

Protokoll

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

5. Sitzung

Stadthalle Kolpinghaus Hüfeld

16. September 2019

Protokoll der 5. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen
vom 16. September 2019

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 01**)
Ort: Stadthalle Kolpinghaus Hünfeld, Klingelstraße 14, 36088 Hünfeld
Dauer: 16.00 Uhr – 19.00 Uhr
Leitung: Arne Spieker, IFOK
Protokoll: Sophia Dittes, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Aktuelle Themen
- TOP 2 Blick in die Werkstatt/ Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- TOP 3 Vorstellung Methodik Trassenfindungsprozess: Grobkorridorfindung
- TOP 4 Ausblick
- TOP 5 Abstimmung Pressemitteilung 5. BTF

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 3 Presseinformation des Beteiligungsforums

Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn. Er betont, dass dem Bahnprojekt Fulda-Gerstungen im Hinblick auf die Verbesserung der Infrastruktur und die Anbindung der Region sowie die Verlagerung von Gütern auf die Schiene und den Klimaschutz eine Vorreiterrolle zukomme. Er ordnete den Tag als historischen Tag ein, da der Bund heute bekannt gegeben habe, dass ein neuer Fernverkehrstunnel mit Tiefbahnhof den Frankfurter Hauptbahnhof entlasten solle. Dadurch würden auch neue Kapazitäten für den Nahverkehr geschaffen. Dr. Vornhusen kündigt an, dass im Projekt Fulda-Gerstungen bald erste Planungsergebnisse in Bezug auf die Festlegung der Grobkorridore zu erwarten sind. Die heutige Sitzung soll einen Ausblick auf den weiteren Prozess bis zum Raumordnungsverfahren bieten.

Herr Dr. Vornhusen betont die Bedeutung einer konstruktiven und sachorientierten Zusammenarbeit im Beteiligungsforum und wünscht den Teilnehmenden eine gute Sitzung.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator Herr Arne Spieker von IFOK begrüßt die Mitglieder zur fünften Sitzung des Beteiligungsforums und bedankt sich bei der Stadt Hünfeld, dass das Forum hier tagen könne. Der übliche Tagungsort, die Stadthalle Bad Hersfeld, war belegt. Der Moderator begrüßt folgende Teilnehmende, die zum ersten Mal an einer Sitzung des Forums teilnehmen:

- Siegfried Weber, Stadt Hünfeld
- Marius Holzhauer, EVG
- Martin Lachor, Wartburgkreis
- Walter Kreutzer, Gemeinde Schlitz

Außerdem begrüßt der Moderator die neuen Umweltplaner der DB Netz, Bernd Avermann und Jörg Borkenhagen von Bosch & Partner.

Abnahme des Protokolls zum 4. Beteiligungsforums vom 26. März 2019

Das Protokoll des letzten Beteiligungsforums wurde bereits im Umlaufverfahren per Mail durch das Forum abgestimmt. Das angepasste Protokoll wurde, wie gewohnt, auf der Webseite des Beteiligungsforums www.fulda-gerstungen.de veröffentlicht.

Vorstellung der Tagesordnung für das 5. Beteiligungsforum

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

- Ein kurzer Rückblick auf den Hessentag im Juni 2019 in Bad Hersfeld sowie auf die Antragskonferenz im August.

- Die Klärung von Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum sowie dem Vertiefungstermin.
- Die Vorstellung des von der DB eingesetzten Umweltplaners für den Trassenfindungsprozess.
- Einblick in das geplante Verfahren zur Trassenfindung und der Erarbeitung der Grobkorridore durch die Umweltplaner.

TOP 1 Aktuelle Themen

Im Folgenden begrüßt Herr Dr. Alexander Nolte, Projektleiter der DB Netz AG für das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen, ebenfalls zum 5. Beteiligungsforum.

Rückblick auf den Hessestag

Dr. Nolte berichtet, dass die DB im Rahmen des 59. Hessestages mit einem Infotruck am Hauptbahnhof von Bad Hersfeld ihr Ziel erreichen konnte, das Projekt Fulda–Gerstungen in der Bevölkerung bekannter zu machen.

Rückblick auf die Antragskonferenz

Dr. Nolte berichtet von der Antragskonferenz, die am 14. August in Bad Hersfeld stattfand. Hier wurden durch die Forumsteilnehmer sowie weitere Akteure zu seiner Überraschung erstaunlich viele Informationen mit enormer Tiefe eingebracht. In einem nächsten Schritt werden die eingegangenen Anträge durch das Regierungspräsidium Kassel sondiert und ausgewertet. Dr. Nolte kündigt an, dass mit einem Unterrichtungsschreiben durch das Regierungspräsidium bis Ende des Jahres zu rechnen ist.

Frage aus dem Beteiligungsforum

Ist geplant, dass die Mitglieder des Beteiligungsforums Rückmeldung auf ihre Eingaben zur Antragsunterlage erhalten?

Das Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums wird den Teilnehmenden des Beteiligungsforums zur Verfügung gestellt.

TOP 2 Blick in die Werkstatt/ Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Vorschlag Suchraumerweiterung Nord (GDL)

Dr. Nolte berichtet, dass die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) eine Erweiterung des Suchraums in Richtung Norden vorschlägt. Hauptbestandteil des Vorschlags ist eine Ausfädelung aus der Schnellfahrstrecke 1733 bei Neuenstein und eine Einfädelung der Strecke im Bereich des Umladebahnhofs Bebra (vgl. Anlage 2, Folie 7).

Herr Mühlhausen von der GDL erläutert, dass nach seiner Ansicht von dieser Variante die geringste Belastung für die Region ausgeht und ein Umstieg in Bebra in den ÖPNV in alle vier Richtungen möglich wäre.

Herr Nolte ergänzt, dass es sich bei dem Vorschlag nicht um einen konkreten Trassenvorschlag, sondern um einen Vorschlag zur Suchraumerweiterung handelt, welchen die DB prüfen werde. Voraussetzung einer Suchraumerweiterung ist, dass sich Grobkorridore abbilden lassen und die Einhaltung der verkehrlichen Ziele grundsätzlich möglich ist.

Fragen aus dem Beteiligungsforum:

Gibt die Aufgabenstellung aus dem BVWP überhaupt einen Fernverkehrshalt in der Region her, welcher nicht in Bad Hersfeld oder im unmittelbaren Umfeld der Stadt liegt?

Im Trassenfindungsprozess wird zunächst die Trasse festgelegt und dann der Fernverkehrshalt. Es gibt keine Vorentscheidung für oder gegen Bad Hersfeld als Fernverkehrshalt. Die Vorschläge und Möglichkeiten werden geprüft und im Forum erörtert.

Auf welcher Basis und mit welcher Methodik wird die Fahrzeit für die Linienführung überprüft?

Die Methodik zur Fahrzeitberechnung sowie weitere Auswirkungen der Fahrzeit auf den Trassenfindungsprozess werden im Beteiligungsforum vorgestellt, sobald die DB Netz AG das Thema abschließend abbilden kann.

Fragen aus dem 4. Beteiligungsforum

Herr Nolte skizziert die im Rahmen des letzten Beteiligungsforums aufgetretenen Fragen und gibt hierzu Antworten (vgl. Anlage 2, Folie 11).

- Salzabbau: Der Abbaubereich Neuhof liegt nicht im erweiterten Suchraum des Projekts Fulda–Gerstungen.
- Gaskavernenspeicher befinden sich im östlichen Bereich des Suchraumes. Das Werksgelände der Gaskavernen sind als Raumwiderstand im Suchraum hinterlegt und wird damit berücksichtigt. Inwieweit die unterirdischen Anlagenteile eine Trassenführung beeinflussen, muss im Einzelfall technisch geprüft werden.
- Beseitigung Bahnübergänge: Die DB Netz AG steht am Anfang des Projektes und befindet sich derzeit in der Phase der Grobkorridorfindung. Der Umfang der Planungen für die bestehende Strecke zwischen Fulda und Bebra ist zum aktuellen Zeitpunkt noch offen. Die DB Netz AG versucht, lange Schließzeiten zu vermeiden, ist aber an bestimmte rechtliche und finanzielle Vorgaben gebunden.
- Berücksichtigung Infrastrukturprojekte B27/A4: Die DB Netz ist im Austausch mit Hessen Mobil und wird die beiden Maßnahmen soweit möglich bei der Planung berücksichtigen.

Vorstellung des Umweltplaners für den Trassenfindungsprozess

Dr. Nolte begrüßt die Umweltplaner von Bosch & Partner, Jörg Borkenhagen und Bernd Avermann und übergibt ihnen das Wort.

Jörg Borkenhagen, Geschäftsführender Gesellschafter von Bosch & Partner, gibt eine Einführung in die Struktur des Unternehmens. Als Referenzprojekte für das Projekt Fulda–Gerstungen mit Umweltverträglichkeitsprüfung und Raumordnung linearer Infrastrukturvorhaben nennt Borkenhagen den Neubau

der Erdgasfernleitung ZEELINK Lichtenbusch-Legden und den zweigleisigen Ausbau der S-Bahn Rhein-Main (vgl. Anlage 2, Folie 17).

TOP 3 Vorstellung Methodik Trassenfindungsprozess: Grobkorridore

Bernd Avermann, Projektleiter für das Projekt Fulda–Gerstungen bei Bosch & Partner, skizziert eine schematische Darstellung der einzelnen Prozessschritte vom Suchraum bis zur Antragsvariante. Als erster Schritt wird momentan der **Suchraum** aufgrund des Start- und Zielpunktes, der Topographie und erster grober Einschätzungen zur Fahrzeit abgegrenzt (vgl. Anlage 2, Folie 21). Im nächsten Schritt werden **Grobkorridore** entwickelt. Die Grobkorridore ergeben sich aus den Bereichen geringster Raumwiderstände. Einhaltung der Fahrzeit und mögliche Kurvenradien begrenzen die Grobkorridore (vgl. Anlage 2, Folie 22). In einem nächsten Planungsschritt erfolgt die Definition der **Trassenkorridore**. Die Trassenkorridore (bis zu 1.000 m breit) umgehen unter Berücksichtigung der technischen und verkehrlichen Parameter nach Möglichkeit hohe Raumwiderstände. Verknüpfungen zu Bestandsstrecken und möglicher Haltepunkte werden dabei ggf. auch außerhalb der Grobkorridore berücksichtigt (vgl. Anlage 2, Folie 23). In einem nächsten Schritt erfolgt die Eingrenzung auf **ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore**. Diese ergeben sich aus dem Vergleich auf Basis der Raumwiderstände der einzelnen Trassenkorridore und deren Kombinationen. Die schlechtesten scheiden aus und die besten Trassenkorridore werden in ihrer Lage optimiert (vgl. Anlage 2, Folie 24). Im vorletzten Schritt wird oder werden dann die **Vorzugsvariante(n)** herausgearbeitet. Sie sind das Ergebnis des intensiven Vergleichs der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore mittels der Kriterien aus Umwelt und Raumordnung sowie verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Bewertungen (vgl. Anlage 2, Folie 25). Als Ergebnis steht dann final die Antragsvariante. Sie ist das Ergebnis der quantitativen und verbal-argumentativen (qualitativen) Abwägung der Vorzugsvarianten (vgl. Anlage 2, Folie 26).

Bernd Avermann erläutert das Vorgehen bei der Raumwiderstandsanalyse (vgl. Anlage 2, Folie 27). Bei der Raumwiderstandsanalyse werden die Kriterien der Umwelt und Raumordnung in fünf verschiedene Stufen eingeteilt (vgl. Anlage 2, Folie 29):

- I - Bereiche, die sich für die Lage der Trassenkorridore besonders eignen (konfliktarme Bereiche mit geringen – sehr geringen Raumwiderständen)
- II - Bereiche geringerer Konfliktdichte, in denen eine Korridorfindung trotz vorhandener Raumwiderstände durchaus möglich ist (Bereiche mittlerer Raumwiderstände)
- III - Bereiche, die soweit möglich umgangen werden sollten (Bereiche hoher Raumwiderstände)
- IV (ehemals IVb) - Bereiche, die grundsätzlich umgangen werden sollten (Bereiche sehr hoher Raumwiderstände)
- V (ehemals IVa) - Bereiche, die grundsätzlich umgangen werden sollten (Bereiche außerordentlich hoher Raumwiderstände)

Die Umbenennung der Raumwiderstandsklassen IVa (entspricht der zukünftigen Klasse V) und IVb (entspricht der zukünftigen Klasse IV) in die Einstufung IV und V wurde vorgenommen, um eine Verwechslung der beiden Klassen zu vermeiden und somit eine klare, nachvollziehbare Einordnung vornehmen zu können.

Bernd Avermann fasst die einzelnen Schritte der Grobkorridor- und Trassenfindung zusammen:

- Erstellung der Raumwiderstandskarte innerhalb des Untersuchungsraumes und Identifizierung von Bereichen geringerer Konfliktdichte
- Ermittlung von Grobkorridoren unter Berücksichtigung möglicher Ausfädelpunkte an den Bestandsstrecken Fulda–Kassel bzw. Einbindebereiche an der Strecke Fulda–Erfurt, der im Suchraum vorhandenen Raumwiderstände sowie unter anderem Fahrzeit und Kurvenradien
- Entwicklung möglicher Trassenkorridore innerhalb der Grobkorridore unter Berücksichtigung der Raumwiderstände (Umwelt / Raumordnung) aber auch der technischen Umsetzbarkeit / Bewertung (Kurvenradien, Bauwerke, Fahrzeiten, Anknüpfungspunkte)

Fragen aus dem Beteiligungsforum:

Welche Kriterien spielen bei der Bewertung eine Rolle? Werden auch Höhenlinien berücksichtigt und findet eine Bündelung mit Bestandstrecken statt?

Die Höhe (Topographie) wird neben zahlreichen anderen Kriterien bei der Korridorfindung berücksichtigt. Die gezeigte Folie stellt lediglich einen Überblick bzw. Ausschnitt dar. Eine Bündelung mit Bestandstrecken wird mit geprüft, so dass beispielsweise auch eine Führung durch Bad Hersfeld möglich ist, obwohl es sich dort um Bereiche der höchsten Raumwiderstandsklasse handelt.

In der Tischvorlage zur Antragskonferenz gab es die RWK IVa und IVb – warum haben Sie dies hier noch einmal geändert?

Es handelt sich lediglich um eine Umbenennung der Raumwiderstandsklasse IVa, um verständlich zu machen, dass es sich hierbei um die höchste RWK handelt. Dies geht aus der Unterscheidung in IVa und IVb nicht eindeutig hervor. Die Raumwiderstandsklasse IVa wird in V umbenannt und die Raumwiderstandsklasse IVb in IV. Die Definitionen werden übernommen.

Ist geplant, dass die neuen Klimaschutzziele des Bundes mit in die RWKs mit einbezogen werden?

Sofern sich hieraus verbindliche und operationalisierbare Kriterien ergeben, werden diese berücksichtigt.

Werden geplante Wasserschutzgebiete berücksichtigt?

Konkrete Wasserschutzgebietsplanungen werden ebenso wie bereits bestehende Wasserschutzgebiete berücksichtigt.

Nach den Erfahrungen aus dem Beteiligungsprozess beim Projekt HWF: Kann es auch sein, dass einer Variante, die aus umweltfachlicher Sicht die Vorzugsvariante darstellt, von Seiten der DB Netz AG aus verkehrlichen, wirtschaftlichen oder anderen Gründen eine andere Variante vorgezogen wird?

Das ist grundsätzlich möglich. Normalerweise erfüllt die bei den Raum- und Umweltkriterien am besten abschneidende Variante auch die verkehrlichen Ziele, so dass eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass diese als Antragsvariante gewählt wird. Bei dem Projekt HWF waren zwei Varianten sehr nahe beieinander, was einen sehr ungewöhnlichen Fall darstellt. Wie es im Suchraum Fulda–Gerstungen aussieht, wird die DB Netz AG sukzessive erarbeiten.

Kann die DB Netz AG den vollständigen Kriterienkatalog und die Zuordnung zu den RWK offenlegen?

Bisher existiert ein Vorschlag der DB Netz AG, welcher der Antragsunterlage zu entnehmen ist. Für die tatsächliche Zuordnung wird das Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums abgewartet, das dem Forum zur Verfügung gestellt wird.

Es ist wichtig, dass auch die Einhaltung des Deutschlandtaktes berücksichtigt wird. Eine Erweiterung des Suchraums zum Knoten Richtung Fulda sowie nach Eisenach ist notwendig, um alle Möglichkeiten für Fahrzeitgewinne berücksichtigen zu können. Im zweiten Gutachterentwurf vom Mai war für Bad Hersfeld nur ein Halt im Zwei-Stunden-Takt im Wechsel mit Gotha vorgesehen. Dies macht eine Einhaltung des Deutschlandtaktes unmöglich. Die Definition des Suchraums muss durch die Einhaltung der verkehrlichen Ziele geprägt sein.

Die Einhaltung des Deutschlandtaktes ist eine zentrale Rahmenbedingung des Projektes. Die DB Netz AG geht nach heutigem Stand davon aus, dass dies mit dem bisherigen Suchraum gewährleistet werden kann. Sollten sich aus weiteren Gutachterentwürfen des Deutschlandtaktes neue Informationen ergeben, werden diese berücksichtigt.

Weitere Anmerkungen aus dem Beteiligungsforum:

Die Zuordnung der Kriterien zu den Raumwiderstandsklassen beeinflusst auch die Bewertung der Grobkorridore. Das Forum sollte hier sehr aufmerksam sein.

Man muss bei der Festlegung der RWK auch berücksichtigen, dass es ober- und unterirdische RWKs gibt. Zum Beispiel kann eine unterirdische Trassierung auch in Bereichen mit hohen oberirdischen Raumwiderständen möglich sein. Es sind dabei rechtzeitig Planungen anderer Vorhabenträger zu berücksichtigen und zu koordinieren.

TOP 4 Ausblick

Dr. Nolte stellt fest, dass es im Rahmen des 5. Beteiligungsforums vor allem darum ging, den Mitgliedern die Umweltplaner Bosch & Partner sowie das weitere Verfahren bis zur Antragsvariante zu erläutern. Das Ziel der DB Netz AG ist, bis Ende des Jahres die Grobkorridore vorzustellen, sofern das Unterrichtungsschreiben rechtzeitig eingeht und der Planungsprozess ausreichend weit fortgeschritten ist. Herr Dr. Nolte erläutert, dass im Oktober ein weiterer Vertiefungstermin möglich wäre, er aber vorschlägt, ihn Anfang kommenden Jahres nach Vorstellung der Grobkorridore abzuhalten.

Der Moderator stellt den Zeitplan bis zum Ende des Jahres vor. Am 3. Dezember 2019 soll das 6. Beteiligungsforum stattfinden, allerdings nur, wenn rechtzeitig das Unterrichtungsschreiben von Seiten des Regierungspräsidiums vorliegt und im Rahmen der Planung die Grobkorridore erarbeitet werden konnten. Findet die Forumssitzung statt, dann sollen anschließend im Rahmen einer öffentlichen Bürgerveranstaltung die Grobkorridore präsentiert werden. Liegen die Voraussetzungen für die Durchführung des Forums nicht vor, werden die Teilnehmenden so schnell wie möglich informiert.

In Abstimmung mit dem Forum wird auf ein Vertiefungstermin im Oktober verzichtet und stattdessen einer für Anfang kommenden Jahres anvisiert.

Bemerkungen/Fragen aus dem Beteiligungsforum:

Warum wurde die Suchraumerweiterung nach Süden noch nicht in der Tischvorlage angepasst?

Die Suchraumerweiterung bis Michelsrombach wurde in der versandten Tischvorlage berücksichtigt, eine Korrektur der Unterlage um eine mögliche Erweiterung bis Fulda wird nicht für notwendig erachtet. Eine Betrachtung des Knotens Fulda ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung des Bundes gemäß BVWP.

TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 5. Beteiligungsforum

Die Mitglieder des Beteiligungsforums stimmen gemeinsam Botschaften für eine Pressemitteilung ab, die dem Protokoll als **Anlage 3** angefügt ist.

Anschließend bedankt sich Herr Bolte für den konstruktiven Austausch und verabschiedet die Teilnehmenden.