

Dokumentation

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

Vertiefungstermin zum Thema
„Tischvorlage Antragskonferenz“

Wortreich Bad Hersfeld
11. April 2019

Dokumentation des Vertiefungstermins zum Thema „Tischvorlage Antragskonferenz“ vom 11. April 2019

Ort: Wortreich Bad Hersfeld, Benno-Schilde-Platz 1, 36251 Bad Hersfeld
 Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr
 Leitung: Arne Spieker, IFOK
 Dokumentation: Sophia Dittes, Maximilian Kühn, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Zusammenfassung des 4. Beteiligungsforums am 26. März
- TOP 2 Klärung von offenen Fragen zur Antragskonferenz
- TOP 3 Zusammenführung im Plenum
- TOP 4 Abschluss und weiteres Vorgehen

In der Veranstaltung gezeigte Grafiken und Karten sind online unter www.fulda-gerstungen.de/downloads.html (Reiter „Vertiefungstermine“) abrufbar.

Inhalt der Dokumentation	
Rahmen und Ziele der Veranstaltung.....	2
Weiteres Vorgehen.....	2
Ergebnisse der Themenstationen	3
1. Raumordnungsfaktoren (Wellner).....	3
2. Schutzgüter UVP und Raumwiderstandsklassen (MacKay).....	4
3. Schutzgut Mensch (Schmidt).....	6
4. Verkehrliche Entwicklung (Nickel)	7
5. Suchraum (Marold)	8
Abschluss und Feedback	9

Rahmen und Ziele der Veranstaltung

Der Moderator, Herr Arne Spieker von IFOK, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums Fulda-Gerstungen und die Gäste zum Vertiefungstermin zum Thema „Tischvorlage Antragskonferenz“. Die Veranstaltung wird auf Wunsch der Mitglieder des Beteiligungsforums durchgeführt, um Aspekte der Tischvorlage für die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren im Detail zu diskutieren. Dies soll den Teilnehmenden Unterstützung bei der Erarbeitung etwaiger Stellungnahmen zur Tischvorlage bieten. Als offene Frage aus dem 4. Beteiligungsforum vom 26. März 2019 besteht der Wunsch von Teilnehmenden nach der Einführung einer weiteren Raumwiderstandsklasse (IVa). Die weiteren eingereichten Fragen/Hinweise konnten auf dem 4. Beteiligungsforum geklärt werden oder es wurden fachlich unterschiedliche Einschätzungen festgehalten (vgl. Protokollentwurf des 4. Beteiligungsforums).

Gegenstand der Veranstaltung sind fünf Themeninseln, an denen den teilnehmenden Experten der Deutschen Bahn und des Planungsbüros P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte (P.B.M.) Rede und Antwort stehen. Anschließend werden zentrale Diskussionsergebnisse nochmals im Plenum besprochen.

Themeninseln

Thema	Betreuung
(1) Raumordnungsfaktoren	Gerswin Wellner (P.B.M.)
(2) Schutzgüter UVP/Raumwiderstandsklassen	Gordon MacKay (P.B.M.)
(3) Schutzgut Mensch	Christopher Schmidt (DB Netz)
(4) Verkehrliche Entwicklung (Zugzahlen)	Thomas Nickel (DB Netz)
(5) Suchraum	Tim Marold (DB Netz)

Weiteres Vorgehen

Ein Teilnehmender stellt zwei Anträge zum weiteren Vorgehen in der Vorbereitung der Antragskonferenz:

1. Eine Verschiebung der Antragskonferenz, damit die Träger öffentlicher Belange (TöB) mehr Zeit für die Abgabe von Stellungnahmen haben.
2. Eine weitere Sitzung des Beteiligungsforums Fulda-Gerstungen nach Fertigstellung der Tischvorlage, um Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf der Unterlage zu besprechen.

Folgender angepasster Zeitplan wird festgehalten:

- Die Versendung der finalen Tischvorlage zur Antragskonferenz erfolgt statt am 15. Juni bereits Anfang Mai 2019 nach dem unten aufgeführten Verfahren an alle beim Regierungspräsidium akkreditierten Teilnehmenden des Beteiligungsforums.
- Zur Verdeutlichung der Änderungen an der Tischvorlage wird die DB infolge von Hinweisen des Vertiefungstermins und Beteiligungsforum eine Version erstellen, in der alle Änderungen gegenüber dem zuerst versendeten Entwurf kenntlich gemacht werden

- Die finale Version der Tischvorlage wird keine gravierenden Änderungen gegenüber der bereits versendeten Version enthalten, so dass eine Vorbereitung von Stellungnahmen bereits jetzt möglich ist. Die wesentlichen Änderungen wurden bereits bzw. werden auf dem heutigen Vertiefungstermin besprochen.
- Die Antragskonferenz findet nach den hessischen Sommerferien am 14. August 2019 statt, optional bei großem Zeitbedarf auch bis zum 15. August.
- Um eine offizielle Einladung zur Antragskonferenz sowie eine Tischvorlage zu erhalten, besteht die Notwendigkeit einer Akkreditierung beim Regierungspräsidium (RP) Kassel.
- Die DB versendet eine E-Mail mit der Kontaktadresse für die Akkreditierung an die Mitglieder des Beteiligungsforums. Hintergrund für das umständliche Verfahren sind datenschutzrechtliche Erfordernisse.
- Nach dem Ende der Antragskonferenz kann es etwa drei Monate dauern bis das Unterrichtungsschreiben des RP vorliegt (~Mitte November 2019)
- Das nächste Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen wird im Herbst 2019 stattfinden. Ein Vorschlag für die genaue Terminierung wird den Forumsmitgliedern rechtzeitig vorab per E-Mail zugehen.

Ergebnisse der Themenstationen

1. Raumordnungsfaktoren (Wellner)

[Link: Karte Raumordnungsfaktoren](#)

1.1 Zentrale Diskussionspunkte

- Eine zentrale Forderung, die an der Station besprochen wurde, besteht in der Schaffung einer weiteren Raumwiderstandsklasse (RWK) mit einer Unterteilung der RWK IV in zwei Unterkategorien IVa und IVb.
- Zudem kamen redaktionelle Vorschläge zur Karte Raumordnungsverfahren auf.
 - Dem Wunsch nach Kenntlichmachung der Erweiterung des südlichen Suchraums sowie weiterer noch eingehender Änderungen in der Tischvorlage stimmt die DB zu.
 - Dem Wunsch nach Bereitstellung der Karte Raumordnungsfaktoren im Maßstab 1:25.000 wird nicht entsprochen, da der Informationsgehalt nicht signifikant zunähme. Außerdem entstünde dadurch eine größere Unübersichtlichkeit.

1.2 Diskussion im Plenum

Unterteilung der RWK IV

Nach der im Rahmen des 4. Beteiligungsforums Fulda-Gerstungen aufgekommenen Forderung nach einer Unterteilung der RWK IV in zwei Unterkategorien IVa und IVb, wurde aufgezeigt, wie eine solche

Unterteilung aussehen kann. Die höchste Stufe IVa würde demnach aus Siedlungen (inklusive Industriegebieten), der Trinkwasserzone I und Naturwaldreservaten bestehen¹.

Das Hauptargument zur Einführung einer neuen RWK besteht darin, dass es eine differenziertere Betrachtung der Schutzgüter in der Region ermöglicht. Insbesondere den Siedlungsbereichen und Trinkwasserschutzzonen/Heilquellen müsse laut Teilnehmenden eine besondere Wichtigkeit zukommen.

Die DB hält die Argumentation grundsätzlich für nachvollziehbar. Sie wird zeitnah eine Entscheidung treffen und das Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen informieren.

Würde durch die Einteilung von Siedlungen in eine neue höchste RWK IVa die Wahrscheinlichkeit einer siedlungsnahen Trasse sinken?

Tendenziell ja, da siedlungsnahen Trassen bei diesem Kriterium schlechter abschneiden würden. Entscheidend ist aber die Gesamtbewertung über alle Kriterien.

Wie wäre dann die Funktion der Klasse IVa zu verstehen, darf diese gar nicht mehr in die Grobkorridore mit einbezogen werden?

Die DB versichert, dass die mögliche neue Klasse IVa auch als höchste Schutzzone keine absolute Tabuzone für Planungen darstellt.

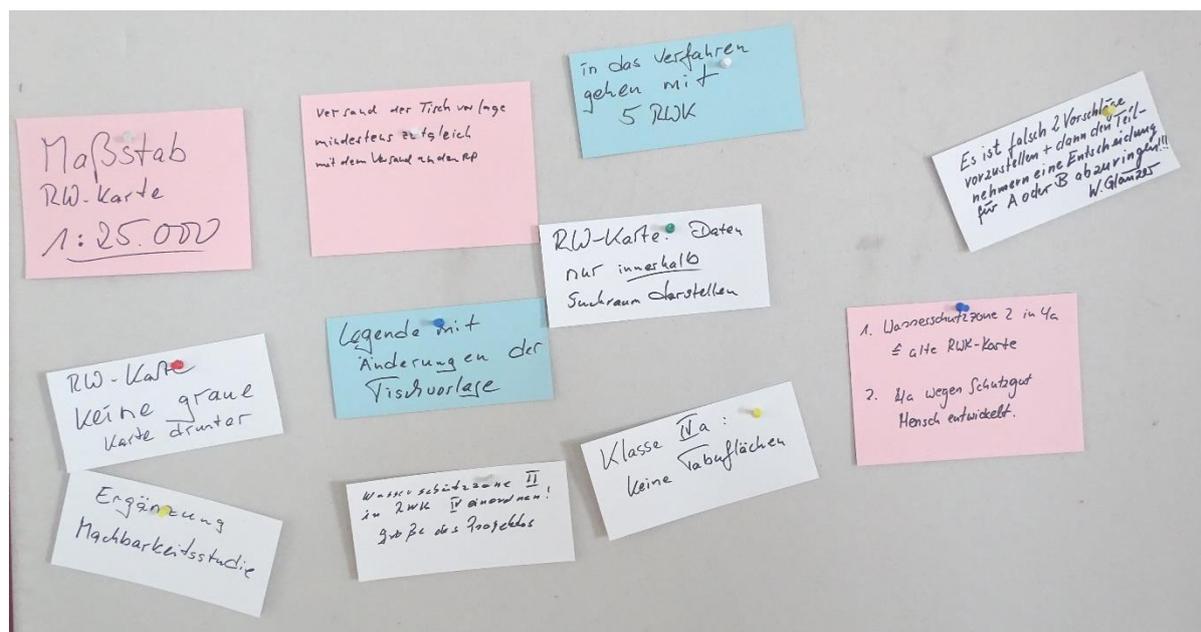


Abb. 1: Kernthemen und Hinweise „Raumordnungsfaktoren“

2. Schutzgüter UVP und Raumwiderstandsklassen (MacKay)

[Link: Karte Schutzgüter UVP](#)

¹ Siehe: [Link: Karte Raumwiderstandsklassen IV oberirdisch](#); [Link: Karte Raumwiderstandsklassen IV unterirdisch](#); [Link: Karte Raumwiderstandsklassen IVa und IVb oberirdisch](#).

[Link: Karte Raumwiderstandsklassen IV oberirdisch](#)

[Link: Karte Raumwiderstandsklassen IV unterirdisch](#)

[Link: Karte Raumwiderstandsklassen IVa und IVb oberirdisch](#)

2.1 Zentrale Diskussionspunkte

- Diese Station wurde vor allem für die Information zu den Raumwiderstandsklassen genutzt (siehe auch Ergebnisse zur Schaffung der RWK IVa oben).

2.2 Diskussion im Plenum

Wie viele Vegetationsperioden werden im Rahmen der UVP erfasst?

Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Berichtes wird eine Vegetationsperiode im Rahmen von zwei Begehungen (Beispiel Vögel) betrachtet. Allerdings finden dann im Zuge der Feintrassierung in Bereichen der Vorzugsvariante weitere Begehungen und eine deutlich genauere Kartierung statt.

Werden Kompensationsflächen für mögliche Trassen bereits in den RWK mitbewertet?

Im Zuge der Datenerhebung findet ebenfalls eine Erfassung existierender Kompensationsflächen statt. In welchem Umfang diese Flächen benötigt werden, kann erst im Zuge der Feintrassierung ermittelt werden.

Die neue Heilquellenverordnung sollte in der Tischvorlage berücksichtigt werden.

Die Entwicklungen werden von der DB beobachtet und sobald eine neue Verordnung in Kraft ist, wird diese bei der Tischvorlage der Antragskonferenz berücksichtigt.

Wie breit werden die Grobkorridore für die Trassen sein?

Es gibt keine feste Breite der Grobkorridore, da diese von den jeweiligen örtlichen Begebenheiten abhängt. Das Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen wird sich voraussichtlich zum Ende des Jahres 2019 erstmals mit Grobkorridoren im Suchraum befassen.

Der Anhang 3 der Tischvorlage sollte schnellstmöglich veröffentlicht werden.

Anhang 3 der Tischvorlage wird weiterbearbeitet und mit der Tischvorlage an das Regierungspräsidium als Änderung erkennbar versendet. Allerdings gibt die DB zu bedenken, dass die Daten sich ständig an aktuelle Begebenheiten anpassen und sich daher jederzeit ändern können.

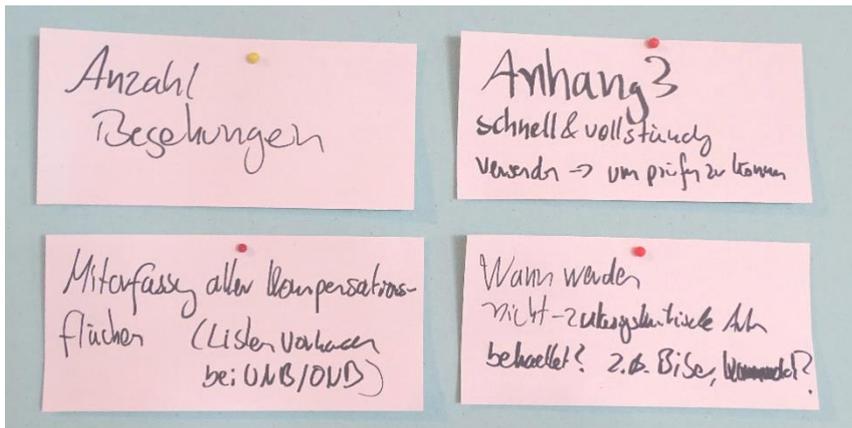


Abb. 2: Kernthemen und Hinweise „UVP und Raumwiderstandsklassen“

3. Schutzgut Mensch (Schmidt)

[Link: Gezeigte Grafiken Lärm](#)

[Link: Karte Schutzgut Mensch](#)

3.1 Zentrale Diskussionspunkte

- Der Lärmschutz an Neu- und Bestandsstrecke war zentrales Thema dieser Station.
- Weiterhin wurden neue Entwicklungen im Bereich des Lärmschutzes (Lärmsanierungsplan) besprochen.

3.2 Diskussion im Plenum

Werden in Zukunft leisere Züge eingesetzt und werden Maßnahmen wie zusätzliche Unterschottermatten zur Lärminderung eingesetzt?

Bis 2020 soll der Schienenlärm insgesamt halbiert werden, unter anderem durch den verpflichtenden Einsatz von leiseren Güterzügen mit sogenannten „Flüsterbremsen“.

Der Einbau von Unterschottermatten bzw. besohnten Schwellen ist generell keine Maßnahme zur flächenhaften Lärminderung. Unterschottermatten werden im Bereich von Brückenbauwerken eingebaut, um den Körperschall der Brückenbauwerke zu minimieren und damit einen Beitrag zum Lärmschutz zu leisten.

Was ist der Unterschied zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge?

„Lärmvorsorge“ beschreibt gesetzlich verpflichtende Maßnahmen beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung einer Strecke. Bei wesentlichen Änderungen können auch auf Bestandsstrecken Lärmvorsorgemaßnahmen umgesetzt werden. „Lärmsanierung“ beschreibt Maßnahmen, die im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes auf Bestandsstrecken durchgeführt werden. Bei Lärmsanierung und Lärmvorsorge gelten unterschiedliche Grenzwerte bzw. Auslösewerte.²

² Siehe <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Wird es im Rahmen des Projektes auch Verbesserungen beim Lärmschutz an siedlungsnahen Bestandsstrecken geben?

Hierzu sind derzeit keine belastbaren Aussagen möglich, da die Streckenführung noch nicht feststeht. Unabhängig davon gibt es die freiwillige Lärmsanierung des Bundes, bei der die Priorisierung von der Zugzahlenprognose des Bundes und den möglichen betroffenen Anwohnern abhängt. Zusätzlich hat die Region die Möglichkeit im Rahmen der parlamentarischen Befassung zu dem Projekt Forderungen z.B. im Lärmschutz aufzustellen, wenn eine Vorzugsvariante feststeht. Eine finale Entscheidung zu diesen möglichen Forderungen trifft der Deutsche Bundestag.

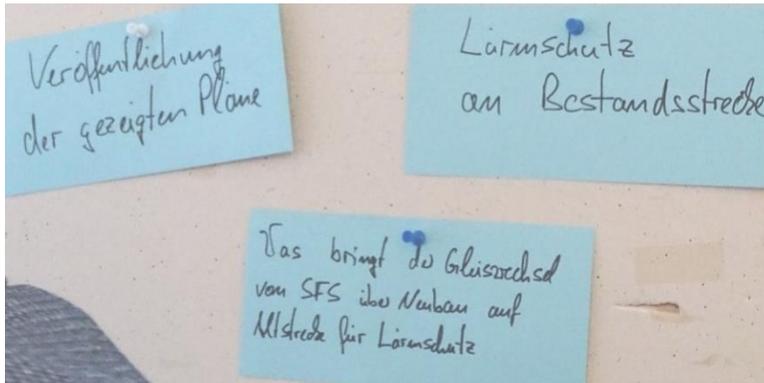


Abb. 3: Kernthemen und Hinweise „Schutzgut Mensch“

4. Verkehrliche Entwicklung (Nickel)

4.1 Zentrale Diskussionspunkte

- Im Rahmen dieser Station kamen Fragen nach derzeitigen Zugzahlen für die Bestandsstrecke sowie die zukünftigen Kapazitäten auf.
- Es wurden außerdem zukünftige Entwicklungen des Nahverkehrs in der Region betrachtet und diskutiert.

4.2 Diskussion im Plenum

Rechnet die DB mit den Zugzahlenprognosen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP)?

Die Grundlage der Berechnung ist das jeweils aktuelle, vom Bund freigegebene Zugzahlenmodell.

Was ist die maximale Kapazität der neuen Strecke?

Die Beschreibung der Streckenkapazität anhand einer Zahl ist nicht möglich, da die Kapazität vom Mix der Verkehrsarten (SGV, SPNV, SPFV) auf der Strecke abhängig ist. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte wird die DB überprüfen, ob auf Basis der Zugzahlen 2030 und des darin enthaltenen Verkehrsmixes die Kapazität und somit die Betriebsqualität ausreichend ist.

Welche Folgen hätte der Bau einer Neubaustrecke für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)?

Der Bau einer Neubaustrecke, über den der Fernverkehr geleitet wird, kann bedeuten, dass Kapazitäten auf der Bestandsstrecke frei werden, die auch für zusätzliche Nahverkehrsangebote genutzt werden können (Entmischung der Verkehre). Einige Teilnehmende betonen, es sei wichtig, dass die freiwerdenden Kapazitäten nicht mit Güterverkehr aufgefüllt werden.

Zentral ist die Harmonisierung von Fern- und Nahverkehr für die Abnahme von Verspätungen. Ein stimmiges Konzept zur Verbesserung des Verkehrsflusses und ein Ausbau des SPNV zur Integration in den Deutschlandtakt sollte erfolgen. Dazu wäre es wünschenswert die Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbunden NVV und RMV im Rahmen des Beteiligungsforums zu verstärken.

Ein Vertreter des NVV nimmt regelmäßig am Beteiligungsforum teil und ist lediglich zum heutigen Vertiefungstermin nicht anwesend. Der NVV wird zu geeigneter Zeit die zentralen Ideen der Verbünde für die Zukunft vorstellen.

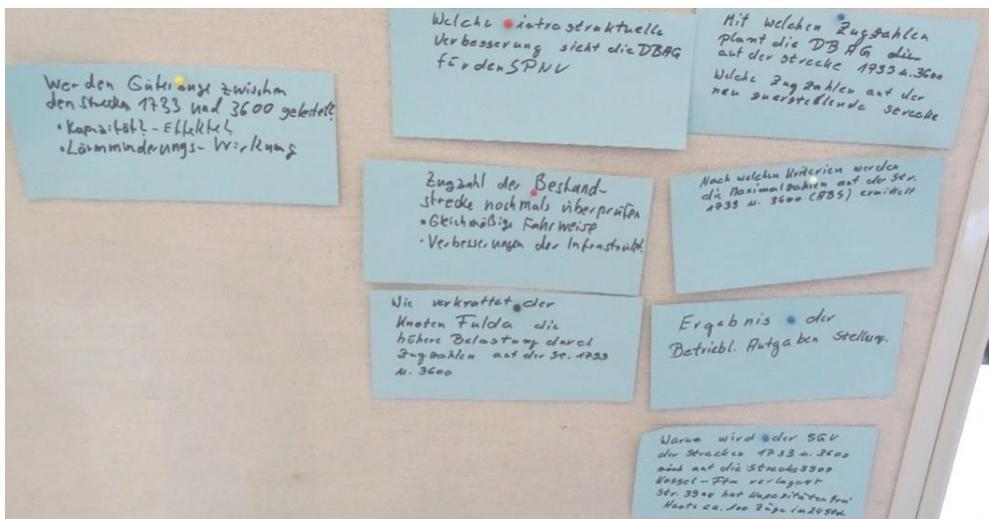


Abb.4: Kernthemen und Hinweise „Verkehrliche Entwicklung (Zugzahlen)“

5. Suchraum (Marold)

[Link: Karte Suchraum](#)

5.1 Zentrale Diskussionspunkte

- Mögliche Ein-/Ausfädelpunkte in die Bestandsstrecken sowie Restriktionen des Suchraums durch den Abbau von Kali und Salz wurden diskutiert.

5.2 Diskussion im Plenum

Welche Entwicklungen sind bezüglich der Abbaugebiete der Kali + Salz AG (K+S AG) zu erwarten?

Es finden derzeit Gespräche zwischen der DB und der K+S AG statt. Mögliche Auswirkungen aus dem Untertagebau der K+S AG müssen aus technischer Sicht bewertet werden.

Wurde berücksichtigt, dass sich im Gebiet der Marktgemeinde Eiterfeld unterirdische Erdgaskavernenspeicher der Gas Union sowie oberirdische Verdichterstationen der Gascade und der Gas Union (Frankfurt a.M.) befinden?

Die DB bedankt sich für den Hinweis und sagt zu, dies zu prüfen und einzubeziehen.

Welche Optionen gibt es für die Ausfädelpunkte?

Ausgangspunkt und entscheidendes Kriterium für die Überlegungen zu den Ein- und Ausfädelpunkten ist das Fahrzeitziel für die Strecke Fulda-Erfurt von 62 Minuten. Die erforderliche Länge für eine Ein- / Ausbindung beträgt bei einer Auslegung für 200 km/h ca. 400 Meter. Eventuell ist es auch möglich, die Punkte für eine geringere Geschwindigkeit auszulegen. Ein Teilnehmender bittet darum, dass für die Trassenfindung auch die Region um Gerstungen intensiver betrachtet wird.

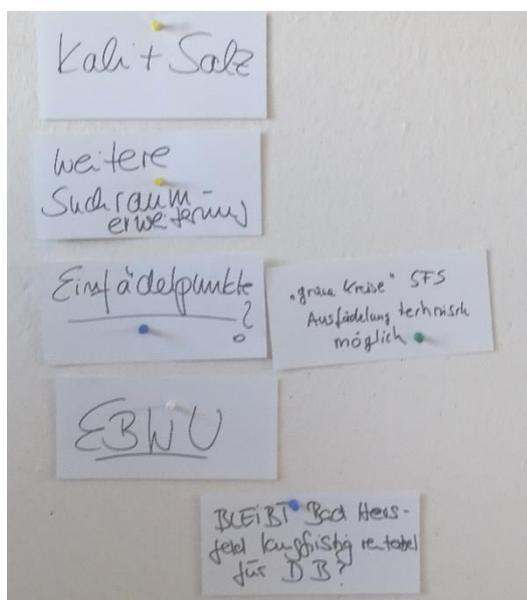


Abb. 5: Kernthemen und Hinweise „Suchraum“

Abschluss und Feedback

Abschließend wird die Forderung eines Teilnehmenden nach einer Ausweitung des Zeitraums sowie einem weiteren Beteiligungsforum zur Tischvorlage der Antragskonferenz aufgegriffen und besprochen (Details siehe oben, Abschnitt „Rahmen und Ziele“). Der Moderator erfragt von Teilnehmenden Feedback zum Vertiefungstermin zur Antragsunterlage. Dabei wird das Format als positiv und hilfreich empfunden, da hier sämtliche offenen Fragen gestellt werden und Änderungsvorschläge direkt eingebracht werden konnten. Die Teilnehmenden heben hervor, dass die DB die komplexe Thematik verständlich dargestellt und mit den Teilnehmenden ausführlich besprochen hat. Bemängelt wird die Akustik des Raumes im „Wortreich“, da die Arbeit in den Themeninseln aufgrund der großen Lautstärke als herausfordernd empfunden wurde. Auch das Format mit der Arbeit in Themeninseln wird als gelungen empfunden, allerdings gab es vereinzelt thematische Überschneidungen.

Das nächste Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen wird im Herbst 2019 stattfinden. Ein Vorschlag für die genaue Terminierung wird den Forumsmitgliedern rechtzeitig vorab per E-Mail zugehen. Die DB strebt an, bis zur nächsten Forumssitzung einen Planer zu beauftragen, der sich in der Sitzung den

Mitgliedern vorstellen soll. Zu einigen Themen, die im Rahmen des Vertiefungstermins besprochen wurden, kann dann ggf. von der DB ein neuer Stand präsentiert werden.