

Dokumentation

---

# Online Bürgerinformationsveranstaltung Bahnprojekt Fulda–Gerstungen

Online

29. September 2020

---

## Dokumentation der Online Bürgerinformationsveranstaltung des Bahnprojektes Fulda–Gerstungen vom 29. September 2020

Dauer: 18.00 Uhr – 19.30 Uhr  
Moderation Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Kinga Chojnowski, IFOK

### **Tagesordnung**

TOP 1 Einführung in das Projekt

TOP 2 Vorstellung der Trassenkorridore

TOP 3 Ausblick

TOP 4 Fragen und Antworten

## TOP 1 Einführung in das Projekt

Der Projektleiter Dr. Alexander Nolte, DB Netz AG, und der Moderator Ralf Eggert, IFOK GmbH, begrüßen die Teilnehmenden der Online-Bürgerinformationsveranstaltung im Rahmen des virtuellen Infomarkts. Als Ziel der Online-Veranstaltung wird herausgestellt, einerseits einen Überblick über das Projekt sowie den aktuellen Stand der Planung zu geben, andererseits im direkten Austausch offene Fragen zu beantworten. Im Fokus der Veranstaltung steht inhaltlich die Veranschaulichung der Vorgehensweise zur Erstellung der Trassenkorridore sowie die Präsentation der Ergebnisse der Trassenkorridorfindung. Weiterhin wird ein Ausblick auf die kommenden Prozessschritte gegeben.

Zunächst stellt der Projektleiter Dr. Nolte die Projektziele und – rahmenbedingungen heraus (Die Präsentation der Online Bürgerinformationsveranstaltung können Sie [hier](#) online einsehen). Diese sind auch auf der Projektwebseite in den Abschnitten „[Kurzbeschreibung](#)“ und „[Chancen & Ziele](#)“ im Detail dargestellt. Zudem schildert er, wie der Beteiligungsprozess zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen ausgestaltet ist. Mehr Informationen zum Beteiligungsprozess finden Sie auf den Seiten zu „[Bürgerbeteiligung](#)“ auf der Projektwebseite. Wie das Bahnprojekt seit dem Start im Jahr 2016 verlaufen ist und welche Schritte bisher von der Bestimmung des Suchraums hin zu der Vorstellung der Trassenkorridore führten, ist auf der [interaktiven Karte](#) des Bahnprojekts einsehbar.

## TOP 2 Vorstellung der Trassenkorridore

### Methodik Trassenkorridorfindung

Im Anschluss an die allgemeine Einführung stellt Herr Dr. Nolte dar, wie bei der Findung der Trassenkorridore vorgegangen worden ist. Er schildert dabei, wie aus den Linienvorschlägen des Beteiligungsforums und Dritter mit Zügen befahrbare, umweltoptimierte Trassen entwickelt wurden. Weiterhin legt er dar, dass die exakte Lage der zu bauenden Trasse nicht im Rahmen der Raumordnung, sondern erst in der Planfeststellung festgelegt wird. Er skizziert, wie zunächst der Suchraum bestimmt wurde, um im Anschluss daran Grobkorridore als Bereiche mit den geringsten Raumwiderständen zu ermitteln.

Im nächsten Schritt wurden die Trassenkorridore definiert, die bis zu 1.000 Meter breit sind und die höchsten Raumwiderstände, unter Berücksichtigung der technischen und verkehrlichen Parameter, nach Möglichkeit aussparen oder möglichst kurz durchfahren. Anschließend werden aus der Vielzahl möglicher Trassenkorridore, die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren ermittelt. Im vorletzten Schritt werden dann die Vorzugsvariante(n) als Ergebnis eines intensiven Vergleichs der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore herausgearbeitet. Als Ergebnis steht die Antragsvariante als Resultat der quantitativen und verbal-argumentativen (qualitativen) Abwägung der Vorzugsvarianten.

Die Trassenkorridore wurden innerhalb der Grobkorridore entwickelt. Maßgebend war die Einhaltung geringer Widerstände der festgelegten umwelt- und raumplanerischer Kriterien bei der Durchführung der Trassenlinien im Grobkorridor. Der Projektleiter erläutert, wie ausgehend von den feststehenden, möglichen Ausfädungspunkten systematisch Trassen entwickelt werden.

## **Vorstellung der Trassenkorridore**

Ergebnis der vorgestellten systematischen Ableitung sind Trassen in allen drei Grobkorridorbereichen. Die Trassen erfüllen die Anforderungen an eine umwelt- sowie raumschonende Planung und können technisch umgesetzt werden. So wurden in den Trassenfindungsprozess alle bisher bekannten Varianten des Bundes, die Linienvorschläge des Beteiligungsforums, die Linienvorschläge von Dritten sowie die Linien der Machbarkeitsstudie geprüft. Anschließend erfolgte eine Optimierung der Varianten hinsichtlich ihrer Umwelt- und Raumverträglichkeit sowie hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit. Im Ergebnis wurden Trassen ermittelt, die mit den systematisch entwickelten Trassenkorridoren zusammengeführt wurden.

Der Projektleiter stellt die so erarbeiteten Trassenkorridore vor und legt dar, dass sich diese an den Anforderungen und Möglichkeiten des Suchraums orientieren. Im Ergebnis zeigt die Betrachtung der erarbeiteten Trassenkorridore, dass weit über 50% der Streckenanteile dieser Trassenkorridore unterirdisch verlaufen. Innerhalb des Trassenspektrums sind vielfach mehrere Möglichkeiten gegeben, wie ein bestimmter Raumwiderstand umfahren werden kann. Mehrere durchgängige Linien verzweigen sich an Stellen, die im Folgenden als Gelenkpunkte bezeichnet werden. Strecken zwischen zwei Gelenkpunkten werden als Segmente bezeichnet, die im Rahmen der weiteren Untersuchung miteinander verglichen werden. Zu ermitteln ist schließlich die beste Kombination aus den verschiedenen Segmenten.

## **TOP 3 Ausblick**

Um den Teilnehmenden einen Ausblick zu geben, stellt Herr Dr. Nolte die kommenden Schritte im Planungsverfahren vor. Im nächsten Schritt auf dem Weg zur Ermittlung einer Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren werden nun die Segmente aus umweltfachlicher, raumordnerischer, verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Sicht miteinander verglichen. Die jeweils am besten abschneidenden Segmente werden dann zu ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren zusammengesetzt.

## **TOP 4 Fragen und Antworten**

Im Folgenden werden die Fragen und Antworten aus der Online Bürgerinformationsveranstaltung zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen vom 29. September 2020 nach Themen abgebildet.

### **Projektziele und -rahmenbedingungen**

#### **Fahrzeitziel**

*Wie teuer wird die neue Strecke und wann wird sie gebaut?*

Das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium im Planungsprozess. Die Projektziele aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 geben den Rahmen für das Bahnprojekt vor. Neben den verkehrlichen Zielen ergibt sich aus dem BVWP auch die Anforderung, dass das Projekt wirtschaftlich sein muss.

Die neue Bahnstrecke wird einen hohen Tunnelanteil aufweisen, der sich auch auf die Kosten des Projekts auswirken könnte. Zum aktuellen Planungsstand kann die DB Netz AG aber weder seriös beantworten, wie hoch die Kosten für die neue Strecke sein werden, noch wann mit dem Bau begonnen werden kann. Im fortschreitenden Planungsprozess werden weitere Erkenntnisse zu diesen Fragen gewonnen, über die die DB Netz AG die Öffentlichkeit informieren wird.

*Warum sind eigentlich 1-2 Minuten Fahrzeitgewinn so entscheidend?*

Wenn nur die Reise eines einzelnen Fahrgasts von A nach B betrachtet wird, scheint eine Minute in der Tat nicht so entscheidend. Allerdings sollte auch der Gesamtzusammenhang betrachtet werden: Im Entwurf des Deutschlandtakts ist ein minutiöser Fahrplan dargestellt, in dem Anschlüsse in den Knoten von Fernverkehrszügen untereinander und zu den Regionalzügen gewährleistet werden sollen. Hierfür wird u.a. mit dem Bahnprojekt Fulda–Gerstungen die Infrastruktur geschaffen.

*Die Strecke Halle–Bebra (6340) ist in der interaktiven Karte nicht als potenzielle Ausbaustrecke markiert. Wird dieser Streckenabschnitt (inkl. der 90km/h-Abschnitt Hönebachtunnel) nicht mitbetrachtet? Was passiert, wenn die nördlichen Trassen mit Einbindebereichen etwa bei Ronshausen die Fahrzeitvorgabe ohne Ausbau der 6340 nicht einhalten, sie mit Ausbau aber einhalten würden?*

Vorgabe für das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen ist es, den Engpass zwischen Fulda und Bebra aufzulösen. Im Rahmen des Projektes ist die Strecke Halle-Bebra (6340) nicht als Ausbaustrecke vorgesehen.

Nach wie vor gilt es zu prüfen, inwiefern die Erneuerung des Hönebachtunnels im Rahmen des Projektes möglich ist. Dazu ist das Planungsteam des Bahnprojektes Fulda–Gerstungen mit den Verantwortlichen für die Erneuerung des Hönebachtunnels im intensiven Austausch. Wenn der Segmentvergleich abgeschlossen ist und die einzelnen Abschnitte zu durchgängigen Linien zusammengefügt werden, wird beurteilt, ob diese Trassenvarianten in der Gesamtbetrachtung das Fahrzeitziel einhalten.

*Die Fahrzeitverkürzung im Rahmen des Deutschlandtakts sollte als Argument für den Ausschluss von möglichen Varianten nicht gelten dürfen, da viele Dinge zu Verzögerungen bei der Bahn führen können: Streiks, fehlende Lokführer, Unwetter. Dies kann nicht ausgeblendet werden.*

In der Tat können viele Gründe dazu führen, dass sich Züge verspäten. Das ist der DB bewusst. Beim Streckenausbau/ -neubau geht es jedoch darum, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass kürzere Fahrzeiten gefahren werden können.

## Anschluss Bad Hersfeld

*Wie wichtig ist bei der Planung der ICE-Halt in Bad Hersfeld?*

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht vor, dass Bad Hersfeld weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden bleibt. Aus diesem Grund untersucht die DB Netz, welche Möglichkeiten es gibt, diese Prämisse mit der Trassenführung über die Region Bad Hersfeld zu verknüpfen. Mit den Trassenkorridoren gibt es verschiedene Möglichkeiten zur Anbindung der Region, den derzeitigen Halt Bad Hersfeld und neue Standorte. Wo diese im Detail liegen, wird in einem späteren Planungsschritt untersucht. Im

Rahmen der Planung wird dann auch intensiv geprüft, welche Auswirkungen die möglichen Standorte auf die Anbindung der Region haben werden.

*Falls nicht der heutige Bahnhof Bad Hersfeld der Fernverkehrshalt in der Region wird, würde man beim neuen Bahnhof darauf achten, dass dieser an der Schnittstelle mit der Bestandsstrecke liegt? Damit es nicht zum zweiten „Limburg Süd“ kommt, wo der Bahnhof auf der grünen Wiese schlecht an den Nahverkehr angebunden ist.*

Hierzu gibt es derzeit noch keine Festlegung. Die DB Netz AG wird in den nächsten Planungsschritten ein Konzept zur Anbindung des geplanten Fernverkehrshaltes erstellen. Im Rahmen der Planung wird dann auch intensiv geprüft, welche Auswirkungen die möglichen Standorte auf die Anbindung der Region haben werden. Die Frage, ob ein geeigneter Fernverkehrshalt gefunden werden kann, ist ein wichtiges Kriterium beim Variantenvergleich.

### Anschluss Bestandsstrecke

*Frage zur Entwurfsgeschwindigkeit: Für welche Zielgeschwindigkeit wird der Abzweig von der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg geplant? Sind 220-km/h-Weichen denkbar (wie in Bitterfeld oder Frankreich)? Welche Streckengeschwindigkeit ist auf der Neubaustrecke geplant, ggf. mehr als 200km/h? Bei der Ausbaustrecke Hanau–Gelnhausen wurde die geplante Streckengeschwindigkeit nachträglich von 200 auf 230 km/h erhöht. Ist das hier auch denkbar?*

Die DB Netz AG folgt den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen in Bezug auf die Ausfädelung. In Deutschland werden in der Regel Weichen für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h genutzt. Die Vorgabe für die Strecke Fulda-Gerstungen aus dem Bundesverkehrswegeplan ist es, dass eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h ermöglicht werden soll. Eine Geschwindigkeit von 230 km/h ist eine Planungsprämisse für bestimmte Abschnitte, aber keine bindende Zielvorstellung oder Voraussetzung zur Erfüllung der zuvor benannten Fahrtzeitziele.

*Wann kann mit der Entscheidung für eine Vorzugsvariante zum Raumordnungsverfahren gerechnet werden?*

Die DB Netz AG sieht vor, die Vorzugsvariante möglichst bis Ende des nächsten Jahres (2021) zu erarbeiten. Es kann jedoch immer passieren, dass sich die Rahmenbedingungen und damit auch der Zeitplan verändern. Dies liegt daran, dass sich durch die Detailtiefe in der Planung neue Sachverhalte ergeben können, die wiederum in der nötigen Tiefe geprüft werden müssen.

### Güterverkehrsspangen

*Wozu benötigt man die Verbindung der neuen Strecke mit der Bestandsstrecke Fulda–Bebra (3600)? Nachts fahren die Güterzüge doch sowieso auf der Schnellfahrstrecke. Diese können z. B. aus Richtung Norden bereits ab Göttingen auf der Schnellfahrstraße 1733 (Hannover–Würzburg) verkehren. Genauso stellt sich die Situation für die Güterzüge aus Richtung Kassel dar. Ist das originäre Güterzugaufkommen aus der Region zwischen Bebra und Kassel/Göttingen so groß, dass sich eine Ausfädelung rentiert?*

Die Kapazitäten der Linie 1733 (Hannover–Würzburg) sind begrenzt. Daher ist mit Blick auf Güterverkehre kapazitiv erforderlich, dass eine Spange die Bestandsstrecke 3600 mit der Neubaustrecke verknüpft. Um nachts den Engpass auf der Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) für den Güterverkehr aufzulösen, müssen Güterzüge über die Neubaustrecke auf die Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) geleitet werden können. Bei Varianten, die die Bestandsstrecke kreuzen, sind höhenfreie Güterzugsspannen erforderlich. Dies ist im Rahmen des Planungsauftrags sowie der gegebenen Rahmenbedingungen notwendig.

### Kapazitäten Fernverkehr

*Im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt ist neben einer 2-stündlichen ICE-Linie zwar eine weitere "fiktionale" Fernverkehrslinie dargestellt. Doch beide Linien zusammen ergeben keinen Stundentakt, weil sich die Zeitlagen deutlich unterscheiden. Dies ist unvorteilhaft mit Blick auf die Anschlüsse im Zug- und Busverkehr. Ziel sollte stattdessen ein regelmäßiger Stundentakt sein.*

Ihr Hinweis ist nachvollziehbar. Der Deutschlandtakt ist jedoch eine Konzeption des Bundes, auf den die DB Netz AG keinen Einfluss hat. Auftrag der DB Netz ist es, die Infrastruktur bereitzustellen, auf welcher der Verkehr gefahren werden kann. Bei der Variantenfindung wird die DB Netz jedoch berücksichtigen, dass die Grundlage für eine möglichst gute Nahverkehrsanbindung der Region geschaffen wird.

*Kann es sein, dass zusätzlich zur Neubaustrecke Fulda–Gerstungen eine Ausbaustrecke zwischen Bad Hersfeld und Bebra notwendig wird (z. B. ein drittes Gleis)? Oder werden die Engpässe allein mit der Neubaustrecke aufgelöst?*

Eine zusätzliche Ausbaustrecke zwischen Bad Hersfeld und Bebra wird es im Rahmen des Projektes nicht geben. Die vorhandenen Engpässe lassen sich mit der neuen Strecke Fulda–Gerstungen und der Verbindung der Strecke mit der Bestandsstrecke Fulda–Bebra (3600) auflösen. Möglich ist, dass die neue Strecke Fulda–Gerstungen auf einem Teilstück im Bereich Bad Hersfeld als Ausbaustrecke der Bestandsstrecke 3600 geführt wird. Dies würde bedeuten, dass in diesem Bereich zwei zusätzliche Gleise gebaut werden. Der mögliche Ausbaubereich kann in der Interaktiven Karte eingesehen werden.

### Der Planungsprozess

#### Kommende Arbeitsschritte

*In der ersten Veröffentlichung zu möglichen Atommüll-Endlagern ist auch ein Bereich um Bad Hersfeld ausgewiesen. Wäre eine Trassenführung durch dieses Gebiet ein Ausschlusskriterium für die Endlagerfrage rund um Bad Hersfeld?*

Diese Frage kann nicht von der DB Netz beantwortet werden, sondern ist durch die verantwortliche Bundesgesellschaft für Endlagerung zu klären.

### *Für wann ist die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für das Projekt vorgesehen?*

In Deutschland ist die Planung nach dem Baurecht in mehrere Planungsstufen gegliedert. Im Augenblick befinden wir uns in der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens. Bevor es zunächst zur Entwurfs- und dann zur Genehmigungsplanung mit dem Planfeststellungsverfahren kommen kann, muss erst die sogenannte Vorplanung mit der Erarbeitung einer Vorzugsvariante abgeschlossen werden. Bis zum Abschluss der Entwurfsplanung werden eine Reihe von weiteren Detailuntersuchungen notwendig sein, zu denen die Öffentlichkeit Hinweise einbringen kann. Die Entwurfsplanung könnte Mitte der 2020er-Jahre abgeschlossen werden. Erst danach wird die Genehmigungsplanung eingeleitet.

## **Die Trassenkorridore**

### Methodik Herleitung

*Es ist ein Trassenkorridor zwischen Langenschwarz und Burghaun ausgewiesen. In diesem Bereich liegt unser Trinkwasserbrunnen (privat genutzt, kein Wasserschutzgebiet). Wer finanziert eine kilometerlange Anbindung an das öffentliche Trinkwassernetz, wenn der Trinkwasserbrunnen beeinträchtigt wird und nicht mehr nutzbar ist?*

In der Raumwiderstandsanalyse hat das Planungsteam die Wasserschutzgebiete berücksichtigt. Es werden auch private Wasserbereiche berücksichtigt. Zur Klärung von spezifischen, individuellen Fragen kommen Sie bitte noch einmal auf uns zu. Solche Hinweise aus der Bevölkerung sind wichtig für kommende Detailplanungen.

*Warum wird die alte Bahnstrecke („Kurparktrasse“) nicht genutzt? Würde die Strecke in Solms nach dem Tunnel abzweigen, würde das geringere Baukosten und einen geringen Eingriff ins Landschaftsbild bedeuten.*

Das Planungsteam hat in der Raumwiderstandsanalyse nachgewiesen, dass im Bereich der sogenannten „Kurparktrasse“ sehr sensible Bereiche wie Siedlungen, Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiete, Vogelschutzgebiete und Wasserschutzgebiete vorliegen. Daher wurde der entsprechende Bereich nicht als Grobkorridor ausgewiesen und die „Kurparktrasse“ wird in den Planungen nicht weiter verfolgt.

### Höhenlage (Tunnel, Brücke, freie Strecke)

*Warum gibt es so viele Tunnelabschnitte in den Trassenkorridoren?*

Dies liegt zum einen an der Topographie in der Region mit großen Höhenunterschieden. Es gibt gesetzliche Vorschriften, nach denen neue Eisenbahnstrecken gewisse Neigungen nicht überschreiten dürfen.

*Werden Kreuzungsbereiche der neuen Bahntrasse mit anderen Verkehrswegen (wie z. B. den Bundesstraßen) und die dafür notwendigen Bauwerke so optimiert, dass diese dem aktuellen Stand der Ingenieurtechnik entsprechen? Beispiel: Werden Brückenbauwerke und Bahntrasse z. B. so aufeinander abgestimmt, dass deren Auswirkung auf die Landschaft bzw. das Stadtbild möglichst gering sind? Oder gibt es Vorrang für den einen oder anderen Verkehrsweg, an den sich andere anpassen haben?*



Im aktuellen Planungsprozess befinden wir uns in einer vergleichsweise geringen Planungstiefe. Das Ergebnis der Raumplanung sind 1000 Meter breite Trassenkorridore. In den kommenden Planungsschritten wird die Planungstiefe immer detaillierter und es werden auch in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen die angesprochenen Fragen sowie auch Finanzierungsfragen im Detail geklärt.

*Gibt es Mindestabstände von der geplanten Strecke zur Bebauung, auch wenn es sich um Tunnelbau handelt?*

Wir arbeiten in der Raumordnung mit Raumkategorien. Eine Abstandszone von 250m um geschlossene Siedlungsbereiche wurde als Rauwiderstandsklasse IV („sehr hohe Raumwiderstände“) definiert. Bereiche, die als Rauwiderstandsklasse IV oder höher eingestuft wurden, werden mit den Trassenkorridoren nach Möglichkeit weitestgehend umfahren.

Auch unterirdisch versuchen wir, keine Siedlungen zu unterfahren. In der Regel gibt es somit bei neuen Streckenbereichen sowohl oberirdisch als auch unterirdisch einen Abstand zwischen den Trassenkorridoren und Siedlungsgebieten.