



Informationsveranstaltung

Bahnprojekt Fulda–Gerstungen

18. Oktober 2021 | 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**.

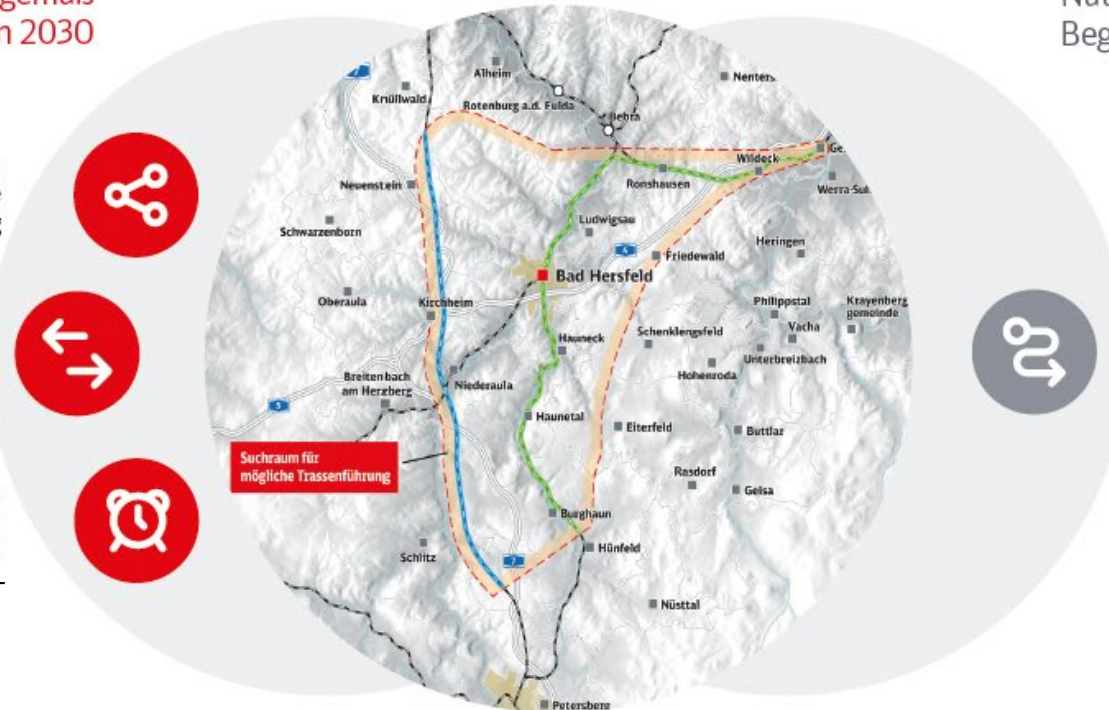
Bundesverkehrswegeplan und Topographie setzen den Rahmen für das Bahnprojekt Fulda-Gerstungen

Auftrag gemäß
Bundesverkehrswegeplan 2030

Anschluss an
die Schnellfahrstrecke
Hannover–Würzburg

Bad Hersfeld bleibt
an das Fernverkehrsnetz
angeschlossen

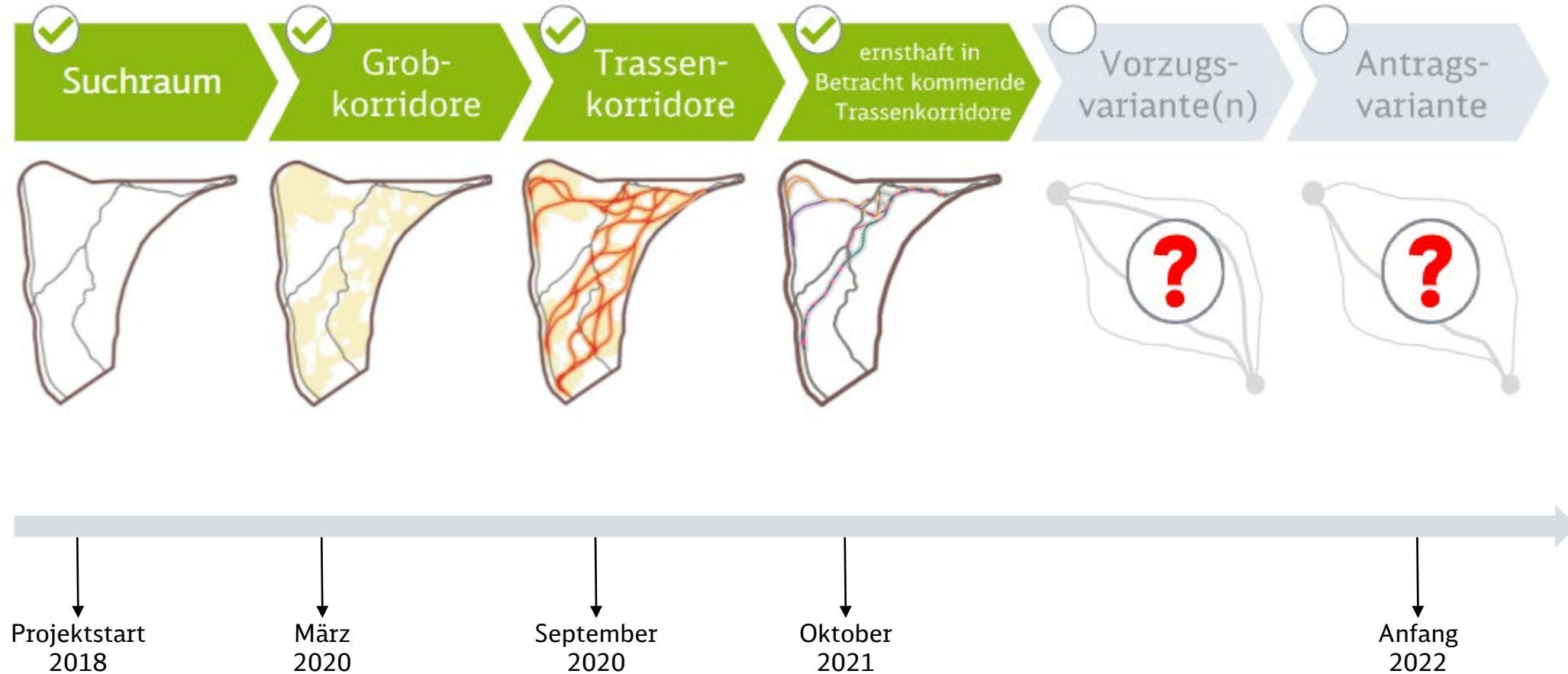
Fahrtzeitziel für optimale
Anschlüsse im Deutschlandtakt:
62 Minuten von Fulda nach Erfurt
43 Minuten von Fulda nach Eisenach
(mit einem Halt)



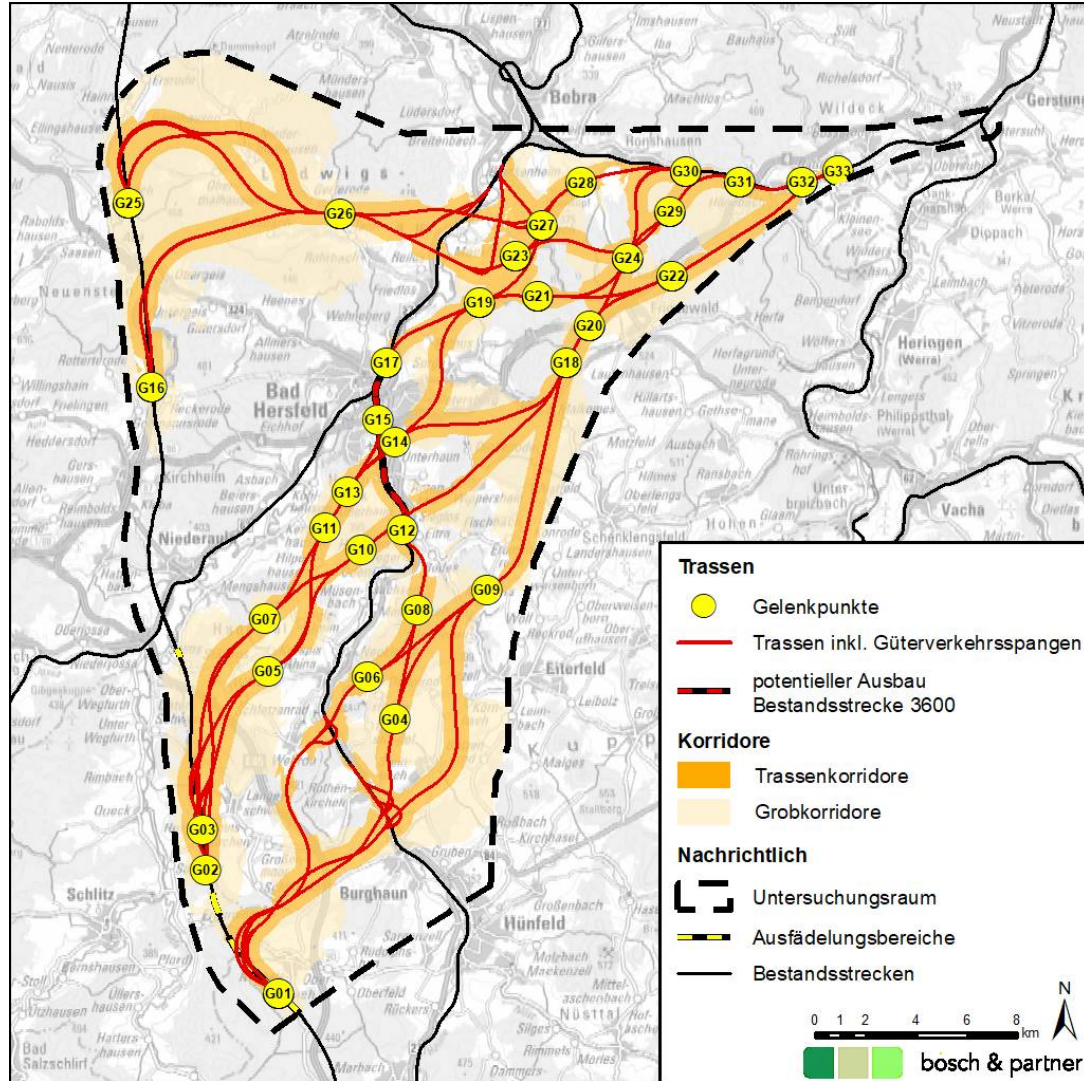
Natürliche, topographische
Begrenzungen

Die Mittelgebirgslage mit deutlichen
Höhenunterschieden schränkt
die mögliche Trassengestaltung ein

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

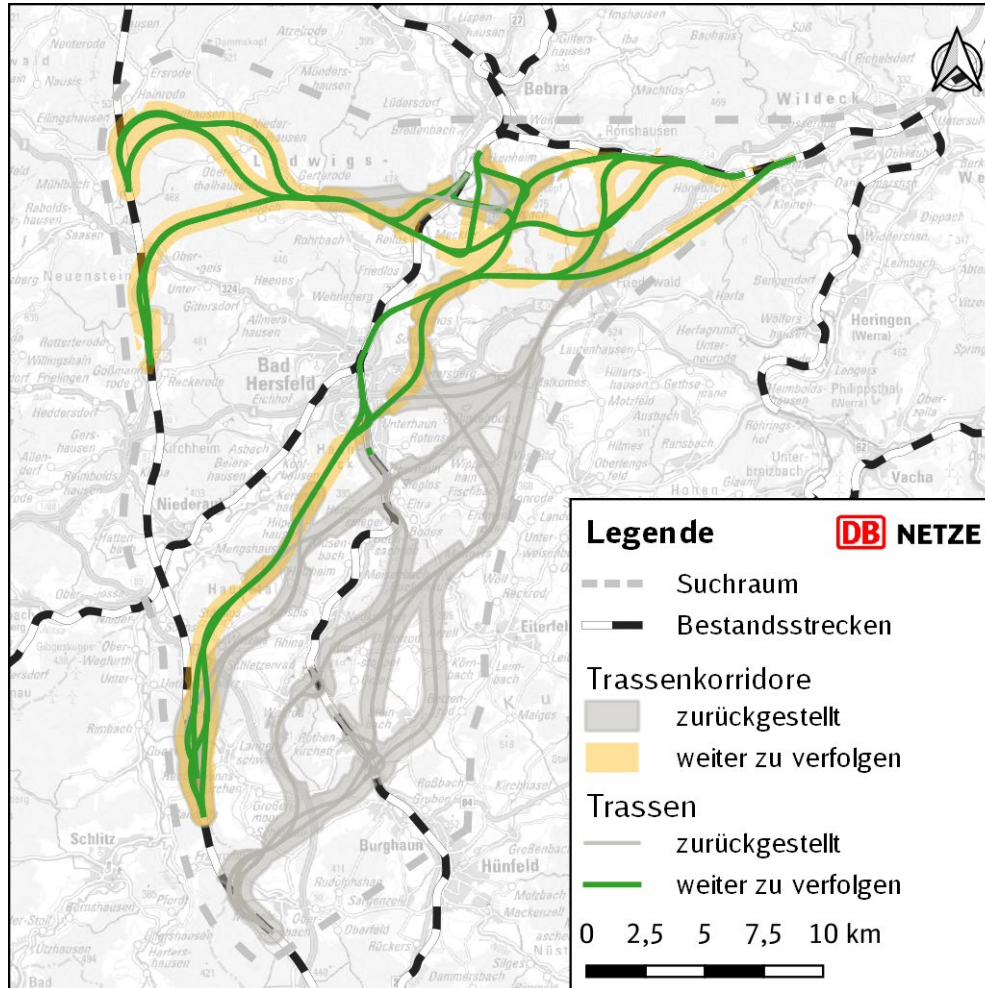


Für eine mögliche Streckenführung wurden im September 2020 Trassenkorridore ermittelt und vorgestellt



- 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.**

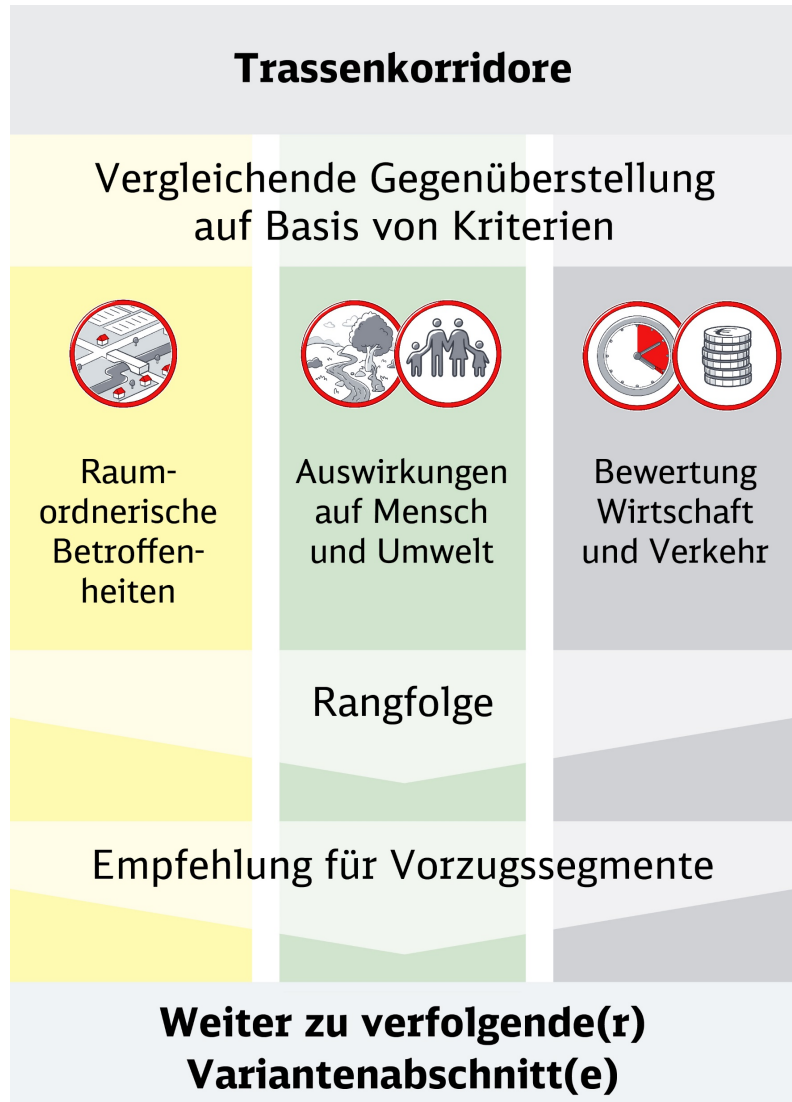
Im Juli 2021 konnten einige Trassenkorridore aufgrund der sehr hohen geologischen Risiken für Tunnel ausgeschlossen werden



- 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

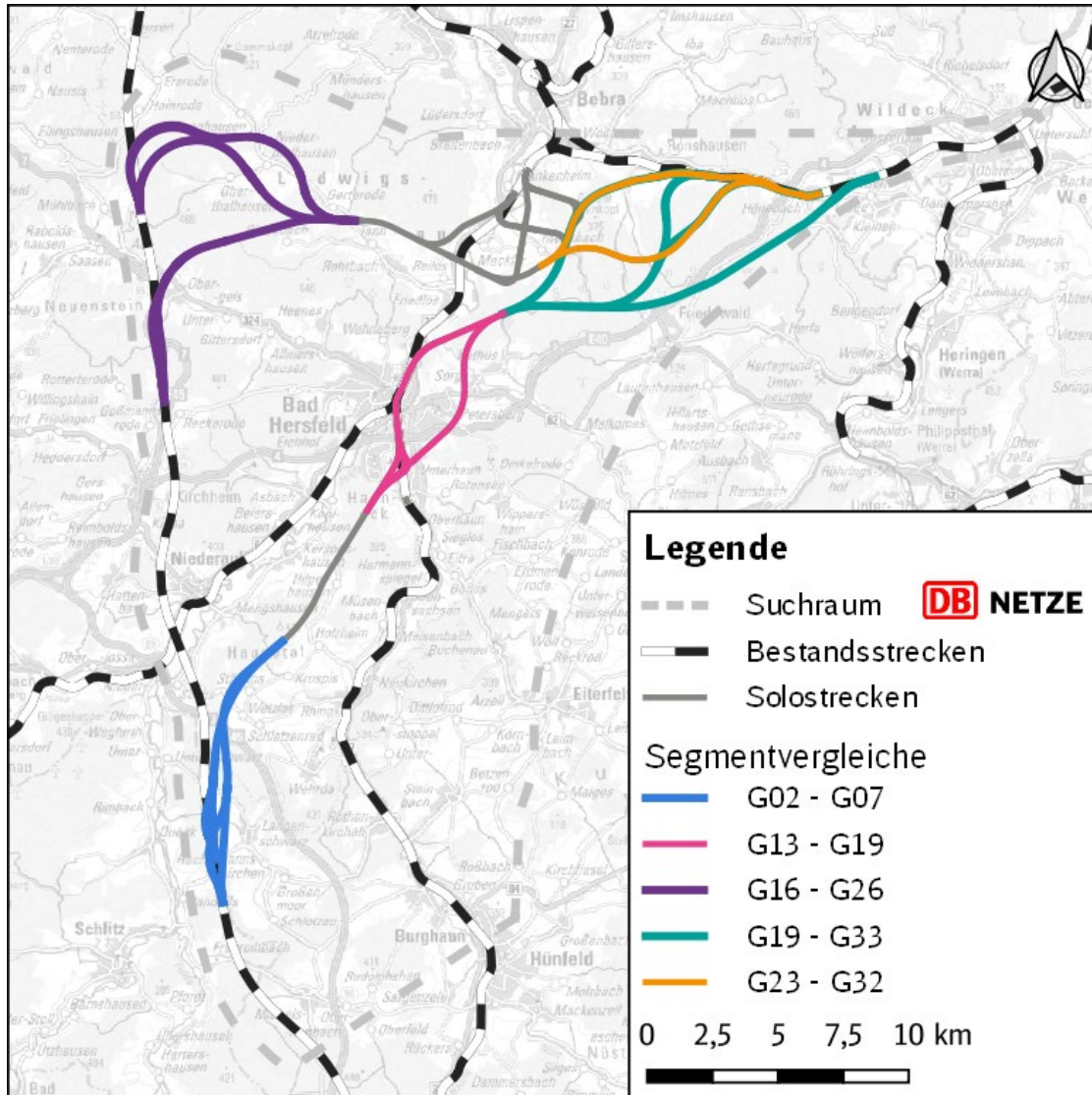
Der Segmentvergleich erfolgt innerhalb dreier Zielsysteme



Der Vergleich der Segmente erfolgt in aufeinander aufbauenden Schritten:

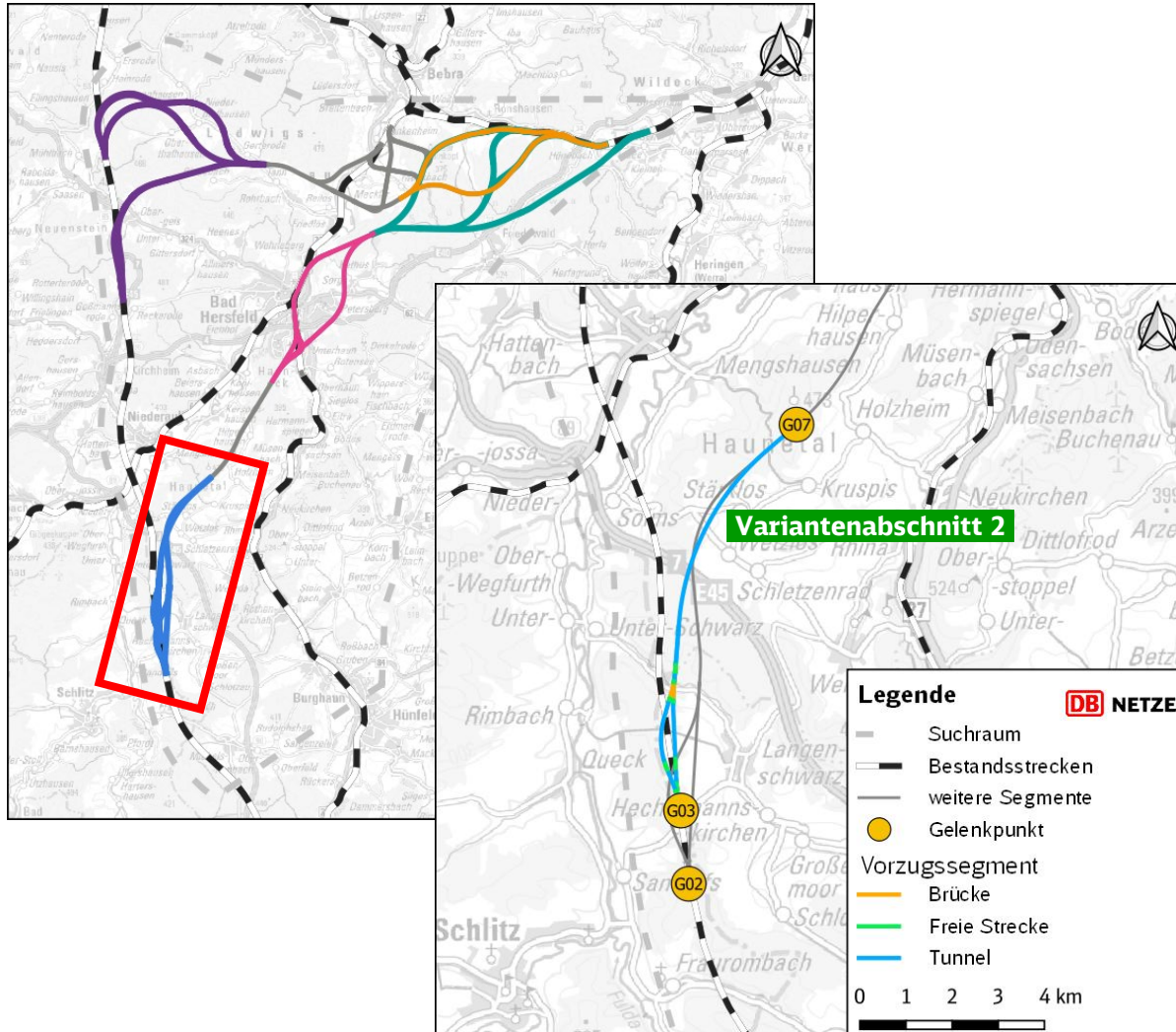
- Zunächst werden für jedes Segment je Zielsystem quantitative Daten erhoben.
- Auf Basis der Daten bewertet das Planungsteam die Auswirkungen und Betroffenheiten je Segment qualitativ und erstellt eine Rangfolge
- Dann werden die je Zielsystem präferierten Segmente gegeneinander abgewogen.

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 Sandlofs/Schlotzau – Holzheim G02 – G07

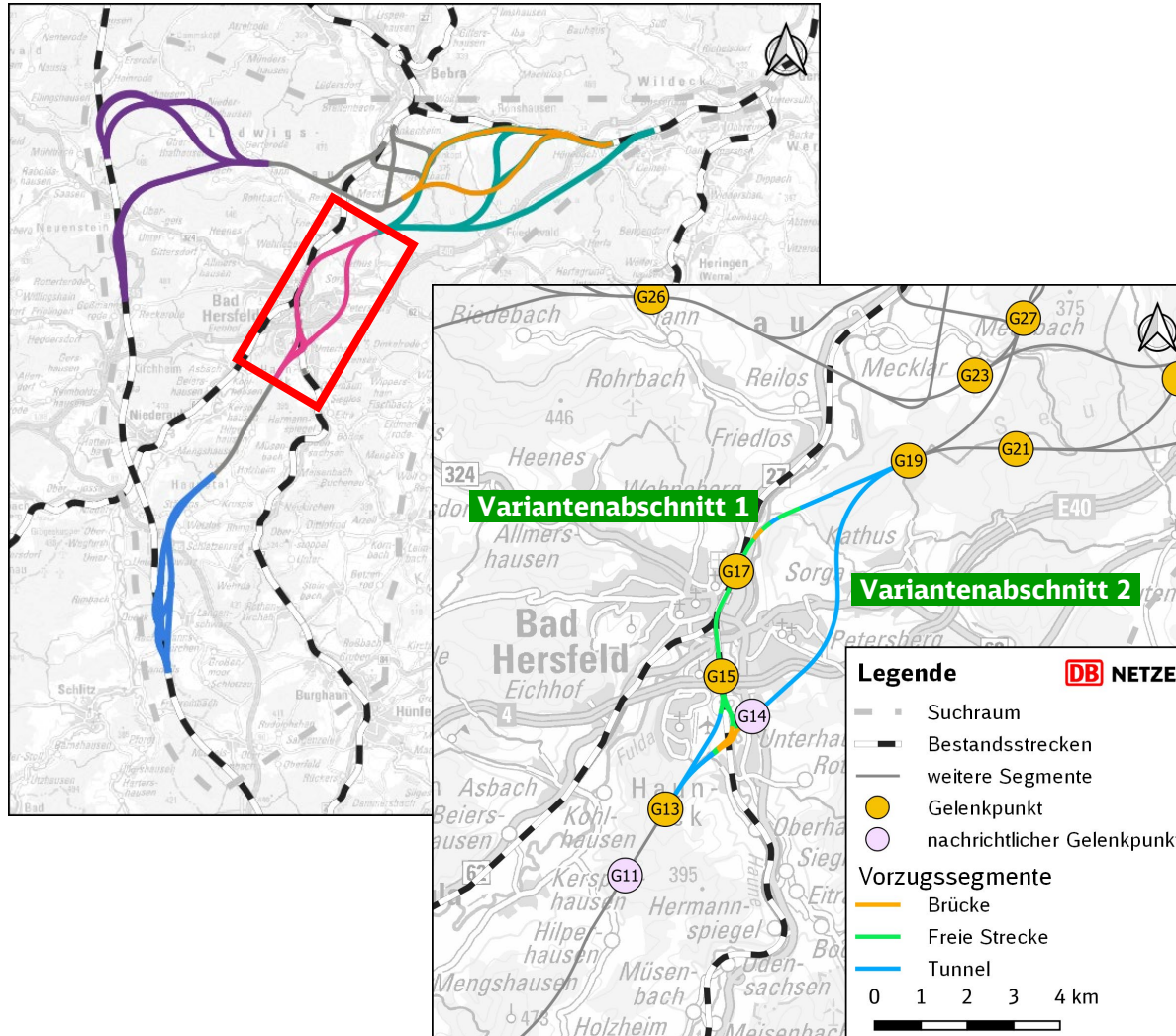


Ziel-system	Segmentvergleich G02 – G07	
	Variantenabschnitt 1 (004 E/F + 004)	Variantenabschnitt 2 (006 E/F + 006)
Umwelt	Platz 1	Platz 1
Raum-ordnung	Platz 1	Platz 1
Wirtschaft/ Verkehr	Platz 2	Platz 1

Gesamtbewertung

- Aufgrund der **hohen Tunnelanteile** innerhalb der **Variantenabschnitte** sind die **Betroffenheiten** im Bereich **Umwelt** insgesamt relativ **gering**.
- Diese **geringe Betroffenheiten** zeigen sich insbesondere beim **Schutzgut Mensch**.
- Große **Unterschiede** im Bereich **Wirtschaft/Verkehr** lediglich bei den Kosten zu erkennen.
- Die Entscheidung für den **Variantenabschnitt 2** als Vorzugsvariantenabschnitt ergibt sich aus wirtschaftlicher Sicht durch die **deutlich niedrigeren Kosten**.

Segmentvergleich Kohlhausen/Oberhaun – AZV Deponie „Am Mittelrück“ G13 – G19

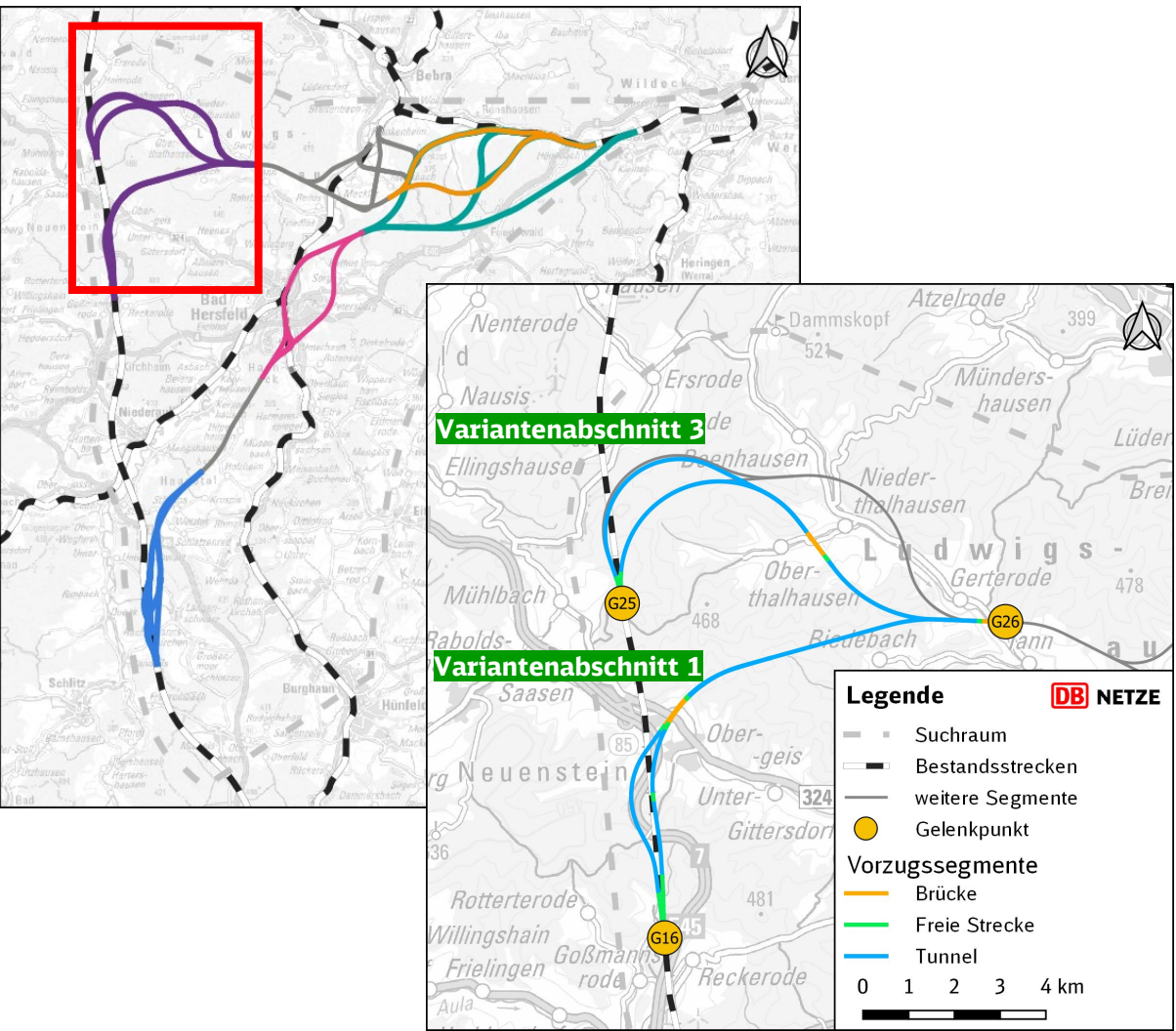


Ziel-system	Segmentvergleich G13 – G19	
	Variantenabschnitt 1 (020 + 102 + 025)	Variantenabschnitt 2 (021 + 021 GE/GF + 022)
Umwelt	Platz 2	Platz 1
Raum-ordnung	Platz 2	Platz 1
Wirtschaft/ Verkehr	Platz 1	Platz 2

Gesamtbewertung

- Aufgrund der **hohen Tunnelanteile** innerhalb des **Variantenabschnittes 2** sind die **Betroffenheiten** im Bereich **Umwelt** insgesamt relativ **gering**.
- Im Bereich Wirtschaft/Verkehr spricht eine betrieblich höhere Flexibilität und deutlich geringere Kosten für **Variantenabschnitt 1**.
- **Beide Variantenabschnitte sind daher weiter zu verfolgen**, um im Rahmen des Vergleichs durchgehender Varianten eine sachgerechte Abwägung (inkl. **Fernverkehrshalt**) vornehmen zu können.

Segmentvergleich Kirchheim – Reckerode/Mühlbach – Gerterode/Tann G16 – G26

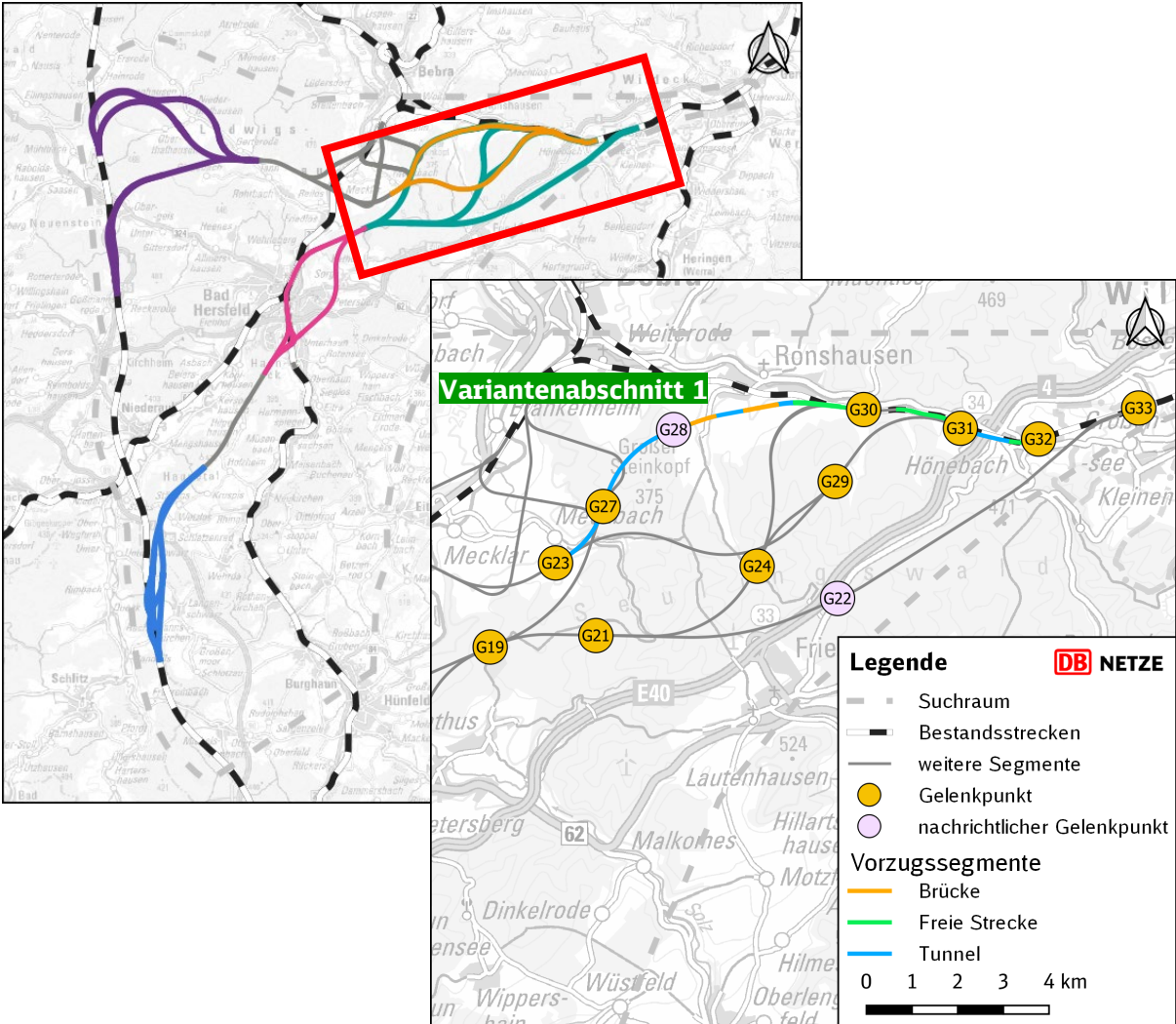


Ziel-system	Segmentvergleich G16 – G26		
	Varianten-abschnitt 1 (024 E/F + 024)	Varianten-abschnitt 2 (034 E/F + 034)	Varianten-abschnitt 3 (035 E/F + 035)
Umwelt	Platz 3	Platz 1	Platz 1
Raum-ordnung	Platz 3	Platz 1	Platz 1
Wirtschaft/Verkehr	Platz 1	Platz 3	Platz 2

Gesamtbewertung

- Aufgrund der **hohen Tunnelanteile** innerhalb der **Variantenabschnitte 2 und 3** sind die **Betroffenheiten** im Bereich **Umwelt** insgesamt relativ **gering**.
- Im Bereich Wirtschaft/Verkehr ist **Variantenabschnitt 1** aufgrund der **kürzeren Fahrzeit** und der **geringeren Kosten** vorzuziehen.
- Aus Sicht der **Umwelt und Raumordnung** ist **Variantenabschnitt 3 zu bevorzugen**, da nur geringfügig wertvollen Bereichen in Anspruch genommen werden.
- **Beide Variantenabschnitte werden weiter verfolgt** und gehen in den Variantenvergleich ein.

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



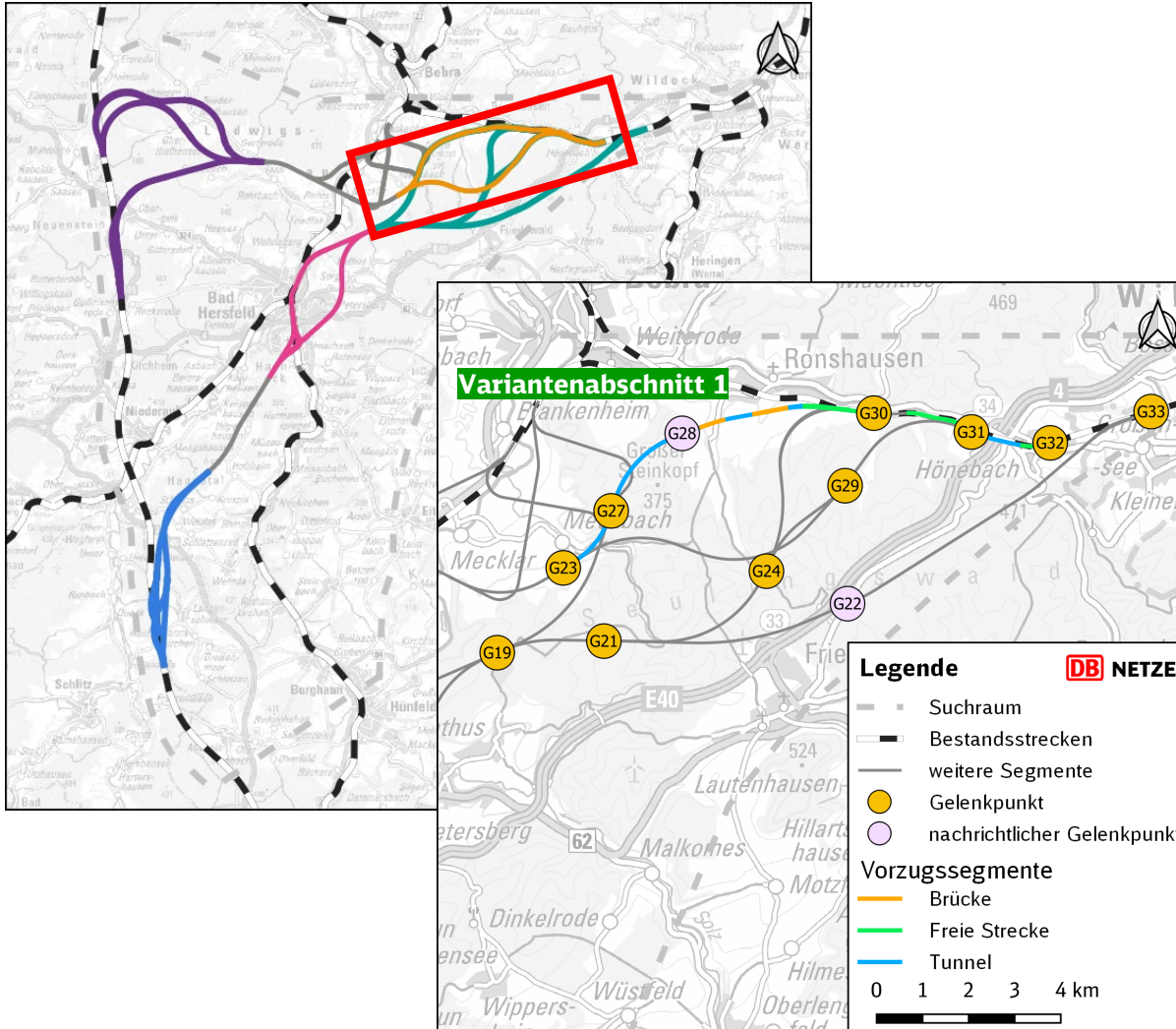
Ziel-system	Segmentvergleich G19 – G33			
	Varianten- abschnitt 1 (028 + 040 + 043 + 043 E/F + 046)	Varianten- abschnitt 2 (027 + 030 + 041 + 041 E/F + 046)	Varianten- abschnitt 3 (027 + 030 + 042 + 044 + 045 + 047 E/F + 047)	Varianten- abschnitt 4 (027 + 029 + 033 + 033 E/F)
Umwelt	Platz 2	Platz 1	Platz 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 Variantenabschnitte sind die Betroffenheiten im Bereich Umwelt insgesamt relativ gering.
- Im Bereich Wirtschaft/Verkehr ist Variantenabschnitt 1 mit der schnelleren Fahrzeit und den geringeren Kosten eindeutig zu bevorzugen.
- In der Gesamtabwägung wird der Variantenabschnitt 1 weiter verfolgt.

Segmentvergleich südöstlich von Meckbach – Hönebach

G23 – G32



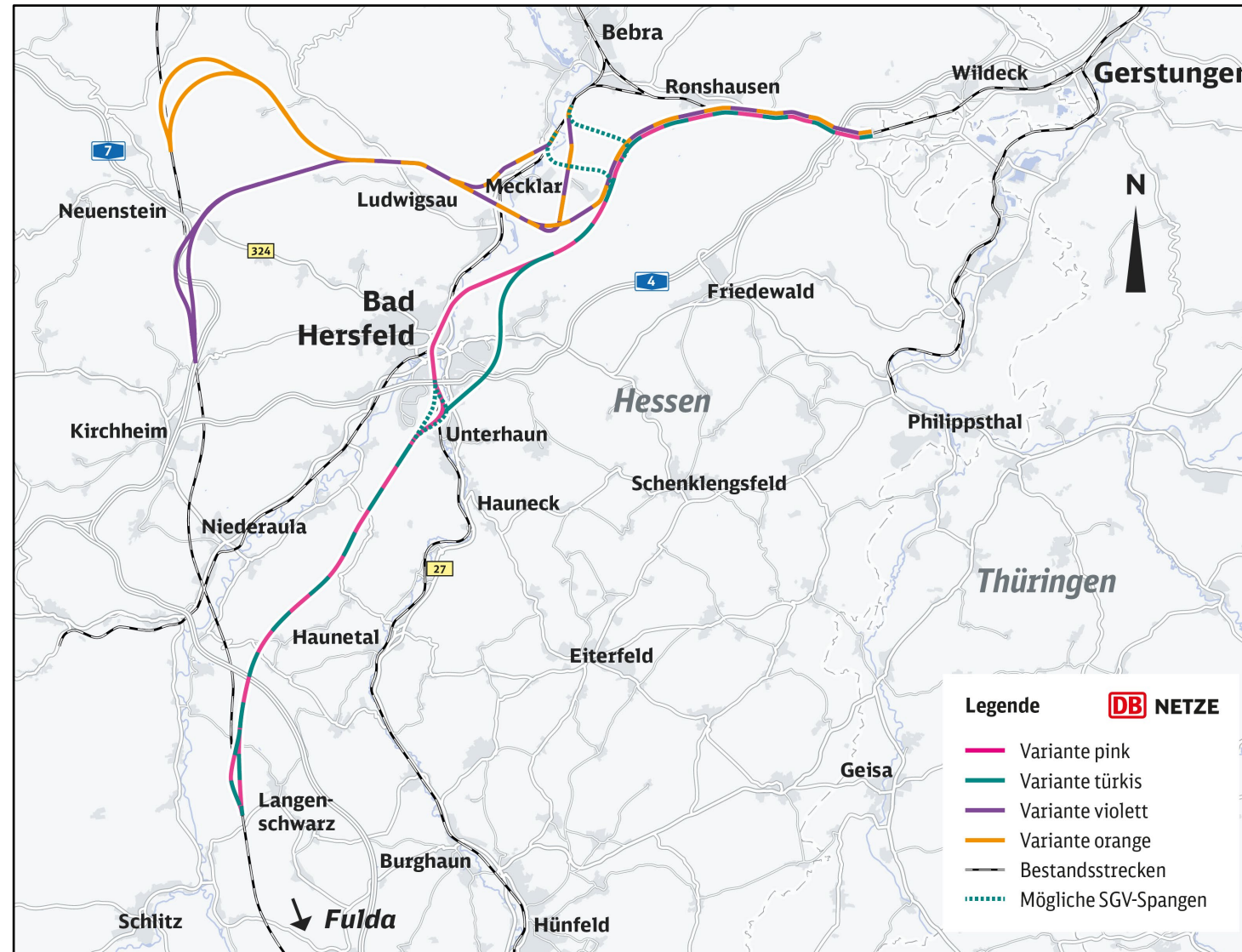
Ziel-system	Segmentvergleich G23 – G32	
	Variantenabschnitt 1 (038 + 040 + 043 + 043 E/F + 046)	Variantenabschnitt 2 (039 + 044 + 045 + 047 E/F + 047)
Umwelt	Platz 2	Platz 1
Raum-ordnung	Platz 2	Platz 1
Wirtschaft/Verkehr	Platz 1	Platz 2

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.

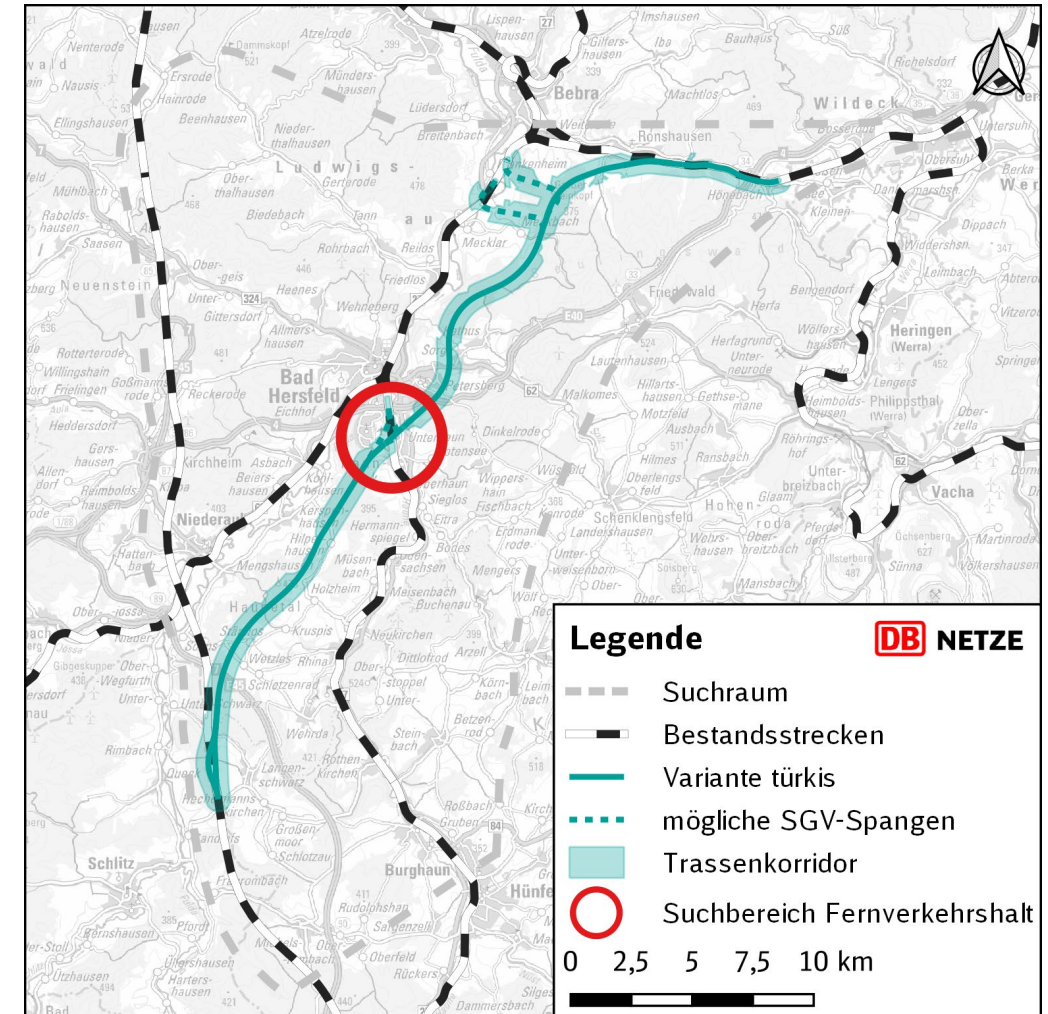
1. Einführung in das Projekt
2. Segmentvergleich
- 3. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore**
4. Ausblick
5. Fragen und Antworten

Aus dem Segmentvergleich ergeben sich vier ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore



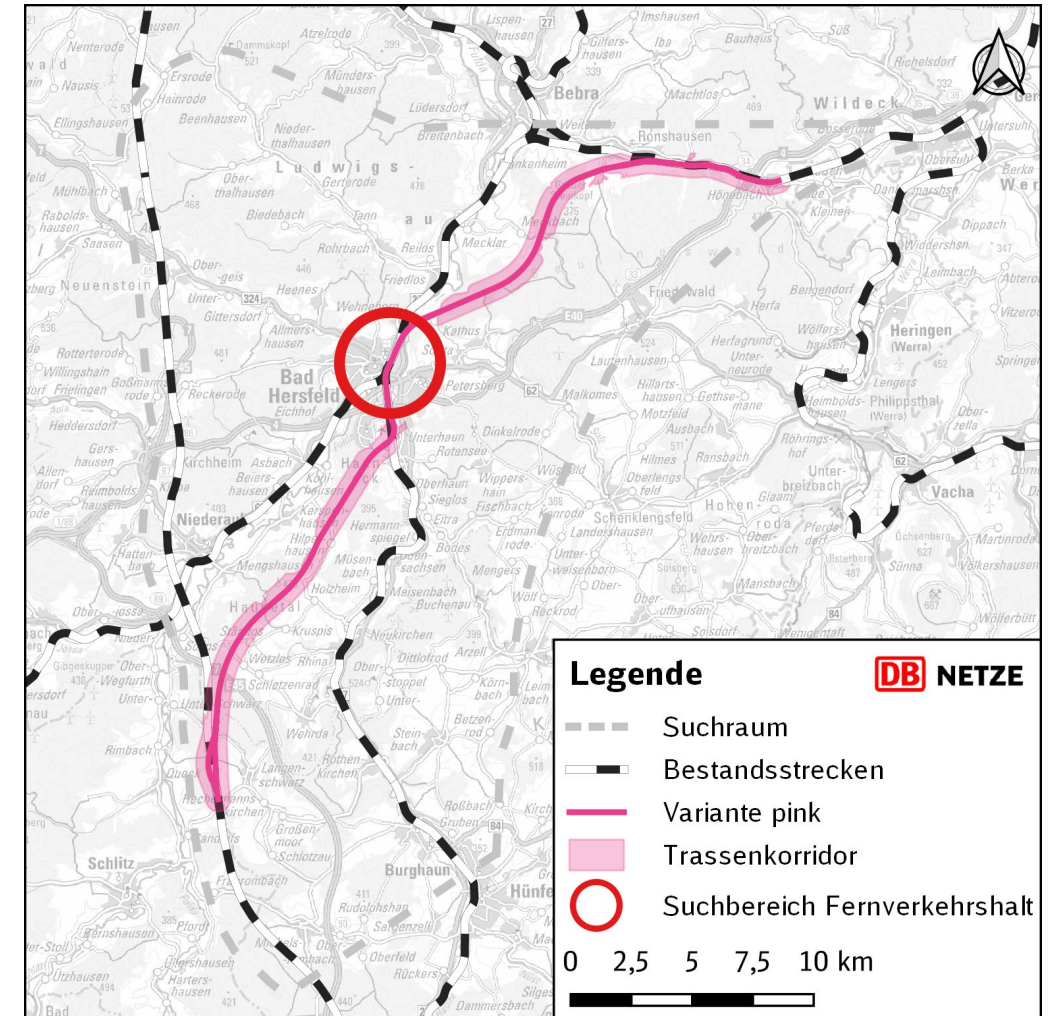
Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore – Variante türkis

- Der höhenfreie Ein- und Ausbindebereich der Variante türkis liegt oberirdisch.
- Anschließend verläuft die Variante bis zur Querung der Bestandsstrecke 3600 bei Hauneck in Tunnellage.
- Die Kreuzung der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke südlich von Bad Hersfeld erfolgt mit Hilfe einer Brücke; hier liegt auch der Suchbereich für den Fernverkehrshalt.
- Östlich der Bestandsstrecke befindet sich die Variante bis kurz vor Ronshausen ebenfalls in Tunnellage.
- Die höhengleiche Einbindung befindet sich östlich der Ortslage Ronshausen.
- Die erforderlichen Güterzugspangen können bei Unterhaun oder Blankenheim liegen.
- Gesamtlänge exkl. SGV-Spannen ca. 41 km davon ca. 32 km Tunnel.



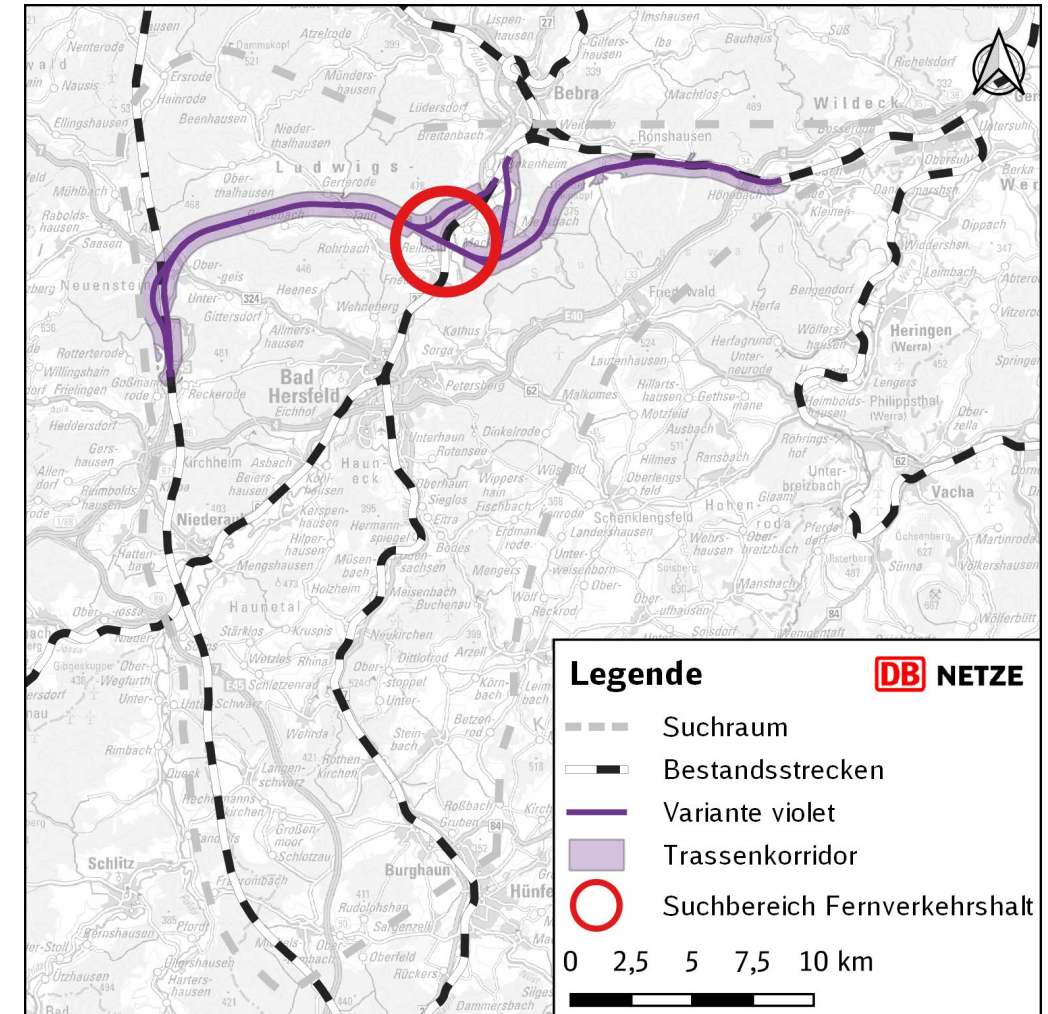
Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore – Variante pink

- Der höhenfreie Ein- und Ausbindebereich der Variante pink liegt oberirdisch.
- Anschließend verläuft die Variante bis zur Einfädelung auf die Bestandsstrecke 3600 bei Hauneck in Tunnellage.
- Die Kreuzung der Bestandsstrecke südlich von Bad Hersfeld erfolgt über eine Brücke und die Neubaustrecke wird dann parallel der Bestandsstrecke durch Bad Hersfeld geführt.
- Im Bereich Bad Hersfeld erfolgt die Verknüpfung der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke.
- Nördlich von Bad Hersfeld schwenkt die Neubaustrecke Richtung Nordosten ab und verläuft bis kurz vor Ronshausen ebenfalls in Tunnellage.
- Die höhengleiche Einbindung befindet sich östlich der Ortslage Ronshausen.
- Gesamtlänge ca. 41 km davon ca. 28 km Tunnel.



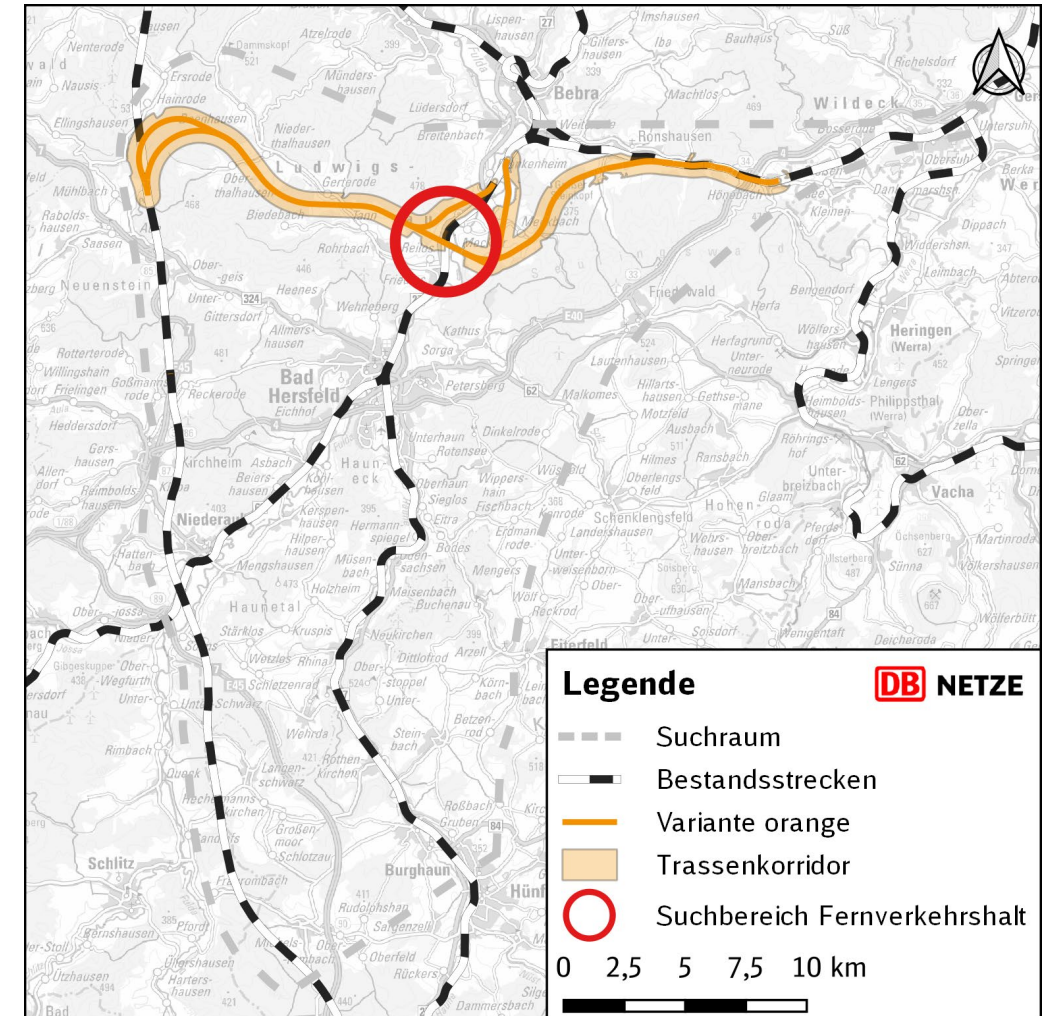
Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore – Variante violett

- Der höhenfreie Ein- und Ausbindebereich der Variante violett liegt oberirdisch und muss das Gewerbegebiet Obergeis queren.
- Anschließend verläuft die Variante bis zur Querung der Bestandsstrecke 3600 überwiegend in Tunnellage.
- Die Kreuzung der Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke erfolgt bei Mecklar über eine Brücke; hier liegt auch der Suchbereich für den Fernverkehrshalt.
- Im Bereich von Mecklar erfolgt die Verknüpfung der beiden Strecken über Güterverkehrsspangen.
- Östlich von Mecklar verläuft die Variante bis kurz vor Ronshausen überwiegend in Tunnellage.
- Die höhengleiche Einbindung befindet sich östlich der Ortslage Ronshausen.
- Gesamtlänge ca. 39 km davon ca. 26 km Tunnel.



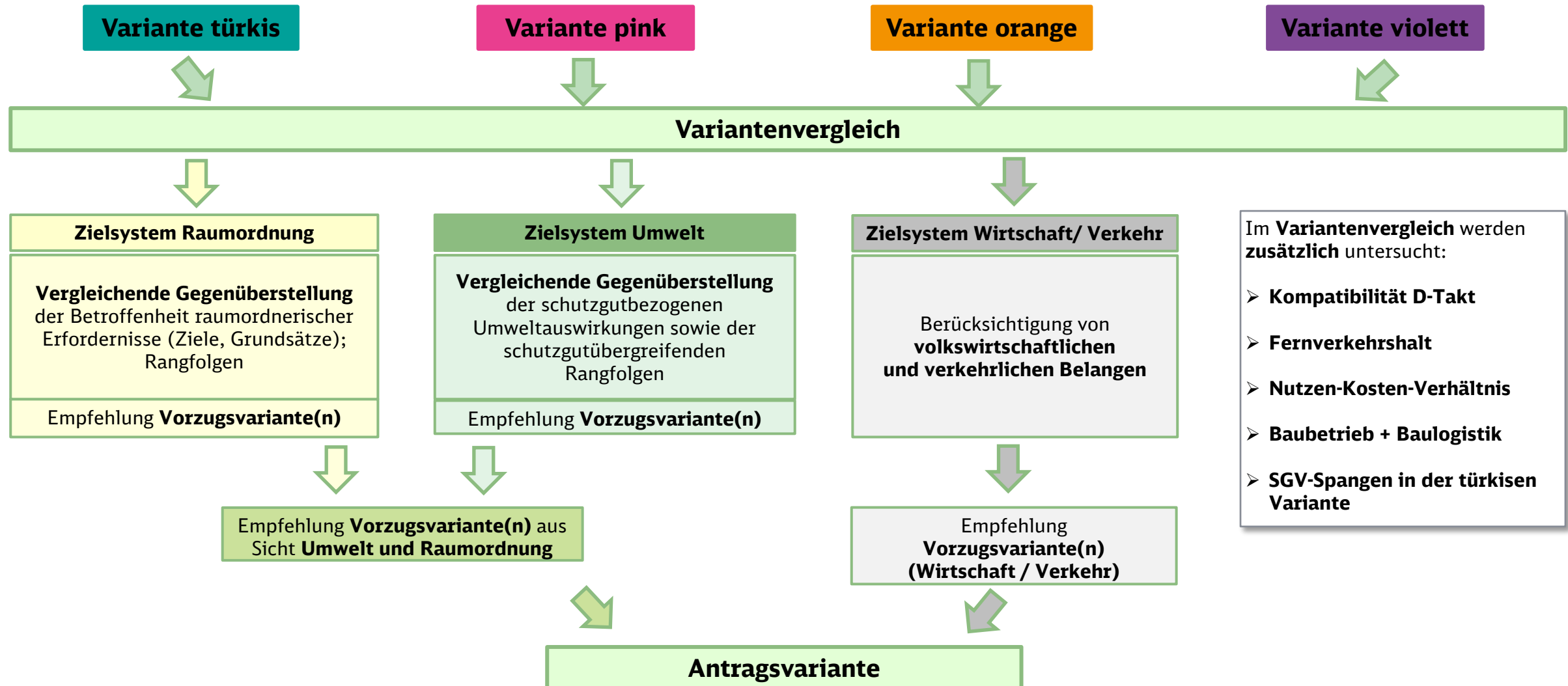
Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore – Variante orange

- Der höhenfreie Ein- und Ausbindebereich der Variante orange befindet sich im Bereich Neuenstein.
- Anschließend verläuft die Variante bis zur Querung der Bestandsstrecke 3600 bei Mecklar überwiegend in Tunnellage.
- Die Kreuzung der Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke erfolgt bei Mecklar über eine Brücke; hier liegt auch der Suchbereich für den Fernverkehrshalt.
- Im Bereich Mecklar liegt auch die Verknüpfung der beiden Strecken über die Güterverkehrsspangen.
- Östlich von Mecklar verläuft die Variante bis kurz vor Ronshausen überwiegend in Tunnellage.
- Die höhengleiche Einbindung befindet sich östlich der Ortslage Ronshausen.
- Gesamtlänge inkl. SGV-Spangen ca. 38 km davon ca. 26 km Tunnel.



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

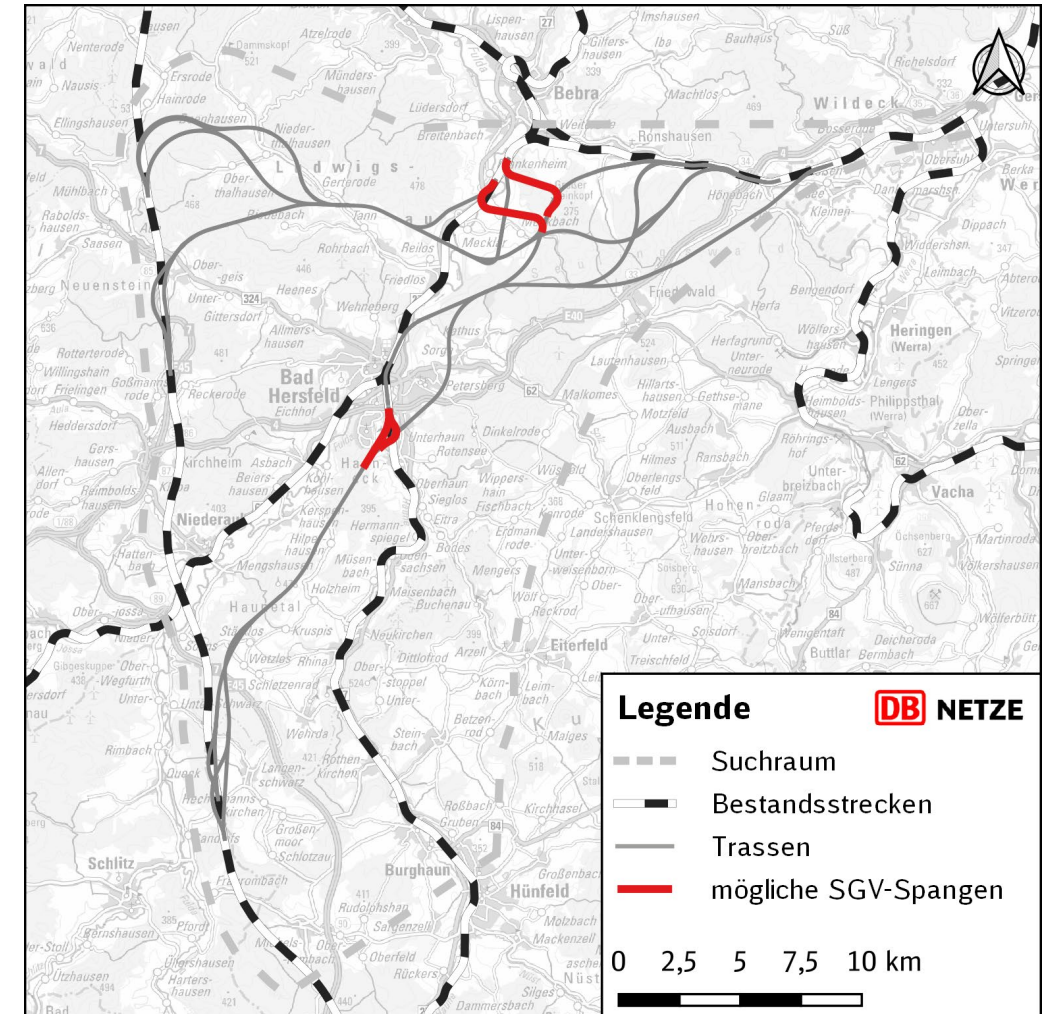
Weitere Vorgehensweise im Variantenvergleich



Ein Vergleich der Güterverkehrsspangen und die Bewertung des Fernverkehrshalts erfolgt erst im Variantenvergleich

In Abhängigkeit der Lage der **Güterverkehrsspangen** ergeben sich unterschiedliche Laufwege entlang der Strecken. Die Laufwege der Güterverkehre und deren Auswirkungen können **nicht** in einer **lokalen Betrachtung** (Segmentvergleich) ermittelt werden.

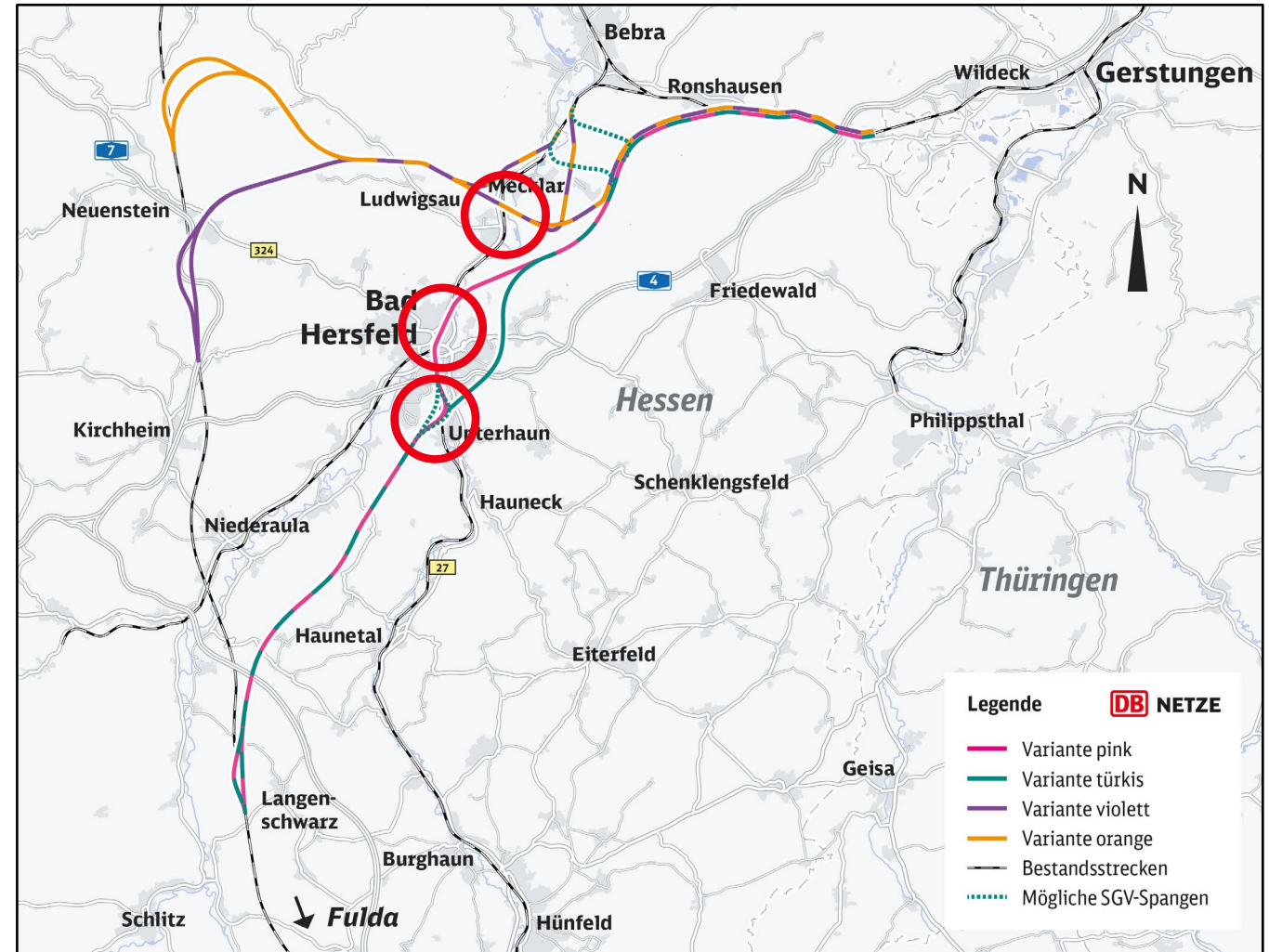
Bei der Bewertung eines **Fernverkehrshalts** müssen neben den **potentiellen Fahrgastzahlen** auch die erforderlichen **infrastrukturellen Anbindungen** berücksichtigt werden. Davon abhängig sind auch die **Auswirkungen auf die Umwelt- und Raumordnungskriterien**.



Bei allen vier ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren ist ein Fernverkehrshalt möglich

Die Lage der potentiellen **Fernverkehrshalte** wurde so gewählt, dass eine **Verbindung zum Schienennahverkehr** möglich ist.

Aus diesem Grund liegen die **möglichen Standorte** für einen Fernverkehrshalt **im Bereich der Kreuzung mit der Bestandsstrecke 3600**.



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



Vielen Dank!

Backup

Beispiel: Bewertung im Segmentvergleich

Bewerten der Umweltauswirkungen anhand des Schutzgutes Tiere Pflanzen

UEK	Auswirkung	Segmentvergleich G19-G33							
		Variantenabschnitt 1 (028 + 040 + 043 + 043 E/F + 046)		Variantenabschnitt 2 (027 + 030 + 041 + 041 E/F + 046)		Variantenabschnitt 3 (027 + 030 + 042 + 044 + 045 + 047 E/F + 047)		Variantenabschnitt 4 (027 + 029 + 033 + 033 E/F)	
	Flächenbeanspruchung von schutzwürdigen Biotopen (Angabe in m²)	dauerhaft	temporär	dauerhaft	temporär	dauerhaft	temporär	dauerhaft	temporär
IV	Gesetzlich geschützte Biotope / Komplexe (§ 30 BNatSchG bzw. § 13 HAGBNatSchG)	2.530	2.280	3.170	2.270	5.970	3.820	1.240	1.640
IV	Wälder mit ausgewiesenen Altholzbeständen	--- m	--- m	--- m²	--- m²	3.850	2.200	--- m²	--- m²
III	Bedeutende Biotope / Biotopkomplexe	32.510	26.870	26.640	23.310	74.300	42.550	13.200	10.750
III	Gesetzlich geschützte Biotope / Komplexe (§ 30 BNatSchG bzw. § 13 HAGBNatSchG) – 50 m-Puffer	39.970	25.420	28.630	18.760	54.140	22.190	26.110	19.730
III	Betroffenheit von Ökokonto- und sonstigen Kompensationsmaßnahmenflächen	440 m²	260 m²	560 m²	210 m²	--- m²	--- m²	--- m²	--- m²
Zerschneidung von gesetzlich geschützten Schutzgebieten									
IV	FFH-Gebiet	m		--- m		--- m		--- m	
IV	Nationalpark, Naturmonument („Das Grüne Band“)	m		--- m		--- m		110 m	
III	FFH-Gebiet – 300 m-Puffer	820 m		820 m		2.480 m		--- m	
III	Naturschutzgebiet (Bestand / Planung) – 200 m-Puffer	m		--- m		--- m		--- m	
Rangfolge		■ ■		■ ■		■ ■ ■ ■		■ ■ ■	