

<b>DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN</b>		<b>Nr.: 15/2023</b>
<b>Haupt- und Planungsausschuss</b>	Sitzungstag: <b>23.06.2023</b>	Tagesordnungspunkt: <b>2.1.2</b>
<b>Betreff: Neuaufstellung Regionalplan Nordhessen Kapitel 5.1.1 Schienenverkehr</b>		
<b>Anlagen: -1-</b>		
<b>Sachbearbeiter/in: Herr Sander</b>		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, der Neufassung des Kapitels 5.1.1 Schienenverkehr zuzustimmen.

**Begründung:**

Die Begründung ergibt sich aus der Anlage

## **5.1.1 Schienenverkehr**

### **5.1.1 – Grundsatz 1**

Die Eisenbahninfrastruktur in der Planungsregion soll in ihrem Bestand gesichert, modernisiert sowie bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die gegenwärtig in Betrieb befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken, sollen im Personen- und Güterverkehr weiterbetrieben bzw. mindestens in einem betriebsfähigen Zustand gehalten werden. Bei einem entsprechenden verkehrlichen Bedarf sollen auch bereits stillgelegte Strecken(abschnitte) wieder ertüchtigt und in Betrieb genommen werden.

#### Begründung:

Der Schienenverkehr stellt eine umweltfreundliche und leistungsfähige Alternative zum Straßen- und Luftverkehr dar. Dies prädestiniert ihn als zukunftsfähigen Verkehrsträger zur Umsetzung der politisch und gesellschaftlich angestrebten Verkehrswende, die zur Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich sein wird.

Mit dem Masterplan Schienenverkehr wurden durch die Bundesregierung im Jahr 2020 Ziele für die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs festgeschrieben, welche (teilweise) bis in die 2030er Jahre und damit innerhalb des Planungshorizonts dieses Regionalplans, erreicht werden sollen. Diese umfassen unter anderem eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen, eine Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 %, sowie die Einführung eines deutschlandweit abgestimmten Integralen Taktfahrplans, dem sogenannten „Deutschlandtakt“. Diese Ziele stehen im Gegensatz zum zuvor aus Wirtschaftlichkeitsaspekten verfolgten Rückbau von Gleisanlagen und dem Aufschub notwendiger Investitionen zum Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Zukünftig ist daher die Sicherung des bestehenden Schienennetzes vor einem weiteren Rückbau und die Modernisierung überalterter Bahnanlagen sicherzustellen sowie der notwendige Ausbau zur Deckung des steigenden verkehrlichen Bedarfs und zur Erreichung der festgelegten Ziele voranzutreiben, was mit diesem regionalplanerischen Grundsatz ausgedrückt werden soll.

Auch im Landesentwicklungsplan Hessen (3. Änderung) werden verschiedene Grundsätze für die Entwicklung des Schienenverkehrs im Land aufgestellt, die im Wesentlichen auf den Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau der

Schieneinfrastruktur zu einem leistungsfähigen Netz abzielen und sich damit mit der Zielrichtung dieses Grundsatzes decken.

Mit dem Begriff der Eisenbahninfrastruktur bezieht sich dieser Grundsatz auf sämtliche Betriebsanlagen einer Eisenbahn im Sinne des § 2 Absatz 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), jedoch mit Ausnahme der Bahnstromfernleitungen, welche im Zuge des Regionalplans, so wie alle übrigen Hoch- und Höchstspannungsleitungen, in den Bereich der Energieversorgung (Kapitel 5.2) fallen.

Neben den notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen, muss es im Personen- und Güterverkehr auch ein entsprechendes Verkehrsangebot geben. Die gegenwärtig, also zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Regionalplans, angebotenen Verkehrsleistungen sollen daher aufrechterhalten und insbesondere auf nur wenig ausgelasteten Streckenabschnitten ausgeweitet werden. Eine vollständige Einstellung des Schienenverkehrs soll insbesondere auf den nur noch sporadisch im Güterverkehr genutzten Strecken(abschnitten) Frankenberg (Eder) – Battenberg und Bad Hersfeld – Niederaula vermieden werden. Auch bei einer Einstellung des Zugverkehrs soll die Infrastruktur in einem betriebsfähigen Zustand gehalten werden, damit die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) jederzeit wiederaufgenommen werden kann.

Sollte eine Bahnstrecke oder ein Streckenabschnitt entgegen dieses Grundsatzes dennoch dauerhaft stillgelegt werden (§ 11 AEG), greift anschließend das regionalplanerische Ziel 5 zur Sicherung der noch vorhandenen Trasse und Infrastruktur gegenüber Rückbau und anderweitigen Raumansprüchen. Hierdurch soll, auch nach der Stilllegung von Strecken(abschnitten), bei Wiederaufkommen eines entsprechenden verkehrlichen Bedarfs, eine Wiederinbetriebnahme ermöglicht werden.

### **5.1.1 – Ziel 1**

Die in der Regionalplankarte festgelegten Schienenstrecken Bestand schließen im räumlich eng begrenzten Bereich ihres Verlaufs andere, ihrer Funktion entgegenstehende Raumansprüche aus. Die Realisierbarkeit folgender Ausbaumaßnahmen soll jederzeit gewährleistet bleiben:

- bei zweigleisigen Strecken der drei- und viergleisige Ausbau
- bei eingleisigen Strecken der zweigleisige Ausbau bzw. die Anlage oder Verlängerung von Begegnungsabschnitten
- die Anlage weiterer Gleise im Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten, die Verknüpfung verschiedener Bahnstrecken, die Anbindung von Gleisanschlüssen sowie die Einrichtung von Verknüpfungsanlagen im Personen- bzw. Güterverkehr.

#### Begründung:

Um den erforderlichen Ausbaumaßnahmen an der bestehenden Eisenbahninfrastruktur in der Planungsregion ausreichend Raum zu geben, wird ihnen entlang der vorhandenen und in der Regionalplankarte festgelegten Bahnstrecken Vorrang vor anderen Raumansprüchen eingeräumt. Dies deckt sich mit den Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans.

Um zukünftig auch für heute noch nicht absehbare Ausbaubedarfe ausreichend Raum zur Verfügung zu haben und nicht in Eigentums- oder Nutzungsrechte eingreifen zu müssen, ist die unmittelbare Umgebung der Trassen von entgegenstehenden Raumnutzungen freizuhalten. Aufgrund der besonderen Trassierungsanforderungen der Bahn soll damit verhindert werden, dass durch entgegenlaufende Entscheidungen an einer einzigen Stelle die Ausbauplanungen unmöglich gemacht werden. Der für etwaige Ausbaumaßnahmen freizuhaltende Bereich ergibt sich aus der jeweiligen örtlichen Situation und kann daher nicht pauschal bestimmt werden, sondern ist Einzelfallbezogen zu betrachten.

Bestehende Schienenstrecken, auf denen zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Regionalplans Fernverkehrslinien verkehren, sind in der Regionalplankarte als Fernverkehrsstrecke Bestand festgelegt. Alle weiteren, zum selben Zeitpunkt in Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecken in der Planungsregion sind als Regional- bzw. Nahverkehrsstrecke Bestand festgelegt. Die Bezeichnung des Planzeichens gibt jedoch keine Auskunft über die tatsächliche Bedienung einer Strecke im

Schienenpersonennahverkehr (SPNV). So sind auch Bahnstrecken mit diesem Planzeichen in der Karte festgelegt, auf denen gegenwärtig kein Nahverkehrsangebot besteht, die jedoch im SGV genutzt werden.

Für Tunnelabschnitte bestehender Bahnstrecken, welche in der Regionalplankarte mit dem Planzeichen Schienenstrecke in Tunnelführung Bestand festgelegt sind, gelten die Einschränkungen des Ziels nur insofern, als dass eine Beeinträchtigung der unterirdisch verlaufenden Bahnstrecke durch eine anderweitige Raumnutzung an der Oberfläche darüber auszuschließen ist.

#### Hinweis zu Ziel 2 und Grundsatz 2:

Die geplanten, regional bedeutsamen Aus- und Neubauprojekte im Schienenverkehrsnetz in Nordhessen sind, in Abhängigkeit von ihrem Planungsstand, als Ziele und Grundsätze mit unterschiedlicher rechtlicher Bedeutung eingestuft.

#### **5.1.1 – Ziel 2**

Die nachfolgend aufgelisteten Neu- und Ausbaumaßnahmen sind als Ziele der Raumordnung in der Karte festgelegt. Planungen und Maßnahmen, die eine Realisierung der Vorhaben verhindern oder erschweren würden, dürfen nicht vorgenommen werden. Im räumlich eng begrenzten Bereich der Standorte bzw. Trassenkorridore sind entgegenstehende Raumansprüche ausgeschlossen.

Strecke (DB-Nr.)	Maßnahme
1) 3677	Neubaustrecke „Gelnhausen-Fulda“
2) 3928	Neubaustrecke „Kurve Kassel“
3) 3818	Aus- und Neubaustrecke „Fulda-Gerstungen“
4) 6340	Neubau eines Haltepunkts „Melsungen-Süd“
5) 3944	Ausbau des Haltepunkts „Willingen-Stryck“ mit einem dauerhaften Halt
6) 6340	Ausbau des KV-Terminals in Malsfeld-Beiseförth
7) o. Nr.	Schienenanbindung Verkehrsflughafen Kassel Airport

### Begründung:

Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes werden unter Einbindung der Länder als Neu- und Ausbaubedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und gesetzlich im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgeschrieben. Die Maßnahmen Neubaustrecke „Gelnhausen-Fulda“, Neubaustrecke „Kurve Kassel“, Aus- und Neubaustrecke „Fulda-Gerstungen“ sowie der Ausbau des KV-Terminals in Malsfeld-Beiseförth sind Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (Bundesschienenwegeausbaugesetz) und dort dem vordringlichen Bedarf zugeordnet.

Für die Projekte Neubaustrecke „Gelnhausen-Fulda“ und Neubaustrecke „Kurve Kassel“ wurden zeitgleich mit der Fortschreibung des Regionalplans Raumordnungsverfahren zur Prüfung von Trassenalternativen und Feststellung der Raumverträglichkeit durchgeführt und mit einer Bestätigung der jeweiligen Antragsvariante abgeschlossen. Für das Projekt Aus- und Neubaustrecke „Fulda-Gerstungen“ konnte auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden, da hier eine vergleichsweise konfliktarme Vorzugsvariante entwickelt werden konnte, welche alle erforderlichen Projektanforderungen erfüllt und eine breite Zustimmung in der betroffenen Region erfahren hat. Die jeweiligen Antrags- bzw. Vorzugsvarianten dieser drei Maßnahmen wurden als Fern- bzw. Regional-/Nahverkehrsstrecke Planung in die Regionalplankarte aufgenommen.

Die Planungen für neu zu errichtende Verkehrsstationen in der Region wurden mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmt. Für die beiden genannten Haltepunkte in Melsungen und Willingen sind die Planungen bereits weit genug fortgeschritten, um sie als Ziele der Raumordnung aufnehmen und kartographisch festlegen zu können.

Die perspektivische Anbindung des Verkehrsflughafens Kassel Airport an das Schienennetz ist Bestandteil von Grundsatz 1 des Kapitels 5.1.6. zum Luftverkehr. Zur Sicherung der dazu vorgesehenen und bereits im Zuge des RPN 2009 abgestimmten Trasse von der Bahnstrecke Kassel - Korbach bei Fürstenwald bis zur Bahnstrecke Kassel - Warburg bei Grebenstein, ist diese mit ihrem Verlauf in der Regionalplankarte festgelegt und als Maßnahme Bestandteil dieses Ziels. Auch wenn die Passagierzahlen des Flughafens eine Schienenanbindung bislang nicht zwingend

erforderlich erscheinen lassen, sollte diese doch als langfristige Option erhalten bleiben, zumal dem Flughafen eine umfangreiche Gewerbefläche benachbart ist.

Für Tunnelabschnitte geplanter Bahnstrecken, welche in der Regionalplankarte mit dem Planzeichen Schienenstrecke in Tunnelführung Planung festgelegt sind, gelten die Einschränkungen des Ziels nur insofern, als dass eine Beeinträchtigung der geplanten, unterirdisch verlaufenden Bahnstrecke durch eine anderweitige Raumnutzung an der Oberfläche darüber auszuschließen ist.

#### **5.1.1 – Grundsatz 2**

Die nachfolgend aufgelisteten Neu- und Ausbaumaßnahmen sind fachlich noch nicht abschließend geprüft, sollen jedoch vorsorglich als grundsätzlich mögliche Standorte bzw. Trassen gesichert werden. Ihnen soll bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Strecke (DB-Nr.)	Maßnahme
1) 3600	Neubau eines Haltepunkts in Witzenhausen, OT Werleshausen
2) 2550	Neubau von Haltepunkten in Liebenau, OT Hueda und Lamerden
3) 2550	Reaktivierung oder Neubau des Haltepunkts Liebenau, OT Liebenau
4) 2550	Neubau eines Haltepunkts in Trendelburg, OT Eberschütz
5) 3824/ 3600	Neubau eines Haltepunkts in Fulda, ST Bronzell
6) 3824	Neubau eines Haltepunkts „Eichenzell Ost“
7) 2854	Neubau mehrerer Haltepunkte an der Bahnstrecke Frankenberg (Eder) - Battenberg
8) 3700	Neubau mehrerer Haltepunkte an der Vogelsbergbahn im Stadtgebiet von Fulda

#### Begründung:

Die Kapazitätserweiterung im Regionalbahn- und auch RegioTram-Netz ist ein Ziel des Landesentwicklungsplans Hessen (3. Änderung). Hierfür sind neu einzurichtende bzw. zu reaktivierende Haltepunkte festzulegen und entsprechend zu sichern.

Da für eine Vielzahl von potenziellen neuen Haltepunkten in der Region bislang seitens der ÖPNV-Aufgabenträger nur Überlegungen existieren, die jedoch in den meisten Fällen noch nicht von konkreten Untersuchungen oder Planungen untermauert sind, können diese noch nicht als Ziel der Raumordnung in den Regionalplan aufgenommen und in der Regionalplankarte festgelegt werden. Um die für potenzielle Haltepunkte benötigten Flächen dennoch vorsorglich zu sichern, soll im Zusammenwirken mit Ziel 1 eine Nennung der Vorhaben es ermöglichen, denkbare und attraktive Standorte vor einer Inanspruchnahme oder Beeinträchtigung durch andere Nutzungsansprüche zu schützen.

Bei den in der obigen Liste unter dem Punkt „Neubau mehrerer Haltepunkte an der Vogelsbergbahn im Stadtgebiet von Fulda“ zusammengefassten Vorhaben, handelt es sich um folgende mögliche Standorte innerhalb der Stadt Fulda: Technologiepark West, Maberzell / Münsterfeld West, Münsterfeld Mitte, Horas, Herz Jesu.

Bei den unter dem Punkt „Neubau mehrerer Haltepunkte an der Bahnstrecke Frankenberg (Eder) – Battenberg“ zusammengefassten Vorhaben, handelt es sich um mögliche Standorte in den folgenden Gemeinden und Ortsteilen: Frankenberg (Eder) OT Röddenau; Allendorf (Eder) OT Haine, Rennertehausen, Allendorf, Battenfeld; Battenberg (Eder) OT Battenberg. Diese Haltepunkte stehen jedoch unter dem Vorbehalt einer Wiederaufnahme des SPNV auf der Bahnstrecke Frankenberg (Eder) – Battenberg. Diese ist angedacht und wird derzeit hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit untersucht.

#### **5.1.1 – Ziel 3**

Die Streckengeschwindigkeit auf den im Fernverkehr genutzten Bahnstrecken der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung (Dortmund – Kassel – Bebra – Erfurt – Dresden) sowie der Main-Weser-Bahn (Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel) ist perspektivisch zu erhöhen und die Streckenkapazität bedarfsgerecht auszubauen.

#### Begründung:

Entsprechend den Zielen des Landesentwicklungsplans Hessen (3. Änderung) ist die Fernverkehrsbedienung auf der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung (Dortmund – Kassel – Bebra – Erfurt) sowie der Main-Weser-Bahn (Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel) zu sichern und auszubauen. Hierzu ist langfristig eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und ggf. –kapazität anzustreben, um auch abseits des

Hochgeschwindigkeitsstreckennetzes attraktive und zum motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähige Fernverkehrsverbindungen anbieten zu können. Die Geschwindigkeitserhöhung soll dabei nicht auf die sog. Neigezugtechnik begrenzt sein, sondern sämtlichen Schienenfahrzeugen zugutekommen. Zudem ist zukünftig die Einbindung in das nationale Fahrplannetz im Zuge des Deutschlandtaktes zu beachten. Die für Maßnahmen zur Linienverbesserung, Elektrifizierung oder dem Streckenausbau erforderlichen Flächen sind neben diesem Ziel auch durch das Ziel 1 geschützt.

#### **5.1.1 – Grundsatz 3**

Die Streckengeschwindigkeit auf den Nebenstrecken Kassel – Korbach, Korbach – Willingen (– Brilon Wald), Korbach – Frankenberg (– Cölbe), Wabern – Bad Wildungen und Fulda – Gersfeld soll perspektivisch deutlich erhöht und bei einem ausreichenden Fahrgastpotenzial zusätzliche Halte eingerichtet werden. Daneben sollen die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen für eine weitere Erhöhung der Taktdichte bzw. Streckenkapazität und für eine Elektrifizierung der Verkehrsleistungen geschaffen werden.

#### Begründung:

Die im Grundsatz genannten Nebenbahnen in Nordhessen sind nicht elektrifiziert und weisen überwiegend nur niedrige Streckengeschwindigkeiten um etwa 60 km/h auf. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung erlaubt keine fahrzeitlich attraktiven und gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen Reisezeiten, weshalb die genannten Bahnstrecken für deutlich höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt werden sollten. Hierdurch können auch zusätzliche Halte ermöglicht werden. Die Taktdichte sollte auf ein ganztägig mindestens stündliches Angebot erhöht werden und die Streckenkapazität ist so auszubauen, dass neben dem Personenverkehr auch ein bedarfsgerechter Güterverkehr möglich ist. Der aufgrund der fehlenden Oberleitung auf diesen Strecken heute noch stattfindende Dieselbetrieb sollte zukünftig elektrifiziert werden. Neben einer Streckenelektrifizierung per Oberleitung, kommt hierfür auch der Einsatz von Batterie- oder Wasserstoffbetriebenen Triebfahrzeugen in Frage. Die für Maßnahmen zur Linienverbesserung, Elektrifizierung oder dem Streckenausbau an den genannten Strecken erforderlichen Flächen sind neben diesem Grundsatz auch durch das Ziel 1 geschützt.

#### **5.1.1 – Ziel 4**

Die Oberzentren Kassel und Fulda, sowie Bad Hersfeld als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums, sind als Systemhalte an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) anzubinden und haben als Verknüpfungspunkte mit dem Nahverkehr zu dienen. Wabern sowie die Mittelzentren Schwalmstadt, Bebra und Hünfeld haben ihre gegenwärtige Anbindung an den SPFV als System- bzw. Einzelhalte zu behalten. Die im Zuge des Zielfahrplans zum „Deutschlandtakt“ vorgesehene Anbindung der Mittelzentren Hofgeismar und Melsungen an das Fernverkehrsnetz sowie die Angebotsausweitung an den übrigen Fernverkehrshalten ist möglichst zeitnah umzusetzen. Das ebenfalls an Fernverkehrslinien gelegene, jedoch bislang nicht daran angeschlossene bzw. für einen Anschluss vorgesehene Mittelzentrum Borken ist perspektivisch ebenfalls als Halt zu berücksichtigen, sofern ein ausreichendes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist.

#### **5.1.1 – Grundsatz 4**

Zur großräumigen Einbindung der Region und ihrer Zentren in den Schienenpersonenfernverkehr, soll dieser auf folgenden Relationen möglichst umsteigefrei angeboten werden:

- Über die Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg unter Einbindung von Kassel und Fulda nach Nord- (Hannover/Hamburg/Bremen) und Süddeutschland (Frankfurt/Stuttgart/München/Basel) sowie Berlin (via Hannover bzw. Hildesheim/Braunschweig)
- Über die Main-Weser-Bahn unter Einbindung von Kassel, Wabern und Treysa nach Frankfurt und Südwestdeutschland
- Über die Mitte-Deutschland-Verbindung unter Einbindung von Kassel und Bebra nach Nordrhein-Westfalen, Thüringen und Sachsen
- Über die Bahnstrecke Frankfurt-Bebra bzw. perspektivisch über die Neubaustrecken Gelnhausen-Fulda und Fulda-Gerstungen unter Einbindung von Fulda und Bad Hersfeld nach Berlin und Dresden bzw. Frankfurt und Südwestdeutschland

### Begründung zu Ziel 4 und Grundsatz 3:

Der Anschluss der Planungsregion an das nationale Fernverkehrsnetz trägt zur Strukturstärkung bei und verknüpft sie mit anderen Regionen Deutschlands. Der Schienenverkehr soll in Zukunft einen wesentlich größeren Anteil in der Mobilität der Menschen übernehmen, was nur mit einer hohen Erreichbarkeit und attraktiven Verbindungen und Fahrzeiten erreicht werden kann.

Gemäß dem Landesentwicklungsplan Hessen (3. Änderung) sind alle Oberzentren des Landes als Systemhalte an Fernverkehrslinien anzubinden und haben als solche eine Verknüpfungsfunktion mit dem Nahverkehrsnetz zu übernehmen. Darüber hinaus sind diejenigen Mittelzentren, die entlang entsprechender Linien liegen und ein ausreichendes Fahrgastaufkommen erwarten lassen, durch System- oder Einzelhalte im Fernverkehr zu erschließen. Diese Vorgabe wird mit dem Ziel 4 umgesetzt.

Mit dem sog. „Deutschlandtakt“ soll im Laufe der kommenden Jahrzehnte (ursprünglich innerhalb der 2030er Jahre) ein deutschlandweit abgestimmter integraler Taktfahrplan im Schienenpersonennah-, -fern- und -güterverkehr eingeführt werden. Der gegenwärtig vorliegende, finale Entwurf des Zielfahrplans sieht die Anbindung der in Ziel 4 genannten Ober- und Mittelzentren im nationalen Fernverkehr als mindestens zweistündlich bediente Systemhalte vor. Darüber hinaus sind weitere Einzelzüge möglich. Auch die in Grundsatz 5 genannten Relationen spiegeln sich in der Liniengestaltung des Zielfahrplans wieder. Diese Angebotskonzeption soll auch bei zukünftigen Fortschreibungen des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt beibehalten und trotz der erwarteten Verzögerung seiner Umsetzung möglichst rasch verwirklicht werden. Hierzu ggf. noch erforderliche Infrastrukturmaßnahmen sind durch beide Grundsätze ebenfalls abgedeckt.

Bad Hersfeld ist als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums ähnlich wie die Oberzentren Kassel und Fulda in das Fern- und Nahverkehrsnetz einzubetten, da es für den Raum zwischen diesen beiden Zentren eine wichtige Ergänzungsfunktion besitzt. Der im Zuge der Aus- und Neubaustrecke „Fulda-Gerstungen“ vorgesehene Anschluss der Stadt an das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz trägt dem Rechnung.

Obwohl die Gemeinde Wabern nicht den Status eines Mittelzentrums besitzt, erfüllt sie mit ihrem Fernverkehrshalt eine wichtige Anschlussfunktion für die nahegelegenen und über eine Stichstrecke erschlossenen Mittelzentren Fritzlar und Bad Wildungen.

Darüber hinaus wird auf diesem Wege auch die touristisch bedeutsame Ederseeregion an den nationalen Fernverkehr angeschlossen. Aus diesem Grund ist auch der Fernverkehrshalt in Wabern zu erhalten. Fahrplanseitig soll eine Verknüpfung mit der in Richtung Bad Wildungen führenden Nahverkehrsverbindung mit möglichst kurzen Umsteigezeiten sichergestellt werden.

#### **5.1.1 – Grundsatz 5**

Das Schienennetz in der Planungsregion soll ausreichend leistungsfähig erhalten bzw. ausgebaut werden, um bedarfsgerechte und wirtschaftliche Transportleistungen im Schienengüterverkehr zu ermöglichen. Neben der Streckeninfrastruktur sollen zu diesem Zwecke die Rangierbahnhöfe in Kassel und Bebra, der Güterbahnhof Fulda, die KV-Terminals in Kassel (GVZ), Malsfeld-Beiseförth (DUSS), Korbach (Brass), Fulda (Olbrich & Partner) und Philippsthal (Werra Kombi Terminal) sowie alle weiteren betriebsfähigen Gleisanschlüsse und Ladestellen in der Region erhalten und weiterbetrieben sowie ggf. modernisiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Daneben sollen, vorzugsweise durch Reaktivierung oder anderenfalls durch Neubau, weitere Gleisanschlüsse, Verlade- und Umschlagpunkte geschaffen und die hierfür erforderlichen bzw. in Frage kommenden Flächen gesichert werden.

#### Begründung:

Da der Schienenverkehr zukünftig einen wesentlich größeren Anteil an der Transportleistung im Güterverkehr erbringen soll (mind. 25 % bis 2030 laut dem Masterplan Schienenverkehr), ist es von landesplanerischem Interesse, einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in der Region zu ermöglichen und den Zugang zu diesem zu sichern. Hierzu ist es erforderlich, den bisherigen Konzentrations- bzw. Rückbaubestrebungen entgegenzuwirken und stattdessen die (noch) bestehenden Anlagen für den Schienengüterverkehr (Gleisanschlüsse, Ladegleise, KV-Terminals etc.) zu erhalten, auszubauen und durch neue Anlagen zu ergänzen. Auch die Reaktivierung nicht mehr genutzter Infrastruktur kann dafür in Frage kommen.

Um den Anteil der Schiene an der Transportleistung zu maximieren sind neben betriebseigenen Gleisanschlüssen insbesondere auch die dezentralen Verlade- bzw. Umschlagpunkte von Bedeutung, da sie den notwendigen Vor- und Nachlauf auf der Straße verkürzen. Ausbaupotenziale hierfür bieten sich insbesondere auf baulich

vorgeprägten Flächen in relativer Nähe zu Bahnstrecken an, weshalb diese auf ihre Eignung zur Einrichtung von Verlade- bzw. Umschlagpunkten (Schiene/Straße) oder zur Ansiedlung transportintensiven Gewerbes überprüft werden sollen. Bei einer potenziellen Eignung sind solche Flächen für diese Zwecke zu sichern.

#### **5.1.1 – Ziel 5**

Die Trassen folgender Bahnstrecken, einschließlich der von ihnen abzweigenden Anschlussgleise, die nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) stillgelegt wurden, sollen gesichert und für eine Reaktivierung vorgehalten werden:

- Wega – Hemfurth-Edersee
- Treysa – Homberg (Efze)
- Hessisch Lichtenau – Walburg
- Eichenberg – Witzenhausen-Süd
- Schenklengsfeld – Heimbildshausen
- Breitenbach am Herzberg – Hatterode

Entsprechendes gilt, wenn darüber hinaus im Einzelfall der Betrieb einer öffentlichen Schienenstrecke aufgegeben wird (Stilllegung im Sinne des § 11 AEG).

Eine Trassensicherung ist dann gegeben, wenn die Trasse als zusammenhängendes Grundstück erhalten bleibt, betriebsnotwendige Grundstücke weiterhin zur Verfügung stehen und anderweitige Raumansprüche eine Wiedernutzung nicht unmöglich machen oder unzumutbar erschweren. Der Rückbau noch vorhandener Infrastruktur, insbesondere der Gleisanlagen ist zu vermeiden. Rückbauten von Anlagen oder Anlageteilen können jedoch in dem Umfang vorgenommen werden, in dem eine Sicherungspflicht für von diesen Anlagen ausgehende Gefahren nicht zugemutet werden kann.

#### **Begründung:**

Gemäß den Zielen des Landesentwicklungsplans Hessen sind Schienentrassen, auf denen der Betrieb im Personen- und Güterverkehr eingestellt wurde, mindestens so lange regionalplanerisch für eine Wiederinbetriebnahme zu sichern, bis durch die ÖPNV-Aufgabenträger im Einvernehmen mit den regionalen Akteuren abschließend

über eine potenzielle Wiederaufnahme des SPNV entschieden wurde bzw. solange ein Potenzial für den Schienengüterverkehr erkennbar ist.

Die erfolgreiche Wiederaufnahme des Bahnbetriebs und insbesondere eines getakteten Nahverkehrs auf den Strecken Volkmarsen – Korbach und Korbach – Frankenberg zeigt, dass sich die Rahmenbedingungen z. T. auch längere Zeit nach der Aufgabe des Schienenverkehrs wieder zu dessen Gunsten verändern können, sodass eine Reaktivierung lohnenswert sein kann. Je mehr Infrastruktur zu diesem Zeitpunkt noch erhalten ist, desto geringer sind die Hemmnisse und Kosten für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke. Diese kommt unter Umständen überhaupt nur dann in Frage, wenn die ursprüngliche Trasse noch intakt ist und zwischenzeitlich nicht durch andere Nutzungen beansprucht wurde. Eine Neutrassierung wäre in diesem Fall mit erheblichen Kosten verbunden und könnte so eine Reaktivierung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit völlig vereiteln.

Die Art der Sicherungspflicht ist so ausgestaltet, dass sie weder dem gegenwärtigen Eigentümer, noch möglicherweise anderen Verkehrssicherungspflichtigen, unzumutbar ist. Sie soll angesichts der besonderen Trassierungsanforderungen der Bahn im Ergebnis verhindern, dass durch eine entgegenlaufende Entscheidung an einer einzigen Stelle die spätere Nutzung eines gesamten Streckenabschnittes unmöglich gemacht wird. Über Maßnahmen, die einer späteren Wiederinbetriebnahme potenziell entgegenstehen oder diese erschweren, ist im Einzelfall zu entscheiden.

Die Umnutzung einer stillgelegten Schienentrasse als Radweg ist nicht mit der regionalplanerischen Trassensicherung gleichzusetzen und kann nicht an ihre Stelle treten. Zwar kann auch bei der Anlage eines Radwegs die Durchgängigkeit der Trasse weitgehend erhalten bleiben, jedoch ist für diese Nutzungsänderung zwangsläufig der Rückbau noch vorhandener Bahnanlagen, sowie insbesondere eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erforderlich, wodurch die Trasse ihre Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn vollständig verliert. Diese Schritte würden eine mögliche Reaktivierung wesentlich erschweren und stehen damit dem Ziel der Trassensicherung entgegen.

Die Aufnahme der oben genannten, stillgelegten Bahnstrecken bzw. Streckenabschnitte in die regionalplanerische Trassensicherung wird wie folgt begründet:

- Wega – Hemfurth-Edersee

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Bergheim und Korbach der Bahnstrecke Wabern – Brilon Wald wurde der Verkehr 1995 eingestellt. Danach bestand noch bis 2001 ein Ausflugsverkehr zwischen Bad Wildungen und Hemfurth-Edersee, der ab Bergheim das Anschlussgleis der E.ON zum Pumpspeicherkraftwerk Waldeck nutzte. Heute befindet sich die Strecke von Wega bis Bergheim noch in einem vergleichsweise guten Zustand. Der Abschnitt der Kraftwerksbahn zwischen Bergheim und Affoldern ist nicht mehr betriebsbereit und zwischen Affoldern und Hemfurth gibt es einen Draisinenbetrieb. Das Potenzial für eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr soll zukünftig untersucht werden. Aufgrund der potenziell großen Bedeutung dieser Strecke für den Tourismus am Edersee, gibt es auch Überlegungen für eine Verlängerung der Strecke von Hemfurth bis zum Ortsteil Edersee im Zuge eines Neubauabschnitts. Auch für zukünftige Sanierungs- bzw. Modernisierungsmaßnahmen am Pumpspeicherkraftwerk und der dazugehörigen Netzinfrastruktur kann der Streckenabschnitt wieder Bedeutung erlangen. Aus diesen Gründen wird die Trasse im genannten Abschnitt regionalplanerisch gesichert.

Der weitere Streckenverlauf von Bergheim bis Korbach ist zwischenzeitlich, beginnend ab dem Bahnhof Buhlen, mit dem Ederseebahn-Radweg überbaut worden. Auf diesem Abschnitt wird die Trassensicherung daher aufgehoben, da die Strecke hier von Bahnbetriebszwecken freigestellt und ihre Infrastruktur zurückgebaut ist. Da der Radweg die Trasse jedoch ebenfalls vor einer Zerschneidung schützt, erfährt er mit dem Grundsatz 3 in Kap. 5.1.4 zum Radverkehr ebenfalls einen besonderen Schutz gegenüber einer anderweitigen Inanspruchnahme.

- Treysa – Homberg (Efze)

Seit der Streckenstilllegung in 2003, der durch eine Abweichungszulassung zugestimmt wurde, ist die Kreisstadt Homberg (Efze) vom Schienenverkehr abgekoppelt. Eine Trassensicherung ist geboten, um für die an der Strecke gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete in Treysa, Ziegenhain und Homberg (Efze) die Möglichkeit zur Nutzung des Schienengüterverkehrs offen zu halten. Dies war auch Maßgabe in der Abweichungszulassung. Darüber hinaus soll zukünftig auch das Reaktivierungspotenzial im SPNV untersucht werden. Mit einer Reaktivierung als Stichstrecke von der Main-Weser-Bahn, wäre eine Anbindung des Mittelzentrums Homberg (Efze) und der weiteren Anliegergemeinden sowohl in Richtung Kassel, als auch nach Mittel- und Südhessen gegeben.

Es bestehen Bestrebungen die Trasse der ehemaligen Kanonenbahn in einen Bahnradweg umzuwandeln. Aus den zuvor genannten Gründen kann eine Umnutzung als Radweg die bestehende regionalplanerische Trassensicherung für die Strecke jedoch nicht ersetzen, weshalb diese aufrechterhalten wird.

- Hessisch Lichtenau – Walburg

Die Bahnstrecke von Hess. Lichtenau nach Epterode wurde im Güterverkehr noch bis zum Ende des Braunkohleabbaus in 2002 bedient. Seit 2004 ist sie stillgelegt. Durch das auch heute noch bei Großalmerode-Rommerode und -Epterode ansässige Tongewerbe, gab es trotz der im RPN 2009 gesicherten Gleistrasse bislang keine Bestrebungen einer Wiederaufnahme des Bahntransports. Durch den Rohstoffbezug aus dem lokalen Tonabbau, sowie die ausgeprägte Spezialisierung der Betriebe (hitzebeständige Keramikprodukte) ist auch kein Transportaufkommen zu erwarten, das eine Verlagerung auf die Schiene wirtschaftlich sinnvoll erscheinen lässt.

Aufgrund von bestehenden, trassennahen Industrie- und Gewerbegebieten in Hessisch Lichtenau sowie größeren Planungsflächen in unmittelbarer Nähe zur Lossetalbahn hier und in Walburg, wird die Trassensicherung bis Walburg aufrechterhalten, um den ansässigen bzw. anzusiedelnden Betrieben die Möglichkeit eines Gleisanschlusses offenzuhalten. Zwischen Walburg und Epterode wird die Trassensicherung aufgrund der genannten Rahmenbedingungen jedoch nicht weiterverfolgt.

Für eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs über Hessisch Lichtenau hinaus besteht nach Ansicht der ÖPNV-Aufgabenträger kein ausreichendes Erschließungs- bzw. Fahrgastpotenzial.

- Eichenberg – Witzenhausen-Süd

Der Bahnbetrieb auf diesem Teilabschnitt der sog. „Gelstertalbahn“ wurde Ende 2001 eingestellt. Seit 2002 ist die Strecke stillgelegt. Durch das südlich der Stadt Witzenhausen im Gelstertal, unmittelbar an der Trasse gelegene Industriegebiet, mit einer Spezialisierung im Bereich der Papierindustrie, besteht ein außerordentlich hohes Transportaufkommen im Straßengüterverkehr. Entlang der Zufahrtsstraßen sowie auf dem Betriebsgelände sind in großem Umfang LKW-Pufferflächen angelegt worden. Dennoch kam es in der Vergangenheit wiederholt zu Problemen im umliegenden Straßennetz. Eine weitere Intensivierung des LKW-Verkehrs an diesem Standort erscheint, besonders im Hinblick auf das Ziel eines umweltverträglichen

Gütertransports untragbar. Da das Industriegebiet unmittelbar an der Trasse der ehemaligen Gelstertalbahn gelegen ist und in der Vergangenheit bereits über ein eigenes Anschlussgleis verfügte, ist im Falle einer Streckenreaktivierung bis Eichenberg ein großes Potenzial zur Verlagerung von mindestens einem Teil des hohen Transportaufkommens auf die Schiene zu unterstellen. Auch die übrigen an der Trasse gelegenen Industrie- und Gewerbebetriebe könnten hiervon profitieren. Die Trassensicherung in diesem Abschnitt wird daher aufrechterhalten und schließt ausdrücklich die noch vorhandenen Gleisanschlüsse mit ein.

- Schenklengsfeld – Heimboldshausen

Der Bahnbetrieb auf diesem Streckenabschnitt der sog. „Hersfelder Kreisbahn“ wurde Ende 1993 eingestellt. Die Gleise sind noch vorhanden. Zum Ende des Jahres 2022 wurde die Strecke vom Eigentümer, dem Förderverein Werra Fulda Bahn e. V., mit dem Ziel einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs an ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpachtet. Durch die Anliegergemeinden wird die Errichtung eines Interkommunalen Gewerbegebiets angestrebt, welches nach Möglichkeit an der Strecke angesiedelt werden und so auch über einen Gleisanschluss verfügen soll. Darüber hinaus bleibt mit der Trassensicherung die Möglichkeit einer schienengebundenen Erschließung der Schachanlage Hera des Werks Werra der K+S Minerals and Agriculture GmbH erhalten.

- Breitenbach am Herzberg – Hatterode

Die stillgelegte „Gründchenbahn“ verbindet, zusammen mit dem noch in Betrieb befindlichen Abschnitt der „Knüllwaldbahn“ ab Niederaula, Bad Hersfeld mit dem in Mittelhessen gelegenen Mittelzentrum Alsfeld. Der Bahnbetrieb auf dem kurzen, im Regierungsbezirk Kassel gelegenen, Abschnitt zwischen Breitenbach am Herzberg und Hatterode wurde 1994 eingestellt. Zusammen mit der Planungsregion Mittelhessen wird eine Trassensicherung für die gesamte Strecke angestrebt. Das Reaktivierungspotenzial im Personenverkehr soll zukünftig von den beiden Verkehrsverbänden NVV und RMV untersucht werden. Auch eine Nutzung im Güterverkehr ist denkbar, wie der bis heute bestehende Betrieb bis Breitenbach am Herzberg zeigt.

### **5.1.1 – Grundsatz 6**

Die nachfolgend genannten Vorhaben sollen unter teilweiser Nutzung ehemaliger Bahntrassen verwirklicht werden. Die damit in Zusammenhang stehenden, noch vorhandenen Trassenabschnitte sowie die darüberhinausgehenden, möglichen Trassenverläufe, sollen daher vor einer Inanspruchnahme durch anderweitige Raumnutzungen geschützt werden. Ihnen soll bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

- 1) Wiederherstellung einer Gleisverbindung von Hofgeismar-Hümme bis Trendelburg unter (teilweiser) Nutzung der ehemaligen Trasse der Carlsbahn als RegioTram-Verbindung
- 2) Verlängerung der Straßenbahnverbindung im Druseltal in Kassel zum UNESCO-Welterbe Bergpark Wilhelmshöhe unter (teilweiser) Nutzung der ehemaligen Trasse der Herkulesbahn
- 3) Verlängerung der Straßenbahnverbindung von Kassel nach Lohfelden unter (teilweiser) Nutzung der ehemaligen Trasse der Söhrebahn
- 4) Wiederherstellung der direkten Gleisverbindung zwischen Philippsthal (Werra) und Vacha (Thüringen) unter (teilweiser) Nutzung der ehemaligen Trasse der Werratalbahn und Wiederaufnahme des grenzübergreifenden SPNV

Die Sicherung der noch vorhandenen Trassenabschnitte entfällt im Einzelfall, wenn die Planungen für ein Vorhaben dauerhaft eingestellt werden.

#### Begründung:

Für einige ehemalige Bahnstrecken, die bereits vor langer Zeit stillgelegt und von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden und für die bereits im letzten Regionalplan keine Trassensicherung mehr bestand, gibt es nun Überlegungen zur Nutzung der (zumindest teilweise) noch vorhandenen Trassen zur Wiederherstellung von Gleisverbindungen bzw. zur Verlängerung von Straßenbahntrassen in und um Kassel. Da diese Trassen(abschnitte) nicht mehr durchgängig erhalten und teilweise bereits überbaut sind, kommen sie für die regionalplanerische Trassensicherung im Zuge des Ziels 3 nicht mehr in Frage. Um dennoch die Nutzung der noch vorhandenen Abschnitte im Zuge der genannten Vorhaben zu ermöglichen und ihre Verwirklichung

nicht zu behindern, sollen diese besonders geschützt werden. Ihnen soll daher, bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen, ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Da Untersuchungen zum verkehrlichen Nutzen bzw. zur Wirtschaftlichkeit der genannten Vorhaben zum jetzigen Zeitpunkt noch ausstehen, steht diese Sicherung unter dem Vorbehalt, dass die Vorhaben zukünftig tatsächlich weiterverfolgt werden. Die Sicherung der noch vorhandenen Trassen ist daher vorhabenbezogen und entfällt, sobald die Planungen für die genannten Vorhaben abschließend niedergelegt und nicht mehr weiterverfolgt werden.

### **5.1.3 – Grundsatz 7 [Übertragen aus Kap. 5.1.3 Straßenverkehr]**

Bahnübergänge an stark frequentierten Bahnstrecken sollen vorrangig beseitigt werden.

#### Begründung:

Noch immer kommt es, auch an technisch ausreichend gesicherten Bahnübergängen, regelmäßig zu Unfällen zwischen Schienen- und Kraftfahrzeugen sowie Fußgängern und Radfahrern. Die Beseitigung von Bahnübergängen dient daher der Verkehrssicherheit, sowie der Beschleunigung des kreuzenden Verkehrs, da dieser an Bahnübergängen eine Wartepflicht gegenüber dem vorrangigen Schienenverkehr besitzt. Insbesondere an stark frequentierten Eisenbahnstrecken, wo die Sicherheitsrisiken und die Verkehrsbeeinträchtigung aufgrund der dichten Zugfolge am größten sind, soll die Anzahl der Bahnübergänge weiter reduziert werden. Die bestehenden höhengleichen Übergänge können in diesem Zuge durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden.

Nach § 11 Satz 2 EBO sind darüber hinaus Bahnübergänge an Eisenbahnstrecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h unzulässig und somit im Rahmen von Ausbaumaßnahmen zur Streckenertüchtigung für über 160 km/h zwingend zu beseitigen.

### **5.1.1 – Grundsatz 8**

Im Raum Kassel ist das RegioTram-Netz zu erhalten und unter Mitnutzung vorhandener Schienen- und Straßenbahnstrecken sowohl angebots-, wie auch infrastrukturseitig, weiter auszubauen.

#### Begründung:

Die RegioTram verbindet das nordhessische Schienennetz mit dem Kasseler Straßenbahnnetz. Auf diese Weise werden umsteigefreie Fahrten aus der Region bis direkt in die Kasseler Innenstadt möglich. Dies fördert die Integration des Oberzentrums mit dem übrigen Verdichtungsraum und schafft Standortvorteile. Das RegioTram-Netz erschließt mit einer höheren Haltestellendichte auch kleinere Ortsteile, die ansonsten keinen Bahnanschluss hätten und ist meist auch dichter getaktet als der übrige SPNV. Damit trägt es wesentlich zu einer Steigerung der Erreichbarkeit und Attraktivität des ÖPNV bei. Ein weiterer Ausbau, sowohl des Angebots, wie auch der Infrastruktur (z.B. durch neue Haltepunkte, Elektrifizierung etc.) ist daher aus raumordnerischer Sicht grundsätzlich zu unterstützen.

### **5.1.1 – Ziel 6**

Der Betrieb auf der Bahnstrecke Kassel – Naumburg ist aufgrund ihrer abschnittsweise jeweils besonderen Bedeutung im Güterverkehr, als Straßenbahnstrecke und Museumsbahn auf ganzer Länge zu sichern. Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen sowie Beeinträchtigungen durch anderweitige Raumnutzungen sollen durch geeignete Maßnahmen vermieden werden.

#### Begründung:

Die Eisenbahnstrecke Kassel – Naumburg besitzt in ihrem ersten Abschnitt bis Baunatal eine tragende Bedeutung als Schienengüterverkehrsanbindung für das VW-Werk Kassel und das Original Teile Center als zentralem Ersatzteilzentrum der Volkswagen AG.

Daneben wird die Strecke auf dem Abschnitt Baunatal-Altenbauna bis Baunatal-Großenritte als Straßenbahnstrecke genutzt. Eine Verlängerung der Straßenbahnverbindung bis nach Schauenburg-Elgershausen soll zukünftig untersucht werden. Eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs mit Eisenbahn- oder

RegioTram-Fahrzeugen bis Schauenburg wurde ebenfalls erwogen und untersucht, erwies sich jedoch betrieblich als ungeeignet.

Auf ihrer gesamten Länge, insbesondere jedoch im weiteren Verlauf über Baunatal hinaus bis Naumburg wird die Strecke für den Museumsbahnbetrieb des sog. „Hessencouriers“ genutzt, in dessen Rahmen ganzjährig Fahrten mit historischen Eisenbahnfahrzeugen angeboten werden. Ein gesicherter Betrieb erfüllt hier nicht nur verkehrliche, sondern insbesondere auch touristische Zwecke.

Das Ziel dient der dauerhaften Erhaltung des Güterverkehrs sowie des Straßen- und Museumsbahnbetriebs auf der Strecke. Sofern Ausbaumaßnahmen zur Sicherung der verschiedenen Nutzungsansprüche erforderlich werden, sollen diese ermöglicht werden.