglich ist hinsichtlich einer Absenkung um einen halben bis dreiviertel Meter, befürwortet jedoch ausdrücklich eine Kooperation der Region und der DB.*

*Ein Mitglied betont, dass die, von einem anderen Mitglied angesprochene Trennwirkung, bereits im aktuellen Stadium existiere. Zudem müssen Schallschutzmaßnahmen in der Nähe der Quelle eingesetzt werden, welche wiederum eine Weiterentwicklung des Gleisbildes notwendig mache. Eine Tieferlegung wäre im Vergleich dazu mit umfangreicheren Eingriffen verbunden und würde die Strecke für den Güterverkehr unterbrechen.*

*Ein Mitglied äußerte Dank und lobte die gute Diskussion sowie die Nachvollziehbarkeit der Argumente. Das Angebot von Bolte wurde als äußerst positiv bewertet, und die Freude über die fruchtbare Diskussion und das erzielte positive Ergebnis wurde zum Ausdruck gebracht.*

Herr Eggert fasst die Diskussion auf die Punkte Lärmschutz mit wenig Trennwirkung und den Städtebau bei dem Bahnprojekt mitdenken zusammen und dankt für die gute Diskussion.

### **TOP 3 Ausblick**

Herr Stütting gibt einen Ausblick auf die weitere Planung. (Anhang 2, Seite 27-29) Mit der Vergabe der Planungsleistungen wird nun die Phase der Vorplanung eingeleitet. Diese ermöglicht eine detaillierte Optimierung der Planung, wobei auch die Gemeinden eingebunden werden, um ihre Vorstellungen einzubringen.

Er richtet einen wichtigen Hinweis an die Gemeinden: Bereits jetzt sollten sie über Aspekte wie Schallschutz und Höhe nachdenken, um den Austausch hierzu möglichst frühzeitig zu führen. Zusätzlich sollten die Gemeinden auch die Baustelleneinrichtung und gewünschte Ausgleichsflächen in Betracht ziehen. Die DB Netz AG freut sich über die Zusammenstellung eines Katalogs von Ausgleichsflächen in der Region und betont ihre Absicht, den Ausgleich ortsnah durchzuführen. Die Gemeinden werden ermutigt, sich in den nächsten 12-18 Monaten intensiv mit diesen Angelegenheiten auseinanderzusetzen.

Die Vorplanungsergebnisse und Kernforderungen werden gemeinsam in die parlamentarische Befassung eingebracht. Die Entscheidungen über die Forderungen fallen während dieses Prozesses, der in 2-3 Jahren abgeschlossen sein soll. Sobald konkrete Pläne vorliegen, beabsichtigt die DB Netz AG, persönliche Gespräche mit jeder Gemeinde zu führen.

### **TOP 4 Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore**

Herr Bolte stellt das Projekt der Generalsanierung vor. Er gibt einen Überblick über die geplanten Maßnahmen in 40 definierten Korridoren sowie den damit verbundenen Zeitplan. Er erklärt, dass hierfür bundesweit die Teile der Schieneninfrastruktur identifiziert wurden, die aktuell in schlechtem Zustand sind. Diese stehen nun im Zentrum der geplanten Generalsanierung. Klar ist aber auch, dass der Teil, der sich aktuell in gutem Zustand befindet, nicht vernachlässigt werden darf, um künftig einen zuverlässigeren Schienenverkehr zu ermöglichen.

Für die identifizierten Korridore wurden dabei klare Ziele gesetzt: Störungsprobleme beseitigen, leistungsfähigere Strecken etablieren und Bahnhöfe während Sperrungen modernisieren. Das Vorgehen beinhaltet eine bis zu fünf-monatige Vollsperrung mit Umleitungen und Schienenersatzverkehr. Ziel ist die zeitliche Reduzierung von Einschränkungen. Ziel der Generalsanierung ist auch, nach Abschluss eine fünf-jährige Einschränkungsfreiheit auf den sanierten Strecken gewährleisten zu können. Erreicht werden soll dies durch konkrete Maßnahmen wie dem Entfall von Bahnübergängen, neuer Stellwerkstechnik, Oberleitungssanierung und Lärmschutz. Zudem soll der Wunsch nach Nachrüstung des Lärmschutzes auf Bestandsstrecken im Rahmen des Projekts Fulda-Gerstungen im Rahmen der Generalsanierung berücksichtigt werden.

Zur Verdeutlichung der Auswirkungen dieser neuen Vorgehensweise präsentiert er den aktuellen Stand der Riedbahn als konkretes Beispiel. Dabei betont er die Vorteile der Herangehensweise, alle Gewerke

gleichzeitig arbeiten zu lassen und so in kurzer Zeit ein sehr hohes Arbeitsvolumen fertigzustellen. Sowohl für die DB Netz AG als auch für die Bau- und Planungsunternehmen stellt das eine Neuerung und Herausforderung dar. (Anhang 2, Seite 35)

Die Arbeiten in der Region sind ab 2028 geplant. Auf der Strecke Bebra-Fulda von Juli bis Dezember 2028 und auf der Strecke Bebra-Erfurt von Juli bis Dezember 2028. Abschließend betont Herr Bolte, dass die DB Netz AG im Vorfeld den direkten Austausch mit den Kommunen und der Region suchen werde und die DB auf einen engen Austausch mit den Bürgermeistern der Region bedacht ist.

#### **Fragen und Hinweise zum TOP 4**

*Ein Mitglied fragt, ob die Erneuerungen und Anpassung von Lärmschutzmaßnahmen genereller Bestandteil der Generalsanierung sei und ob die neuen Standards auch auf die Bestandsstrecken angewendet werden würden.*

Herr Bolte erklärt, dass Lärmschutzmaßnahmen bei Generalsanierungen, wie beispielsweise bei der Riedbahn, über das Lärmsanierungsprogramm des Bundes abgestimmt werden. Die Umsetzung basiert auf dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes, das lediglich die Zustimmung der Gemeinden erfordert, ohne eine aufwändige Planfeststellung. Dies gilt vermutlich auch für weitere Korridore in Hessen. Die Erweiterung von Lärmschutz hängt von der bereits vorhandenen Ausstattung ab, und falls nicht vorhanden, bestehen dafür Gesprächsangebote.

*Ein Mitglied fragt, ob nach der Sanierung alle Bahnhöfe barrierefrei zugänglich sind, und ob sämtliche Bahnübergänge, sofern sie nicht entfallen, technisch gesichert sind?*

Herr Bolte erklärt, dass die Deutsche Bahn nur technisch gesicherte Bahnübergänge plant, entweder durch Erneuerung oder Entfall. Bezüglich der Barrierefreiheit betont er das grundsätzliche Bekenntnis hierzu, verweist aber auch auf die Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit.

*Ein Mitglied fragt, ob für die Bahnhöfe eine Spurplanverbesserung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit in Erwägung gezogen wird.*

Herr Bolte antwortet, dass der Grundsatz besteht, eine Optimierung der Bahnhöfe anzustreben, wobei die Verhältnismäßigkeit beachtet werden muss. Kleine Optimierungen, die ohne Planrechtsverfahren durchgeführt werden können, sind dabei bevorzugt. Allerdings sind keine Umbauten ganzer Bahnhöfe geplant.

*Ein Mitglied betont, dass im Planbereich Ronshausen – Gerstungen - Eisenach Themen noch nicht abschließend geklärt seien und bittet die DB, Fahrzeiteinsparungskonzepte im Restabschnitt bis Gerstungen zu entwickeln und auch größere Gleisbaumaßnahmen in den Fokus zu rücken. Des Weiteren*

*fragt das Mitglied, wie sich der Deutschland-Takt in Verbindung mit diesem Projekt optimal gestalten lässt und ob eine Abstimmung dazu in einem anderen Kreis erforderlich ist.*

Herr Bolte antwortet, dass es grundsätzlich Ziel ist, den Ausbau und die Generalsanierung gemeinsam zu betrachten. Falls dies aufgrund von Zeitverzögerungen nicht möglich ist, sollen die Zukunftsfähigkeit berücksichtigt und alternative Verfahren in Betracht gezogen werden. Die Generalsanierung ist leitend und wird nicht für andere Vorhaben zurückgestellt. Idealerweise werden beide gut verzahnt, andernfalls müssen alternative Lösungen geprüft werden.

*Ein Mitglied begrüßt das Konzept der Generalsanierung und fragt, ob sichergestellt ist, dass genügend Firmen und Arbeitskräfte für den Umbau verfügbar sind.*

Herr Bolte antwortet, dass zur Sicherung ausreichender Kapazitäten eine stückweise Steigerung der Anzahl an parallellaufenden Verfahren geplant sei. Es hätten bereits Abstimmungen mit der Bauindustrie stattgefunden und die Unternehmen würden Vorsorge tragen, um Kapazitäten aufzustocken. Er verweist jedoch auf mögliche Herausforderungen im bundesweiten Hoch- und Tiefbau.

*Ein Mitglied fragt, ob Bad Hersfeld bei der Generalsanierung ausgenommen sei.*

Herr Bolte antwortet, dass Bad Hersfeld nicht ausgenommen ist und in den Planungen berücksichtigt wird. Die konkreten Maßnahmen sind noch zu klären, aber es werde in Betracht gezogen, Abschnitt 2 und die Generalsanierung zu kombinieren. Die Sanierung von Dächern, Bahnsteige und Treppen wird jedoch stets einbezogen.

*Ein Mitglied bittet darum den Baustellverkehr mit der Stadt Bad Hersfeld abzustimmen.*

Herr Bolte bestätigt dies.

*Ein Mitglied äußert Unzufriedenheit über den Zeitpunkt der Bekanntmachung der Generalsanierung und verweist auf die fehlende Verzahnung vor Ort, insbesondere im Hinblick auf die Bedeutung der Bahnübergänge für die Region, beispielsweise im Zusammenhang mit Notfällen in der Industrie. Des Weiteren wird eine zusätzliche Enttäuschung bezüglich des Zustands der Haltepunkte geäußert.*

Herr Bolte antwortet, dass die Absicht besteht, Bahnübergänge zu schließen, es aber letztlich von der Entscheidung der Kommunen abhängt. Falls gewünscht, kann eine Brücke oder Unterführung in Betracht gezogen werden, andernfalls bleibt der Bahnübergang bestehen.

### **TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 13. Beteiligungsforum**

Der Moderator Herr Eggert stellt den Entwurf einer Pressemitteilung vor. Diese wird nach Durchsprache und Anpassung in der Sitzung von den Gremienmitgliedern angenommen (siehe Anlage 3).

### **Abschluss**

Herr Eggert und Herr Bolte bedanken sich bei allen Teilnehmenden und schließen die 13. Sitzung des Beteiligungsforums.