

Protokoll

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

4. Sitzung

Stadthalle Bad Hersfeld

26. März 2019

Protokoll der 4. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 26. März 2019

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Ort: Stadthalle Bad Hersfeld, WittasträÙe 5, 36251 Bad Hersfeld
Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Leitung: Arne Spieker, IFOK
Protokoll: Sophia Dittes, Robin Rieprich, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Verabschiedung Protokoll 3. Beteiligungsforum
- TOP 2 Themen und Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- TOP 3 Tischvorlage zur Antragskonferenz
- TOP 4 Ausblick auf weiteres Vorgehen und Vorschlag zum Timing
- TOP 5 Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 4. BTF

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste
- Anlage 2 Protokoll des 3. Beteiligungsforums (Entwurf 2)
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 Presseinformation des Beteiligungsforums

Begrüßung und Einführung

Der Moderator Herr Arne Spieker von IFOK begrüßt die Mitglieder zur vierten Sitzung des Beteiligungsforums. Er erklärt, dass auf Wunsch der Teilnehmenden zeitnah nach dem dritten Beteiligungsforum eine weitere Forumssitzung stattfindet. Ursprünglich hatte die Moderation vorgeschlagen, am heutigen Termin eine erste Arbeitsgruppensitzung zum Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Anschließend begrüßt der Moderator drei neue Mitglieder des Forums: Herrn Hohmann (Stadt Hünfeld), Herrn Fink (Bürgerinitiative Umgehungsstraße B27 Friedlos-Mecklar) und Herrn Herrmann (BI Pro Region Aulatal). Herr Hahn von RegioConsult wird durch Herrn Dr. Hoppe, ebenfalls RegioConsult, vertreten. Als Gäste nehmen außerdem Herr Wellner und Herr MacKay, beide P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte (P.B.M.), sowie Herr Riehm und Herr Schäfer vom Regierungspräsidium Kassel teil. Die P.B.M. hat im Auftrag der DB Netz AG den Entwurf der Tischvorlage erarbeitet.

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- Besprechung von Themen und Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum (TOP 2)
- Vorstellung und Besprechung der Tischvorlage zur Antragskonferenz sowie Diskussion und Klärung offener Fragen zur Tischvorlage (TOP 3)
- Ausblick auf den möglichen Vertiefungstermin am 11. April 2019 und Verständigung zum weiteren Vorgehen in der Beteiligung (TOP 4)
- Abstimmung von Eckpunkten für eine Pressemitteilung (TOP 5)

TOP 1 Verabschiedung Protokoll 3. Beteiligungsforum

Das Protokoll zum 3. Beteiligungsforum wurde aufgrund der engen Taktung der Sitzungen erst wenige Tage vor dem 4. Beteiligungsforum versendet. Daher beschließt das Forum, das Protokoll im Nachgang der Sitzung im Umlaufverfahren per E-Mail abzunehmen. Zwei Teilnehmende melden voraussichtlichen Änderungsbedarf an, die übrigen Teilnehmenden haben auf Nachfrage der Moderation keinen Änderungsbedarf.

*Anmerkung: Ein zweiter Entwurf des Protokolls zum 3. Beteiligungsforum wurde nach dem 4. Beteiligungsforum erstellt und am 01.04.2019 an die Mitglieder versendet. Da bis zum Auslaufen der Frist am 10.04.2019 keine weiteren Änderungsvorschläge eingingen, gilt das Protokoll des 3. Beteiligungsforums als abgenommen und wurde auf der Website www.Fulda-Gerstungen.de veröffentlicht (**Anlage 2**).*

TOP 2 Themen und Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Herr Dr. Alexander Nolte, Projektleiter ABS/NBS Fulda-Gerstungen, berichtet, dass seit dem letzten Beteiligungsforum weitere Fragen zum Projekt bei der DB eingegangen sind, auf die an dieser Stelle eingegangen werden soll.

K+S Heringen/Fulda

Die Kali + Salz AG (K+S AG) hält an der Grenze des östlichen Suchraums ein großes Abbaugebiet. Mögliche Risiken aus dem Untertagebau der K+S AG müssen in nächster Zeit aus technischer Sicht bewertet werden. Hierfür werden zwischen der DB Netz AG und der K+S AG Gespräche stattfinden. Zu den Ergebnissen der Gespräche und potentiellen Auswirkungen auf den Suchraum wird die DB voraussichtlich im 5. Beteiligungsforum berichten.

Wäre das Kaliabbaugebiet Fulda-Neuhof bei einer Süderweiterung des Suchraums auch betroffen?

Der DB sind derzeit keine Auswirkungen auf den in der letzten Forumssitzung nach Süden erweiterten Suchraum bekannt. Die DB wird den Hinweis aufnehmen und den Sachverhalt prüfen.

Höhengleiche/höhenfreie Ein- und Ausfädelung

Herr Dr. Nolte erläutert dem Forum den Unterschied zwischen einer höhengleichen und höhenfreien Ein- und Ausfädelung (siehe **Anlage 3, Seite 5**). Eine höhenfreie Einbindung bedeutet eine Kreuzung der alten und neuen Strecke auf unterschiedlichem Höhenniveau, bei der sich die Strecken in der Gegenrichtung nicht tangieren. Eine solche höhenfreie Einbindung in die Neubaustrecke Hannover–Würzburg (1733) ist für die Strecke Fulda-Gerstungen im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgeschrieben, um einen Engpass durch eine Kreuzung zu vermeiden. Bei einer höhengleichen Kreuzung würde sich die Strecken auf einem Höhenniveau kreuzen.

Sind die möglichen Ein- und Ausfädelpunkte auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg so gewählt, dass eine Ausfädelung höhenfrei erfolgen kann?

Ja, an den betrachteten Punkten ist eine höhenfreie Ausfädelung möglich.

Die Strecke Bebra-Fulda (3600) befindet sich bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze. Nach den Zugzahlprognosen aus dem Bundesverkehrswegeplan wird sich die Zahl der Güterzüge dort in den nächsten Jahren nochmals um 45% erhöhen. In der Priorisierungsliste zum Lärmsanierungsprogramm sind betroffene Orte wie Friedlos und Haunetal dennoch ganz weit unten. Heißt das, hier ist auf absehbare Zeit keine Lärminderung in Sicht?

Auf Teilen des genannten Streckenabschnitts hat bereits eine Lärmsanierung stattgefunden und die Region steht im hessischen Vergleich verhältnismäßig gut da. Es ist der DB aber bekannt, dass die Belastungen auf der Strecke dennoch erheblich sind. Die DB ist gern bereit, die Lösungsfindung zu unterstützen.

Bauvorhaben Libri

Herr Dr. Nolte berichtet, dass die Firma Libri einen Erweiterungsbau eines Logistikzentrums in Bad Hersfeld nahe der Bestandsstrecke plant (siehe **Anlage 3, Seite 6**). Nach derzeitigem Projektstand ist keine gegenseitige Beeinträchtigung der Bauprojekte erkennbar. Erst nach Einreichung einer Vorzugsvariante zur Raumordnung kann formell auf andere geplante Baumaßnahmen Einfluss genommen werden, dennoch ist die DB im Gespräch mit der Stadt Hersfeld und anderen Vorhabenträgen, um mögliche Beeinträchtigungen frühzeitig zu vermeiden.

Bedeutet dies, es ist nicht möglich, Bad Hersfeld als Fernverkehrshalt zu erhalten?

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass es trotz des geplanten Logistikzentrums möglich wäre, die Neubaustrecke über den derzeitigen Halt Bad Hersfeld zu leiten.

Faunistische Datenerhebung Suchraum (Kartierung)

Herr Dr. Nolte erläutert, dass auf der letzten Forumssitzung im Vortrag von Herrn Wellner auf die angelaufenen faunistischen Datenerhebungen, auch Kartierung genannt, hingewiesen werden sollte, welcher auf die heutige Sitzung verschoben wurde. Mit den Erhebungen musste bereits im März begonnen werden, da die neue Vegetationsperiode begonnen hat und derzeit noch gute Bedingungen, etwa für die Betrachtung von Vogelhorsten, herrschen. Über den Verlauf eines Jahres wird es nun weitere faunistische Datenerhebungen im Suchraum geben.

Teilnehmende betonen, es sei wichtig, dass die Bahn im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit im Forum auf solche Dinge frühzeitig hinweise. Herr Dr. Nolte betont, dass die Bahn in Zukunft solche Maßnahmen rechtzeitig ankündigen wird und bittet darum, ihn direkt zu kontaktieren, wenn Unklarheiten auftreten sollten.

Wenn bereits Datenerhebungen stattfinden, bedeutet dies, dass schon Vorfestlegungen zur Trasse gemacht werden?

Nein. Diese Daten dienen der Ermittlung der Raumwiderstände und würden daher für die Herleitung der Korridore benötigt. Daher werden sie auch im gesamten Suchraum erhoben.

Administratives

Teilnehmende des Beteiligungsforums äußerten im Vorfeld der Sitzung den Wunsch, dass die jeweiligen Präsentationen der DB den Teilnehmenden einige Tagen vor den Forumssitzungen zugeschickt werden. Herr Dr. Nolte erläutert, er habe diesen Hinweis geprüft. Im Ergebnis bittet Herr Dr. Nolte um Verständnis dafür, dass das derzeitige Verfahren beibehalten wird und – wie auch bei den anderen Beteiligungsforen zu Bahnprojekten in der Region – die Präsentationen den Teilnehmenden erst in den Sitzungen zur Verfügung gestellt und unmittelbar nach den Sitzungen online gestellt werden. So könnten Missverständnisse vermieden werden und es werde sichergestellt, dass nur die Mitglieder des Forums die Informationen als erstes erhalten.

Weitere Aktuelle Themen

Wie ist der aktuelle Stand der Debatte zum Thema Wasserschutz in Bad Hersfeld?

Es wird in noch nicht absehbarer Zeit eine umfassende Änderung der Heilquellenschutzgebietsverordnung geben. Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Überarbeitung der Heilquellenschutzgebietsverordnung einen größeren Geltungsbereich und strengere Auflagen umfasst. Die Änderungen wurden bereits vor dem Start des Projektes Fulda-Gerstungen eingeleitet. Sobald hier mehr Informationen bekannt sind, werden diese an das Forum weitergegeben.

Antrag zur Suchraumerweiterung nach Norden

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat kurz vor der Sitzung einen Antrag zur Suchraumerweiterung nach Norden eingereicht. Die DB wird diesen Vorschlag bewerten und anschließend mit dem Beteiligungsforum diskutieren. Dieser konnte aufgrund der knappen Vorlaufzeit vor dem Forum nicht mehr in der nötigen Tiefe geprüft werden.

Was wird aus den Bahnübergängen im Projektgebiet, wenn das Projekt umgesetzt wird?

Die DB wird versuchen, gute Lösungen zu finden und zu verhindern, dass Versorgungs- oder Rettungswege abgeschnitten werden. Bei einem möglichen Ausbau von Bestandsstrecken können Unterführungen als Forderungen der Region in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden.

Im Projektgebiet wird auf der Bestandsstrecke 3600 ein Gleis erneuert, warum werden hier perspektivisch keine besohlenen Schwellen zur Lärminderung eingesetzt?

Die DB wird dies prüfen und im nächsten Forum dazu berichten.

TOP 3 Tischvorlage zur Antragskonferenz

TOP 3.1 Erläuterungen zum Prozess

Herr Dr. Nolte informiert die Teilnehmenden über den Prozess zur Erarbeitung der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren (**Anlage 3, Seiten 8-10**). Er betont, die Antragskonferenz sei lediglich der erste von vielen Schritten auf dem Weg zur Variantenauswahl. Für die Antragskonferenz werden Umfang und Methoden zur Erarbeitung der Unterlage für das Raumordnungsverfahren abgestimmt. Es geht bei der Antragskonferenz nicht um etwaige Varianten, sondern um den Untersuchungsrahmen, z.B. zur Ermittlung geschützter Arten im Raum. Auch die Öffentlichkeit kann an der Konferenz teilnehmen. Ergebnis der Abstimmungen ist das vom Regierungspräsidium erstellte Unterrichtungsschreiben. Das Unterrichtungsschreiben enthält Empfehlungen an den Vorhabenträger, hier die DB Netz AG, für die Erarbeitung der Antragsunterlagen. Wenn es begründeten Anlass hierfür gibt, kann aber noch von den Empfehlungen abgewichen werden.

Auf Basis des Unterrichtungsschreibens werden zunächst in einem mehrjährigen Prozess Grobkorridore und anschließend Varianten erarbeitet und bewertet. Erst dann wählt die DB Netz eine Antragsvariante aus und das eigentliche Raumordnungsverfahren startet. Das Beteiligungsforum wird den gesamten Prozess eng begleiten.

TOP 3.2 Präsentation Gerswin Wellner, P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte

Herr Gerswin Wellner, P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte, erläutert dem Forum die Tischvorlage zur Antragskonferenz (**Anlage 3, Seiten 12-25**). Insbesondere geht er dabei auf die Kapitel 5 „Zu erwartende Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren sowie Vorgaben zur Bestandserfassung und -bewertung für die RVS/ den UVP-Bericht“ und Kapitel 6 „Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG Abs. 1 sowie Vorgaben zur Bestandserfassung und -bewertung für die RVS/ den UVP-Bericht“ ein.

TOPs 3.3 und 3.4 Diskussion zu offenen Fragen / Erörterung Stellungnahme RegioConsult

Es findet eine Sammlung der offenen Fragen und Themen zum Entwurf der Tischvorlage durch die Moderation statt. Auch zentrale Punkte aus der Stellungnahme von RegioConsult zur Tischvorlage werden eingebracht. Folgende Themen für die Diskussion werden gesammelt:

- Fernverkehr auf Strecke 3600 / Zugzahlen
- 2 Vegetationsperioden / Erhebungen Vögel + Fledermäuse
- Zerschneidung von Gebieten / Bündelungsgebot
- Schutzgut Mensch genauer aufschlüsseln, Verortung anhand von Meldedaten
- Raumwiderstandsklasse IV unterteilen, analog zu Hanau-Würzburg/Fulda? Besondere Bedeutung von Heilquellen / Grundwasser
- Nutzung vorhandener Daten möglich?
- Destabilisierung des Nahverkehrs (Halt Bad Hersfeld)?
- Berücksichtigung Regionalentwicklungsplan
- Details zur Karte „Raumwiderstände“
- Ausgleichsmaßnahmen / -flächen
- Ein- / Ausfädelpunkte: Eignung für Mischverkehre

Im Anschluss an die Themensammlung ordnen Herr Dr. Nolte und Herr Wellner die genannten Punkte wie folgt ein.

Fernverkehr auf Strecke 3600 / Zugzahlen

Bei den im 3. Beteiligungsforum präsentierten Zahlen (siehe **Präsentation zum 3. Beteiligungsforum, Seite 17**) handelt es sich um eine Zugzahlenprognose auf Basis der Referenzvariante des Bundes. Die Referenzvariante des Bundes eignet sich nicht für die Nutzung durch bergauffahrende Güterverkehre, da die Steigung auf der Strecke mit 20‰ Längsneigung über eine längere Distanz zu hoch wäre. Die DB Netz AG liegt Ihrer Planung hingegen zu Grunde, dass die Trasse in beiden Richtungen durch Güterverkehre befahrbar ist.

Warum ist in der Zugzahlenprognose 2030 des Bundes für die Strecke 3600 nur nachts Personenfernverkehr ausgewiesen?

Da sich aufgrund des Tunnelbegegnungsverbotes Güterzüge und schnelle Personenverkehre auf der Schnellfahrstrecke 1733 zwischen Fulda und Kassel nicht begegnen dürfen, verkehrt dort tagsüber nur der Personenfernverkehr und nachts der Güterverkehr. Nachts verkehren aber auch langsamere Personenzüge mit Schlafwagen, die aufgrund der nächtlichen Nutzung durch Güterzüge nicht auf der Schnellfahrstrecke 1733 verkehren können. Aus diesem Grund sind in den Zugzahlen des Bundes Züge des Personenfernverkehrs auf der Strecke 3600 ausgewiesen.

2 Vegetationsperioden/ Erhebungen Vögel + Fledermäuse

Sollten im Rahmen der Faunistischen Datenerhebung nicht zwei Vegetationsperioden betrachtet werden?

Derzeit ist vorgesehen, nur eine Vegetationsperiode zu betrachten. Es gibt keine gesetzlichen Vorgaben dafür, wie viele Perioden untersucht werden müssen. In der Antragskonferenz wird die Methodik noch einmal thematisiert werden. Hier haben alle Akteure die Möglichkeit, hierzu Stellung zu beziehen. Das Regierungspräsidium wird im Unterrichtungsschreiben die Anzahl notwendiger Begehungen festlegen.

Zerschneidung von Gebieten / Bündelungsgebot

Durch die Trassenführung kann es passieren, dass naturschutzrelevante Gebiete zerschnitten werden müssen, weil die technischen Voraussetzungen für eine Schnellfahrstrecke sonst nicht erfüllt werden können. In der Planung wird aber versucht, dies wenn möglich zu vermeiden. Zerschneidung ist ein Kriterium beim Variantenvergleich.

Schutzgut Mensch genauer aufschlüsseln, Verortung anhand von Meldedaten

Die Vorschläge zur Definition und Erfassung des „Schutzgut Mensch“ in der Tischvorlage (**Anlage 3, Seite 23**) sind an das Vorgehen bei anderen vergleichbaren Projekten angelehnt. Konkrete Vorschläge zur Ergänzung der Erfassungsmethodik nimmt die DB gern auf, diese sollten im Rahmen der Antragskonferenz besprochen werden.

Raumwiderstandsklasse IV unterteilen, analog zu Hanau-Würzburg/Fulda. Besondere Bedeutung von Heilquellen / Grundwasser

Warum wurde in der Tischvorlage zur Antragskonferenz keine Differenzierung der höchsten Raumwiderstandsklasse, RWK IV, in eine weitere Untergruppe vorgenommen? Beim Projekt Hanau-Würzburg/Fulda wurde in die Klassen IV a („außerordentlich hoch“) und IV b differenziert.

Die Sichtung der Daten hat ergeben, dass eine Kategorisierung von vier Raumwiderstandsklassen (RWK) grundsätzlich ausreichend ist. Ein Grund dafür, die Klasse „außerordentlich hoch“ einzuführen, wäre, dass Gebiete mit besonders hohen Raumwiderständen, etwa durch Heilquellen und zur Grundwassergewinnung genutzte Gebiete, noch deutlicher hervorgehoben werden könnten. Nach derzeitigem Stand würden diese Räume unter der Kategorie IV betrachtet.

Die Einführung einer weiteren RWK beim Projekt Hanau-Würzburg/Fulda erfolgte auf Wunsch des Dialogforums und wurde erst nach der Antragskonferenz vorgenommen. Dies müsste also noch nicht zwingend zum jetzigen Zeitpunkt erfolgen.

Der Moderator erläutert, dass für eine Diskussion des Vorschlags Sachargumente vorgebracht werden sollten, warum dieses Vorgehen auch für das Projekt Fulda-Gerstungen angebracht sei. Der bloße Verweis, dass es bei Hanau-Würzburg/Fulda so gehandhabt wurde, sei seines Erachtens nicht ausreichend. Es gebe gleichzeitig viele Projekte, in denen keine Unterteilung der RWK IV erfolgt sei.

Das Forum folgt dem Vorschlag des Moderators, dieses Thema noch einmal im Vertiefungstermin am 11.4. zu behandeln und dann eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen zu treffen.

Nutzung vorhandener Daten möglich?

Können bestehende Daten von anderen Vorhaben aus der Region genutzt werden?

Es ist richtig, dass im Rahmen von anderen Vorhaben in der Region oder auch von öffentlichen Einrichtungen bereits verschiedene Daten erhoben wurden, die prinzipiell für das Projekt Fulda-Gerstungen nutzbar wären. Eine Nutzung dieser Daten ist jedoch oft nicht möglich, da die Träger diese nicht veröffentlichen oder weitergeben. Die P.B.M. hat dennoch geprüft, welche Daten von Dritten vorliegen und welche zugänglich sind (siehe **Entwurf der Tischvorlage zur Antragskonferenz, Anlage 3**).

Destabilisierung des Nahverkehrs (Halt Bad Hersfeld)?

Wenn der Fernverkehrshalt an einer Neubaustrecke in der Region Hersfeld-Rotenburg und nicht am derzeitigen Bahnhof Bad Hersfeld läge, würde dies nicht den Nahverkehr in der Region destabilisieren?

Ein Vertreter des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) erläutert, dass der Fernverkehrshalt am Bahnhof Bad Hersfeld in jedem Fall eine optimale Nahverkehrsanbindung ermöglicht. Ein Halt außerhalb der Stadt Bad Hersfeld wäre aufgrund von notwendigen neuen Anbindungen und eventueller zusätzlicher Umstiege suboptimal. Der NVV geht davon aus, dass ein Fernverkehrshalt an einer Neubaustrecke in Hersfeld-Rotenburg in jedem Fall an den Nahverkehr angebunden würde, wobei die Anbindung eines zusätzlichen Halts voraussichtlich einen höheren Aufwand erfordern würde und die Einbindung ins Nahverkehrsnetz bei vergleichbaren Standorten abseits bestehender Standorte erfahrungsgemäß mit Umständen verbunden ist. Chancen für den Nahverkehr durch eine Neubaustrecke könnten sich laut NVV dadurch ergeben, dass Kapazitäten auf der Bestandsstrecke frei werden, die eventuell auch für zusätzliche Nahverkehrsangebote genutzt werden können. So könnten z. B. weitere Haltepunkte an der Bestandsstrecke geschaffen werden.

Ein Teilnehmer betont, die genannten Chancen bedeuteten nicht, dass pauschal festzustellen wäre, das Nahverkehrsangebot würde sich durch einen Halt außerhalb von Bad Hersfeld verbessern.

Berücksichtigung Regionalentwicklungsplan

Wie wird der Regionalentwicklungsplan im weiteren Verfahren berücksichtigt?

Der Regionalplan Nordhessen wird berücksichtigt, er gibt den planerischen Rahmen für die Entwicklung der Region vor. Wenn der Plan während des Planungsphase für Fulda-Gerstungen angepasst werden sollte, wird dies ebenfalls im Projekt berücksichtigt.

Beim Ausbau der Bundesautobahn 4 könnte es sein, dass etwa bei Brückenbauwerken Maßnahmen umgesetzt werden, die auch Auswirkungen auf das Bahnprojekt Fulda-Gerstungen haben könnten. Die Planfeststellung zu dem Abschnitt steht unmittelbar bevor. Dies sollte in die Planungen für das Bahnprojekt einbezogen werden.

Solche Hinweise sind sehr hilfreich. Die DB wird dies prüfen und Kontakt zum Vorhabensträger aufnehmen. Grundsätzlich ist die DB im Austausch mit der Stadt Bad Hersfeld und weiteren Vorhabensträgern. Ziel ist es, sich möglichst frühzeitig abzustimmen, um eine gegenseitige Beeinträchtigung der Projekte zu verhindern, bevor die Planungen für die anderen Bauprojekte abgeschlossen sind.

Details zur Karte „Raumwiderstände“

In der Raumwiderstandskarte im Anhang der Tischvorlage zur Antragskonferenz sind fast überall hohe Raumwiderstände zu sehen. Wo sollen da noch Korridore, bzw. eine Trasse entlang gehen?

Für den Vertiefungstreffen am 11.4.2019 ist eine intensivere Befassung mit der Karte vorgesehen. Derzeit handelt es sich lediglich um einen Zwischenstand und noch nicht um eine finale Visualisierung der Raumwiderstandsklassen. Es sind weitere Datenerhebungen notwendig um ein genaueres Bild der Raumwiderstände zu gewinnen. Daher ist es auch noch zu früh, um Korridore zu definieren.

Ausgleichsmaßnahmen /-flächen

Im Rahmen der Projektumsetzung müssen Ausgleichsflächen geschaffen werden. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind geplant?

Korrekt, perspektivisch müssen Ausgleichs- und Bedarfsflächen gesucht werden. Da das Verfahren aber noch am Anfang steht, ist es zu früh um zu sagen, wo und in welchem Umfang dies geschehen wird.

Ein-/Ausfädelpunkte: Eignung für Mischverkehre

Eigenen sich die möglichen Ein- / Ausfädelpunkte der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg für Mischverkehre?

Da die Referenzvariante des Bundes ein zu starkes Gefälle aufweist, könnte sie vom Güterverkehr nur bedingt in beiden Richtungen genutzt werden. Eine Umsetzung der Referenzvariante hinsichtlich der Längsneigung ist aus diesem Grund sehr unwahrscheinlich. Das Ziel der derzeit noch nicht definierten Variante besteht darin, dass alle Verkehre in beiden Richtungen darüber geleitet werden können. Die Strecke wird so gestaltet, dass Ein- und Ausfädelpunkte für den Güterverkehr nutzbar sind.

Die erforderliche Länge für eine Ein- / Ausbindung aus der Schnellfahrstrecke Würzburg-Hannover beträgt bei einer Auslegung für 200 km/h ca. 400 Meter (siehe **Präsentation zum 3. Beteiligungsforum, Seite 22**). Beutet dies, dass am Punkt der Ausfädelung in beiden Richtungen 400 Meter Distanz zu Punkten wie Tunnel oder Brücken bestehen muss?

Nein, es müssen insgesamt ca. 400 Meter Abstand zwischen zwei Punkten wie Tunnel oder Brücken bestehen.

TOP 4 Ausblick weiteres Vorgehen und Vorschlag zum Timing

Dr. Nolte erläutert dem Forum die nächsten Schritte zur Vorbereitung der Antragskonferenz und die Beteiligungsmöglichkeiten (**Anlage 3, Seite 29**). Die DB Netz AG sieht vor, bis spätestens Mitte Juni 2019 die Tischvorlage der Antragskonferenz zu finalisieren und diese an das Regierungspräsidium zu senden. Die Tischvorlage wird anschließend an Träger öffentlicher Belange, Kommunen und Bürgerinitiativen versandt und online veröffentlicht. Die Mitglieder des Beteiligungsforums können sowohl in den voraussichtlich 6-8 Wochen zwischen dem Versand der Unterlage und der Antragskonferenz, während der öffentlichen Antragskonferenz selbst und bis 14 Tage nach der Antragskonferenz Stellungnahmen einreichen.

Aus dem Teilnehmerkreis kommt der Hinweis, dass die Zeit für die Vorbereitung der Stellungnahmen ungünstig in die Zeit der Sommerferien falle. Herr Dr. Nolte erklärt, dass die Stellungnahmen auch schon vor der Veröffentlichung der finalen Version der Tischvorlage vorbereitet werden könnten, da nicht davon auszugehen sei, dass sich der Inhalt gegenüber dem bereits bekannten Entwurf der Tischvorlage substantiell ändern werde.

Ein Teilnehmer merkt an, dass in der frühen Planungsphase des Projektes die Möglichkeit für die Öffentlichkeit, Hinweise einzubringen und Einfluss auf das Projekt zu nehmen, besonders hoch sei und ermuntert die Forumsmitglieder Stellungnahmen einzureichen.

Zur weiteren Klärung von Fragen zur Antragskonferenz bietet die DB an, einen Vertiefungstermin am **11. April 2019, um 14 Uhr im Wortreich Bad Hersfeld** durchzuführen (siehe **Anlage 3, Seite 30**).

In einem Stimmungsbild spricht sich das Forum dafür aus, den Vertiefungstermin abzuhalten. Zum Vorgehen in dem Termin merkt ein Teilnehmer an, wenn es eine Kleingruppenarbeit gebe, sei es wichtig, dass die zentralen Ergebnisse der Diskussion in den Gruppen mit allen Teilnehmenden im Plenum besprochen werden. Der Moderator versichert daraufhin, dass die Kernpunkte mit allen Teilnehmenden besprochen und dokumentiert werden.

TOP 5 Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 4. Beteiligungsforum

Die Mitglieder des Beteiligungsforums stimmen gemeinsam Botschaften für eine Pressemitteilung ab, die dem Protokoll als **Anlage 4** angefügt ist. Der Moderator bedankt sich anschließend bei allen Anwesenden für den konstruktiven Austausch und verabschiedet die Teilnehmenden.