
Arbeitsgruppe „NBS Gelnhausen-Fulda“

1. Sitzung

online

15. November 2023

Ort: online
Dauer: 15.00 Uhr – 17:00 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok

Protokoll: Julia Wohlers, ifok

Tagesordnung

TOP 1	Begrüßung	2
	Begrüßung DB Netz AG	2
	Begrüßung Moderation.....	2
TOP 2	Trassierungsrandbedingungen	2
TOP 3	Sachstand Trassierung: Abschnitt 1 Gelnhausen-Wirtheim	2
TOP 4	Sachstand Trassierung: Abschnitt 2 Wirtheim-Schlüchtern	4
TOP 5	Sachstand Trassierung: Abschnitt 3 Schlüchtern-Kalbach (SFS 1733).....	4
TOP 6	Sachstand Kompensation & Kartierung	5
TOP 7	Ausblick und Termine	5

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung DB Netz AG

Bert Bohlmann, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, über den aktuellen Stand der Planung zu informieren – konkret zur Trassierung. Er bittet die Teilnehmenden reichlich Fragen zu stellen. Er stellt Frau Dr. Kubisch als Nachfolgerin von Frau Dr. Fuhr-Boßdorf vor.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Martin Wachter, ifok, begrüßt die Teilnehmenden zur 1. Sitzung der Arbeitsgruppe NBS Gelnhausen-Fulda. Er weist die Teilnehmenden darauf hin, ihre Fragen per Handzeichen mündlich zu stellen, um Parallelunterhaltungen im Chat zu vermeiden. Er erläutert, dass der Teilnehmerkreis aus Mitgliedern des Dialogforums HWF mit dem Schwerpunkt „Neubaustrecke“ besteht. Das Dialogforum bilde weiterhin übergeordnet die kommunikative Klammer, in der Arbeitsgruppe solle der vertiefende Austausch stattfinden. Er informiert, dass das Protokoll wie gewohnt von ifok erstellt wird.

Herr Wachter stellt die geplante Tagesordnung vor.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

TOP 2 Trassierungsrandbedingungen

Herr Bohlmann stellt die zukünftige Struktur zur Planung der Neubaustrecke vor. Wie bereits angekündigt, werde die Neubaustrecke von Süd nach Nord in drei Abschnitte aufgeteilt (**Anlage 1**, Folie 4).

Weiter stellt er die zukünftige personelle Organisation der Neubaustrecke vor: Neben Christopher Schmidt sind Christian Rimasch und Matthias Kromer als Projektleiter für die Streckenabschnitte beauftragt. Herr Bohlmann agiert als Leiter Technik (**Anlage 1**, Folie 5). Darüber hinaus stellt er die Fachplaner der Ingenieursgemeinschaft Schüßler Plan – Sweco – Vössing vor (**Anlage 1**, Folie 6).

Herr Bohlmann gibt abschließend einen allgemeinen Überblick darüber, was bei der Weiterentwicklung der Trassierung beachtet wird (**Anlage 1**, Folie 7).

TOP 3 Sachstand Trassierung: Abschnitt 1 Gelnhausen-Wirtheim

Herr Schmidt weist darauf hin, dass im Folgenden die Strecke von Süd nach Nord erläutert wird. Er beginnt mit einem Überblick über den ersten Abschnitt Gelnhausen-Wirtheim und erläutert die spezifischen Ziele in diesem Streckenabschnitt. Er betont, dass man sich derzeit in der Vorplanung befindet und es sich um einen vorläufigen Arbeitsstand handelt, der noch Änderungen im Laufe der weiteren Planungen erhalten wird. (**Anlage 1**, Folien 8-10).

Herr Müller, zuständiger Planer von Sweco, erläutert anschließend den aktuellen Planungsstand anhand der Folien 11-20.

Anschließend stellen Teilnehmende Fragen zum Abschnitt 1:

Ein Teilnehmender fragt, ob alle vier Gleise am Bahnhof Wirtheim über die Bahnsteige zugänglich seien.

Herr Bohlmann antwortet, dass die aktuelle Bestandssituation mit zwei Mittelbahnsteigen auch weiterhin bestehen bleibt und sich somit keine zukünftigen Einschränkungen in der Funktionalität ergeben.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, wie die Verlegung des Haltepunkt Haitz-Höchst geplant sei, da es hier Zwänge hinsichtlich des Busverkehrs (Stadtbus und Regionalbusse) gebe.

Herr Schmidt antwortet, dass der Bahnhof etwas weiter nach Wirtheim verlegt wird und man bereits über die Wegebeziehungen berät, damit der Busverkehr und die Zufahrtswege der Feuerwehr gesichert werden können. Die Planungen zum Umgang mit der Straßenüberführung müssten noch weiter ausgearbeitet werden – mit dem Ziel, dass der Bahnhof mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiter erreichbar bleibt.

Weiter merkt Herr Bohlmann an, dass die Herausforderung in diesem Abschnitt darin besteht, alle Straßenbeziehungen nach dem Ausbau der Strecke zu erhalten, da die Bestandsbrücken zum einen modernisiert und verbreitert werden müssen, zum anderen die Höhenlage aufgrund der Straßenneigungen und der Einhaltung des HQ100 angepasst werden muss.

Ein Teilnehmer fragt zur Übergangssituation vor Wirtheim in den Tunnel, ob hier eine Anrampung in den Tunnel stattfinden wird. Er weist darauf hin, dass die umliegenden Straßen stark befahrene Pendlerstrecken für den PKW-Verkehr seien und fragt, wie diese von den Bauarbeiten betroffen sein wird. Herr Schmidt antwortet, dass man davon ausgeht, dass die Straßengradiente nicht angepasst werden muss und die Straße zukünftig mit einer Brücke überspannt wird. Hinsichtlich des Themas Bauleistik sei man noch nicht weit genug in der Planung, um hier Aussagen treffen zu können. Zunächst erarbeite man nun die genaue Ausgestaltung der Streckenführung und widme sich anschließend Themen wie der Bauleistik.

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf den notwendigen Neubau der Straßenbahnüberführung L3333 („Ostspange“) und die Umlegung des Radfernwegs. Die Straße sei für den PKW- und Busverkehr von großer Bedeutung, sodass er um eine enge Einbindung in die Planung bittet. Ziel müsse es sein, den Verkehrsfluss gewährleisten zu können.

Herr Bohlmann versichert, dass man sich gerne über die genaue Ausgestaltung austauschen könne, sobald ein belastbarer Vorschlag vorliegt. Der Fokus liege derzeit allerdings noch auf der Trassierung.

Ein Teilnehmer fragt nach, ob der Hochwasserschutz grundsätzlich mit Erdbauwerken geschaffen werden kann oder ob es auch Stützbauwerke dafür braucht.

Herr Schmidt erklärt, dass dies zum aktuellen Planungsstand noch nicht klar sei und in den kommenden Monaten weiter ausgearbeitet werde. Gleiches gelte für die Bauwerke über die Kinzig. Die Wasserbehörden werden frühzeitig einbezogen.

TOP 4 Sachstand Trassierung: Abschnitt 2 Wirtheim-Schlüchtern

Herr Schmidt führt in den Abschnitt 2 Wirtheim-Schlüchtern ein und gibt auch hier einen Überblick zum Streckenabschnitt. Prägend ist der Tunnelanteil in diesem Abschnitt, zusammen mit der Raumordnungsbehörde wurde versucht die Tunnelanzahl bzw. Länge zu optimieren und sensible Schutzgebiete zu umfahren (**Anlage 1**, Folien 21-23).

Herr Lutz von Schüßler-Plan stellt den Planungsstand in diesem zweiten Abschnitt anhand von Folien 24- 28 vor (**Anlage 1**).

Anschließend gibt es zum Abschnitt 2 eine Ergänzung:

Ein Teilnehmer bezieht sich auf die Folie 23 und korrigiert, dass es sich bei der angegebenen Reaktivierung/Elektrifizierung der Schmalspurbahn tatsächlich um die Reaktivierung der Normalspur handle. Die Schmalspurbahn werde bereits jetzt befahren.

Seitens der Bahn bedankt man sich für diese Korrektur, man werde die Bezeichnung in der Präsentation anpassen.

TOP 5 Sachstand Trassierung: Abschnitt 3 Schlüchtern-Kalbach (SFS 1733)

Herr Schmidt leitet in den Abschnitt 3 Schlüchtern-Kalbach (SFS 1733) ein. Neben dem besonders langen Tunnelabschnitt zeichnet sich der Abschnitt durch den Anschluss an die Bestandsstrecke aus. Neu ist, dass sich ein Bedarf für einen Betriebsbahnhof nördlich Schlüchterns ergeben hat (**Anlage 1**, Folien 29-32). Herr Lutz geht auf den Folien 33-38 näher auf den planerischen Sachstand des Abschnitts 3 ein.

Im Anschluss werden Fragen von den Teilnehmenden zum Abschnitt 3 gestellt:

Ein Teilnehmender merkt an, dass mit der geplanten Anbindung der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke nördlich von Schlüchtern allein keine Verbindung aus der NBS in die Bestandsstrecke nach Gemünden (3825/3826) gegeben ist. Dies schränke die Möglichkeiten zur Umleitung der Verkehre ein.

Herr Schmidt bestätigt dies, hebt aber hervor, dass die vorgeschlagene Anbindung an die Bestandsstrecke Richtung Gemünden trassierungstechnisch kaum umsetzbar ist und es auch nicht Teil des Planungsauftrags gewesen sei.

Herr Dr. Domke ergänzt, dass dies bereits relativ früh im Dialogprozess diskutiert und geprüft wurde. Die Höhenverhältnisse ließen dies nicht zu.

Ein Teilnehmer fragt, was die Nutzlänge der Gleise beim Betriebsbahnhof nördlich von Schlüchtern sein wird.

Herr Schmidt antwortet, dass die Nutzlänge darauf ausgelegt werde, dass auch lange Güterzüge auf den Überholgleisen abgestellt oder auf den Hauptgleisen umfahren werden könnten.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Überleitverbindung bestehen bleibt, nachdem der mittlere Teil fertig gestellt wurde und ob man perspektivisch – insbesondere bei Störfällen - auch mit anderem Verkehr als Güterverkehr darauf fahren könne.

Herr Schmidt sichert zu, dass es sich nicht um ein temporäres Bauwerk handelt und die Umleitung des Verkehrs auf die Strecke mindestens für den Störfall einsetzbar sein wird.

Ein Teilnehmer ergänzt ebenfalls, dass die Überleitung Gemünden-Schlüchtern perspektivisch benötigt wird, falls eine Durchleitung Gemünden-Frankfurt wieder aufkomme.

TOP 6 Sachstand Kompensation & Kartierung

Frau Dr. Kubisch gibt einen Überblick darüber, was bisher schon hinsichtlich der Kompensation (Aufforstung) erreicht werden konnte. Diese bezieht sich auf temporäre und dauerhafte Eingriffe in Waldbereiche (**Anlage 1**, Folien 39-40). Weiter wurde entlang der gesamten Strecke kartiert und eine Bestandserfassung der Biotope ist abgeschlossen. Sie nennt die erfasste Fauna. Noch offen sei die Finalisierung der Bestandserfassung für Käfer sowie die Auswertung der Daten zur Bestandserfassung (**Anlage 1**, Folie 41).

TOP 7 Ausblick und Termine

Herr Bohlmann gibt einen Ausblick auf die kommenden Schritte und Termine (**Anlage 1**, Folie 43). Für die zweite Sitzung am 06.03.2024 ist ein Fokus auf das Thema Lärm geplant, zunächst für Abschnitt 3, und erst anschließend für die Abschnitte 1 und 2, um individuell auf die Abschnitte eingehen zu können.

Ein Teilnehmer fragt, ob der Bahn bereits das Beschwerdemanagement entlang der Bestandsstrecke hinsichtlich Lärmschutzes vorliegt, da sich Anwohnende über Schäden beklagen würden.

Herr Bohlmann bedankt sich für den Hinweis. Sollte es aus Sicht der betroffenen Gemeinden Nachbesserungsbedarfe beim vorhandenen Schallschutz bestehen, bittet er darum, der Bahn diese Informationen kurzfristig zur Verfügung zu stellen. Die Bahn werde in Bezug auf den Schallschutz auf der Bestandsstrecke ein Konzept entwickeln und auf die Gemeinden zugehen. Er verweist auf die potenziellen Möglichkeiten, die sich im Rahmen der gegebenenfalls anstehenden Generalsanierung der Bestandsstrecke ergeben könnten sowie auf die parlamentarische Befassung.

Ein Teilnehmer bedankt sich für die Veranstaltung und die zahlreichen Informationen zum aktuellen Planungsstand.

Abschließend bedankt sich Herr Wachter für dieses Feedback und die Teilnahme an der AG-Sitzung. Er weist darauf hin, dass weiteres Feedback zu diesem neuen Format gerne im Chat geteilt werden kann.

Herr Wachter unterstreicht, dass sich der thematische Fokus im Dialog angesichts der voranschreitenden Planungen verändern werde, der Austausch aber auch im kommenden Jahr genauso wichtig bleibe. Er freue sich daher auf die anstehenden Sitzungen. Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.