Ausbaustrecke/Neubaustrecke Fulda–Gerstungen

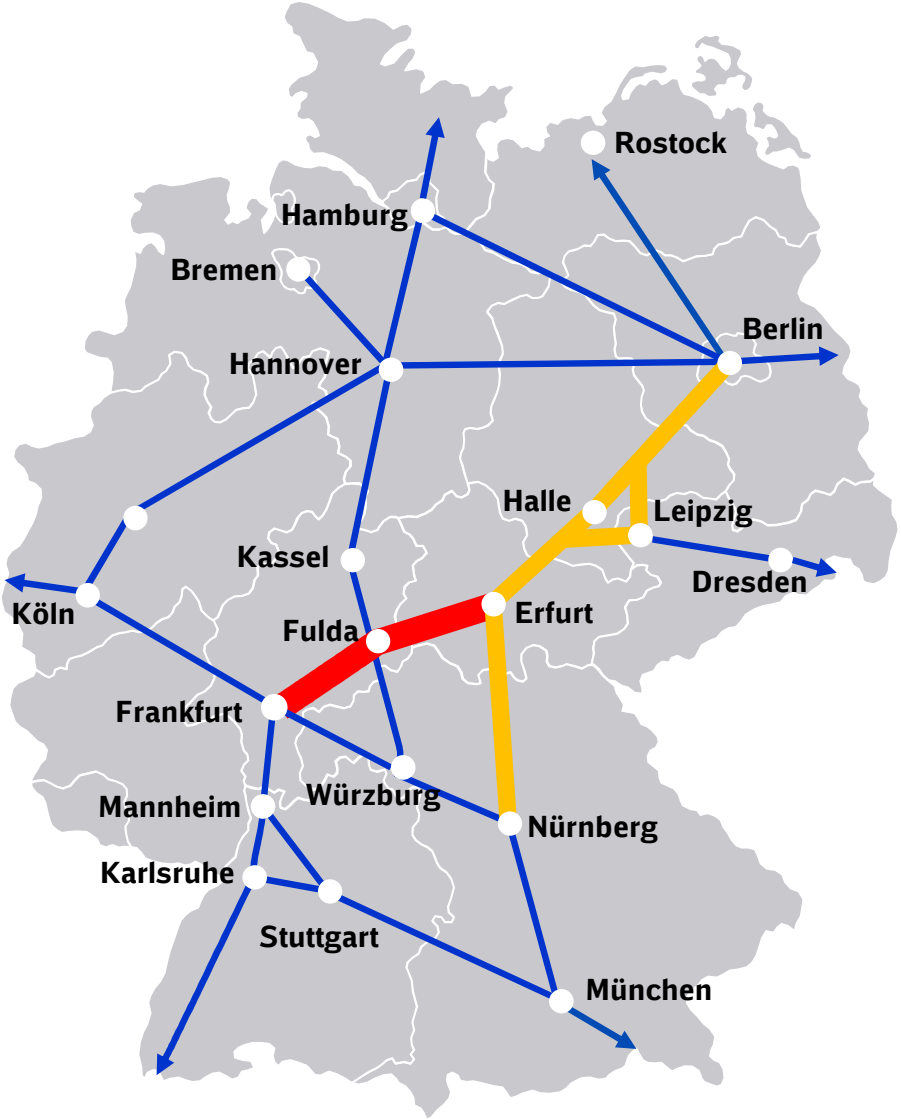
Bürgerinformationsveranstaltung

DB Netz AG | 21.02.2018

Aktueller Sachstand zur Ausbau-/Neubaustrecke Fulda–Gerstungen

Geplantes Vorgehen zur frühen Bürgerbeteiligung

Nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke München–Berlin (VDE 8) soll die Fahrzeit im Korridor Frankfurt–Berlin weiter reduziert werden

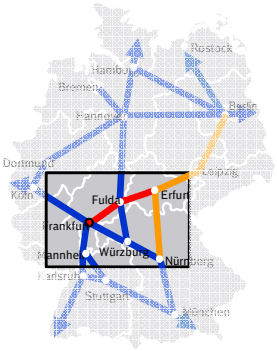


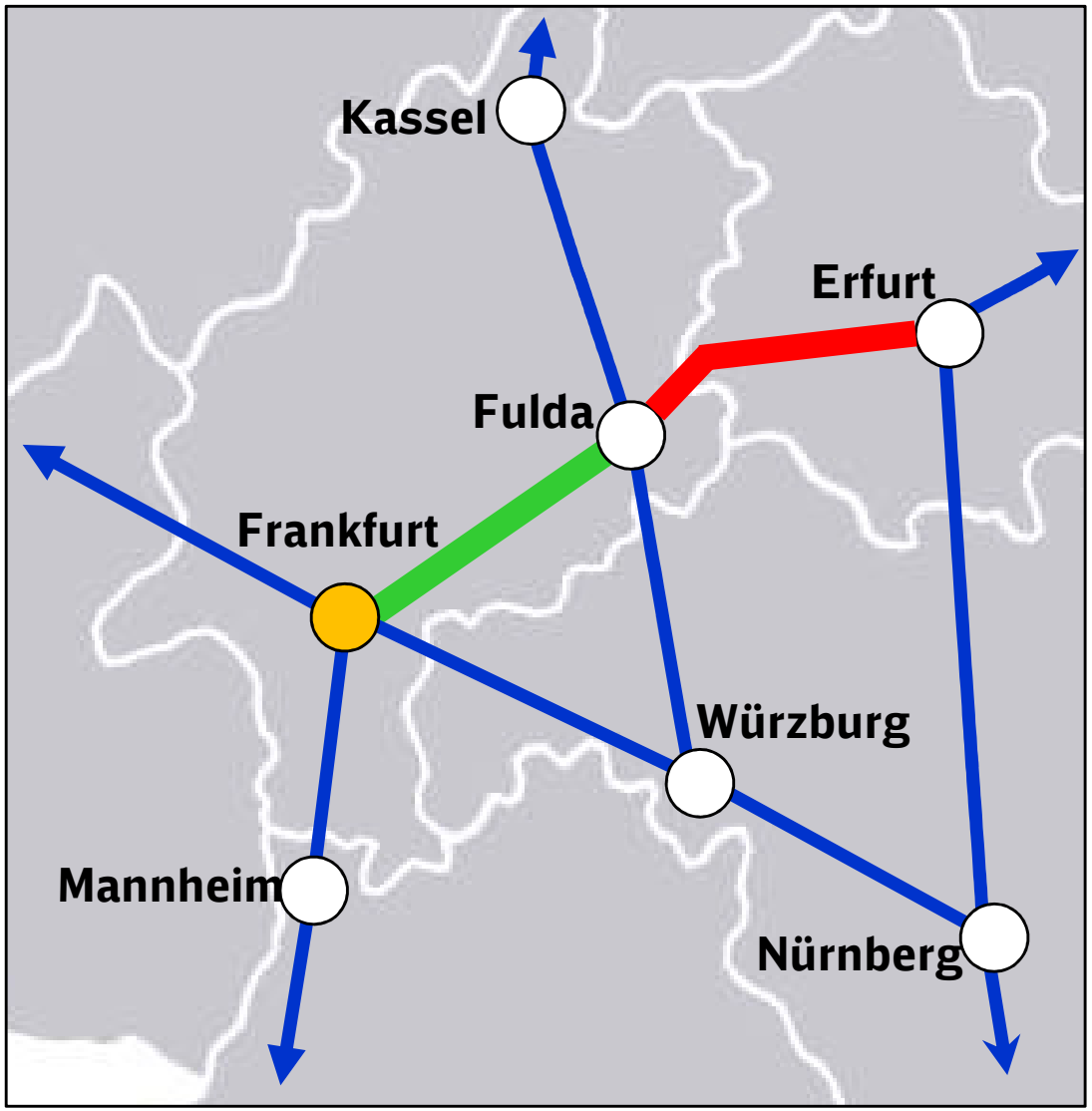
	Fahrzeiten heute	Fahrzeiten zukünftig
Frankfurt – Erfurt – Berlin	**3:56 Std.** (Sprinter)	Mind. **17** Minuten schneller im Korridor Frankfurt – Erfurt

Legende:

- Korridor Frankfurt–Erfurt
- VDE 8 (Nürnberg–Berlin)
- Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB

Für die Fahrzeitverbesserung sind die Korridore zwischen Frankfurt und Fulda sowie Fulda und Erfurt auszubauen





Knoten Frankfurt
- Mehr Kapazität
- Höhere Pünktlichkeit

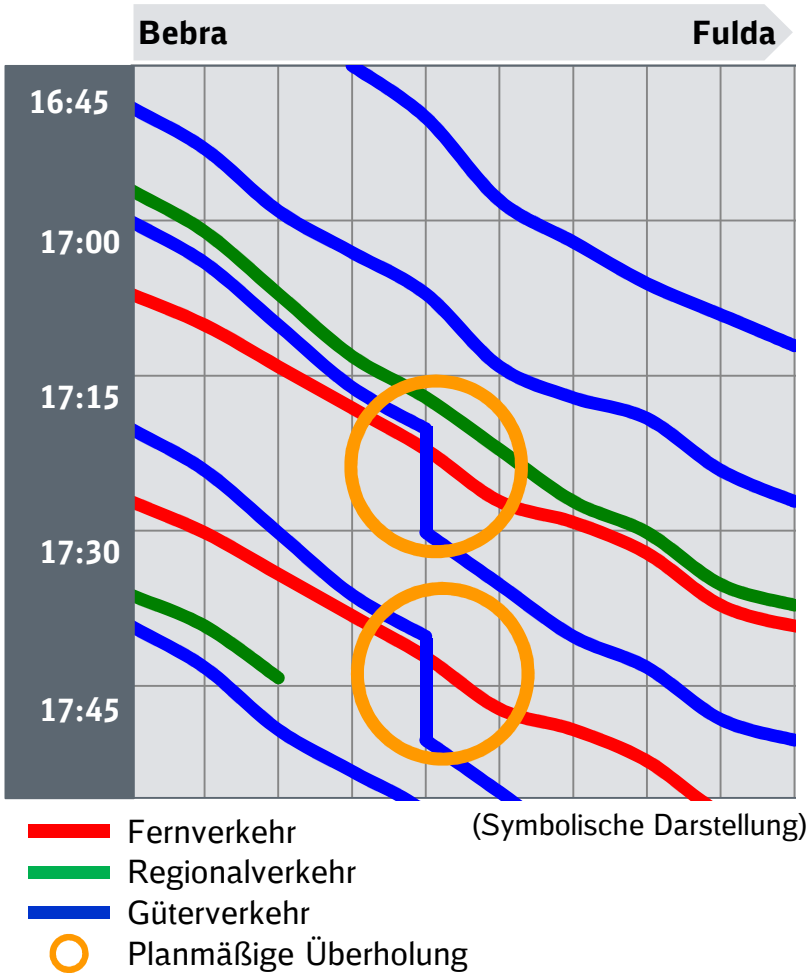
Frankfurt–Fulda
- Mind. 7 Minuten schneller
- Mehr Kapazität

Fulda–Erfurt
- Mind. 10 Minuten schneller*
- Mehr Kapazität

*) gemäß Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) erfolgt eine Festlegung im Rahmen des Deutschland-Taktes - ggf. ist eine größere Fahrzeitreduzierung zwischen Fulda und Erfurt (x ≤ 60 Minuten) erforderlich

Auf der stark befahrenen Bestandsstrecke Fulda–Bad Hersfeld–Bebra befinden sich heute schnelle und langsame Verkehre

Zeit-Wege-Diagramm der Strecke zwischen Bebra und Fulda im Fahrplan 2018



Ausgangslage:

- Schnelle ICE-Verkehre und langsame Regional- und Güterverkehre behindern sich; planmäßige Überholungen des Güterverkehrs unvermeidbar

Problemstellung:

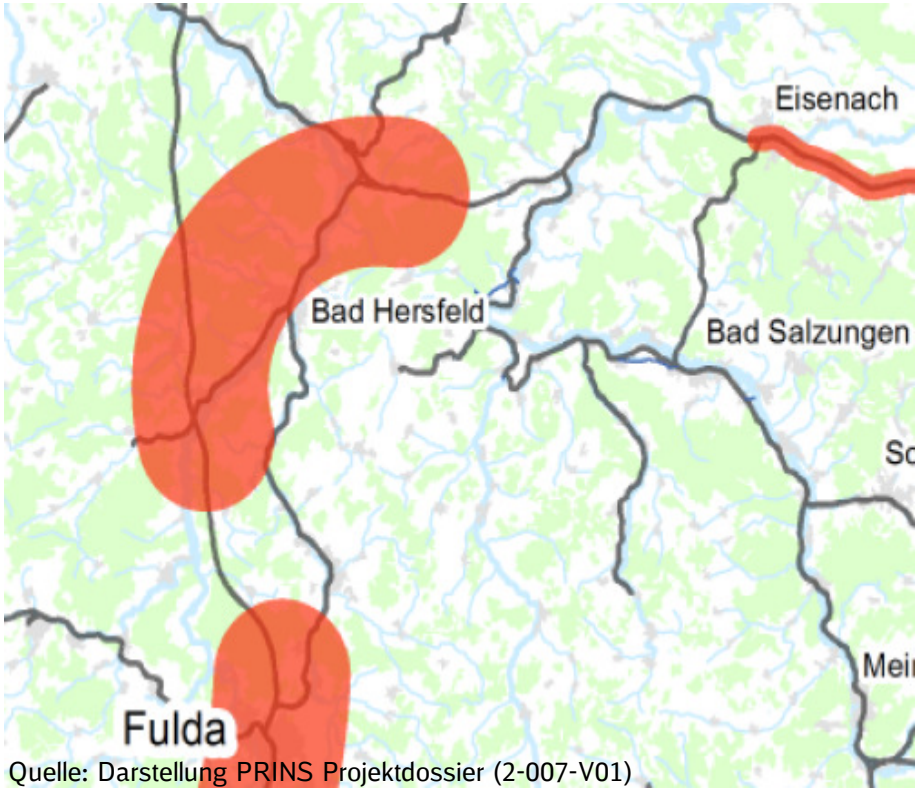
- Kein Potenzial für Verkehrswachstum und Fahrzeitverbesserung

Ziel der Neu-/Ausbaumaßnahme:

- Mehr Kapazität für die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren und Fahrzeitgewinn für den Fernverkehr

Der Bund hat die Notwendigkeit des Projektes im Bundesverkehrswegeplan bestätigt und die Ziele sowie Projektinhalte festgelegt

Lage im Netz



Quelle: Darstellung PRINS Projektdossier (2-007-V01)

Maßnahmenbeschreibung des Bundes*:

- **2-gleisige ABS/NBS** im Korridor Wildeck / Blankenheim–Bad Hersfeld–Kirchheim / Langenschwarz
- v_{max}: **200 km/h** (gemäß Referenzvariante des Bundes)
- Höhenfreie Einbindung in das bestehende Netz
- **Fahrzeitverkürzung** im Abschnitt Fulda–Erfurt ist für den **Deutschland-Takt** erforderlich (Kantenfahrzeit ≤ 60 min)
- **Bad Hersfeld** bleibt weiterhin an das **Fernverkehrsnetz** angebunden
- Mit den Aus- und Neubaumaßnahmen sollen auch die **infrastrukturellen Voraussetzungen** für eine **Verkehrslenkung** zur **Lärmentlastung** geschaffen werden

Auf Grundlage dieser Zielvorgaben startet die DB Netz AG Ihre Planungen

*gemäß Projektinformationssystem (PRINS)

Die neue Strecke soll die Reisezeiten reduzieren und der Region eine zukunftsfähige Infrastruktur bereitstellen

Vorteile der neuen Strecke

Verkürzte Fahr- und Reisezeiten …

… durch höhere Streckengeschwindigkeiten insbesondere für den Fernverkehr. Dadurch optimale Anschlussbeziehungen in den Nachbarknoten (Erfurt)

Mehr Kapazität …

… durch eine weitere Streckenverbindung und der damit verbundenen Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre

Höhere Qualität …

… durch die Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre und damit verbesserte Pünktlichkeit im ÖPNV

Weniger Lärm…

… durch die Verlagerung eines Teils des nächtlichen Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf die neue Strecke

Die Rahmenbedingungen der Planung sind komplex

Rahmenbedingungen für die Strecke ABS/NBS Fulda–Gerstungen

Anschluss an Schnellfahrstrecke

- Es existieren nur wenige Möglichkeiten, an die bestehende Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg anzuschließen

Anbindung Bad Hersfeld

- Die verkehrliche Anbindung von Bad Hersfeld ist zu berücksichtigen

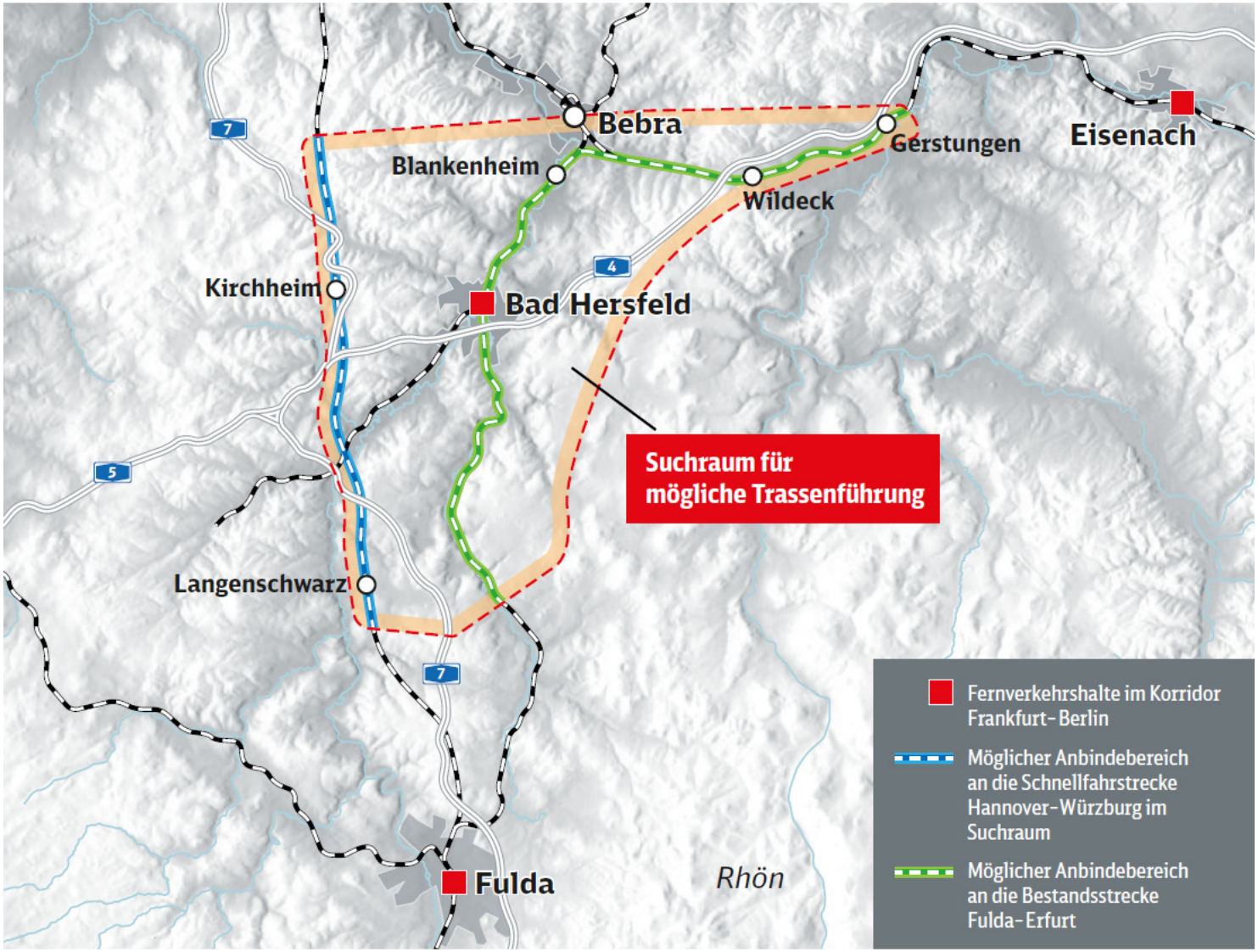
Fahrzeitanforderungen

- Der Bundesverkehrswegeplan fordert eine hohe Fahrzeitverkürzung (Kantenfahrzeit Fulda–Erfurt ≤ 60 min)

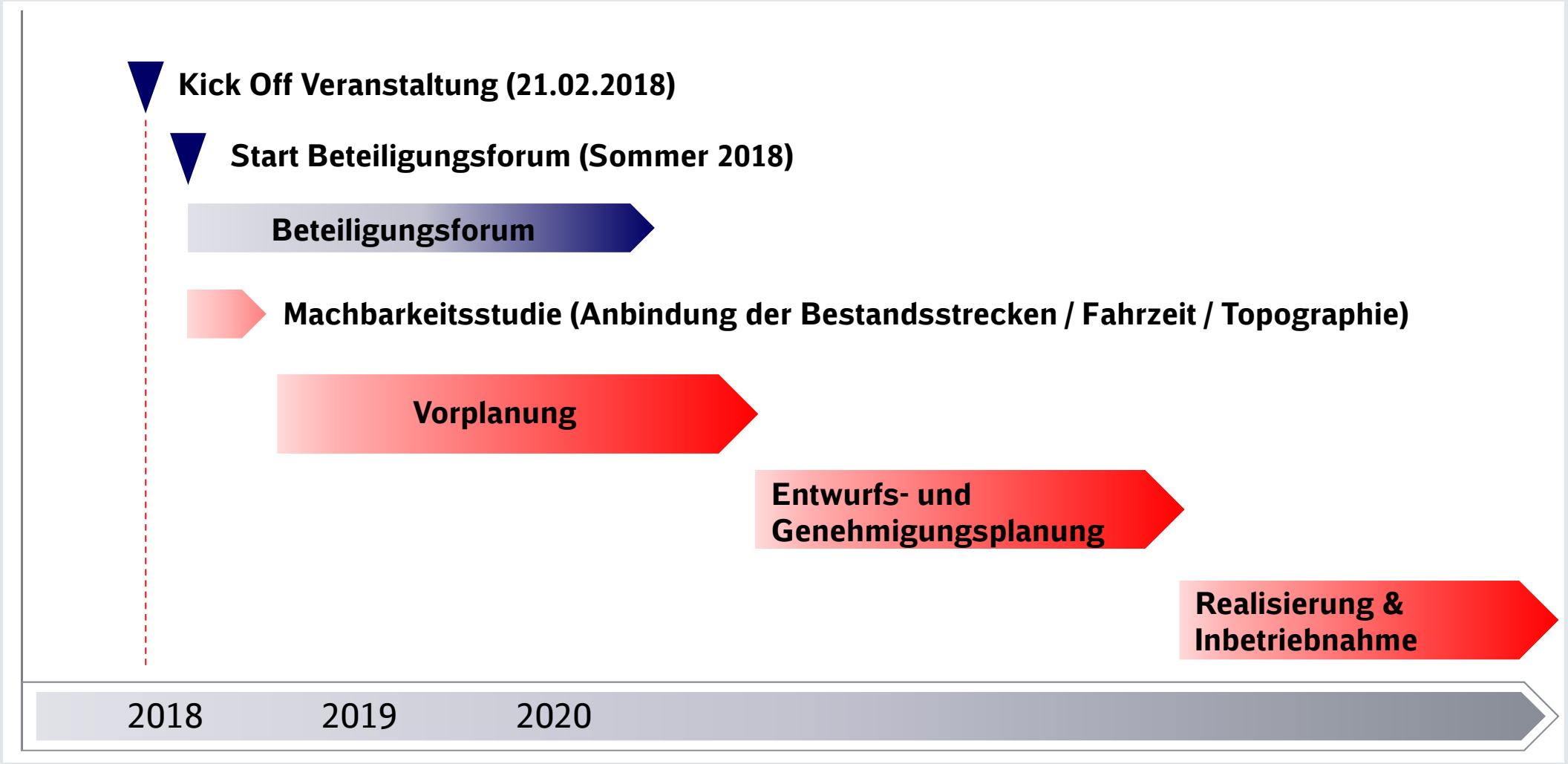
Topografische Randbedingungen

- Die Mittelgebirgslage mit deutlichen Höhenunterschieden schränkt die mögliche Trassengestaltung ein

Schwierige topografische Verhältnisse in Kombination mit den technischen Erfordernissen im Suchraum setzen den Rahmen für mögliche Varianten



Die Planung erfolgt von Beginn an mit Beteiligung der Bürger



Aktueller Sachstand zur Ausbau-/Neubaustrecke Fulda–Gerstungen

Geplantes Vorgehen zur frühen Bürgerbeteiligung

Ergebnis der Bürgerbeteiligung ist eine Vorzugsvariante, die dann dem Bundestag vorgelegt wird

Bürgerbeteiligung im Rahmen des **Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen**

Projektziele gemäß BVWP

1. **Trassensuchraum definieren**
2. **Bewertungskriterien definieren**
3. **Planung von Trassenvarianten**
4. **Bewertung der Trassenvarianten**
5. **Gesamttrasse (Vorzugsvariante)**

Untersuchungen des BMVI:

- Deutschland-Takt
- Zugzahlen 2030

Weitere Einflussfaktoren:

- Technische Machbarkeitsstudie der DB Netz AG

Bestätigung der Vorzugsvariante im Rahmen der parlamentarischen Befassung des Bundestags (Finanzierung)

Einbringung der Vorzugsvariante in das Planrechtsverfahren (Genehmigung/Planrecht)

Ziel des Planungsprozesses:
Vorzugsvariante mit hoher Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit

Digitales Planen und Bauen
bei Infrastrukturprojekten der Deutschen Bahn

- **Hohe Akzeptanz bei den Bürgern**
- **Bessere Planungsqualität**
- **Hohe Termin- und Kostensicherheit**

ABS/NBS Hanau-Würzburg / Fulda

Raumordnungsverfahren/Vorplanung mit KorFin® BIM 5D Plattform

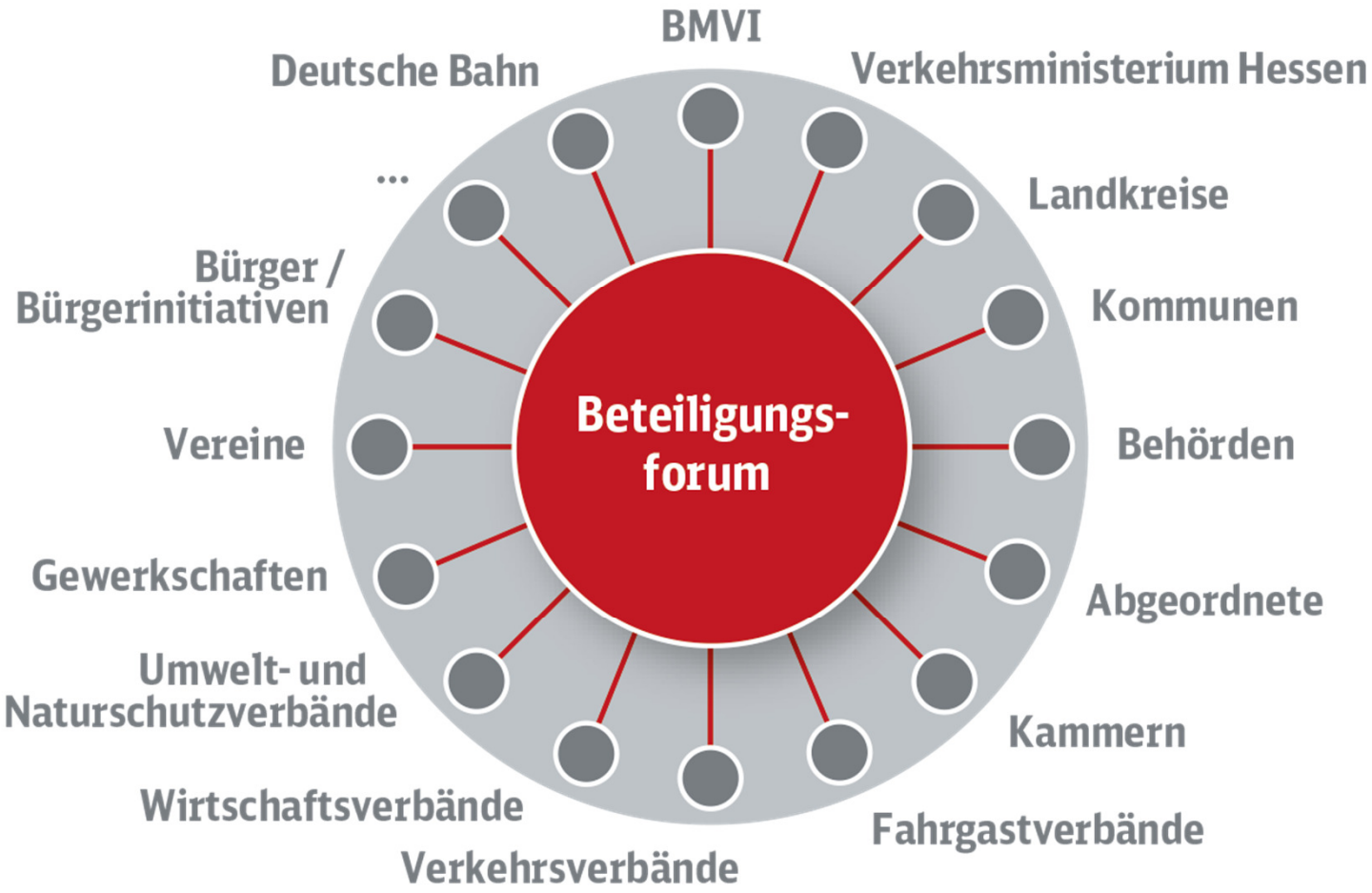
Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung der ABS/NBS Fulda–Gerstungen erfolgt nach klaren, bewährten Leitlinien

Leitlinien der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

- Die Bürgerinnen und Bürger der Region werden **frühzeitig** und **umfassend** in die Planungen **einbezogen.** Herzstück der Beteiligung ist das **Beteiligungsforum**.
- Die Strecke wird **transparent** und **nachvollziehbar** geplant. Im **Beteiligungsforum** können Fragen gestellt und Fakten geklärt werden. Alle Beteiligten haben die Möglichkeit, Ideen und Anregungen zur Trassenfindung einzubringen.
- Als Ergebnis muss eine **genehmigungsfähige** und in der **Region akzeptierte** Trasse gefunden und den **Genehmigungsbehörden vorgelegt** werden.
- Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung **ersetzt dabei nicht** die **rechtlichen Verfahren** der Raumordnung und der Planfeststellung.

Alle Informationen zum Stand des Beteiligungsforums werden auf unserer Webseite veröffentlicht.

Im Rahmen eines Beteiligungsforums kommen alle Anspruchsgruppen zusammen und beraten über eine Vorzugslösung



Die **Arbeitsorganisation** wird im ersten Beteiligungsforum festgelegt.

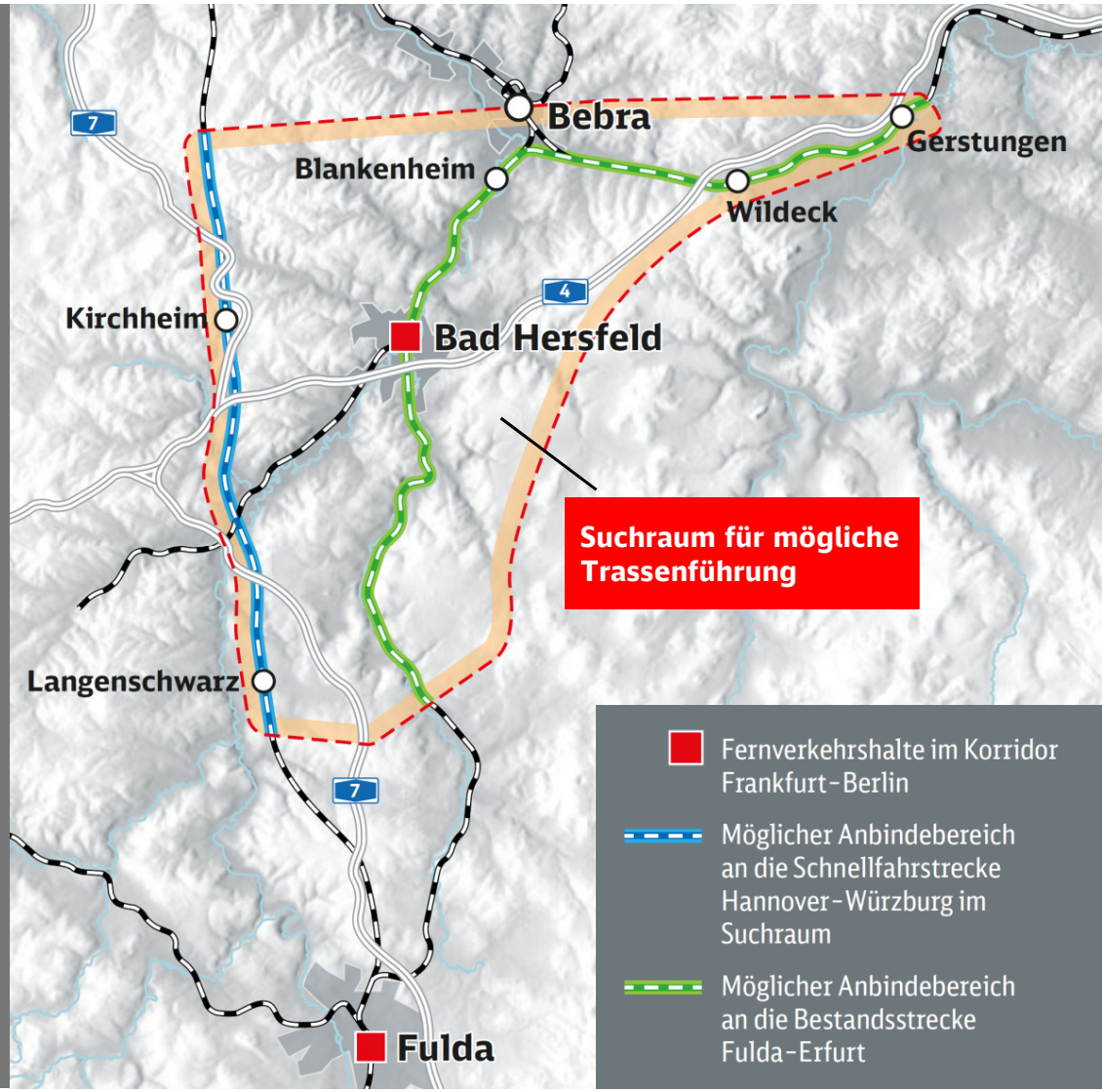
Kontinuierliche Information, allgemeinverständliche Aufbereitung der Inhalte
(Informationsveranstaltungen, Projektwebsite, Broschüren/Hintergrundinfos, Presseinformationen)

Nächste Schritte:
Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung startet im Sommer 2018

- **Auftaktveranstaltung/Bürgerinformation** **21.02.2018**
- **Erste Sitzung des Beteiligungsforums** **Sommer 2018**
  - Gemeinsame Festlegung der Spielregeln für die Zusammenarbeit
  - Festlegung der Arbeitsorganisation
  - Vorstellung der Teilnehmer
  - Erläuterung der Ziele und Randbedingungen des Projektes (BVWP)
  - Vorstellung des Arbeitsplans

Wir freuen uns auf Ihre Meinungen und Hinweise zum Projekt auch per E-Mail:

fulda-gerstungen@deutschebahn.com

Informationen zum Projekt finden Sie unter:

www.fulda-gerstungen.de