

Protokoll

Arbeitsgruppe „NBS Gelnhausen-Fulda“

2. Sitzung

online

06. März 2024

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

Protokoll: Julia Wohlers, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Lärmsimulation in Abschnitt 3

TOP 2.1 Randbedingungen & Zugzahlen

TOP 2.2 Rechtliche Grundlagen & Berechnungsverfahren Schall

TOP 2.3 Berechnungsergebnisse, Prüfung des Anspruchs auf Lärmvorsorge

TOP 3 Sachstand Kompensation

TOP 4 Ausblick und Termine

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. Fokus der Arbeitsgruppe liegt auf dem Lärmschutz im Abschnitt Schlüchtern-Kalbach. Er betont, dass es sich bei dem Präsentierten um Arbeitsergebnisse handelt und man noch weiter daran arbeiten wird.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Martin Wachter, ifok, begrüßt die Teilnehmenden zur 2. 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 informiert, dass das Protokoll wie gewohnt von ifok erstellt wird.

Herr Wachter stellt die geplante Tagesordnung vor.

Die Tagesordnung wird um **TOP 5 Rückfragen zur 1. AG-Sitzung NBS** ergänzt.

TOP 2 Lärmsimulation in Abschnitt 3

TOP 2.1 Randbedingungen & Zugzahlen

Herr Schmidt stellt die Randbedingungen und Zugzahlen für den Abschnitt 3 vor. Die Randbedingungen und Zugzahlen sind Grundlage für die Schallberechnungen und ebenfalls für die anderen Abschnitte gültig. Seit dem Raumordnungsverfahren haben sich die Zugzahlen weiterentwickelt. In die neuen Zahlen fließen die Prognosen des Deutschland-Taktes ein (DT), die gegenüber den bisher zugrunde gelegten Zugzahlen 2030 gestiegen sind. Er stellt die Ergebnisse anhand der Folien 6-8 vor (**Anlage 1**, Folie 6-8).

Die Zugzahlen werden kontinuierlich aktualisiert, derzeit wird auf Seiten des Bundes bereits an den Zugzahlen 2040 gearbeitet.

Diskussion/Anmerkungen

Ein Mitglied weist auf einen Formulierungsfehler in der Folie 6 hin. Die Folie wird im Nachgang des Termins angepasst. Es bemängelt zudem die Angaben der Zugzahlveränderungen in absoluten Zahlen und wünscht sich prozentuale Angaben, welche das Lesen aus Vergleichbarkeitsgründen vereinfachen würden. Dies wird im Nachgang angepasst.

Ein Mitglied stellt fest, dass genau das eingetreten ist, was die Verbände schon vor Jahren vorausgesagt haben. Die bestehende Strecke sei deutlich überlastet – insbesondere nachts von Güterverkehr. Herr Bohlmann stimmt dem zu, betont aber, dass der Knoten Fulda insgesamt sehr belastet ist und dass man nach den geltenden Zugzahlprognosen arbeiten müsse.

Ein Mitglied fragt nach, welche Konsequenzen die erhöhten Zugzahlen auf der Bestandsstrecke für den Lärmschutz haben werden. Er sorgt sich um einen wirksamen Lärmschutz auch mit Blick auf die derzeitige Haushaltslage des Bundes.

Herr Bohlmann antwortet, dass dies zunächst keine unmittelbaren Auswirkungen hat. Bei der in Auftrag gegebenen Untersuchung an der Bestandsstrecke werden die neusten Zugzahlprognosen berücksichtigt. Es komme beim Ausbau des Lärmschutzes auch auf die Forderungen der Gemeinden im Rahmen der Parlamentarischen Befassung an.

Herr Wachter weist darauf hin, dass es eine gesonderte Sitzung zu Lärmschutz im Bestand geben wird.

Ein Mitglied führt aus, dass die Zugzahlprognosen für das spätere tatsächliche Güterverkehrsaufkommen nicht aussagekräftig seien, da diese in Realität einem unregelmäßigen Fahrmuster folgen würden. Weiter weist er darauf hin, dass die Lärmsituation in Wirtheim hauptsächlich über die Autobahn verursacht wird. Er spricht sich daher gegen 6-Meter hohe Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke aus.

Herr Bohlmann weist darauf hin, dass im Rahmen der Parlamentarische Befassung ausschließlich Finanzierungsmittel etwa für Lärmschutz beschlossen werden können. Die weitere Planung und der Bau müsse anschließend die regulären Verfahren durchlaufen. Alle Lärmschutzwände über 3 Meter seien dabei planfeststellungsrelevant und könnten nicht ohne ein solches Verfahren gebaut werden.

Herr Schmidt stellt die Schallgutachter Manfred Liepert von Möhler & Partner und Yannik Fischer von A+S Consult vor. Herr Liepert wird die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung im Folgenden vorstellen.

TOP 2.2 Rechtliche Grundlagen & Berechnungsverfahren Schall

Herr Liepert stellt zunächst die rechtlichen Grundlagen u.a. das Bundes-Immisionsschutzgesetz und die Verkehrslärmschutzverordnung anhand eines Foliensatzes vor (**Anlage 1**, Folie 11-18). Anschließend erläutert er das zweistufige Verfahren zur Berechnung des Schalls für den Abschnitt 3 (**Anlage 1**, Folie 19-21).

Diskussion/Anmerkungen

Ein Mitglied nimmt Bezug auf die Visualisierung der Folie 19 und fragt, ob die dargestellte Streckenführung im Rahmen der Schalluntersuchung als gemeinsamer Verkehrsweg betrachtet werden würde. Herr Liepert bejaht dies.

TOP 2.3 Berechnungsergebnisse, Prüfung des Anspruchs auf Lärmvorsorge

Herr Liepert stellt anschließend die Berechnungsergebnisse für den Abschnitt 3, Schlüchtern-Kalbach vor. Für die Lärmberechnungen wurden ausschließlich die drei Abschnitte mit oberirdischer Streckenführung betrachtet: Schlüchtern Nord, Kalbachbrücke/Hommelmühle und Mittelkalbach. Er erläutert die Berechnungsergebnisse anhand unterschiedlicher Visualisierungen (**Anlage 1**, Folie 22-39)

Herr Wachter erläutert, dass die Visualisierungen die Belastung ohne Schallschutzwände zeigen, um zu prüfen, ob und wie sehr die Emissionswerte überschritten werden.

Diskussion/Anmerkungen

Ein Mitglied fragt, in welcher Höhe die Rasterberechnungen durchgeführt wurden.

Herr Liepert antwortet, dass die Betrachtung auf einer Höhe von 6 Metern stattfinden.

Ein Mitglied möchte wissen, wer im hypothetischen Falle für Lärmschutz verantwortlich wäre, wenn die Stadt Schlüchtern entlang der Strecke ein Wohngebiet ausschreiben wollte. An der aktuellen Bebauung bemessen werde derzeit in Schlüchtern-Nord kein Schallschutz benötigt.

Herr Liepert erklärt, dass für diesen Fall dann einer anderer Paragraf des BImSchG greifen würde. Die Stadt müsse den Lärmschutz selbst veranlassen.

Ein Mitglied weist darauf hin, dass man eine ÖV-Anbindung auf kommunaler Ebene im Falle einer Wohnbebauung mitdenken sollte, da die aktuelle Anbindung an entsprechender Stelle nicht zu akzeptieren sei.

Ein Mitglied möchte wissen ob auf der Kalbachbrücke gemäß den Schalluntersuchungen Lärmschutzwände gebaut werden würden.

Herr Liepert antwortet, dass auf Grund des Abstands die Grenzwerte hier weitestgehend eingehalten werden. Für die 4-5 betroffenen Gebäude wäre ein Bau von Lärmschutzwänden unverhältnismäßig. Weiterhin erkundigt sich das Mitglied nach dem Lärmschutz für die Bestandstrecke und das weitere Vorgehen bei der Lärmbeurteilung für die Gemeinden.

Herr Bohlmann bittet um Verständnis, dass die Neubaustrecke zunächst priorisiert wird und erst anschließend der Lärmschutz an der Bestandstrecke betrachtet werden soll. Er zeigt die **Folie 40 (Anlage 1)** mit eben dieser Information.

Ein Mitglied bittet um weitere Informationen zur Zeitschiene hinsichtlich der Parlamentarischen Befassung.

Herr Bohlmann erläutert, dass die DB auf die Gemeinden zukommen wird, sobald der Bund eine Entscheidung darüber getroffen habe, ob die Bestandsstrecke im Rahmen der Generalsanierung modernisiert wird. Anschließend werden die Gemeinden ausreichend Zeit haben, um einen Antrag (übergesetzliche Forderungen) einzureichen. Diese werden gesammelt von der DB an den Bund übergeben.

Herr Schmidt ergänzt, dass eine konkrete Zeitangabe hierzu derzeit noch nicht möglich ist.

Ein Mitglied fragt, wie die Kommunikation mit den Gemeinden geplant sei und ob es Untersuchungen zur Bestandsstrecke gebe.

Herr Bohlmann wiederholt, dass zunächst die Berechnungen für den Abschnitt 3 erhoben wurden, als nächstes die Lärmsimulation für den Abschnitt 1 anstünde, anschließend für den Abschnitt 2 und zuletzt für die Bestandsstrecke. Er betont, dass die Ergebnisse für die NBS, sobald sie vorliegen, im Rahmen einer AG Sitzung vorgestellt werden. Sobald es Ergebnisse für die Bestandsstrecke gibt, wird die Bahn direkt auf Bürgermeister bzw. Gemeinderat zugehen. Je nach Wunsch der Gemeinde könnten die Ergebnisse dann in entsprechenden Gremien oder kleineren Runden vorgestellt werden.

Ein Mitglied möchte wissen, ob die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen einer Generalsanierung der Bestandsstrecke vom Tisch sei.

Herr Bohlmann zeigt sich optimistisch, dass die Bestandsstrecke in die Generalsanierung aufgenommen wird. Alle Themen rund um die Generalsanierung könnten allerdings erst diskutiert werden, wenn das Kinzigtal offiziell in die Liste des Bundes aufgenommen wird und ein Datum feststeht. Über Ostern 2025 und 2026 wird es abgesehen von der Terminierung der Generalsanierung jeweils eine mehrwöchige Totsperrungen geben, weil der Oberbau sehr sanierungsbedürftig sei. Sollte die Generalsanierung im zweiten Halbjahr 2027 kommen, wird es einen Austausch mit den Gemeinden geben –diese müssen sich dann entscheiden, ob sie ergänzenden Lärmschutz mit maximal 3-Meter Lärmschutzwände im Rahmen der Generalsanierung (ohne PaBe) oder höhere Lärmschutzwände (mit PaBe) fordern. Er erläutert, dass es nach der Generalsanierung eine Bausperre von fünf Jahren geben wird. Neue 6-Meter Lärmschutzwände können also frühestens im Jahr 2032 eingebaut werden.

Ein Mitglied möchte wissen, ob wirklich alle verkehrlichen Belange bis 2027 in die Planung einfließen können.

Hierauf antwortet Bohlmann, dass das Team derzeit mit Hochdruck daran arbeitet, zu prüfen, was in dieser kurzen Planungszeit möglich ist und was nicht. Infrastrukturverbesserungen wie Weichenverbindungen für eine flexiblere Führung sind in Abhängigkeit mit den Stellwerken zu sehen, welche auf elektronische Stellwerke hochgerüstet werden müssen. Hier finden intensive Gespräche mit Siemens und Thales statt. Es wird eine große Herausforderung sein, es ist aber auch ein großes Anliegen der DB.

TOP 3 Sachstand Kompensation

Herr Schmidt gibt einen Überblick zum aktuellen Sachstand der Aufforstungsflächen „Jossgrund“. Witterungsbedingt kann die Aufforstung erst jetzt beginnen (**Anlage 1**, Folie 42).

Diskussion/Anmerkungen:

Ein Teilnehmer fragt, ob nur die Pflanzung von Nadelgehölz geplant sei.

Herr Schmidt antwortet, dass darüber hinaus noch mehr geplant sei. Im Nachgang wird er hierzu weitere Information gegeben

TOP 4 Ausblick und Termine

Herr Schmidt gibt einen Ausblick auf die kommenden Schritte und Termine in den nächsten Monaten (**Anlage 1**, Folie 44).

Diskussion/Anmerkungen

Ein Mitglied bedauert, dass die nächste Sitzung erst für Ende September geplant ist.

Herr Schmidt reagiert, dass Prioritäten und damit verbunden auch der Terminplan sich ggf. noch verändern und sich an die politische Situation anpassen lassen kann.

TOP 5 Rückfragen zur 1. AG Sitzung NBS

Ein Mitglied stellt wie bereits zu Beginn der Sitzung angekündigt Rückfragen, die sich auf die erste Sitzung der AG NBS beziehen:

Wann werden Planunterlagen rausgegeben?

Herr Schmidt antwortet, dass dies erst möglich sei, wenn die finalen Pläne vorliegen.

Wie ist der aktuelle Stand der Baugrunduntersuchungen und der hydrogeologischen Untersuchungen?

Herr Schmidt erklärt, dass sich die Beauftragung verzögert habe, aber gestern von statten ging. Die Baugrunduntersuchungen befinden sich in den finalen Zügen, die DB gehe dabei auf die Kommunen zu. Der Bedarf wird festgehalten, auf die hydrogeologischen Karten nochmal einzugehen.

In Anbetracht der vorangeschrittenen Zeit einigen sich das Mitglied und die DB darauf, im Austausch zu bleiben offene Fragen bilateral zu klären.

Abschließend bedankt sich Herr Wachter bei den AG-Mitgliedern und dem Schallgutachter für die Teilnahme an der AG-Sitzung.

Herr Bohlmann schließt die Sitzung und betont, dass die Diskussion wichtig gewesen ist, um die Zusammenhänge zu verstehen. Er kündigt an, dass es ggf. anstrengend werden kann: Wenn die Generalsanierung kommt, müssen Gemeinden und DB gemeinsam eine Entscheidung hinsichtlich des Lärmschutzes treffen. Die heute vorgestellte gutachterliche Bewertung werde hierfür hilfreich sein. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden.