



NETZE

Fulda-Gerstungen

Online-Infoveranstaltung Ronshausen

03. Februar 2022 | DB Netz AG

- 1.** Einführung in das Projekt
- 2.** Segmentvergleich
- 3.** Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore
- 4.** Ausblick
- 5.** Fragen und Antworten

Das Bahnprojekt Fulda – Gerstungen macht den Schienenverkehr in der Region fit für die Zukunft



- **Trennung** der schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren des Nah- und Güterverkehrs.
- **Auflösung des Engpasses** auf der Bestandsstrecke zwischen Fulda und Bebra.
- Die **Anbindung in der Region** wird verbessert und es werden **zusätzliche Kapazitäten** im Schienenverkehr geschaffen.
- Die **Reisezeiten im Fernverkehr** zwischen Fulda und Erfurt **verkürzen** sich um mindestens **10 Minuten**.

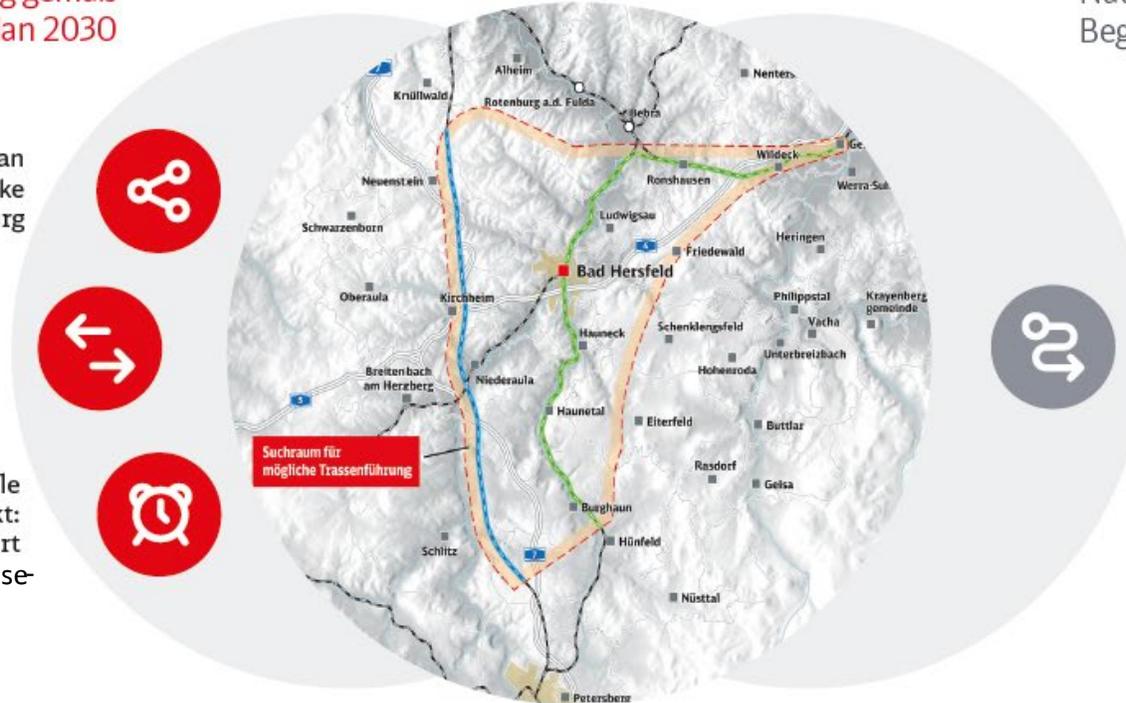
Bundesverkehrswegeplan und Topographie setzen den Rahmen für das Bahnprojekt Fulda-Gerstungen

Auftrag gemäß
Bundesverkehrswegeplan 2030

Anschluss an
die Schnellfahrstrecke
Hannover–Würzburg

Bad Hersfeld bleibt
an das Fernverkehrsnetz
angeschlossen

Fahrtzeitziel für optimale
Anschlüsse im Deutschlandtakt:
62 Minuten von Fulda nach Erfurt
43 Minuten von Fulda nach Eisenach
(mit einem Halt)



Natürliche, topographische
Begrenzungen

Die Mittelgebirgslage mit deutlichen
Höhenunterschieden schränkt
die mögliche Trassengestaltung ein

Die Region ist von Beginn an in den Planungsprozess eingebunden

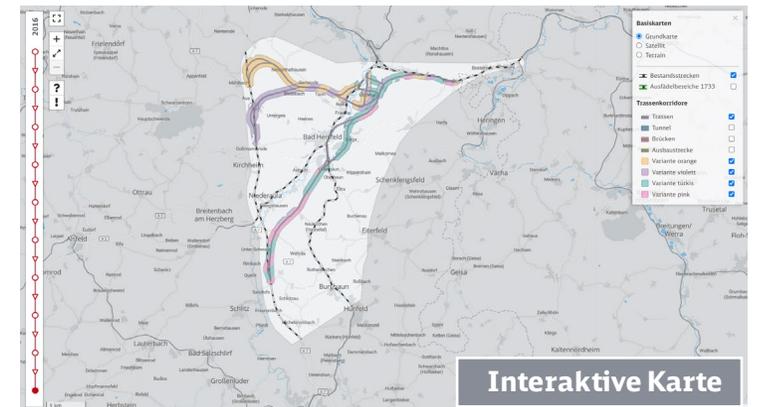
Beteiligungsforum (10 Termine 2018 bis 2021)



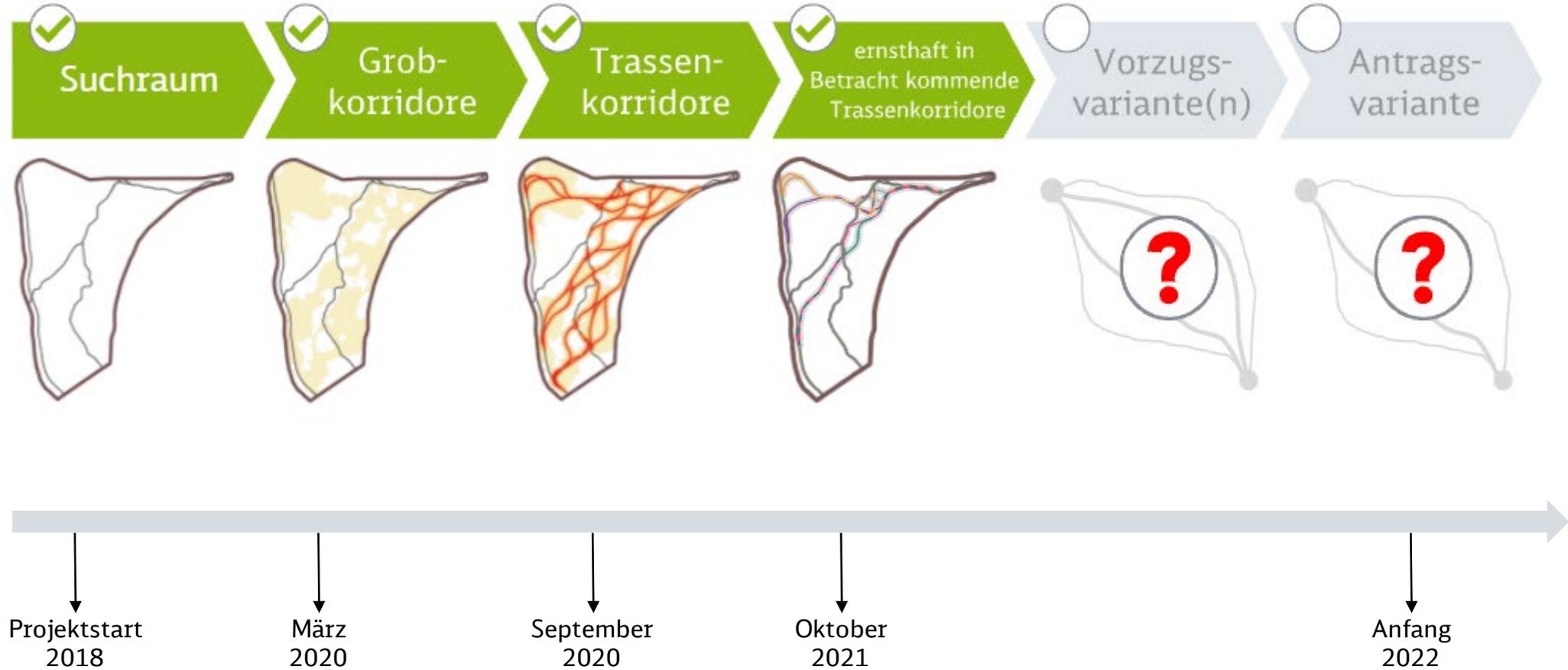
Veranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger



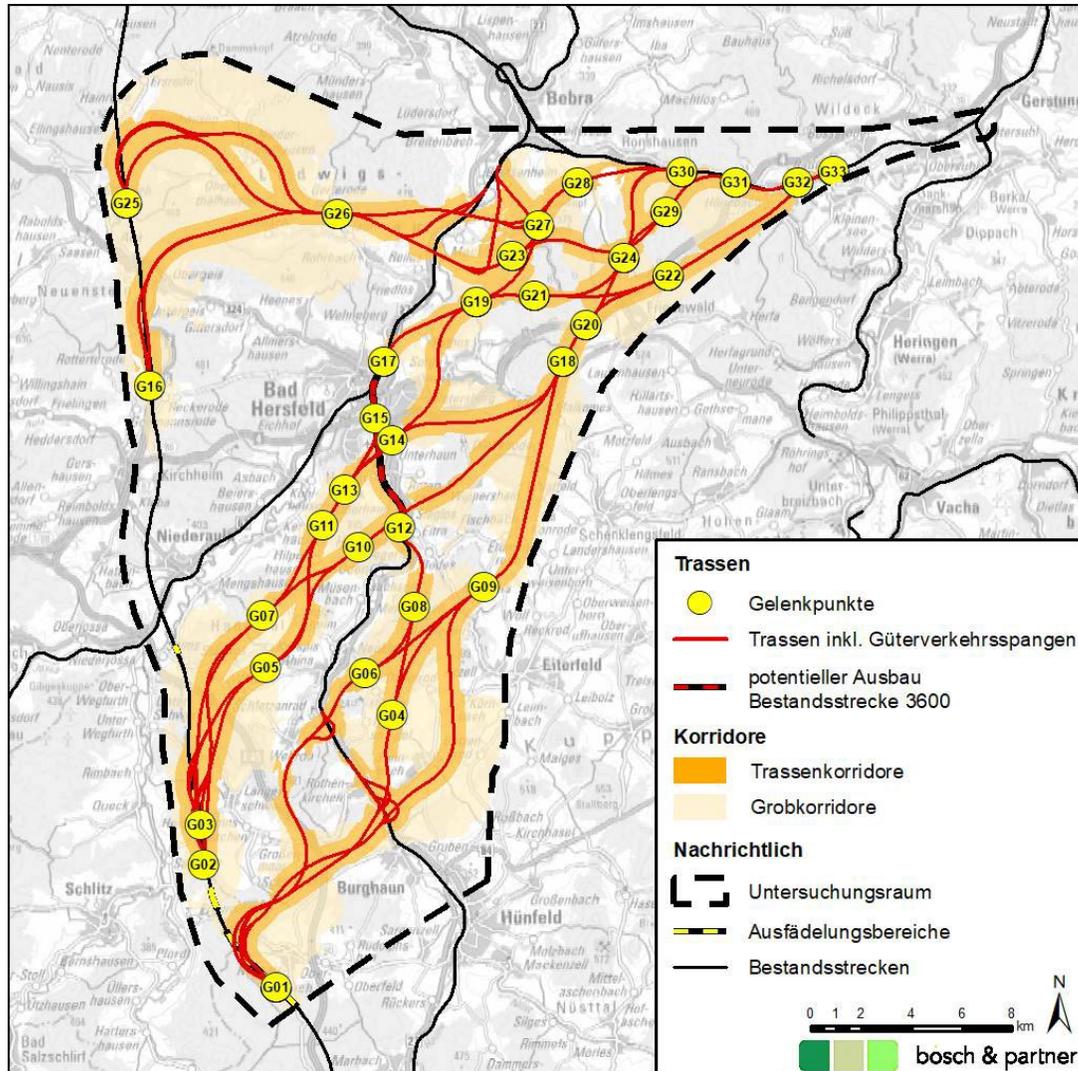
Informationsangebote für die Öffentlichkeit im Internet



Vom Suchraum zur Antragsvariante für die Raumordnung im Projekt Fulda-Gerstungen

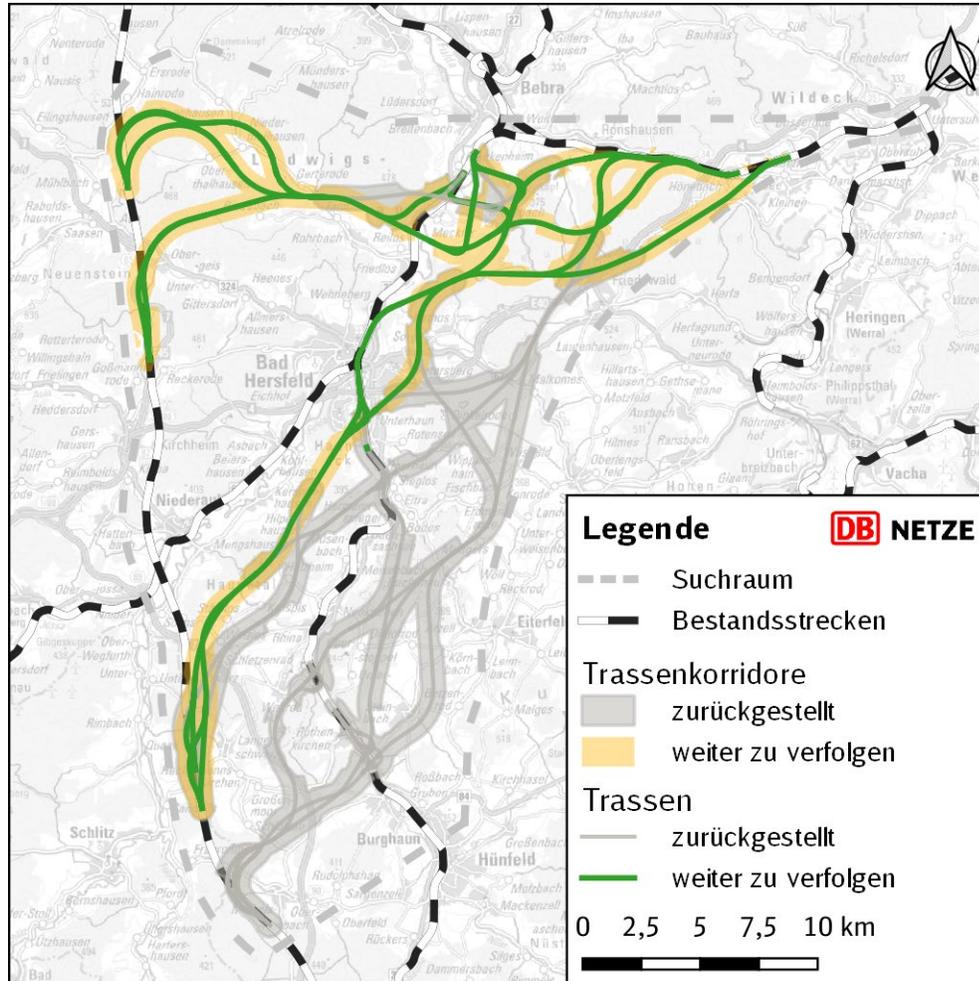


Für eine mögliche Streckenführung wurden im September 2020 Trassenkorridore ermittelt und vorgestellt



- Die Trassenkorridore sind bis zu 1.000 Meter breit. In einem dieser Trassenkorridore kann zukünftig die Bahnstrecke realisiert werden.
- Die Trassenkorridore bieten im Rahmen der vertiefenden Planung, die **Möglichkeit die Trassenführung noch zu optimieren.**

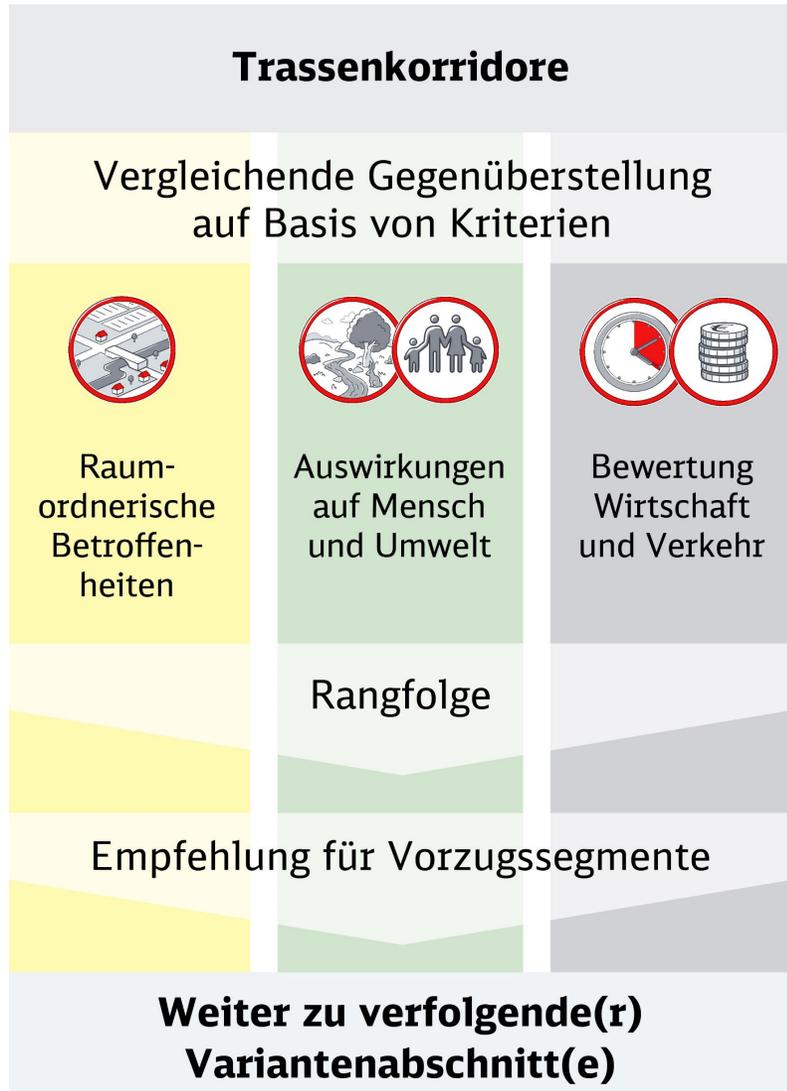
Im Juli 2021 konnten einige Trassenkorridore aufgrund der sehr hohen geologischen Risiken für Tunnel ausgeschlossen werden



- Nicht weiterverfolgt wurden Trassenkorridore, die in **Michelsrombach** **ausfädeln** und **südöstlich** in Richtung Gerstungen verlaufen.

1. Einführung in das Projekt
2. Segmentvergleich
3. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore
4. Ausblick
5. Fragen und Antworten

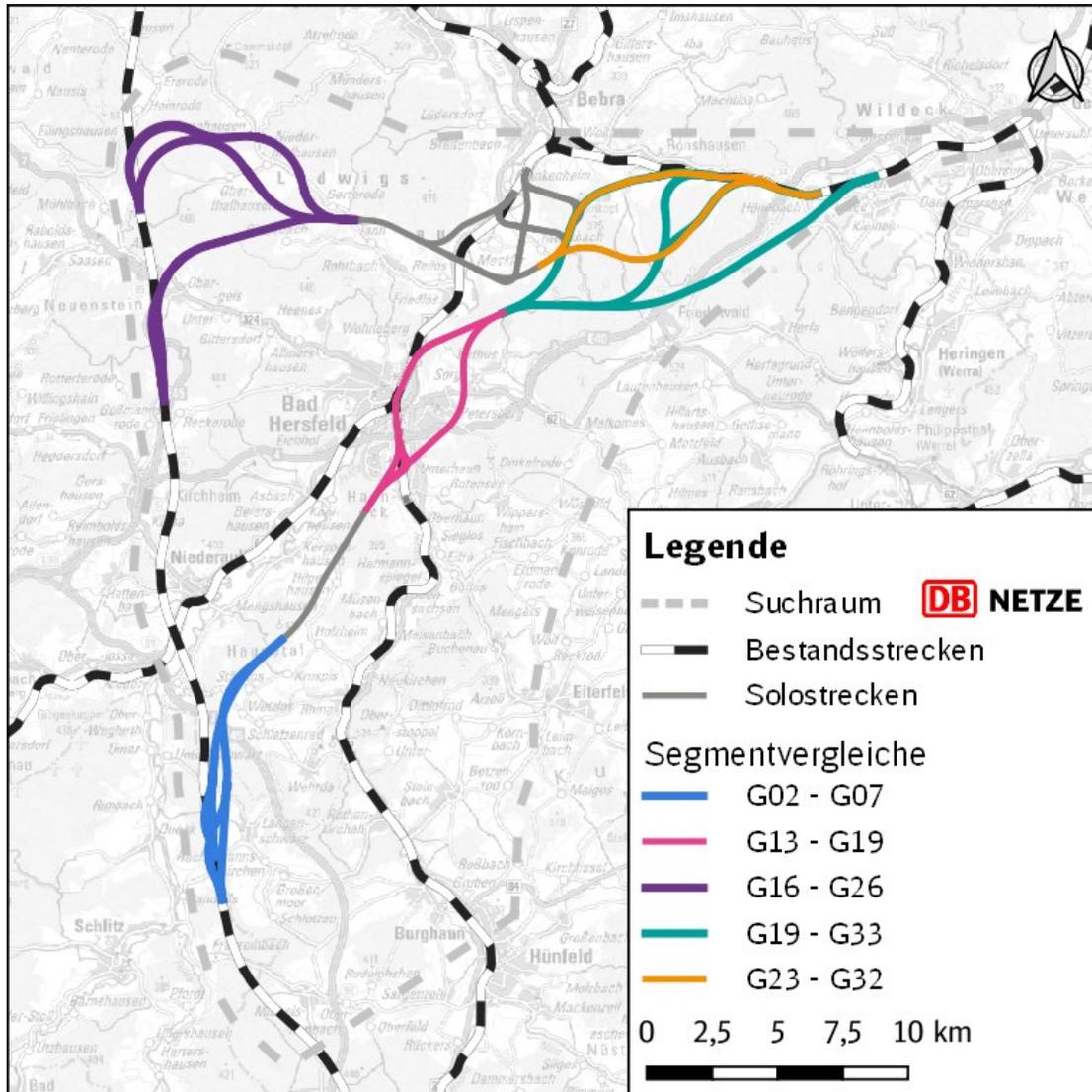
Der Segmentvergleich erfolgt innerhalb dreier Zielsysteme



Der Vergleich der Segmente erfolgt in aufeinander aufbauenden Schritten:

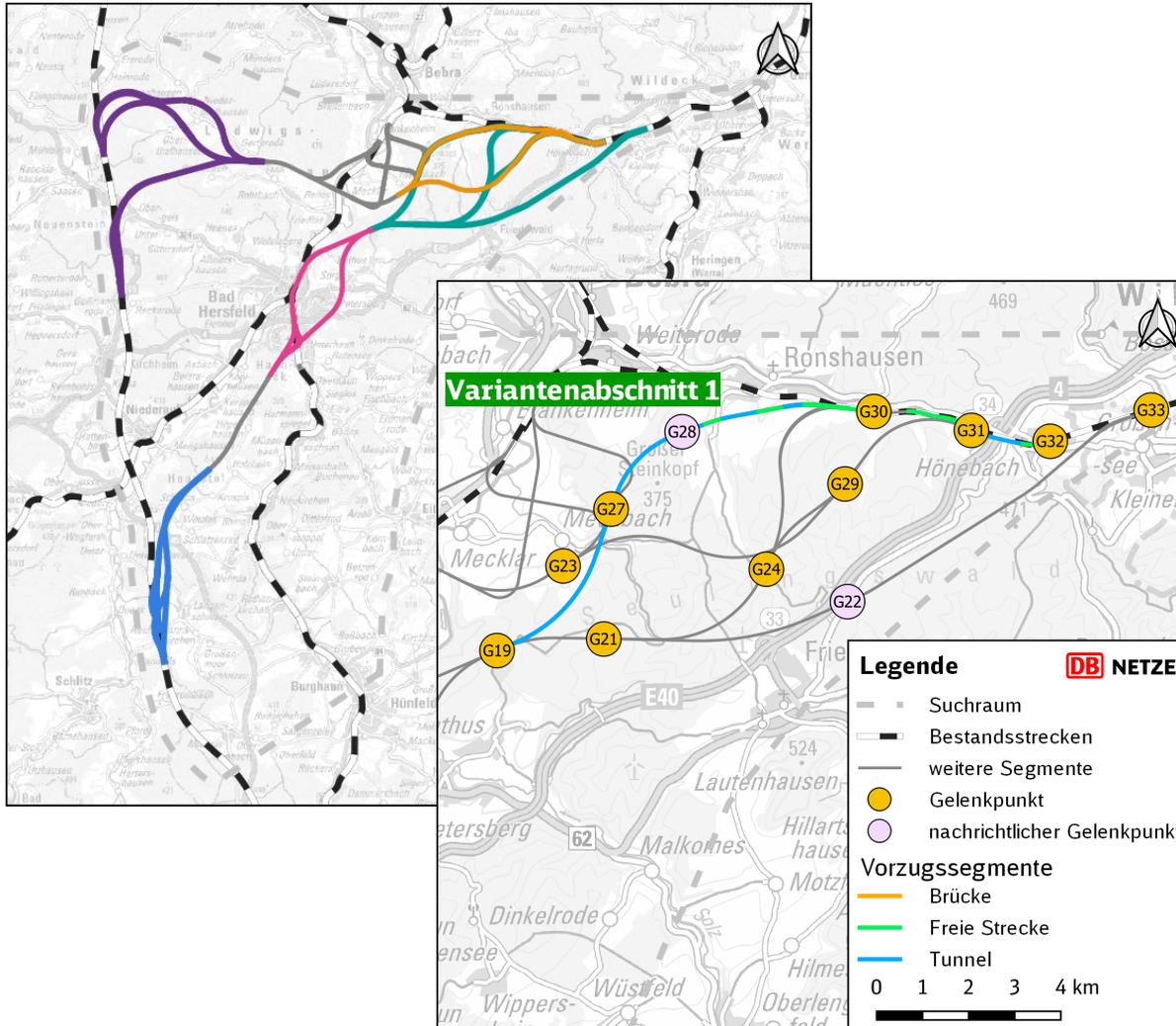
- Zunächst werden für jedes Segment je Zielsystem quantitative Daten erhoben.
- Auf Basis der Daten bewertet das Planungsteam die Auswirkungen und Betroffenheiten je Segment qualitativ und erstellt eine Rangfolge
- Dann werden die je Zielsystem präferierten Segmente gegeneinander abgewogen.

Es wurden fünf Segmentvergleiche durchgeführt



- Für die im 9. Beteiligungsforum vorgestellten verbliebende Linien wurden **fünf Segmentvergleiche** durchgeführt, um die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore zu identifizieren.
- Diese ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore stellen die Varianten für den **sich anschließenden Variantenvergleich** dar.

Segmentvergleich AZV Deponie „Am Mittelrück“ – Raßdorf/Großensee G19 – G33



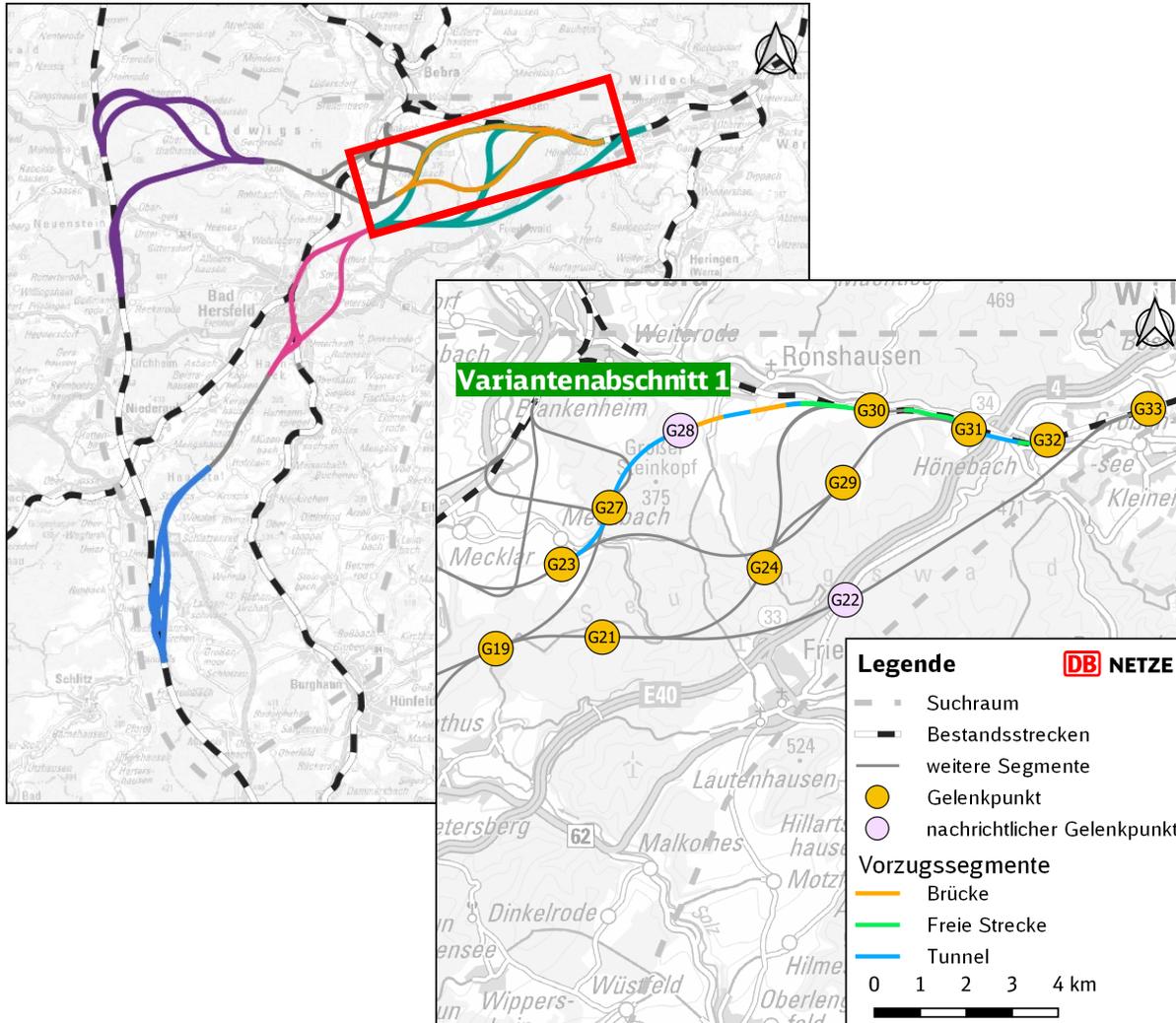
Ziel-system	Segmentvergleich G19 – G33			
	Varianten- abschnitt 1 (028 + 040 + 043 + 043 E/F + 046)	Varianten- abschnitt 2 (027 + 030 + 041 + 041 E/F + 046)	Varianten- abschnitt 3 (027 + 030 + 042 + 044 + 045 + 047 E/F + 047)	Varianten- abschnitt 4 (027 + 029 + 033 + 033 E/F)
Umwelt	Platz 2	Platz 1	Platz 4	Platz 3
Raum- ordnung	Platz 4	Platz 2	Platz 2	Platz 1
Wirtschaft/ Verkehr	Platz 1	Platz 3	Platz 2	Platz 4

Gesamtbewertung

- Aufgrund der **hohen Tunnelanteile** innerhalb der **Varianteabschnitte** sind die **Betroffenheiten** im Bereich **Umwelt** insgesamt relativ **gering**.
- Im **Bereich Wirtschaft/Verkehr** ist **Varianteabschnitt 1** mit der schnelleren Fahrzeit und den geringeren Kosten **eindeutig zu bevorzugen**.
- In der **Gesamtabwägung** wird der **Varianteabschnitt 1** weiter verfolgt.

Segmentvergleich südöstlich von Meckbach – Hönebach

G23 – G32

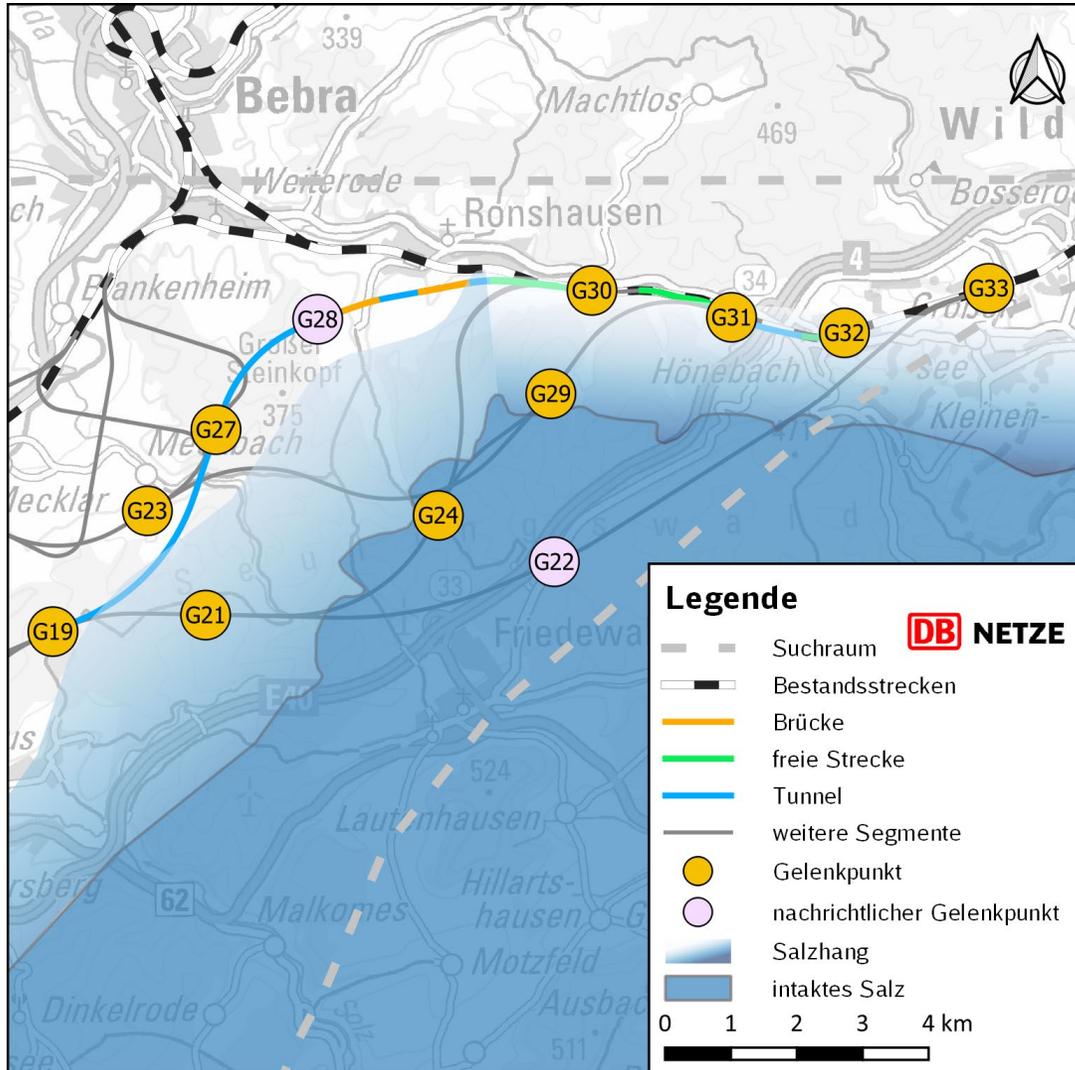


Ziel-system	Segmentvergleich G23 – G32	
	Variantenabschnitt 1 (038 + 040 + 043 + 043 E/F + 046)	Variantenabschnitt 2 (039 + 044 + 045 + 047 E/F + 047)
Umwelt	Platz 2	Platz 1
Raum-ordnung	Platz 2	Platz 1
Wirtschaft/ Verkehr	Platz 1	Platz 2

Gesamtbewertung

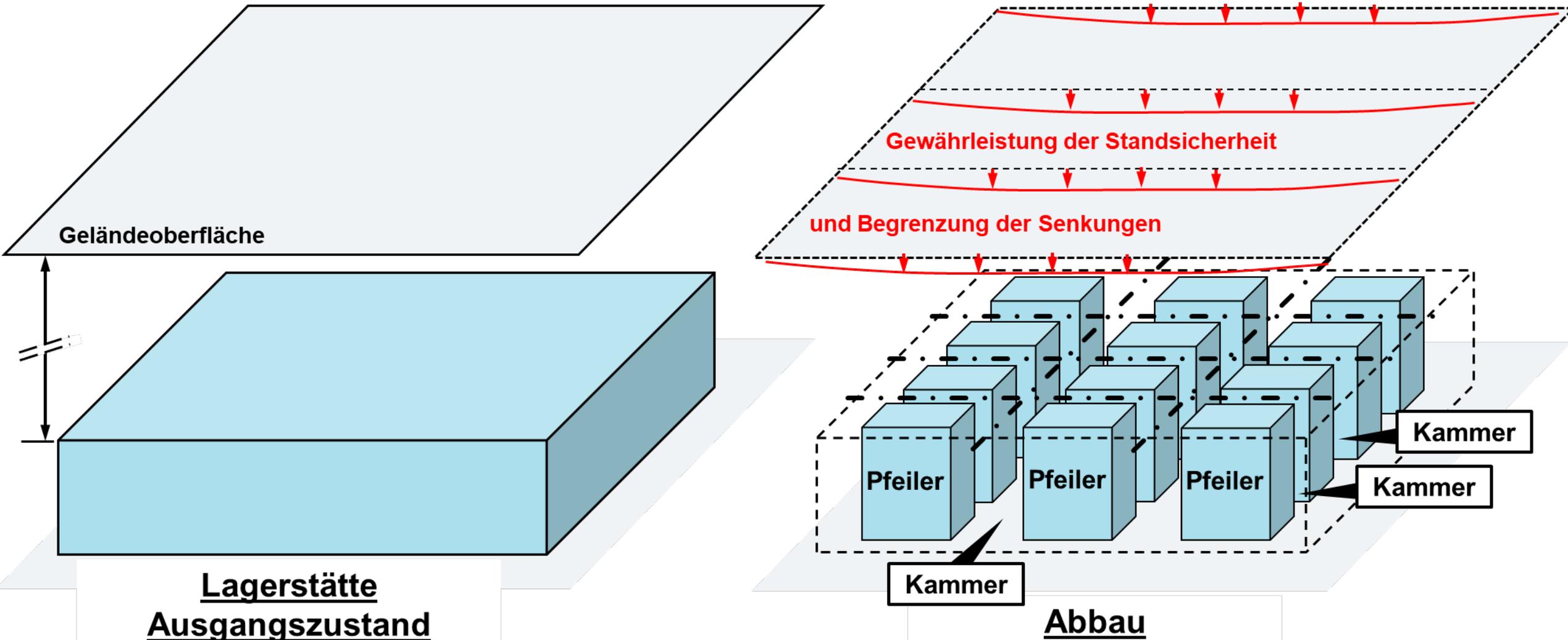
- Aufgrund der **hohen Tunnelanteile** innerhalb der **Variantenabschnitte** sind die **Betroffenheiten** im Bereich **Umwelt** insgesamt relativ **gering**
- **Im Bereich Wirtschaft/Verkehr** liegt die **Präferenz** aufgrund der **geringeren Kosten** eindeutig **bei Variantenabschnitt 1**.
- In der **Gesamtabwägung** wird der **Variantenabschnitt 1** weiter verfolgt.

Nur der westliche Variantenabschnitt liegt außerhalb des Salzhangs und des Salzabbaus



- Die östlichen Variantenabschnitte liegen im Bereich des Salzhangs und dem Salzabbau.
- Aufgrund des Salzhangs (partielle natürliche Auflösung von Salz im Untergrund) und des untertägigen Salzabbaus im Bereich der östlichen Variantenabschnitte sind für die Tunnelbauten umfassende bauliche Maßnahmen zu ergreifen, die mit erheblichen Kosten einhergehen.
- Zudem bestehen in diesem Bereich über die Bauphase hinaus technische Risiken, die den Betrieb der Tunnel einschränken.

Bergbau, Abbau um „Kammerpfeilerbau“



- **Senkungen treten langfristig auf. Prognose und Berücksichtigung bei Planung und Bau ist grundsätzlich möglich**
- **Folgen Tunnel: Erhebliche Erhöhung der Baukosten. Folgekosten für Betrieb (z.B. dauerhaftes Monitoring, regelmäßige Sanierungen)**

Eine höhengleiche Einbindung bedeutet Kreuzung der alten und neuen Strecke auf gleichem Höhenniveau

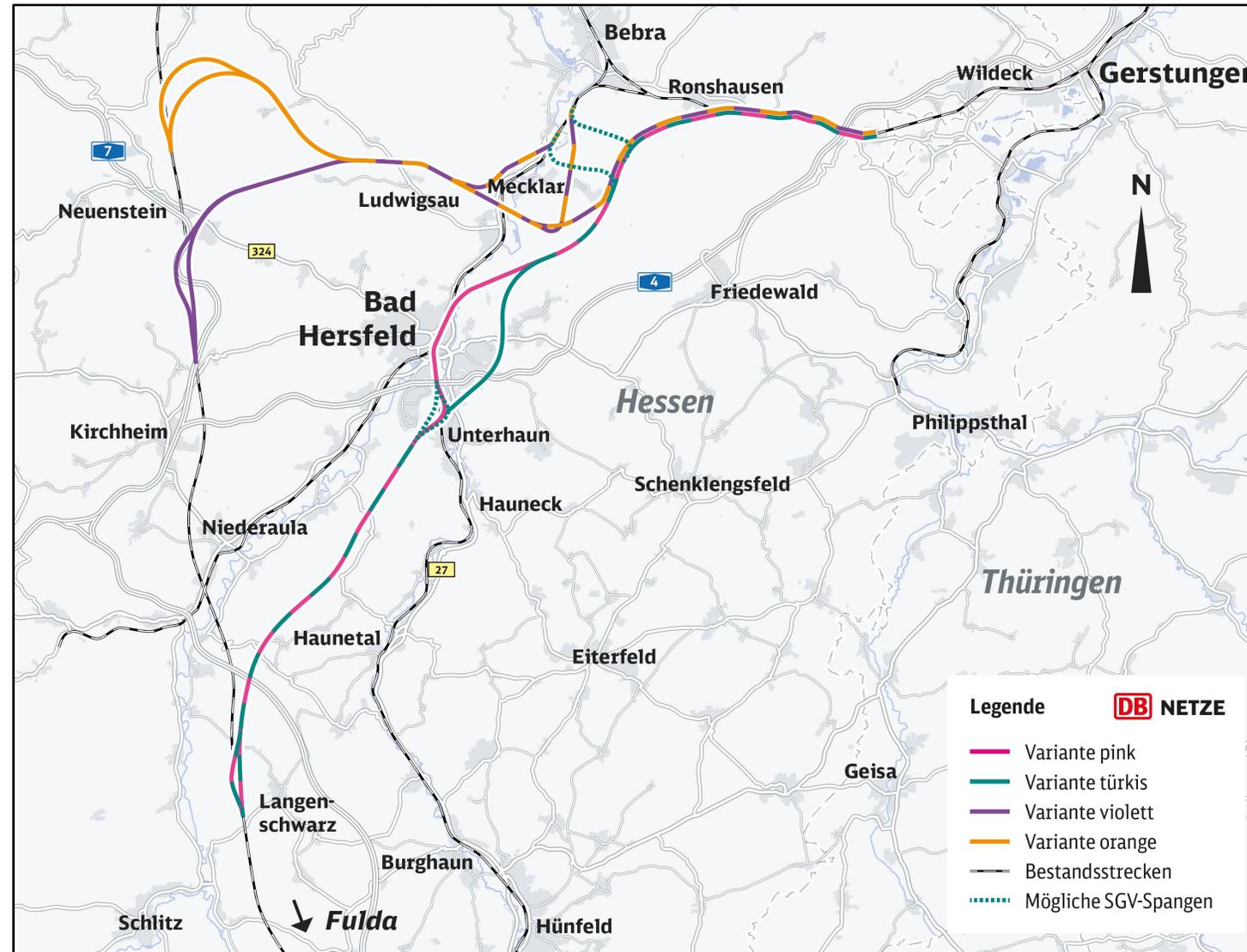


- Aus heutiger Sicht kann die **Einbindung** der neuen Strecke in die bestehende Strecke **bei Ronshausen höhengleich** erfolgen.
- Die **Verknüpfung** der Strecken kann **über** eine **Kreuzungsweiche** erfolgen
- Für eine höhengleiche Einbindung sind **keine Überwerfungsbauwerke erforderlich**



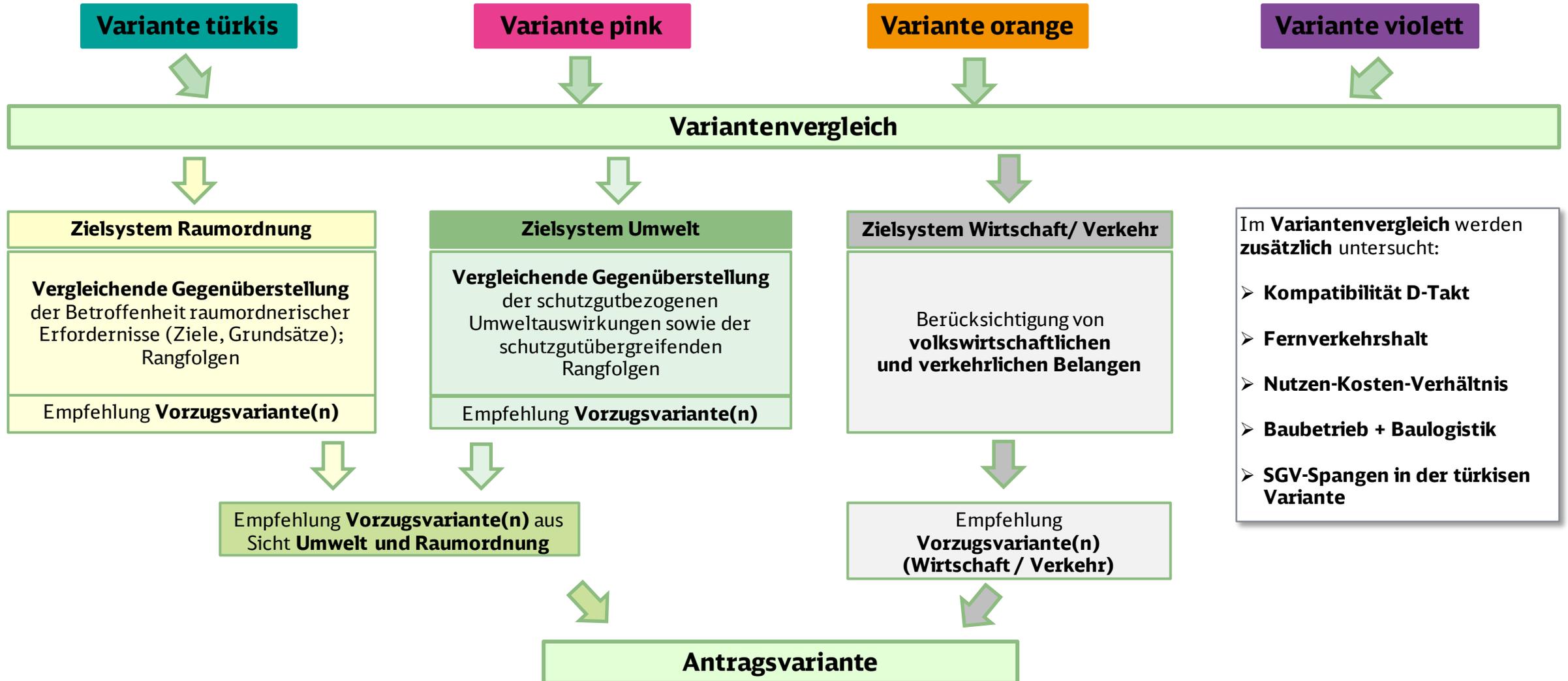
1. Einführung in das Projekt
2. Segmentvergleich
- 3. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore**
4. Ausblick
5. Fragen und Antworten

Aus dem Segmentvergleich ergeben sich vier ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore



1. Einführung in das Projekt
2. Segmentvergleich
3. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore
- 4. Ausblick**
5. Fragen und Antworten

Weitere Vorgehensweise im Variantenvergleich





1. Einführung in das Projekt
2. Segmentvergleich
3. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore
4. Ausblick
5. Fragen und Antworten



Vielen Dank!

Backup

Eisenbahnüberführungen bei Ronshausen

