



# HESSISCHER LANDTAG

02. 02. 2024

## Kleine Anfrage

**Kaya Kinkel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und****Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 09.09.2024****Schienenreaktivierung und Hochbrücke Bad Hersfeld****und**

## Antwort

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Die ICE-Neubaustrecke Fulda-Gerstungen der Deutschen Bahn (DB) wird auch zu großen Teilen durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg führen. Bad Hersfeld wird seinen ICE-Halt behalten und damit auch künftig als Verkehrsknoten von Bedeutung sein. Eine Vorzugsvariante steht hier mittlerweile fest. Aktuell laufen die Vorplanungen mit Baugrunduntersuchungen (→ <https://www.fulda-gerstungen.de/planung.html>). Bevor die Vorplanungen der DB abgeschlossen sind, muss mindestens eine Vorstudie für die Strecke Bad Hersfeld – Niederaula (Knüllwaldbahn) und Niederaula – Alsfeld (Gründchenbahn) erstellt worden sein, um beim Ausbau des Bahnhofs Hersfeld gegebenenfalls ein weiteres Gleis mit berücksichtigen zu können. Die Reaktivierung der Strecke könnte die stark befahrene Bundesstraße 62 entlasten und einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Gleise und somit zur Einsparung von CO<sub>2</sub> leisten.

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1 Hat die Landesregierung das Potenzial einer Schienenreaktivierung der Strecke Bad Hersfeld über Niederaula Richtung Alsfeld bereits in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbünden untersucht?
- Frage 2 Wenn nein: Wann soll diese Untersuchung erfolgen?
- Frage 3 Liegen der Landesregierung Stellungnahmen der betroffenen Landkreise zur Reaktivierung vor?
- Frage 4 Welche Aktivitäten unternimmt die Landesregierung um die Reaktivierung zu unterstützen?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung und Untersuchung von Angebotskonzepten im Öffentlichen Personennahverkehr, wie zum Beispiel eine etwaige Reaktivierung der Strecke Bad Hersfeld – Niederaula – Alsfeld, ist gemäß den Regelungen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes Aufgabe der ÖPNV-Aufgabenträger. Dies sind die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbünden als Aufgabenträgerorganisationen (in diesem Fall dem Nordhessischen Verkehrsverbund NVV zusammen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV). Es handelt sich damit um eine Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung. Die Ergebnisse der Untersuchungen gehen in die Regionalen Nahverkehrspläne ein.

Der NVV hat hierzu mitgeteilt, dass die Beauftragung einer Potentialuntersuchung hinsichtlich einer Reaktivierung der Strecke noch im Jahr 2024 vorgesehen sei. Zurzeit würden dazu noch mögliche Betriebskonzepte für den Bahn- und Busverkehr zwischen dem NVV und dem RMV abgestimmt, die Grundlage der Potentialuntersuchung sein sollen. Die entsprechende Untersuchung soll im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Zur Prüfung der Reaktivierung der Bahntrasse Bad Hersfeld-Niederaula-Alsfeld liegt ein Kreistags-Beschluss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg vom 21.07.2022 vor.

Das Land Hessen hat gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern eine Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen aufgestellt (siehe Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen, Hessen Mobil, 2023). Die Strecke Bad Hersfeld – Niederaula – Alsfeld ist Gegenstand dieser Übersicht. Es ist dort dargelegt, dass es sich bei der Strecke um ein Vorhaben handelt, für das – wie oben beschrieben – eine weitere Untersuchung beabsichtigt ist.

Frage 5 Wird die Landesregierung für die besagte Strecke eine Trassensicherung in der Regionalplanung anstreben?

Sowohl im derzeit geltenden Regionalplan Nordhessen 2009, als auch im von der Regionalversammlung NordOstHessen zur Offenlegung beschlossenen Entwurf des neuen Regionalplans Nordosthessen, sind die für den Schienengüterverkehr in Betrieb befindlichen Abschnitte der Knüllwaldbahn und der Gründchenbahn zwischen Bad Hersfeld und Breitenbach am Herzberg als Regionalbahntrasse Bestand festgelegt und als solche gesichert. Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans Nordosthessen wurde außerdem der darüberhinausgehende, stillgelegte Abschnitt der Gründchenbahn bis zur Regionsgrenze nach Mittelhessen in die Trassensicherung aufgenommen.

In Mittelhessen wurde im Frühjahr 2022 erstmals ausgelegten Regionalplan-Entwurf Mittelhessen (RPM-E) der Abschnitt Alsfeld – Alsfeld-Altenburg bereits mit dem regionalplanerischen Ziel der Trassensicherung gesichert. Im Rahmen der Überarbeitung des RPM-E nach der ersten Offenlage und im Austausch mit der Oberen Landesplanungsbehörde im Regierungspräsidium Kassel wurde die regionalplanerische Trassensicherung der Gründchenbahn in Mittelhessen ebenfalls bis zur Regionsgrenze nach NordOstHessen verlängert und bereits vom zuständigen Ausschuss der Regionalversammlung Mittelhessen beschlossen.

Frage 6 Wurde diese Strecke bereits mit dem Status „ist zu prüfen“ bei der Neuaufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV aufgenommen?

Entsprechend der Auskunft des NVV wurde die Strecke als hinsichtlich einer Reaktivierung zu prüfender Strecke bei der derzeit in Neuaufstellung befindlichen Fassung des Regionalen Nahverkehrsplans aufgenommen.

Frage 7 Wie ist das Land an der Planung der Sanierung beziehungsweise des Neubaus der ICE Strecke Fulda-Gerstungen beteiligt?

Frage 8 Wird bei der Sanierung beziehungsweise Neubau der ICE-Strecke Fulda-Gerstungen eine mögliche Reaktivierung der Strecke Bad Hersfeld-Alsfeld von vornherein bei den Planungen mit berücksichtigt?

Frage 9 Wird bei der Planung des Ersatzneubaus der „Hochbrücke“ Bad Hersfeld berücksichtigt, dass die Stützweiten der neuen Brücke so ausgeführt werden, damit die erforderlichen Gleise der ICE-Strecke Fulda-Gerstungen, sowie ein mögliches Gleis für die reaktivierte Strecke Bad Hersfeld-Alsfeld durchgeführt werden können?

Die Fragen 7, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aus- und Neubausstrecke Fulda – Gerstungen ist eines der zentralen Projekte zur Kapazitätserweiterung im Korridor von Mannheim bis Erfurt, der derzeit einen der größten Engpässe im deutschen Schienennetz darstellt. Eigentümer der betreffenden Schieneninfrastruktur ist der Bund, der damit auch für deren bedarfsgerechten Ausbau verantwortlich ist. Die Aus- und Neubausstrecke Fulda – Gerstungen ist dementsprechend Teil des Vordringlichen Bedarfes des Bundesverkehrswegeplans. Vorhabenträgerin für die Umsetzung des Ausbaus ist die ebenfalls bundeseigene DB. Für das aktuell in der Vorplanung befindliche Vorhaben ist ein Beteiligungsforum zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingerichtet, welches vom Land mit initiiert wurde.

Die DB als Vorhabenträgerin für den Aus- beziehungsweise Neubau der Strecke Fulda – Gerstungen hat mitgeteilt, dass im Rahmen ihrer Planungen die bestehende zweigleisige Bahnstrecke Fulda – Bebra von Hauneck-Unterhaun bis zum Bereich nördlich des Bahnhofs Bad Hersfeld (südlich und nördlich schließen jeweils Neubauabschnitte auf eigener Trasse an) um zwei Gleise erweitert werden solle. Dies schließe auch die Durchfahrt durch das Stadtgebiet Bad Hersfeld (südliche Gewerbegebiete, Durchfahrt unter der Bundesstraße 324, Bahnhofsbereich) ein.

Unmittelbar südlich der Straßenüberführung werde eine Weiche zur Anbindung der Strecke nach Niederaula auf das westliche Gleis vorgesehen. Nördlich der Brücke könne der Verkehr von der Strecke nach Niederaula durch eine weitere entsprechende Weiche auf das Gleis 1 des Bahnhofs Bad Hersfeld geleitet werden. Somit sei auch eine Nutzung der Strecke für den Personennahverkehr bautechnisch möglich.

Der Gleisbogen unter der Hochbrücke „Peterstor“ im Zuge der Bundesstraße 324 werde damit folglich ebenfalls viergleisig ausgelegt. Hierfür werde das Brückenfeld über der Bahn ent-

sprechend ausgeweitet. Die lichte Weite, lichte Höhe, der Anprallschutz und Dergleichen seien einvernehmlich mit der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) als Vorhabenträgerin für den Brückenneubau abgestimmt und Bestandteil der Planfeststellung für das Neubauvorhaben der Brücke.

Die DB hat zudem ausgeführt, dass sie mit der Stadt Bad Hersfeld Vorabstimmungen zum geplanten Ausbau einschließlich erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt habe, bei denen auch die enge angrenzende Bestandsbebauung thematisiert worden sei. Für Infrastrukturmaßnahmen, die über eine Viergleisigkeit hinausgehen, wären zudem massive Eingriffe in diese Bestandsbebauung erforderlich, gegen die die Stadt erhebliche Bedenken angemeldet habe.

Wiesbaden, 25. November 2024

**Kaweh Mansoori**