

Dokumentation

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

Vertiefungstermin zu den Themen „Trassenkorridore“ und „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU)“

Hybridveranstaltung: Schilde-Halle Bad Hersfeld (Benno-Schilde-Platz 4, 36251 Bad Hersfeld) und
Online-Sitzung

29. Oktober 2020

Dokumentation des Vertiefungstermins Vertiefungstermin zu den Themen „Trassenkorridore“ und „EBWU“ vom 29. Oktober 2020

Ort: Schilde-Halle Bad Hersfeld (Benno-Schilde-Platz 4, 36251 Bad Hersfeld) und online
Dauer: 15.30 Uhr – 19.00 Uhr
Moderation: Robin Rieprich, Joris Niggemeier, IFOK
Dokumentation: Kinga Chojnowski, Robin Rieprich, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Einführung im Plenum
- TOP 2 Vertiefungsphasen zu den Themen „Trassenkorridore“ und „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“
- TOP 3 Zusammenführung und Verabschiedung im Plenum

Die in der Veranstaltung gezeigten Präsentationen sind online unter www.fulda-gerstungen.de/downloads.html (Reiter „Vertiefungstermine“) abrufbar.

Begrüßung und Einführung

Begrüßung und Rahmen der Veranstaltung

Der Moderator Robin Rieprich (IFOK) und Jochen Stüting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen (DB Netz AG), begrüßen die Mitglieder des Beteiligungsforums sowie die Experten zum Vertiefungstermin zu den Themen „Trassenkorridore“ und „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“ (EBWU). Die Veranstaltung wird auf Wunsch der Mitglieder des Beteiligungsforums als Hybridveranstaltung durchgeführt, um Aspekte zur Herleitung der Trassenkorridore und der Durchführung der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung im Detail und im persönlichen Austausch zu diskutieren.

Weiterhin können Interessierte, die aufgrund der aktuellen Entwicklungen der Covid-19-Pandemie nicht vor Ort anwesend sein möchten, online am Vertiefungstermin teilnehmen. Die Moderation bittet alle Teilnehmenden in der Schilde-Halle um Einhaltung der Hygienemaßnahmen und um Verständnis für die aktuellen Vorkehrungen.

Datenerhebung zum Nahverkehrskonzept

Aus aktuellem Anlass geht Jochen Stüting auf die Datenerhebung zum Nahverkehrskonzept Bad Hersfeld ein. Das Regierungspräsidium Kassel hat die DB Netz AG in seinem Unterrichtungsschreiben zum Raumordnungsverfahren dazu aufgefordert, dass die Auswirkungen der Verlagerung und Optionen zur Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr für einen Fernverkehrshalt ohne direkte Anbindung an den bestehenden Bahnhof Bad Hersfeld ermittelt und bewertet werden.

Mit der Erhebung der hierfür benötigten Daten hat die DB Netz AG das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZiV) aus Darmstadt beauftragt. Zu den erforderlichen Daten für die Erhebung gehören die Zahl der Nutzenden im öffentlichen Personennahverkehr und die Anzahl vorhandener Parkmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr, um die verkehrliche Situation gesamthaft zu erfassen. Die erhobenen Daten fließen in den Segment- und Variantenvergleich ein und sind damit für die Ermittlung der Vorzugsvariante erforderlich. Damit die infrastrukturellen Voraussetzungen prognostiziert werden können, werden die Daten zum aktuellen Modal Split benötigt.

Rückmeldungen aus dem Teilnehmendenkreis

Aus dem Teilnehmendenkreis wird angefragt, inwiefern die Datenerhebung sinnvoll ist, wenn darin die aktuelle Anbindung des Bahnhofs an den ÖPNV betrachtet wird und nicht eine zukünftige optimierte Anbindung. Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass die Anreise zum Bahnhof aufgrund der Pandemie aktuell verstärkt mit dem Auto erfolge. Es wird nachgefragt, wie die DB Netz AG beabsichtige, das Potenzial einer zukünftigen optimierten Anbindung abzufragen.

Herr Stüting antwortet, der DB Netz AG sei bewusst, dass die Situation aufgrund der aktuellen Coronapandemie eine besondere ist. Dies werde in die Betrachtung der Ergebnisse der Datenerhebung einfließen. Dennoch sei es wichtig, die Struktur der Nutzung zu erfassen. Die erhobenen Daten zur Struktur

des Modal Split werden unter Berücksichtigung aktueller Statistiken auf ein „Nicht-Corona“ Niveau projiziert. Dies sei nur ein Zwischenschritt. Auch Prognosen zur weiteren Entwicklung des Verkehrsflusses werden einbezogen. Am Ende errechnet das ZiV eine Prognose für das Jahr 2030, dem Zieljahr des Bundesverkehrswegeplans.

Unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben, Kontakte auf ein absolutes Minimum zu beschränken, wird von der Datenerhebung während des im November eintretenden Lockdowns abgesehen. Die Deutsche Bahn wird das Beteiligungsforum dazu weiter informieren.

Ziele des Vertiefungstermines

Gegenstand der Veranstaltung ist die Vertiefung sowie die Klärung offener Fragen zu den Themen „Trassenkorridore“ und „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“ (EBWU) mit den teilnehmenden Experten der DB Netz AG und des Planungsbüros Bosch & Partner GmbH.

Um die Vorkehrungen zur Prävention der Pandemie einzuhalten, werden die zwei Themen in drei Vertiefungsphasen in jeweils drei kleineren Gruppen (zwei Gruppen vor Ort, eine Gruppe online) diskutiert. Zudem ist für die Gruppen vor Ort eine Lärmstele (Lärmsimulation unter unterschiedlichen Bedingungen) zur Besichtigung installiert.

Im Anschluss an die drei Vertiefungsphasen werden zentrale Diskussionsergebnisse aus den Gruppen im Plenum zusammengetragen und besprochen.

Thema	Betreuung
(1) Trassenkorridore	Herr Bernd Avermann (Bosch & Partner) Frau Maike Opitz (Bosch & Partner) Herr Tim Marold (DB Netz)
(2) EBWU	Herr Tobias Bückle (DB Netz) Herr Jochen Stütting (DB Netz)

Ergebnisse der Vertiefungsphasen zu den Themen „Trassenkorridore“ und „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“

1. Trassenkorridore (Avermann, Opitz, Marold)

In der Vertiefungsphase „Trassenkorridore“ erläutert Herr Avermann (Bosch & Partner) die Methodik der Trassenkorridorfindung und stellt anschließend die Trassenkorridore vor (siehe Präsentation zum Vertiefungstermin, Seiten 5-22).

Diskussionspunkte

Technische und wirtschaftliche Faktoren bei den ermittelten Trassenkorridoren bilden Schwerpunkte in der Diskussion in den Vertiefungsgruppen. Bei der Entwicklung der Trassenkorridore wurde berücksichtigt, dass eine Streckenführung in den Korridoren technisch machbar ist und dass in jedem Trassenkorridor grundsätzlich ein angemessenes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für eine Strecke erreicht werden kann. Dabei werden sensible Gebiete mit hohen Raumwiderständen, etwa Siedlungen, FFH- oder Naturschutzgebiete, nach Möglichkeit ausgespart oder möglichst kurz durchfahren.

Zum Thema „Anbindung Bad Hersfeld“ verwiesen die Experten auf die Vorgabe aus dem Bundesverkehrswegeplan, der vorsieht, dass Bad Hersfeld weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden bleibt. Aus diesem Grund untersucht die DB Netz derzeit im Detail, welche Möglichkeiten es gibt, die jeweiligen Trassen an die Region Bad Hersfeld anzubinden.

Eine Anbindung von Bebra, so die Experten, wurde im Rahmen des Planungsprozesses geprüft. Die Untersuchungen haben ergeben, dass eine Streckenführung über Bebra nicht die im Rahmen des Deutschlandtaktes erforderlichen 62 Minuten Fahrzeit für den Fernverkehr zwischen Fulda und Erfurt einhalten kann (siehe Präsentation zum 6. Beteiligungsforum).

Weiterhin besprochen wird der Anschluss der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke bei Hönebach. Die Experten betonen, dass es östlich des noch zu bestimmenden Einbindungspunktes im Raum Gerstungen keine Ausbaustrecke im Rahmen des Projektes Fulda–Gerstungen geben wird.

Auch Fragen zur Erhebung von Schallemissionen werden diskutiert. Eine Prognose der Lärmemissionen und -immissionen auf Basis der Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 wird bereits im Raumordnungsverfahren durchgeführt und geht im Rahmen der Betrachtung des „Schutzgutes Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ in die Bewertung des Segmentvergleichs ein. Eine detaillierte Lärmberechnung findet aber erst im Rahmen der Planfeststellung statt. Auf Basis der detaillierten Untersuchungen und entsprechend der rechtlichen Vorgaben werden die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen festgelegt.

Weitere Hinweise und Themen der Diskussion

- Abraumablagerung bei Tunnelstrecken
- Berücksichtigung K+S
- Berücksichtigung von FFH- bzw. Naturschutzgebieten
- Berücksichtigung von privaten Tiefbrunnen und Weilern beim Tunnelbau
- Energieverbrauch bei Trassierung im Tunnel
- Finanzielle Machbarkeit von Trassen mit großem Tunnelanteil
- Umgang mit Tunnel unter Wohnbebauung und Windkraftanlagen

- Vorschlag für zusätzlichen Trassenkorridor im östlichen Suchraumbereich

2. Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (Bückle, Stütting)

In der Vertiefungsphase zum Thema „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“ (EBWU) werden die Grundlagen und Hintergründe, insbesondere für die Fahrwegkapazitäten, vorgestellt. Im Weiteren wird das Konzept zur Nutzung der Neubaustrecke getrennt nach Personen- und Güterverkehr präsentiert. Beispielhaft wird die Entlastung der Bestandsstrecke südlich des Verknüpfungspunkts anhand eines Schemas dargestellt (siehe Präsentation zum Vertiefungstermin, Seiten 24-34).

Diskussionspunkte

Im Rahmen der Vertiefungsphasen zur Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung wird ein breites Spektrum an Themen besprochen, die direkt oder indirekt an die in der EBWU untersuchten Fragen anknüpfen. Für den Bereich Fulda–Gerstungen wurden im Rahmen der EBWU mehrere Szenarien untersucht und Anforderungen identifiziert, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Ein wichtiges Ergebnis: Um nachts den Engpass auf der Bestandsstrecke 3600 für den Güterverkehr aufzulösen, müssen Güterzüge über die Neubaustrecke auf die Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) geleitet werden können. Die Neubaustrecke muss also mit der Bestandsstrecke 3600 verknüpft werden (siehe Präsentation zum 7. Teilnehmertag). Die Experten erläutern, dass bei Varianten, die Bad Hersfeld anbinden (Ausbau der Strecke 3600), die Verknüpfung im Bahnhof erfolgen würde. Auf Nachfrage erläutern die Experten außerdem im Detail die Entlastung der Bestandsstrecke südlich des Verknüpfungspunkts zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke 3600 (siehe Präsentation zum Vertiefungstermin, Seite 34). Eine Entlastung ist nur südlich des Verknüpfungspunktes möglich, nördlich der Verknüpfung bleiben die prognostizierten Zugzahlen unberührt.

Die Experten gehen auch auf das Thema „Lärmschutz“ ein. Im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen erfolgt der Lärmschutz auf Basis der Lärmvorsorge, die in der Bundesimmissionsschutzverordnung geregelt ist. Die Lärmvorsorge greift jedoch nur bei Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung des Schienennetzes. Anders verhält es sich bei Bestandsstrecken. Hier können Mittel aus dem freiwilligen Lärmreduzierungsprogramm des Bundes für Maßnahmen zur Lärmreduzierung besonders belasteter Bestandsstrecken beantragt werden (*für Ausführungen zum Thema Lärmberechnung siehe auch Abschnitt „Trassenkorridore“ in der vorliegenden Dokumentation*). Des Weiteren erläuterten die Experten, dass eine parlamentarische Befassung die Option für die Anwohner bzw. Betroffene bietet, Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus einzubringen.

Weiter werden Fragen zum Deutschlandtakt besprochen. Im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt würde eine zusätzlich zweistündige Verbindung (Fernverkehrslinie 97 Berlin-Freiburg) hinzugefügt. Damit sieht der Gutachterentwurf nun zwei ICE-Linien vor, die jeweils zweistündlich in der Region Bad Hersfeld halten.

Auch das Thema des Tunnelbegegnungsverbots (siehe Präsentation zum Vertiefungstermin, Seite 31) wird im Detail besprochen. Das Tunnelbegegnungsverbot bedeutet, dass aufgrund der Richtlinien eine planmäßige Begegnung von Reisezügen und Güterzügen ausgeschlossen werden muss. Die Experten erläutern, dass für die Neubaustrecke im Rahmen des Projektes Fulda–Gerstungen für jede Fahrtrichtung eine jeweils eigene, eingleisige Tunnelröhre vorgesehen ist.

Auf Nachfrage erläutern die Experten außerdem, dass auf der Neubaustrecke ETCS (European Train Control System) Level 2 vorgesehen ist.

Die DB Netz erklärt, dass sie das Beteiligungsforum auch in Zukunft über neue Ergebnisse aus der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung informieren wird. Auf Nachfrage erläutern die Experten, dass Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in die Herleitung der Trassenkorridore eingeflossen sind.

Weitere Hinweise und Themen der Diskussion

- Ausbau Hönebach-Tunnel (siehe oben: Dokumentation Abschnitt „Trassenkorridore“)
- Haunetal: Rücksicht auf Landschaftsschutz und Lärmschutz
- Zugzahlenprognose 2030

Zusammenführung und Verabschiedung

Zum Abschluss des Vertiefungstermins fassen die Experten zentrale Diskussionspunkte im Plenum zusammen.

Der Moderator bedankt sich für den konstruktiven Austausch mit den Teilnehmenden Vorort und online. Der Projektleiter Herr Stütting bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden. Er äußert sich zufrieden über den konstruktiven Verlauf des Vertiefungstermins und der geführten thematischen Diskussionen. Die Hinweise der Teilnehmenden werden von den Experten aufgenommen und im weiteren Verlauf der Planungen geprüft. Bei weiteren Fragen stehe das Projektteam den Teilnehmenden unter fulda-gerstungen@deutschebahn.com gerne zur Verfügung.

Herr Stütting gibt den Terminvorschlag für das 8. Beteiligungsforum Fulda–Gerstungen bekannt, das am 30. November 2020 stattfinden soll. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Pandemie wird der Termin als reine Online-Veranstaltung geplant. (*Anmerkung: Im Nachgang der Veranstaltung wurde das 8. Beteiligungsforum auf den 25. Januar 2021 verschoben*). Im 8. Beteiligungsforum wird die Methodik des Segmentvergleichs den thematischen Schwerpunkt bilden.

Anschließend verabschiedet der Moderator die Teilnehmenden.