

# Dokumentation

---

## Online-Bürgerinformationsveranstaltung am 18.10.2021

Online Sitzung  
18. Oktober 2021

---

## Dokumentation Online-Bürgerinformationsveranstaltung Fulda–Gerstungen vom 18. Oktober 2021

Dauer: 17.00 Uhr – 19:00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Dokumentation: Anne Siebert, IFOK

### **Tagesordnung**

TOP 1 Einführung in das Projekt  
TOP 2 Segmentvergleich  
TOP 3 Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore  
TOP 4 Ausblick  
TOP 5 Fragen und Antworten

### **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG

## **Begrüßung**

### **Einführung durch die Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, und der Projektleiter des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen bei der DB Netz AG, Jochen Stütting, begrüßen die Teilnehmenden zur Online-Bürgerinformationsveranstaltung. Der Moderator stellt die Tagesordnung vor.

### **TOP 1 Einführung in das Projekt**

Jochen Stütting erläutert kurz die Rahmenbedingungen des Projekts. Dabei geht er insbesondere auf den Bundesverkehrswegeplan 2030, die Topografie des Suchraums sowie die bisherigen Planungsphasen ein (siehe Präsentation, Folie 3-7).

### **TOP 2 Segmentvergleich**

Im Anschluss erläutert Jochen Stütting den Segmentvergleich. Dabei geht er darauf ein, dass dieser innerhalb der drei Zielsysteme Raumordnung, Mensch und Umwelt sowie Wirtschaft/Verkehr erfolgt ist und erklärt die genauere Bewertung (siehe Präsentation, Folie 9). Im Anschluss erläutert er die fünf vorgenommenen Segmentvergleiche, die zur Ermittlung der vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore durchgeführt wurden, und stellt die Ergebnisse vor (siehe Präsentation, Folie 10-15). Dies sind die Varianten pink, türkis, orange und violett.

### **TOP 3 Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore**

Im Weiteren stellt Jochen Stütting die vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore vor (siehe Präsentation, Folie 17). Er geht dabei auf den Verlauf der einzelnen Trassenkorridore ein und erklärt die unterschiedlichen Merkmale der jeweiligen Varianten (siehe Präsentation, Folie 18-21).

### **TOP 4 Ausblick**

Jochen Stütting erläutert im Anschluss das weitere Planungsvorgehen und geht insbesondere auf den anstehenden Variantenvergleich ein. Die Bewertung des Fernverkehrshalts sowie der Vergleich der Güterverkehrsspannen bei der Variante türkis werden erst im Rahmen des Variantenvergleichs erfolgen (siehe Präsentation, Folie 23-25).

### **TOP 5 Fragen und Antworten**

Im Folgenden werden die Fragen und Antworten aus der Online-Bürgerinformationsveranstaltung zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen vom 18. Oktober 2021 nach Themen abgebildet.

## **Fragen zum Thema: Einführung in das Projekt**

### *Mit welchen Kosten ist für das gesamte Projekt zu rechnen?*

Die erste Kostenschätzung im Zuge der Raumordnung basiert auf dem Kostenkennwerte-Katalog. Dieser enthält Grundkosten für verschiedene Gewerke und ist zwischen der DB Netz und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt. Eine erste Abschätzung zu den Gesamtkosten des Projektes werden wir mit Vorliegen des Variantenvergleich vornehmen.

### *Wer beurteilt das Nutzen-Kosten-Verhältnis?*

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird durch ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragtes Gutachterbüro ermittelt.

### *Wann ist mit der Fertigstellung des Projekts zu rechnen?*

Mit der Fertigstellung des Projekts ist ca. sieben bis zehn Jahre nach Baubeginn zu rechnen. Das hängt von verschiedenen Faktoren ab. Beispielsweise verkürzt sich die Bauphase, wenn an mehreren Streckenabschnitten gleichzeitig gebaut werden kann. Jedoch steigen dann auch die Kosten.

### *Inwieweit werden schon bestehende Bestandsstrecken in der Planung des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen berücksichtigt?*

Bestandsstrecken werden, soweit es die Kapazitäten ermöglichen, genutzt. Dabei ist vornehmlich die Verbindung zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke von Bedeutung.

### *Wann sind formelle Einwendungen gegen die Planung möglich?*

Derzeit werden die Unterlagen für die Raumordnung erarbeitet. Formelle Einwendungen sind im Raumordnungsverfahren sowie in der Planfeststellung möglich. Fristen werden von der zuständigen Behörde (Regierungspräsidium/Eisenbahnbundesamt) angekündigt und Einwendungen können dann schriftlich erfolgen. Natürlich können auch Hinweise im Rahmen der informellen Beteiligung gegeben werden, die dann in der Planung berücksichtigt werden.

### *Wer hat entschieden, dass das Projekt Fulda-Gerstungen umgesetzt wird?*

Der Auftrag zur Umsetzung des Projekts stammt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegt wird. Der Bundesverkehrswegeplan ist die Grundlage für den vom Parlament verabschiedeten Bedarfsplan.

## **Fragen zum Thema: Segmentvergleich**

### *Nach welchen Kriterien erfolgt die Bewertung im Segmentvergleich?*

Es gibt für den Segmentvergleich einen Kriterienkatalog, in welchem für die einzelnen Themenbereiche Untersuchungskriterien aufgelistet sind, die dann in der Planung Berücksichtigung finden. In den

Zielsystemen Umwelt und Raumordnung wird dann über Durchfahrungsängen oder Flächenbeanspruchung der Kriterien eine Bewertung der Variantenabschnitte vorgenommen.

*Wurde aufgrund vermehrten Starkregens ein gesteigerter Hochwasserschutz in der Planung berücksichtigt?*

Ja, der Hochwasserschutz wurde als wichtiges Thema berücksichtigt und nach den gesetzlichen Vorgaben geplant. Bei möglichen Brückenbauwerken ist darauf hinzuweisen, dass diese sehr hoch sein werden und dadurch eine entsprechende Standfestigkeit auch bei möglichem Hochwasser haben werden.

*Werden durch die Tunnelbauten mögliche Versickerungsflächen für vermehrten Regen versiegelt?*

Nein, denn Tunnelbauten versiegeln nicht die Oberfläche und beeinflussen nicht den natürlichen Abfluss des Regenwassers.

### **Fragen zum Thema: Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore**

*Mit wie viel Lärm und Erschütterungen ist in Zukunft zu rechnen?*

Aufgrund der großen Tunnelanteile auf der zukünftigen Strecke werden der zu erwartende Lärm sowie die Erschütterungen während des Betriebs verhältnismäßig gering ausfallen. Jedoch kann es während der Baumaßnahmen zu Lärm und Erschütterungen kommen. Wie diese Beeinträchtigungen im Detail aussehen, kann erst nach Abschluss der Planung prognostiziert werden.

*Ist durch den Bau mit weiteren Beeinträchtigungen der Region zu rechnen, wie z. B. der logistischen Abwicklung der Baustellen?*

Das ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer zu sagen, weil noch nicht klar ist, wo die Streckenführung und damit die Baumaßnahmen genau entlangführen. Die Baulogistik beginnt erfahrungsgemäß immer am Anfang und Ende des Tunnels, meist werden dafür LKW genutzt. Sobald der genauere Streckenverlauf bekannt ist, wird mit der Planung der Baulogistik begonnen. Es wird angestrebt, den Baustellenverkehr im späteren Planungsverlauf nach Möglichkeit auf kurzem Weg auf nahegelegene Bundesstraßen und Autobahnen zu führen, um den gewöhnlichen Verkehrsfluss in den betroffenen Regionen so wenig wie möglich zu stören.

*Könnten direkt über die denkmalgeschützten Mühlen im Schwarzbachtal Eisenbahnbrücken gebaut werden?*

Nach Auskunft des Landesamtes für Denkmalpflege sind einige Gebäude eines der beiden Mühlenanwesen denkmalgeschützt. Nach derzeitigem Planungsstand würden - wenn dort die Streckenführung lang gehen würde - die zwei eingleisigen Brückenbauten nicht direkt über die denkmalgeschützten Gebäude der Mühlen verlaufen.

*Durch den Bau des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen könnten potenzielle bereits erteilte Ausgleichsflächen (aufgrund anderer Bahnprojekte) betroffen sein. Wie wird dann verfahren?*

Dann wird es für die bereits erteilten Ausgleichsflächen, die dann womöglich von Baumaßnahmen betroffen sind, erneut Ausgleichsflächen geben.

*Werden die Maßnahmen, die in den Überflugfilmen auf der Seite des Infomarkts von den jeweiligen Varianten zu sehen sind, genauso umgesetzt?*

Nein, dabei handelt es sich um eine Computersimulation, die so programmiert wurde, dass zum Beispiel alle Komponenten, die höher als 10 m sind mit einem Brückenbauwerk, die tiefer als 10 m von der Geländeoberkante als Tunnel dargestellt wurden. Die genaue Streckenführung mit eventuellen Tunnel- oder Brückenbauten kann zum jetzigen Planungszeitpunkt noch nicht dargestellt werden. Die Linien stellen eine mögliche Führung innerhalb des Trassenkorridors dar.