



14. Beteiligungsforum

Bahnprojekt Fulda – Gerstungen

28. Oktober 2025 | DB InfraGO AG



Ein Projekt für den
Deutschlandtakt

FRANKFURT
RHEINMAIN **plus**

- 1. Begrüßung**
2. Blick in die Werkstatt
3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung
4. Ausblick
5. Gemeinsame Botschaften

1. Begrüßung

2. **Blick in die Werkstatt**

- **Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie**
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- Durchgängige Trassierungslinie

3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung

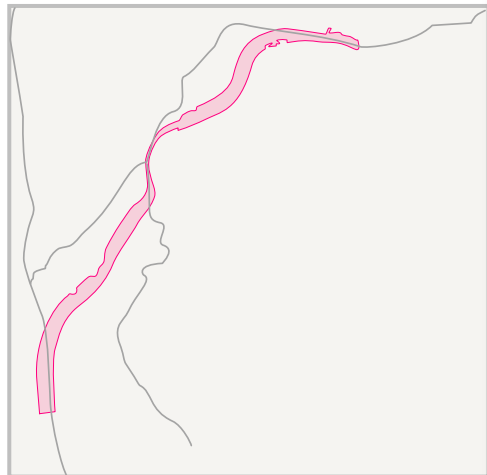
4. Ausblick

5. Gemeinsame Botschaften

Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie



Vorzugsvariante Trassenkorridor



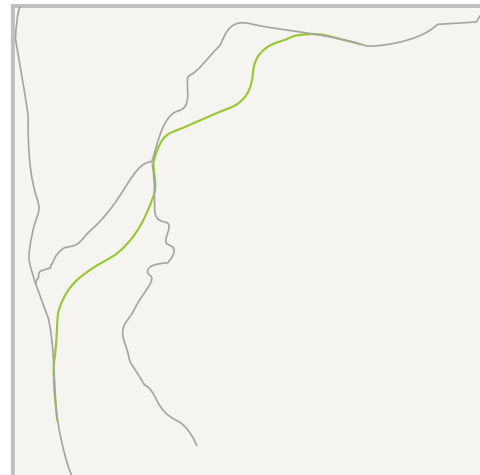
- Die Vorzugsvariante wurde als ein bis zu 1.000 m breiter Korridor ermittelt

Definition Trassierungslinien



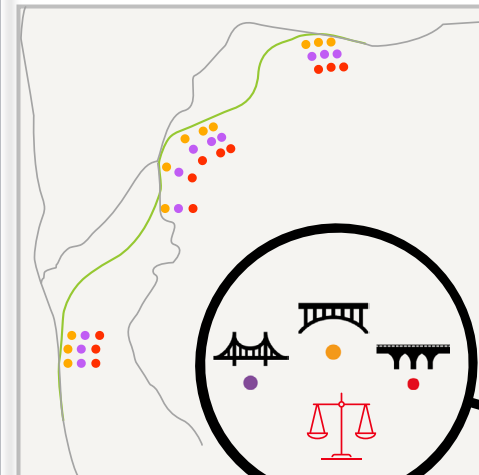
- Es werden in drei verschiedenen Abschnitten Segmente ausgearbeitet, die dann zu durchgängigen Trassierungslinien kombiniert werden

Vorzugsvariante Trassierungslinie



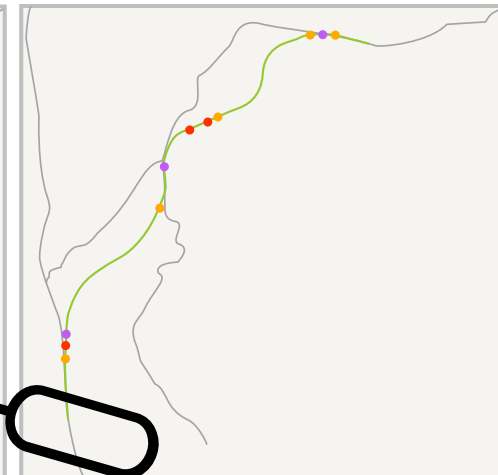
- Die Bewertung der Trassierungslinien ergibt eine vorzugswürdige Variante

Bauwerksvarianten auf Trassierungslinie



- Auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie werden verschiedene Bauwerksvarianten untersucht

Vorzugsvariante Vorplanung



- Die Vorzugsvariante der Vorplanung ist das Ergebnis der Bewertung und Abwägung der Bauwerksvarianten auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie

1. Begrüßung

2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- **Kartierungen**
- Baugrunduntersuchung
- Durchgängige Trassierungslinie



3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung

4. Ausblick

5. Gemeinsame Botschaften

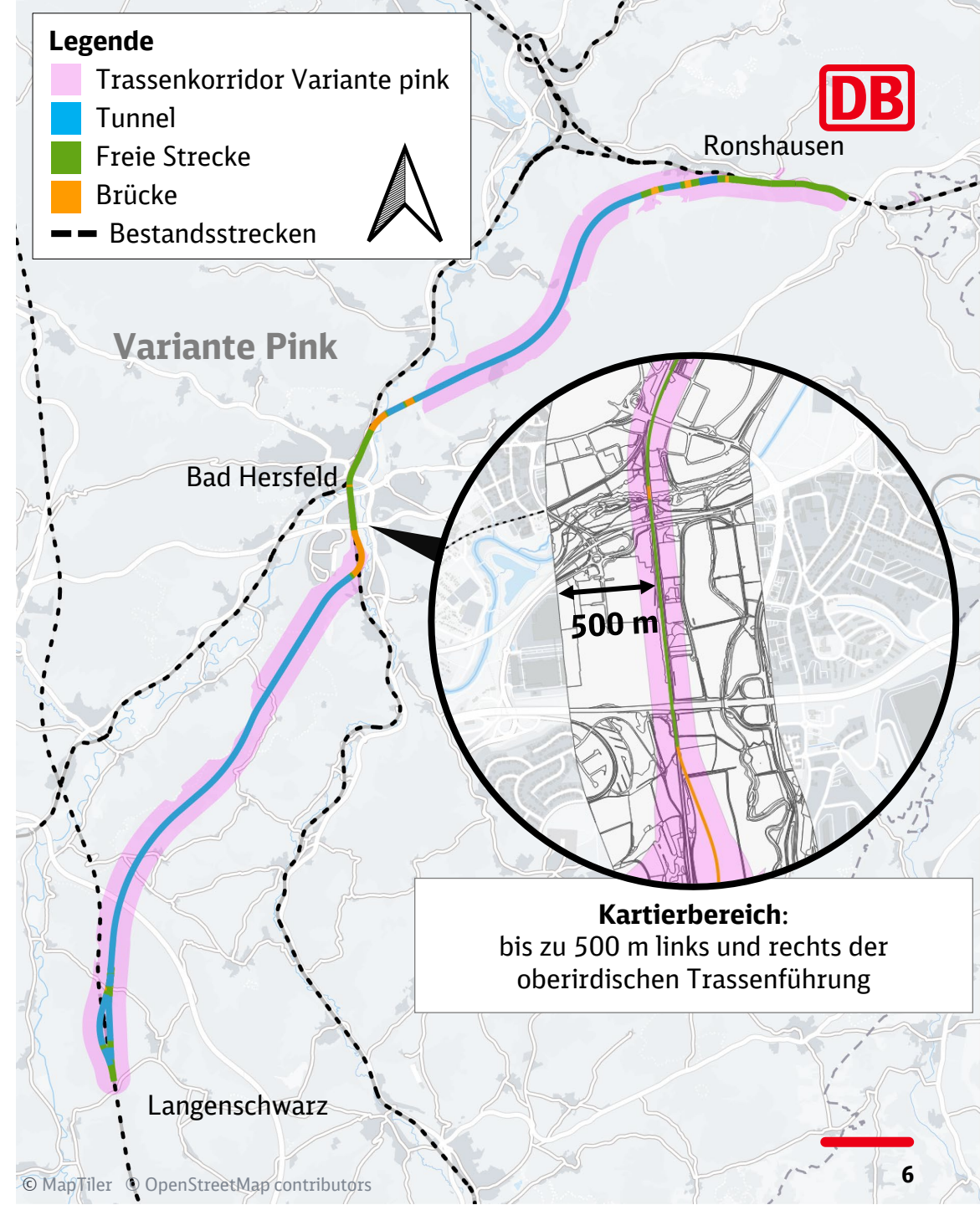
In der Vorplanung wurden Kartierungen durchgeführt

Auf Grundlage des Trassenkorridors „Variante pink“ wurde eine faunistische Planungsraumanalyse durchgeführt und der Kartierumfang definiert:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Fauna  | Amphibien Insekten Vögel Reptilien Säugetiere | Flora  | Biotoptypen Strukturkartierung Baumhöhlen |
|---|---|---|---|

AUSBLICK

Ein Scoping zur Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wird noch erfolgen



1. Begrüßung

2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- Kartierungen
- **Baugrunduntersuchung**
- Durchgängige Trassierungslinie

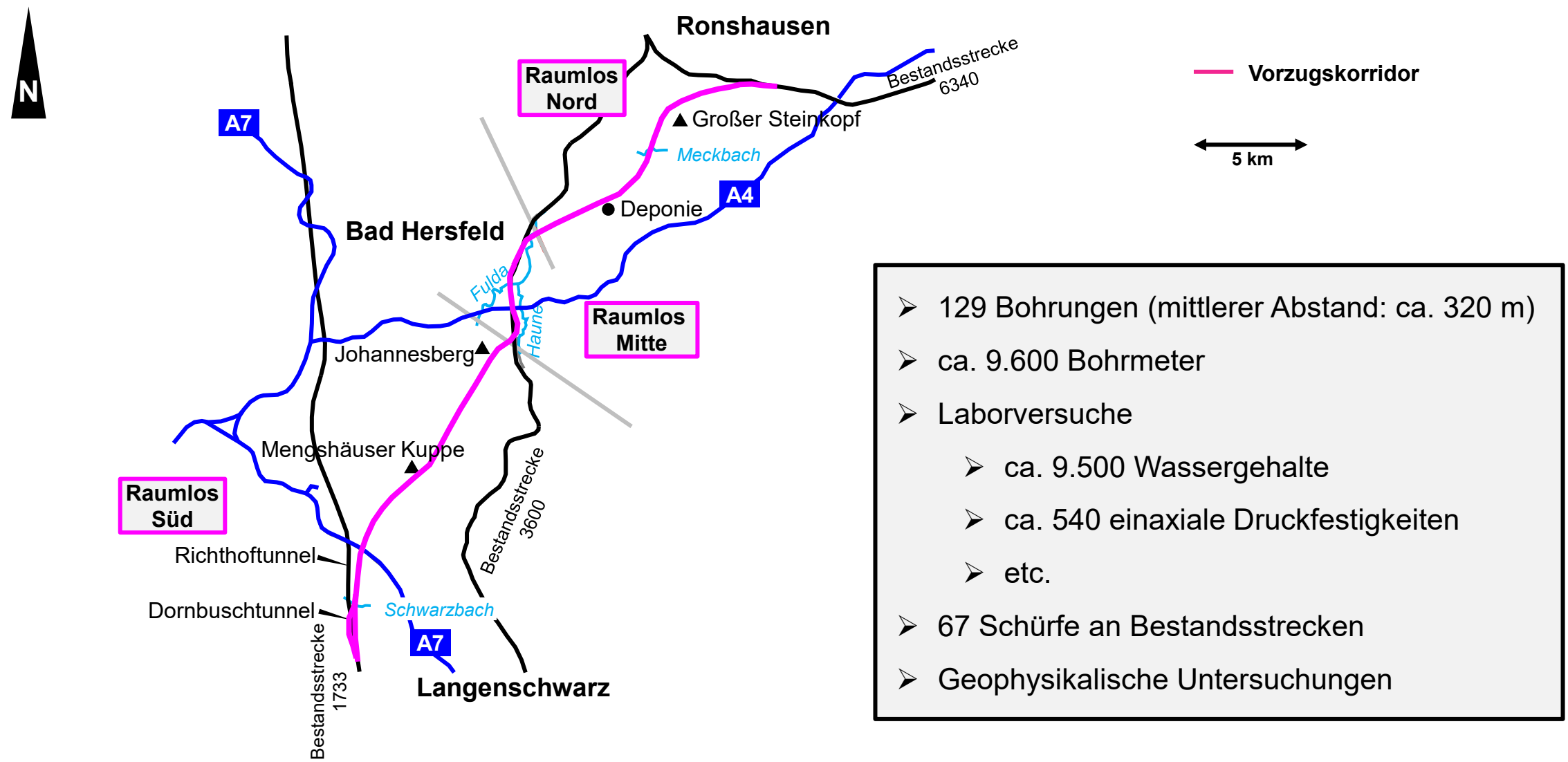
3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung

4. Ausblick

5. Gemeinsame Botschaften

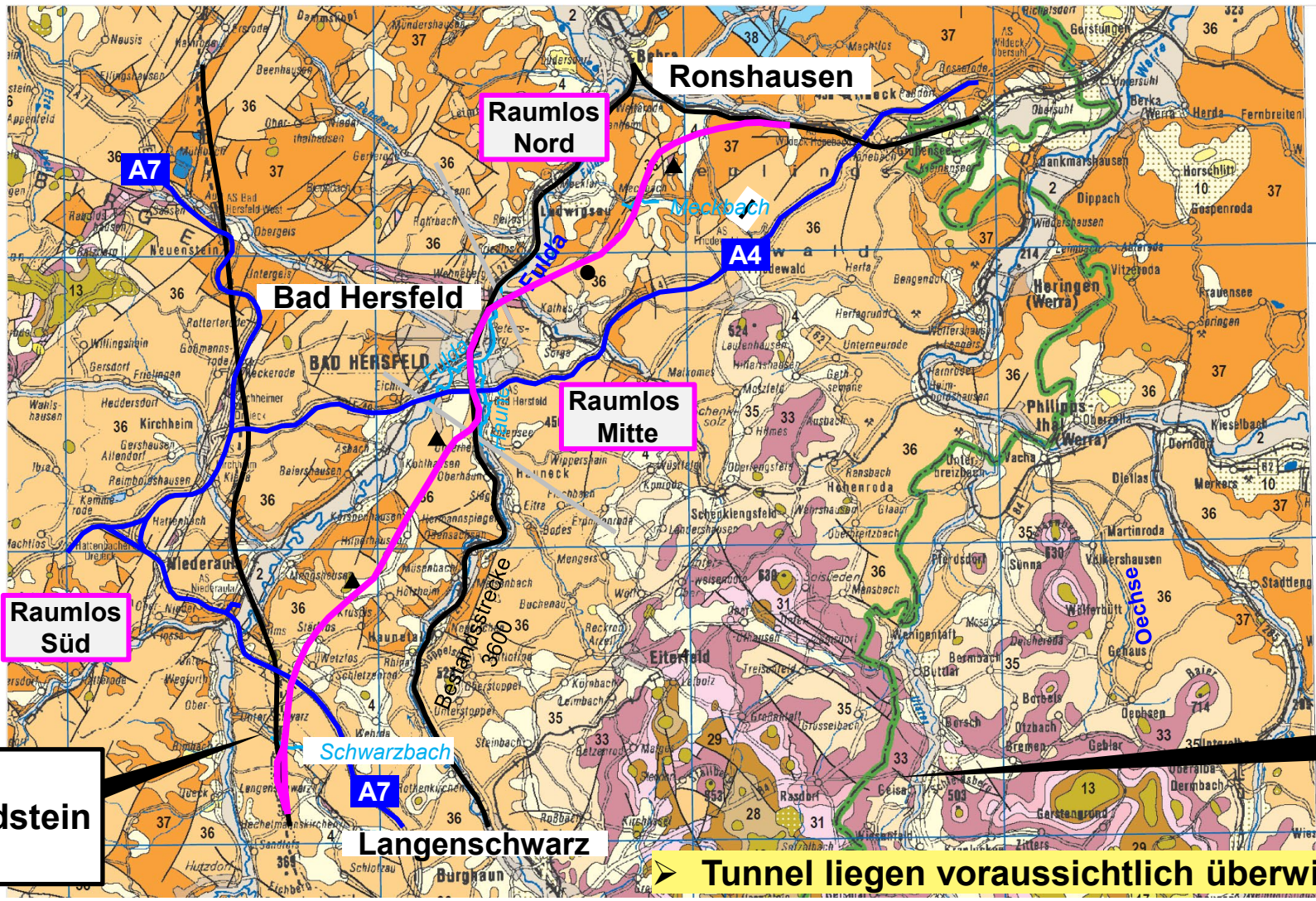
Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen und Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Trassenwahl

- 1. Überblick**
2. Festigkeiten und Auswirkungen auf den Tunnelbau
3. Störungszonen und Auswirkungen auf den Tunnelbau
4. Dolinen



- 129 Bohrungen (mittlerer Abstand: ca. 320 m)
- ca. 9.600 Bohrmeter
- Laborversuche
 - ca. 9.500 Wassergehalte
 - ca. 540 einaxiale Druckfestigkeiten
 - etc.
- 67 Schürfe an Bestandsstrecken
- Geophysikalische Untersuchungen

Übersichtsplan Erkundungen



Hauptstörungsrichtungen

↑
Rhenanisch
(NNE-SSW, älter, Hessische Grabenzone Fortsetzung Rheingraben)

↙ ↘
Herzynisch
(NW-SE, jünger, Fränkische Linie, Randstörung Thüringer Wald, Frankenwald, Fichtelgebirge)

35 so
36 sm **Buntsandstein**
37 su

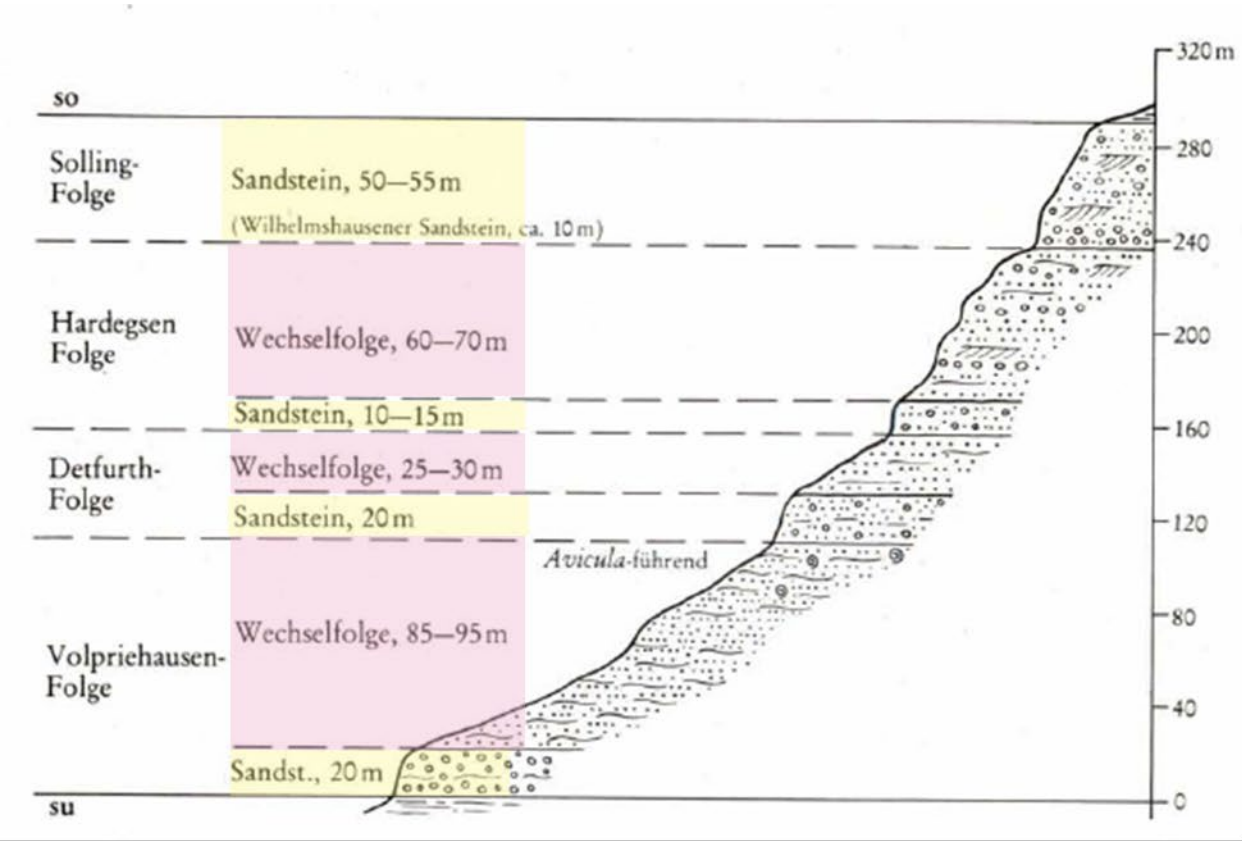
31 o MK
32 m MK
33 u MK **Muschelkalk**
34 ungegl.

➤ Tunnel liegen voraussichtlich überwiegend im Buntsandstein

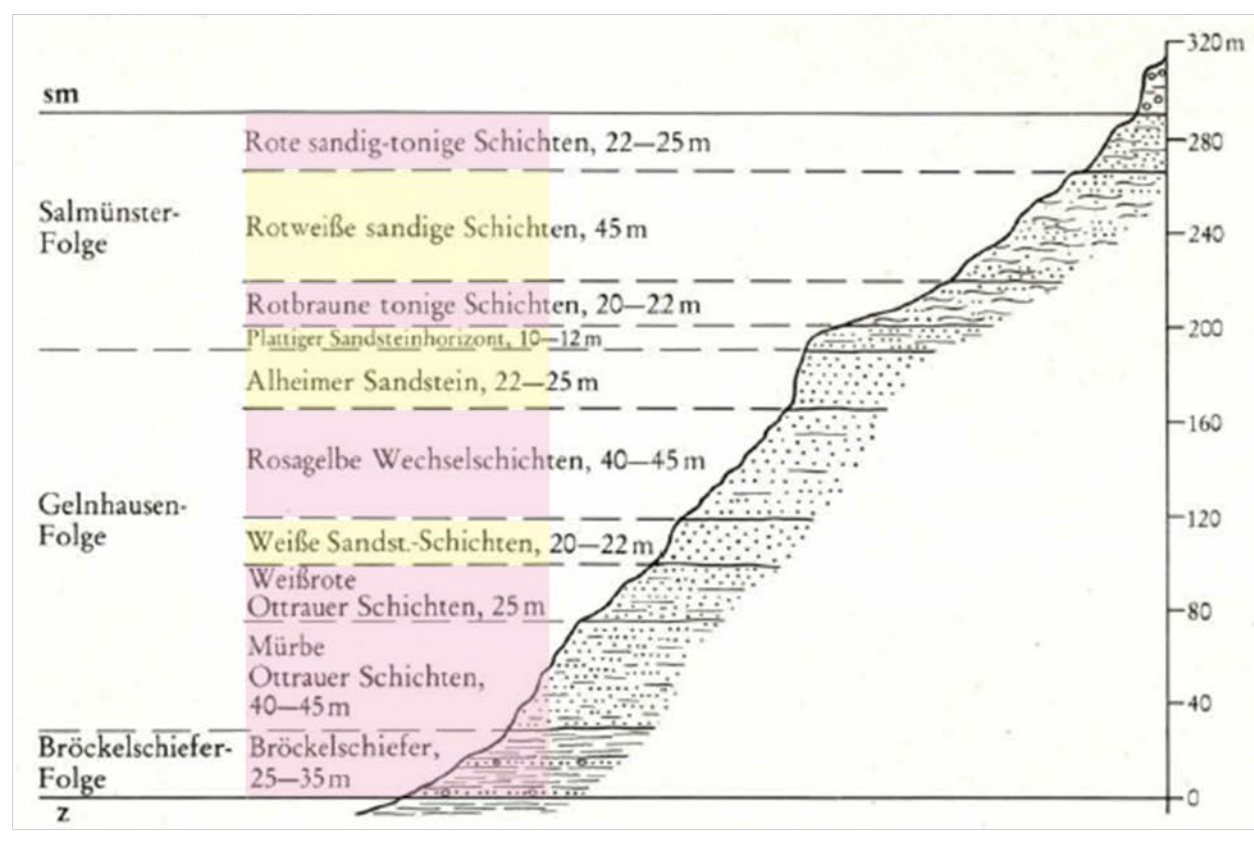
← ~ 50 km →

Trassenbereich in geologischer Karte

Grundlage:
HLUG: Geologische Übersichtskarte von Hessen (08/2007)



Mittlerer Buntsandstein (sm)



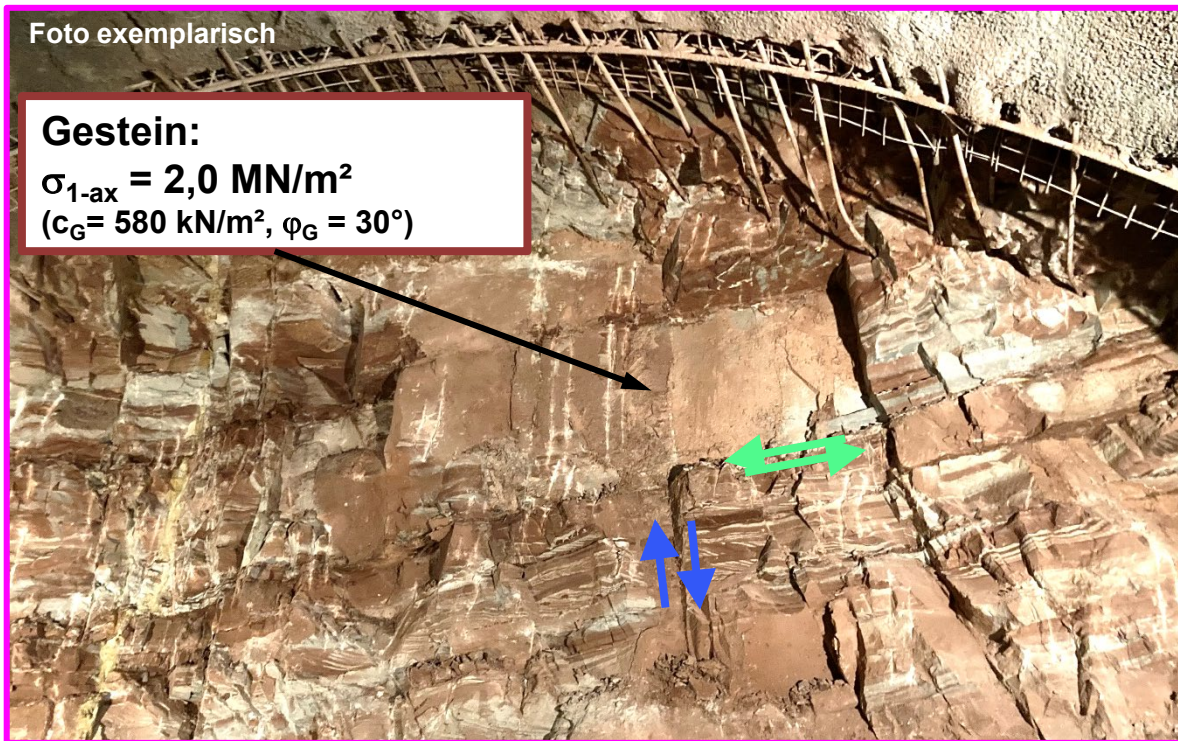
Unterer Buntsandstein (su)

Grundlage:
Geologische Karte von Hessen 1:25000, Erläuterungen 5023 Ludwigseck, Hessisches Landesamt für Bodenforschung, Wiesbaden, 1989

Gliederung mittlerer (sm) und unterer Buntsandstein (su)

Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen und Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Trassenwahl

1. Überblick
- 2. Festigkeiten und Auswirkungen auf den Tunnelbau**
3. Störungszonen und Auswirkungen auf den Tunnelbau
4. Dolinen

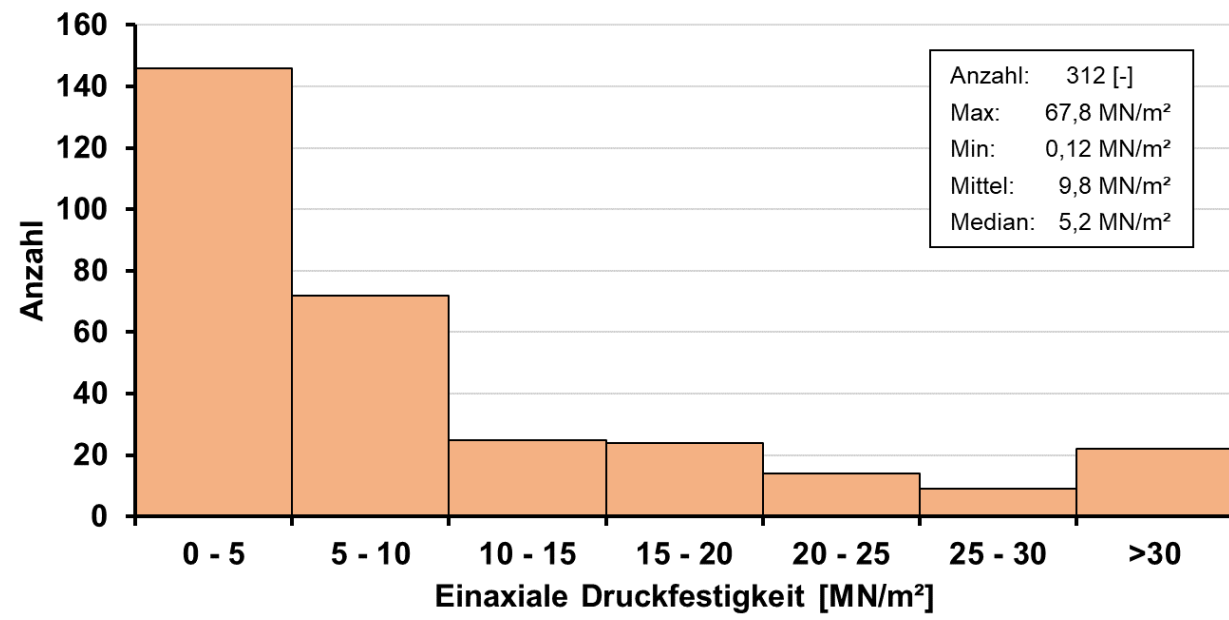
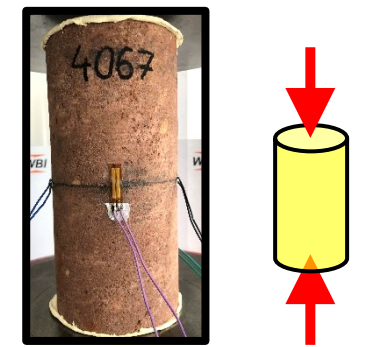


Gestein:
 $\sigma_{1-ax} = 2,0 \text{ MN/m}^2$
 $(c_G = 580 \text{ kN/m}^2, \varphi_G = 30^\circ)$

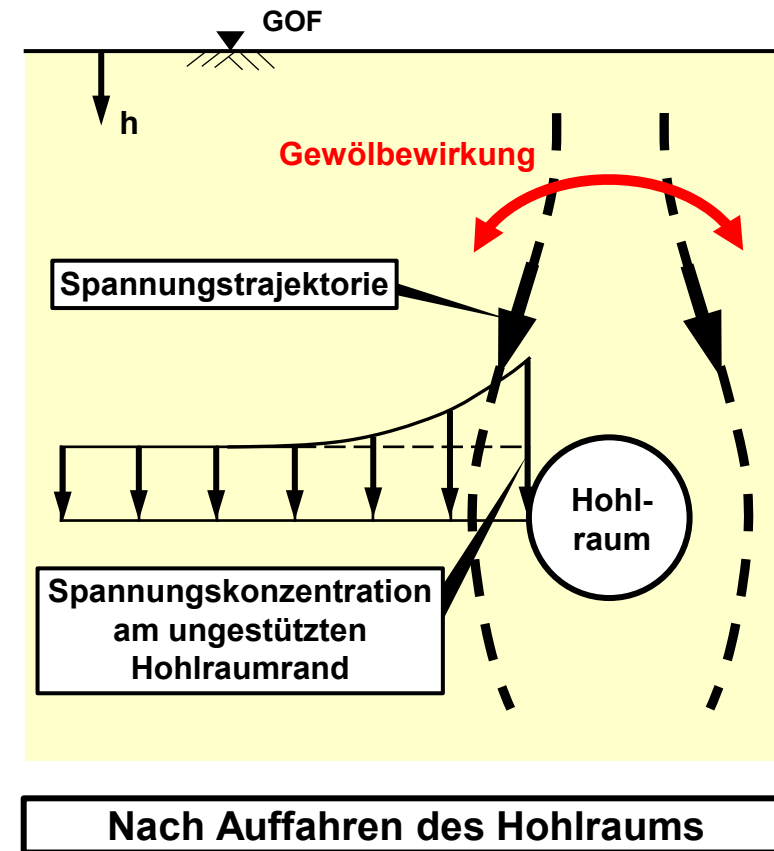
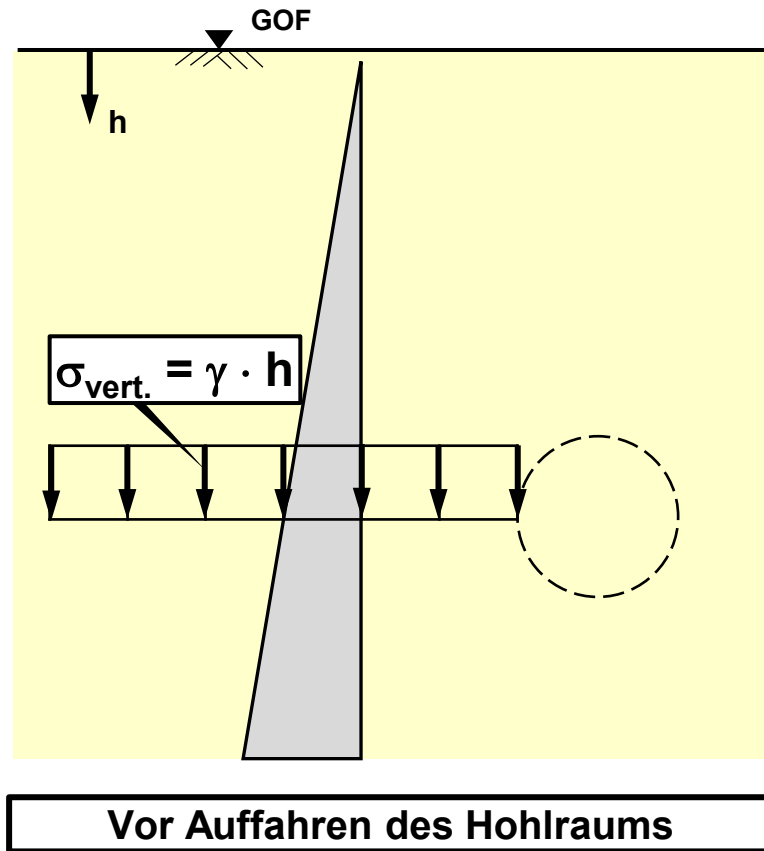
Fels:
 $\gamma = 24 \text{ kN/m}^3$
 $E = 400 \text{ MN/m}^2, \nu = 0,25$
 (u.U. $E_1, E_2, G_2, \nu_1, \nu_2$)

Schichtung:
 $c_S = 0, \varphi_S = 15^\circ$

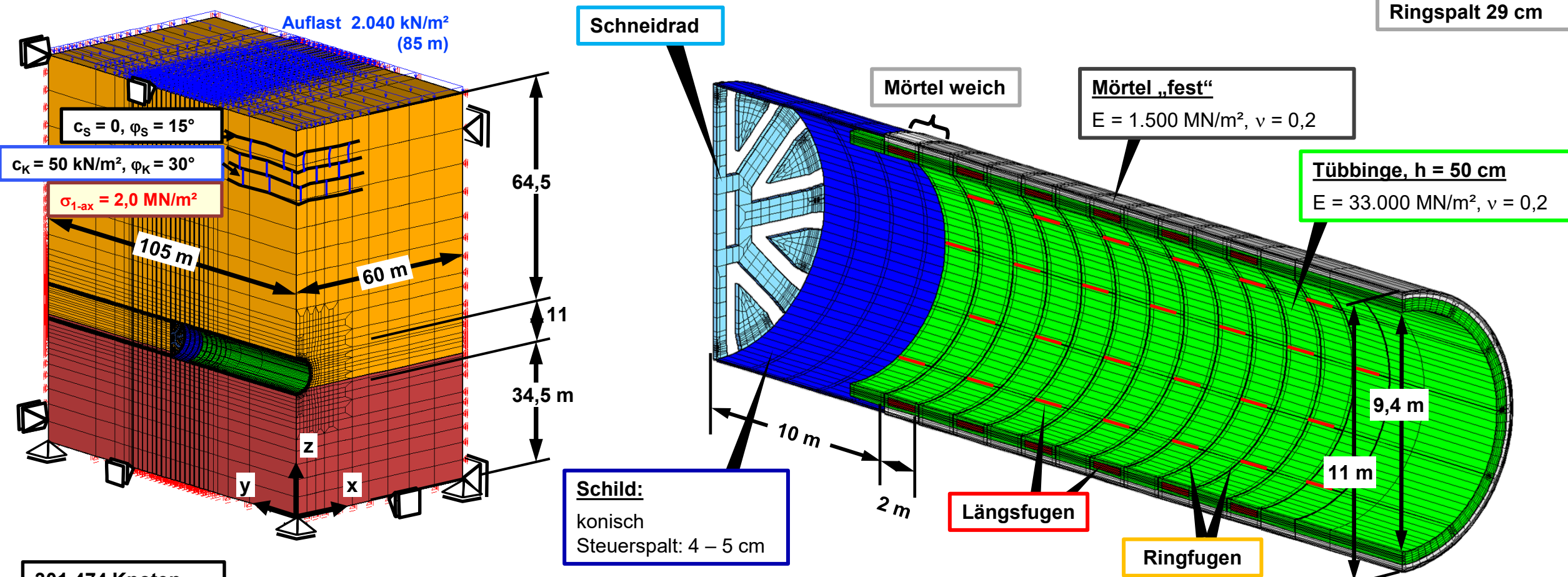
Klüftung:
 $c_K = 50 \text{ kN/m}^2, \varphi_K = 30^\circ$



Buntsandstein, Felsmechanische Kennwerte (Beispiel) und Ergebnisse Festigkeitsuntersuchungen für das Projekt



Spannungsumlagerung beim Tunnelbau, Prinzipdarstellung

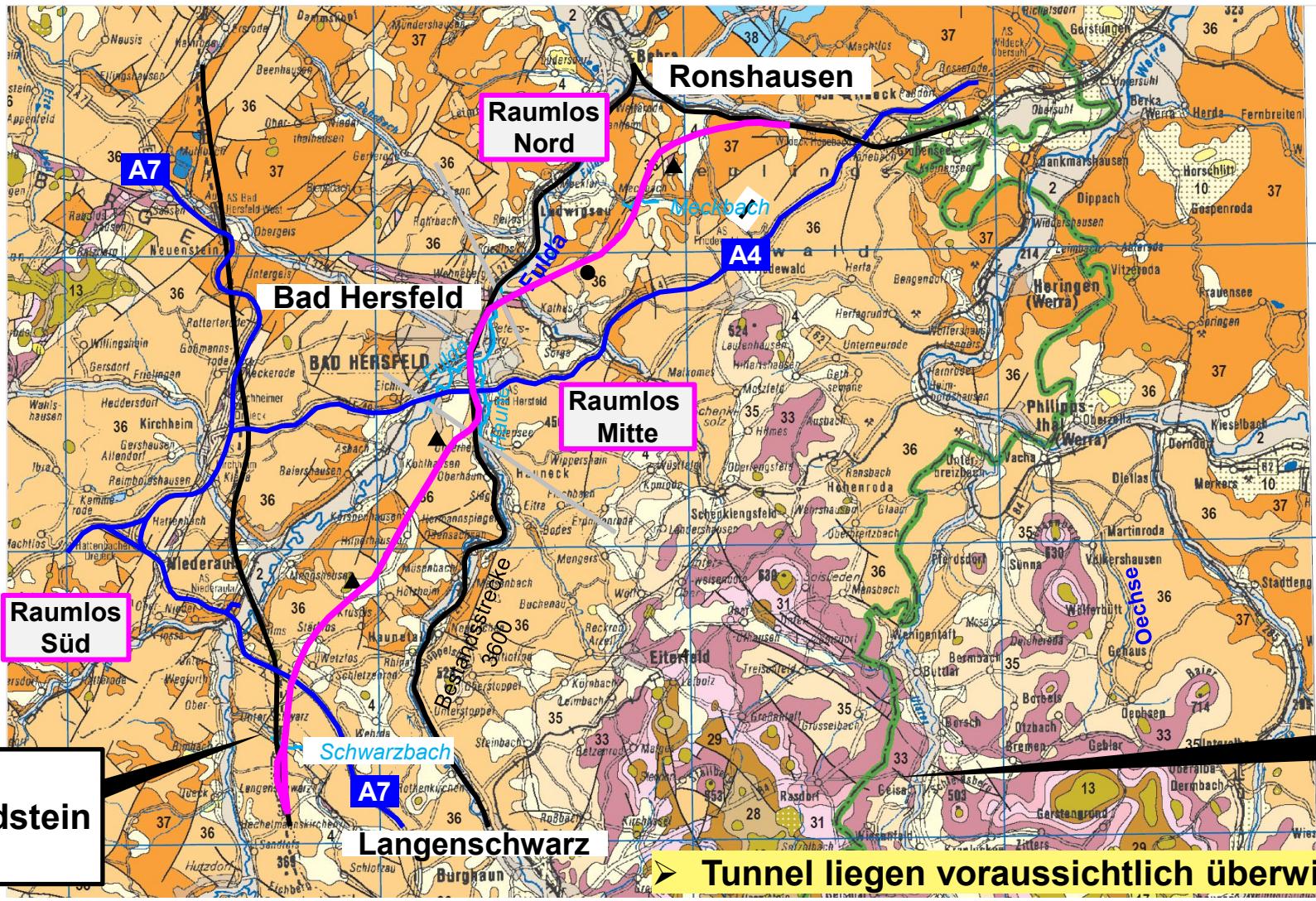


→ Überlagerungshöhe begrenzen (max. 150 m, möglichst ca. 100 m)

Spannungsumlagerungen beim Tunnelbau, geringe Festigkeiten 3D-Finite-Elemente-Berechnungen

Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen und Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Trassenwahl

1. Überblick
2. Festigkeiten und Auswirkungen auf den Tunnelbau
- 3. Störungszonen und Auswirkungen auf den Tunnelbau**
4. Dolinen



Hauptstörungsrichtungen

↑
Rhenanisch
(NNE-SSW, älter, Hessische Grabenzone Fortsetzung Rheingraben)

↙
↖
Herzynisch
(NW-SE, jünger, Fränkische Linie, Randstörung Thüringer Wald, Frankenwald, Fichtelgebirge)
↘

35 so
36 sm **Buntsandstein**
37 su

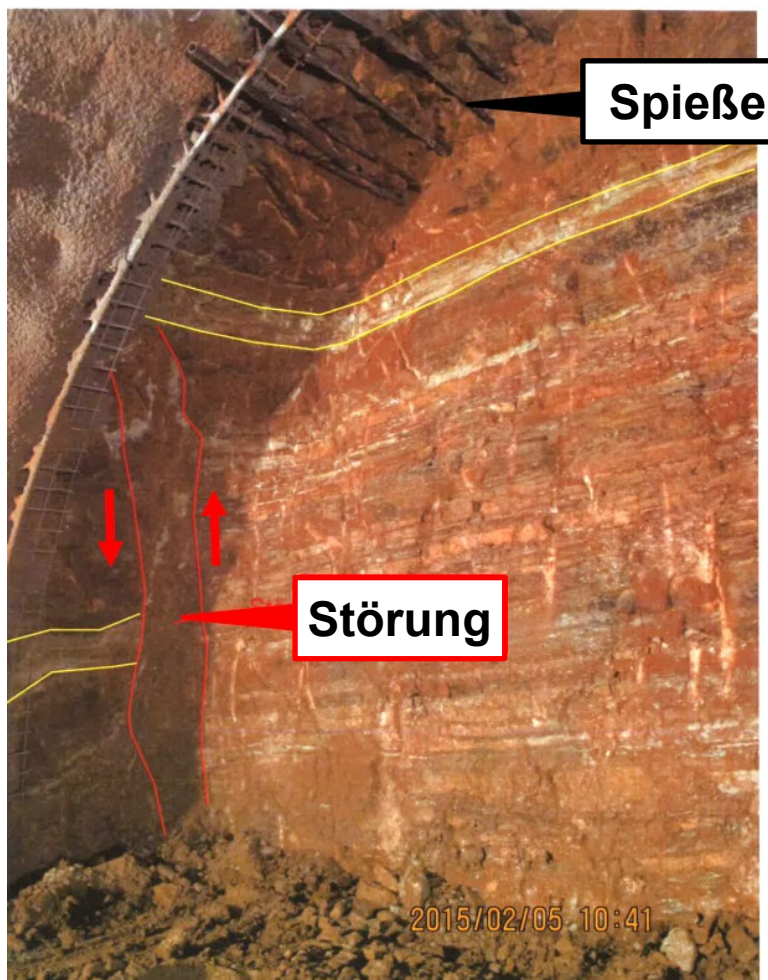
31 o MK
32 m MK
33 u MK **Muschelkalk**
34 ungegl.

➤ Tunnel liegen voraussichtlich überwiegend im Buntsandstein

← ~ 50 km →

Trassenbereich in geologischer Karte

Grundlage:
HLUG: Geologische Übersichtskarte von Hessen (08/2007)



Spieße

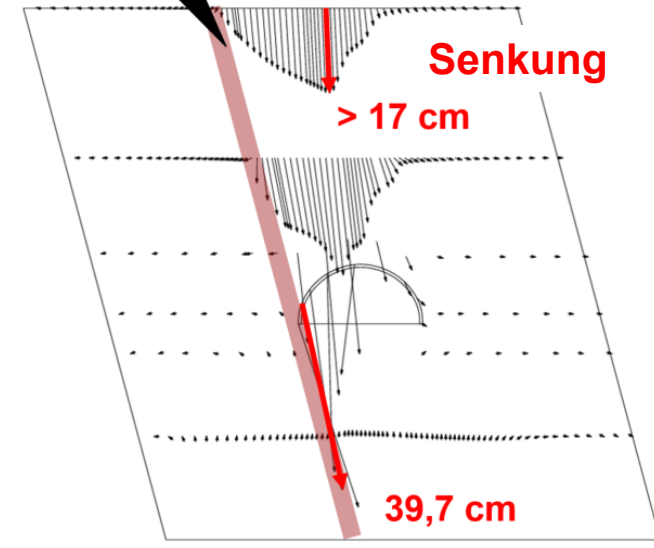
Störung

**Störung senkrecht zur Tunnelachse
⇒ Einfluss gering(er)**

Grundlage:

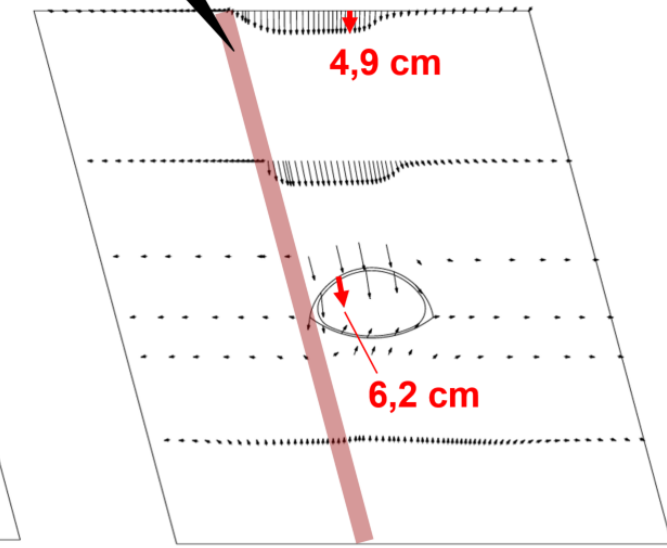
Wittke et. al.: Das Modell AJRM als Grundlage für wirtschaftliches und sicheres Planen und Bauen im klüftigen Fels, Vorträge anlässlich des 5. Felsmechanik- und Tunnelbautages 2019 im WBI-Center, veröffentlicht in WBI-PRINT 22

Störung



Kalotte mit offener Sohle

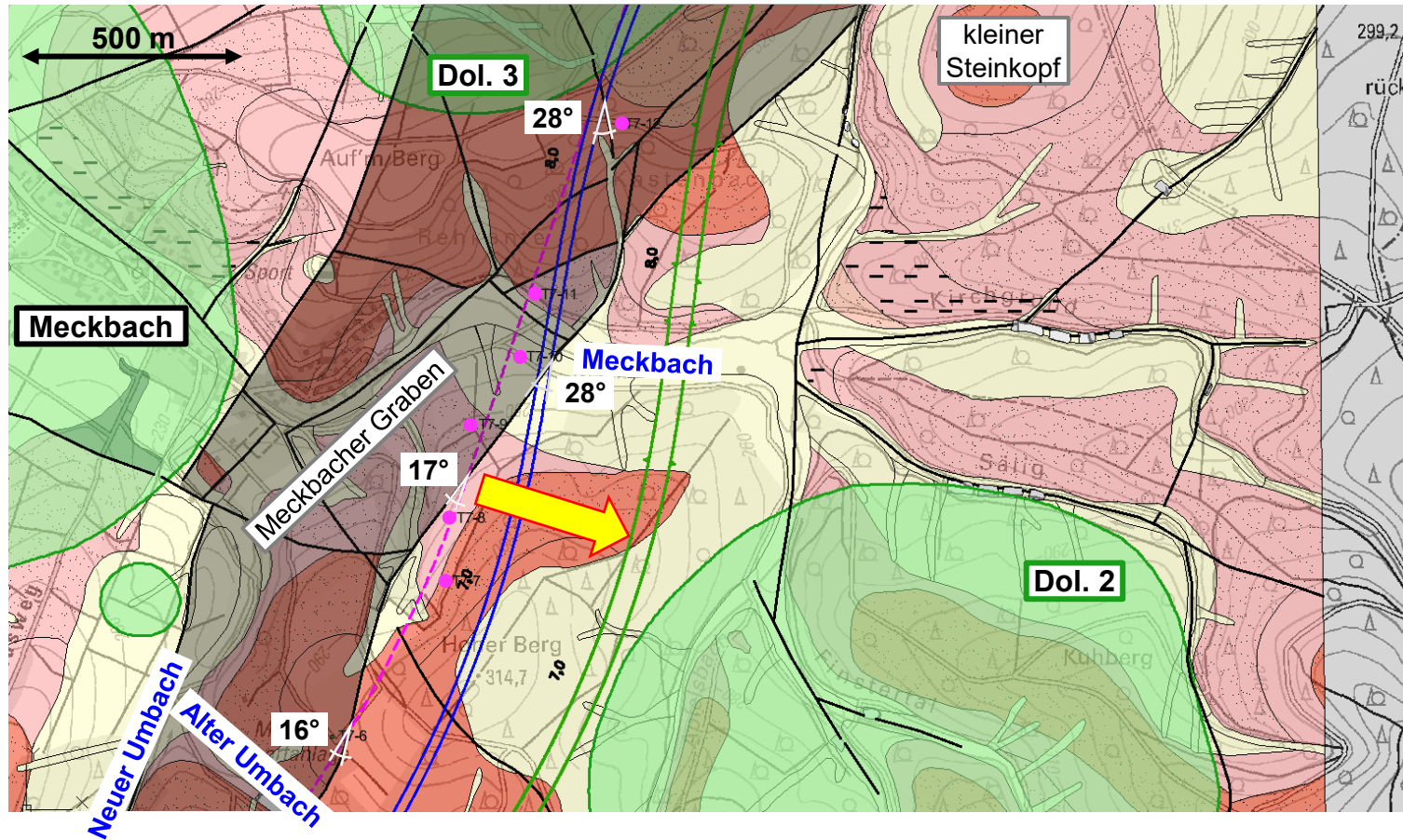
Störung



Kalotte mit geschlossener Sohle

**Störung diagonal oder parallel zur Tunnelachse
⇒ Einfluss stark**

Einfluss von Störungen auf die Standsicherheit von Tunneln



Geologische Einheiten

- Quartär
- Tertiär, Lockergestein
- Tertiär, Vulkangestein
- Unterer Muschelkalk
- Röt ungegliedert
- Solling Folge
- Hardegsen Wechselfolge
- Hardegsen Sandstein
- Detfurth Wechselfolge
- Detfurth Sandstein
- Volpriehausen Wechselfolge
- Volpriehausen Sandstein
- Bernburg Formation
- Störungszone
- Doline / Subrossionsenke

- Achse Vorzugskorridor
- Planungsvarianten
- Planungsvarianten

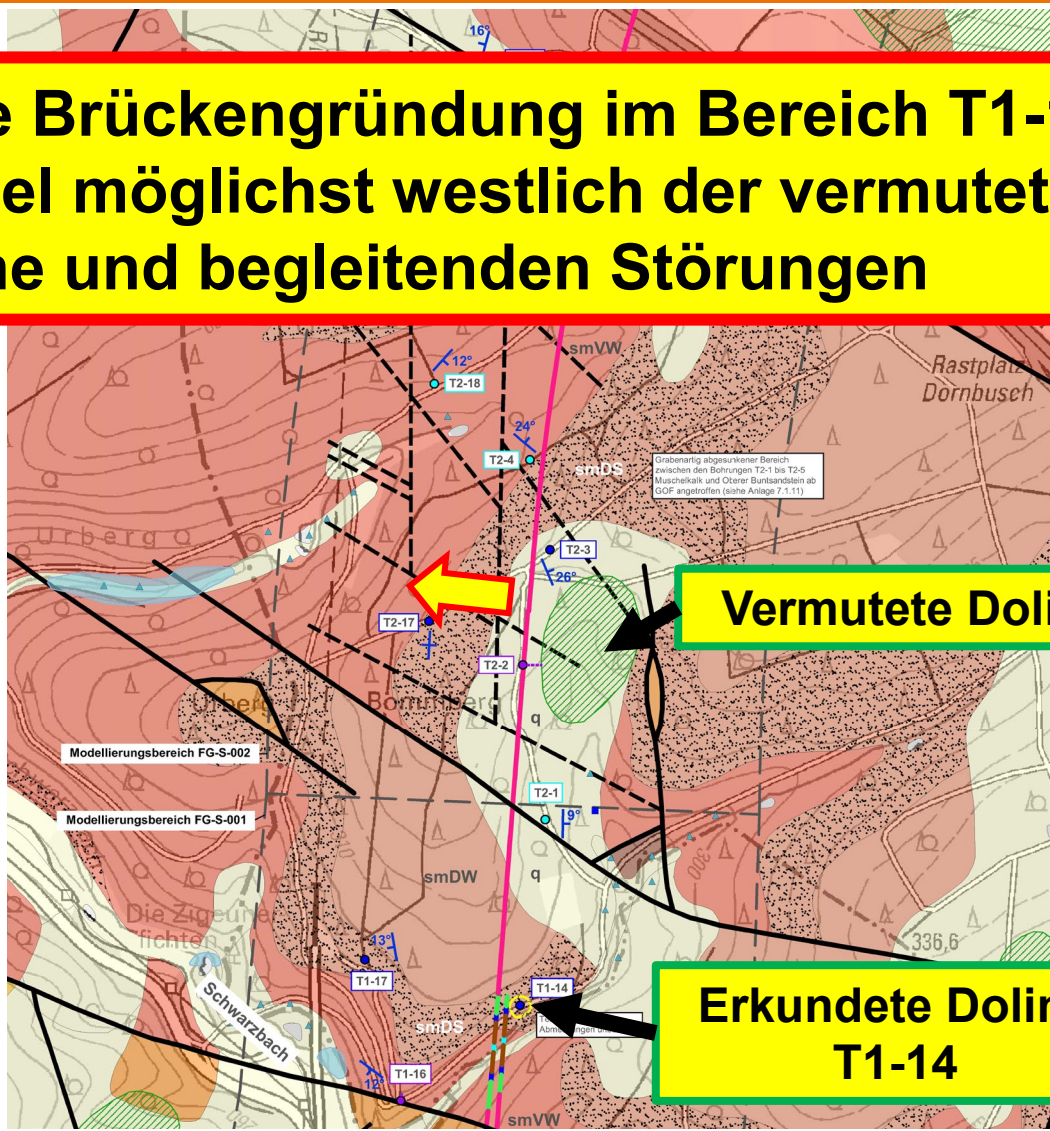
→ Tunnel möglichst außerhalb des Meckbacher Grabens
 → Kreuzung des Meckbacher Grabens möglichst kurz („senkrecht“)

Störungssysteme im Bereich Meckbach

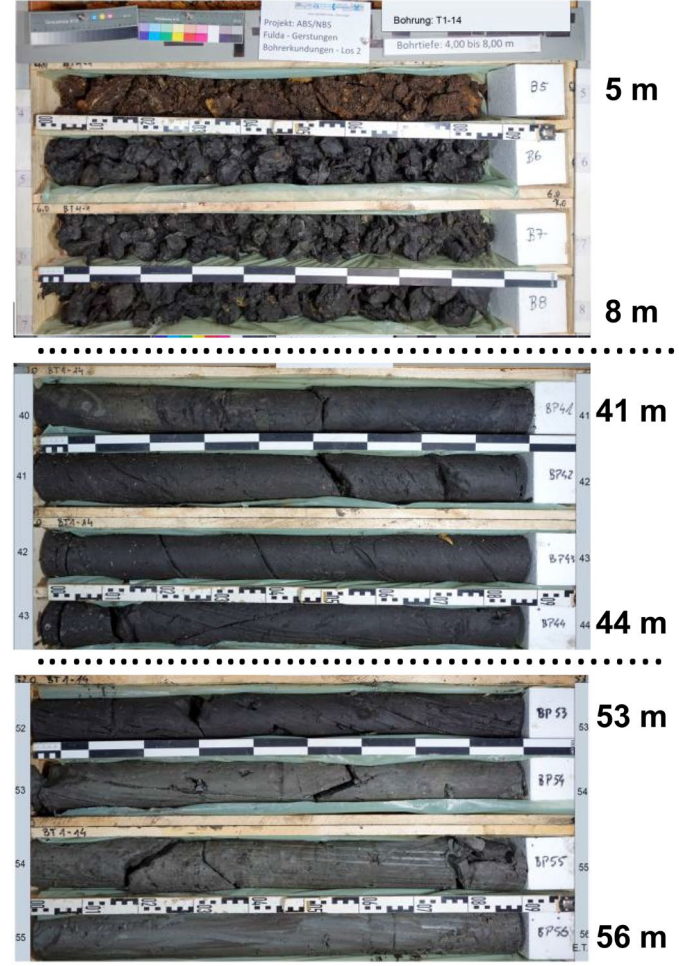
Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen und Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Trassenwahl

1. Überblick
2. Festigkeiten und Auswirkungen auf den Tunnelbau
3. Störungszonen und Auswirkungen auf den Tunnelbau
- 4. Dolinen**

→ keine Brückengründung im Bereich T1-14
→ Tunnel möglichst westlich der vermuteten Doline und begleitenden Störungen



T1-14
Tertiäre Tone von 5 bis 56 m Bohrteufe



Vermutete Doline

Erkundete Doline
T1-14

Ton

Lageplan Dolinen und Störungssysteme im Bereich nördlich Schwarzbachtal

Agenda

1. Begrüßung

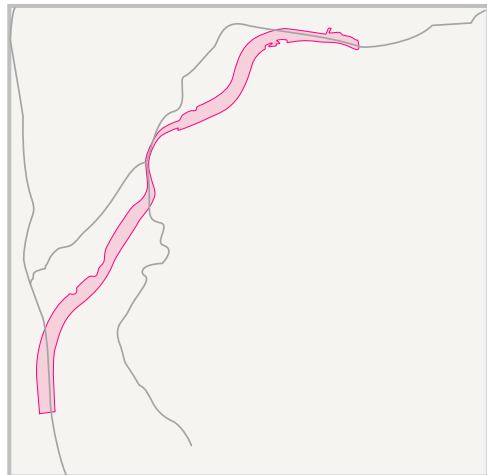
2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugs-Trassierungslinie
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- **Durchgängige Trassierungslinie**
 - **Erläuterung Vorgehensweise**
 - RL Süd – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Mitte – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Nord – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - Kombinatorik
 - Ergebnis

Die Vorgehensweise im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen



Vorzugsvariante
Trassenkorridor



- Die Vorzugsvariante wurde als ein bis zu 1.000 m breiter Korridor ermittelt

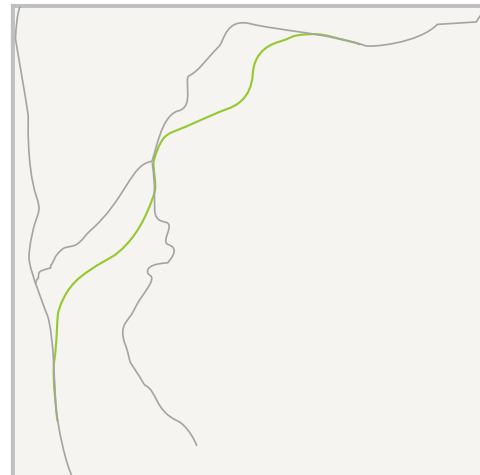


Definition
Trassierungslinien



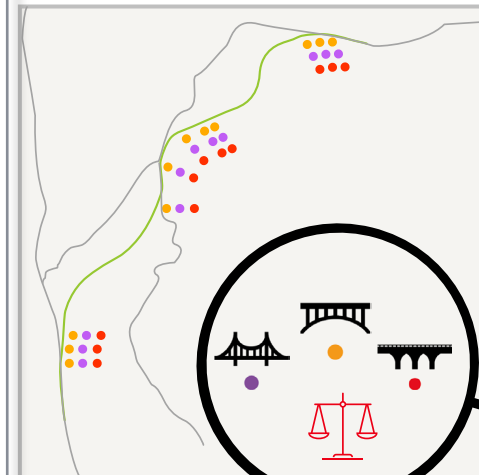
- Es werden in drei verschiedenen Abschnitten Segmente ausgearbeitet, die dann zu durchgängigen Trassierungslinien kombiniert werden

Vorzugsvariante
Trassierungslinie



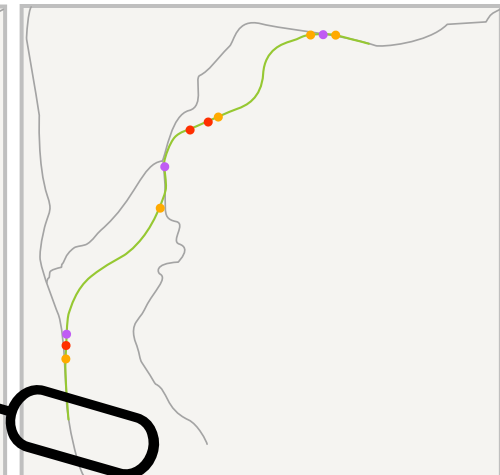
- Die Bewertung der Trassierungslinien ergibt eine vorzugswürdige Variante

Bauwerksvarianten
auf
Trassierungslinie



- Auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie werden verschiedene Bauwerksvarianten untersucht

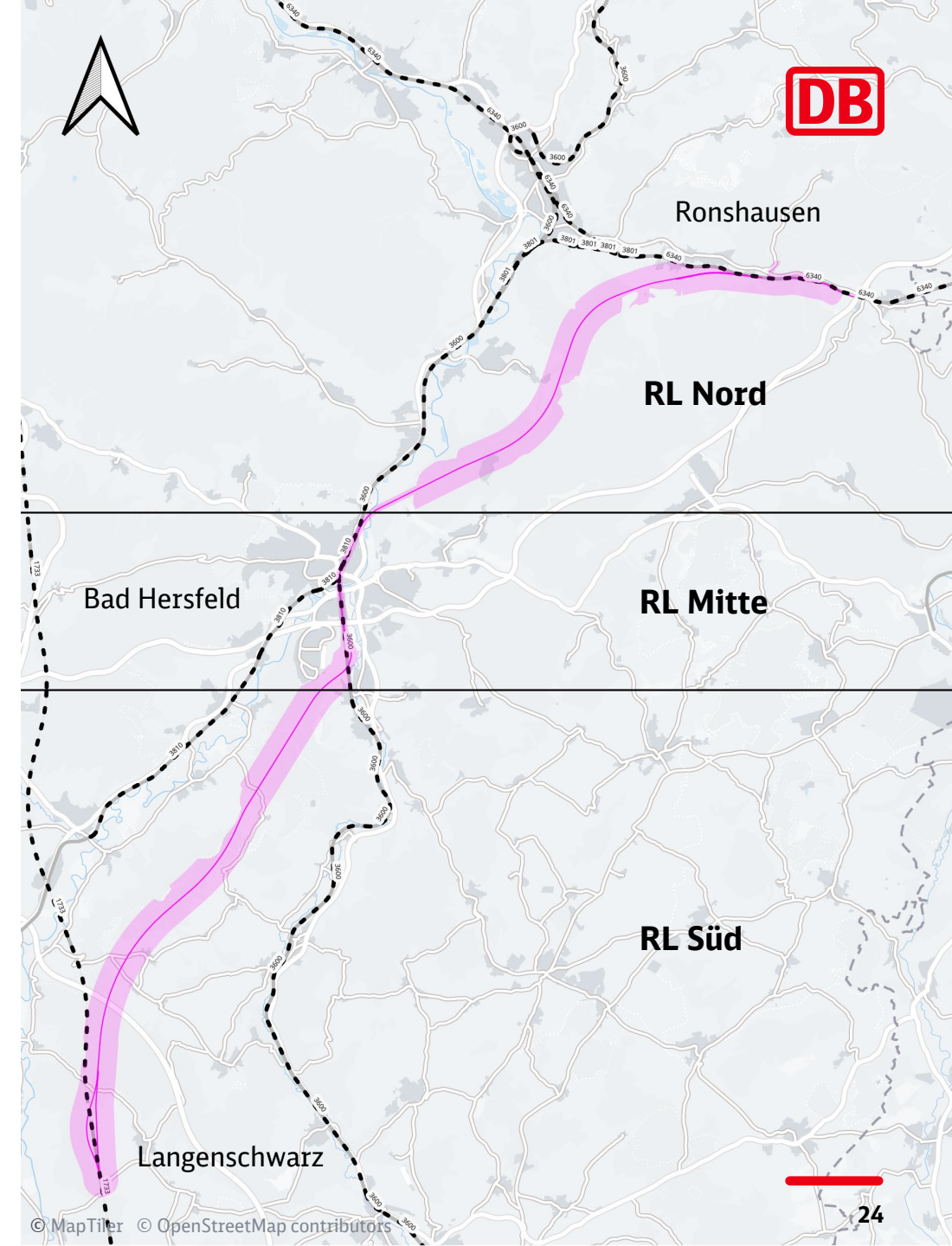
Vorzugsvariante
Vorplanung



- Die Vorzugsvariante der Vorplanung ist das Ergebnis der Bewertung und Abwägung der Bauwerksvarianten auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie

Das Projekt ist in drei Raumlose aufgeteilt

- **Raumlos Süd (RL Süd)** liegt im Bereich zwischen der Ausfädelung Langenschwarz und dem Tunnelportal bei Unterhaun
- **Raumlos Mitte (RL Mitte)** erstreckt sich vom Tunnelportal bei Unterhaun über den Bahnhof Bad Hersfeld bis zum Tunnelportal Obersberg
- **Raumlos Nord (RL Nord)** verläuft vom Tunnelportal Obersberg bis zur Einfädelung bei Ronshausen



Agenda

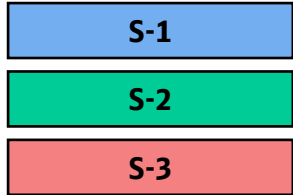
1. Begrüßung

2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- **Durchgängige Trassierungslinie**
 - Erläuterung Vorgehensweise
 - **RL Süd – Trassierungsvarianten Untersuchung**
 - RL Mitte – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Nord – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - Kombinatorik
 - Ergebnis

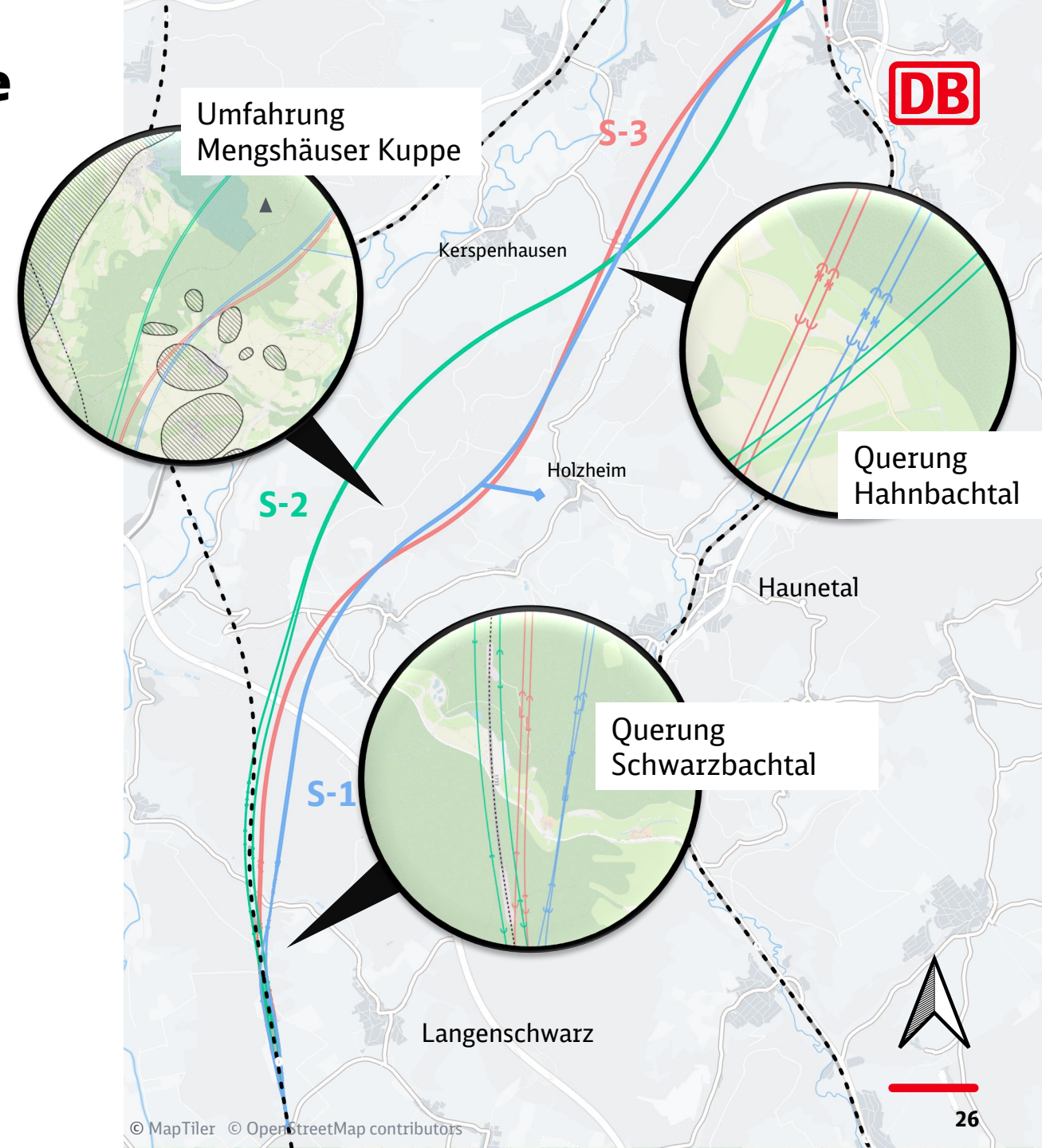
Im Raumlos Süd wurden verschiedene Varianten untersucht

Übersicht Varianten im RL Süd



Besonders relevante Bereiche:

- Querung des Schwarzbachtals
- Umfahrung der Mengshäuser Kuppe
- Querung des Hahnbachtals



Alle Varianten überqueren das Schwarzbachtal

TECHNIK/VERKEHR

S-1

Zweingleisige Talbrücke zwischen den Siedlungsbereichen im Schwarzbachtal

- ⊖ Aufwendige Konstruktion der Talbrücke
- ⊖ Schwierige Geologie

S-2

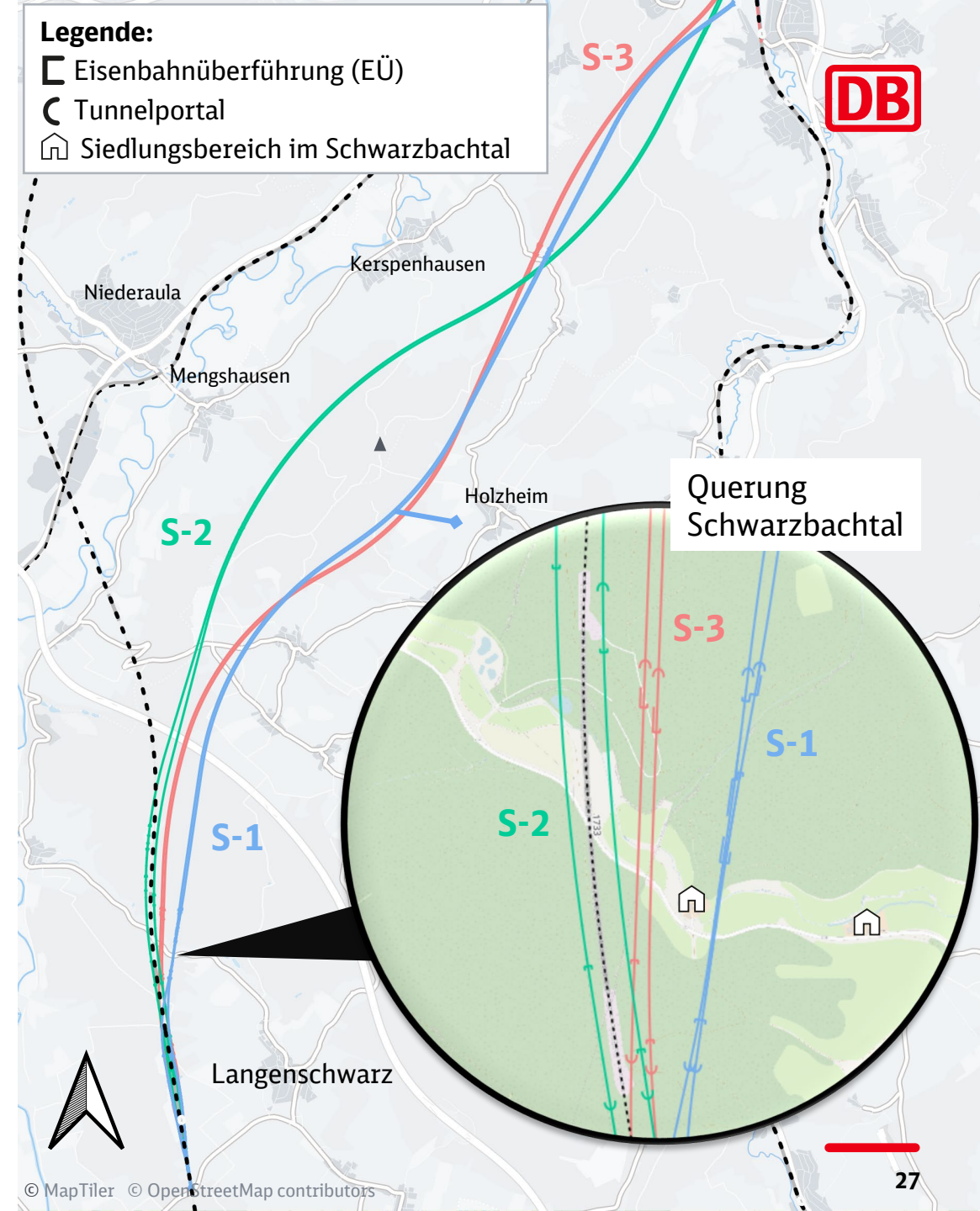
Zwei parallel geführte Talbrücken östlich und westlich der Bestandsbrücke

- ⊕ Geologisch besserer Bereich

S-3

Zwei parallel geführte Talbrücken zwischen Bestandsbrücke und Siedlungsbereich im Schwarzbachtal

- ⊕ Geologisch besserer Bereich



Alle Varianten überqueren das Schwarzbachtal

UMWELT

S-1 Zweigleisige Talbrücke zwischen den Siedlungsbereichen im Schwarzbachtal

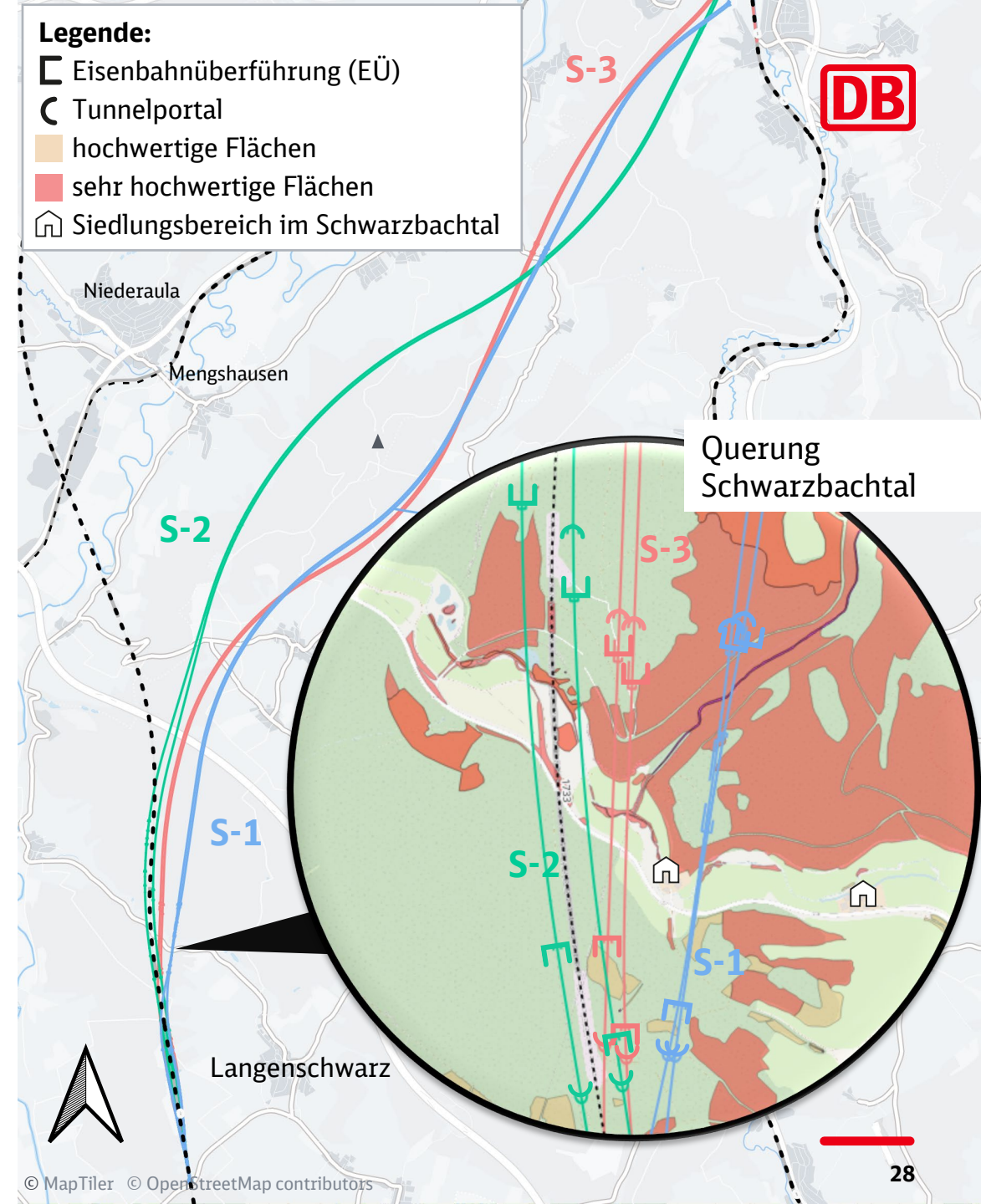
- ⊖ Beeinträchtigung der Siedlungsbereiche
- ⊖ Beeinträchtigung alte naturnahe Wälder (FFH-Lebensraumtypen), Höhlenbäume und Fledermausquartiere

S-2 Zwei parallel geführte Talbrücken östlich und westlich der Bestandsbrücke

- ⊕ Geringste Beeinträchtigung betroffener Siedlungsbereiche
- ⊕ Geringster Verlust sehr hochwertiger Flächen

S-3 Zwei parallel geführte Talbrücken zwischen Bestandsbrücke und Siedlungsbereich im Schwarzbachtal

- ⊖ Beeinträchtigung der Siedlungsbereiche
- ⊖ Beeinträchtigung alte naturnahe Wälder (FFH-Lebensraumtypen), Höhlenbäume und Fledermausquartiere



Die Mengshäuser Kuppe wird an ihrem höchsten Punkt umfahren

TECHNIK/VERKEHR

S-1 Südöstliche Umfahrung der Mengshäuser Kuppe

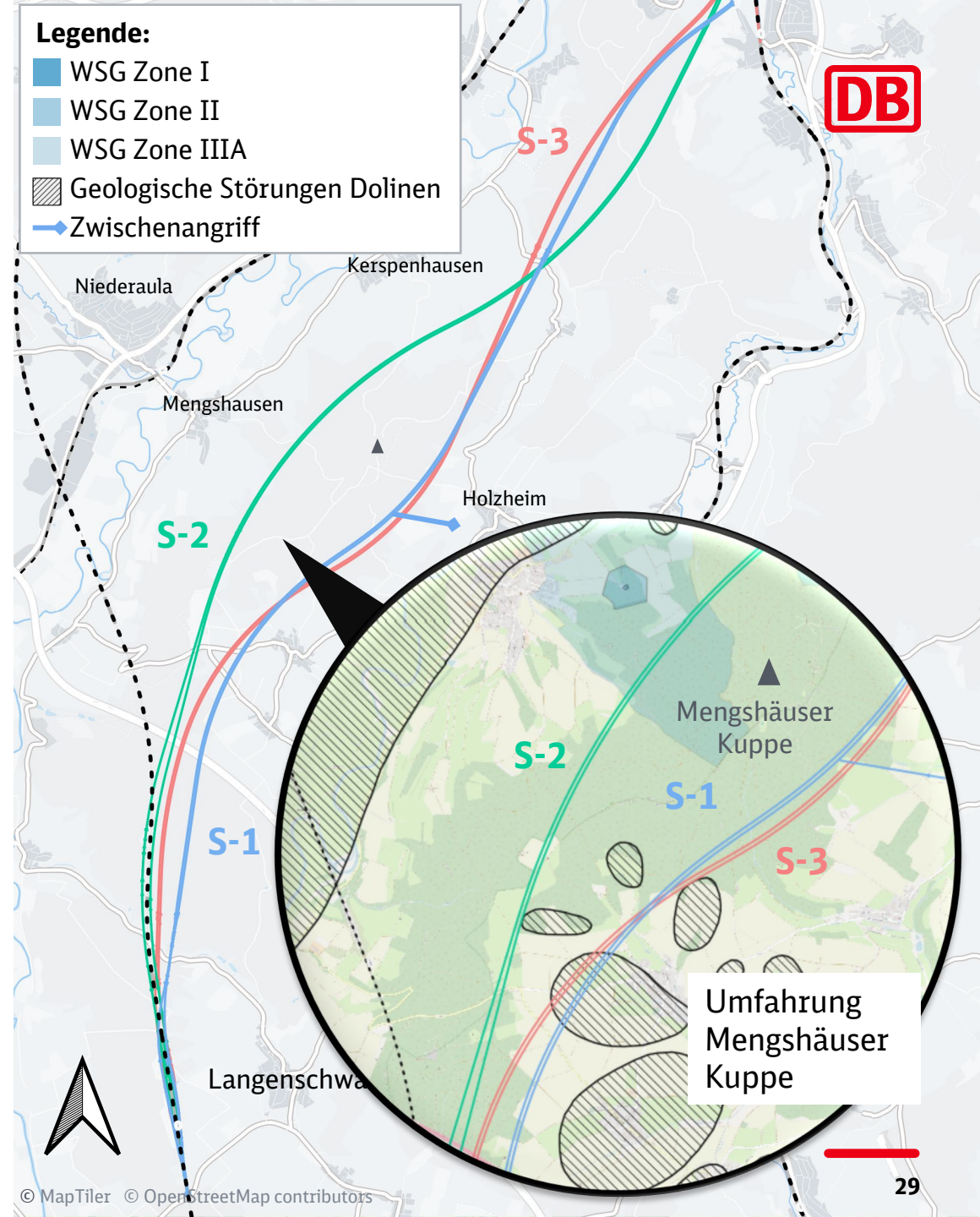
- ⊖ Maximale Überlagerung größer 150 m und schwierige geologische Verhältnisse (Dolinen)
- ⊖ Maschineller Tunnelvortrieb nicht durchgängig möglich (Zwischenangriff bei Holzheim)

S-2 Nordwestliche Umfahrung der Mengshäuser Kuppe

- ⊕ Maximale Überlagerung < 150 m und weniger geologisch schwierige Verhältnisse (Dolinen)
- ⊕ Durchgängiger maschineller Tunnelvortrieb risikoarm möglich

S-3 Südöstliche Umfahrung der Mengshäuser Kuppe

- ⊙ Maximale Überlagerung ca. 150 m und stellenweise schwierige geologische Verhältnisse (Dolinen)
- ⊙ Durchgängiger maschineller Tunnelvortrieb risikobehaftet möglich



Die Mengshäuser Kuppe wird an ihrem höchsten Punkt umfahren

UMWELT

S-1 Südöstliche Umfahrung der Mengshäuser Kuppe

- ⊕ Keine Querung von Wasserschutzgebieten (WSG)
- ⊖ Baubedingte Beeinträchtigung Siedlungsbereiche Holzheim, da Zwischenangriff notwendig

S-2 Nordwestliche Umfahrung der Mengshäuser Kuppe

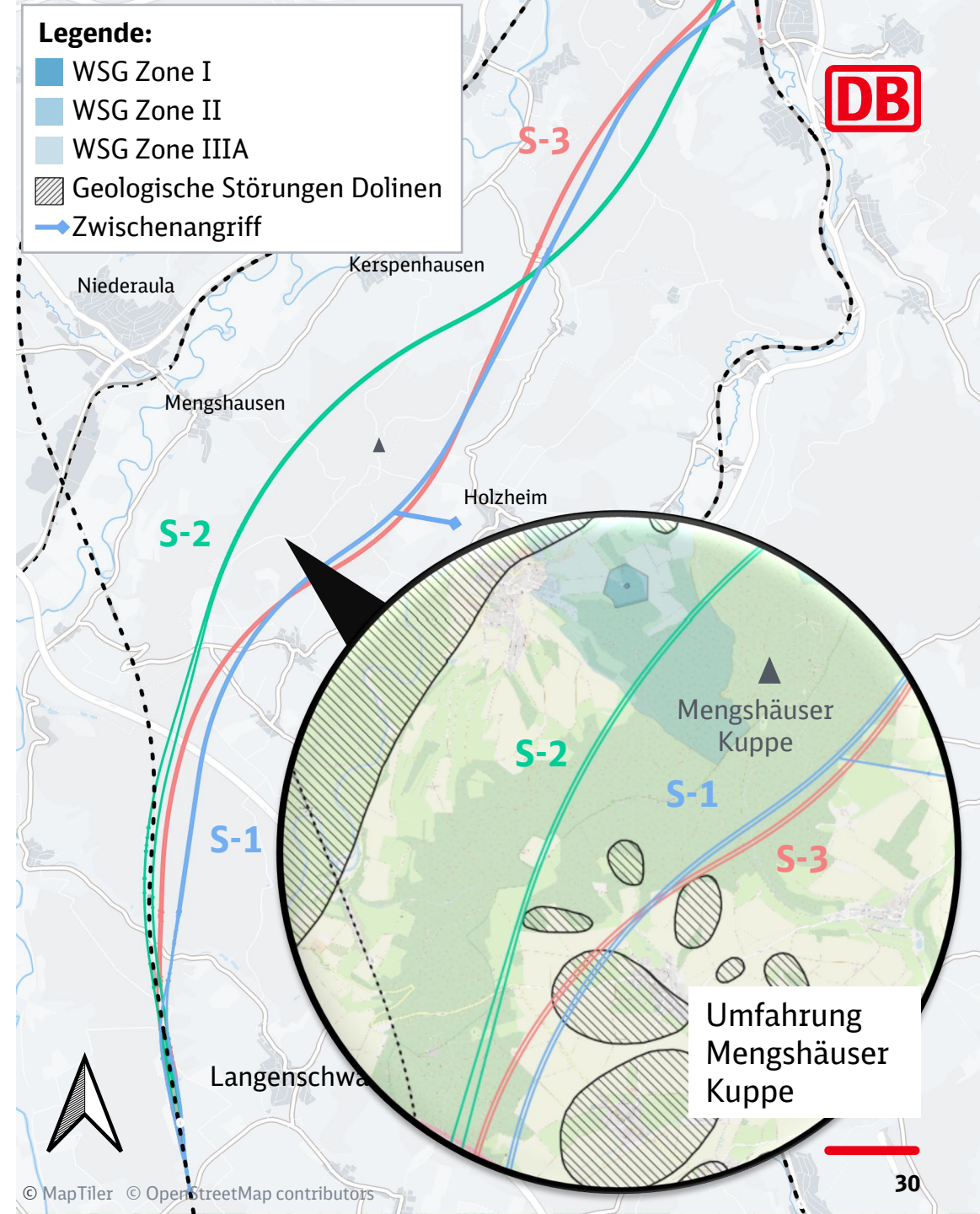
- ⊖ Querung von WSG Mengshausen
- ⊕ Keine baubedingte Beeinträchtigung Siedlungsbereiche Holzheim, da kein Zwischenangriff notwendig

S-3 Südöstliche Umfahrung der Mengshäuser Kuppe

- ⊕ Keine Querung von Wasserschutzgebieten
- ⊕ Keine baubedingte Beeinträchtigung Siedlungsbereiche Holzheim, da kein Zwischenangriff notwendig

Legende:

- WSG Zone I
- WSG Zone II
- WSG Zone IIIA
- ▨ Geologische Störungen Dolinen
- ➔ Zwischenangriff



Die Variante S-2 unterquert das Hahnbachtal

TECHNIK/VERKEHR

S-1 Überquerung Hahnbachtal, zwei eingleisige Brücken

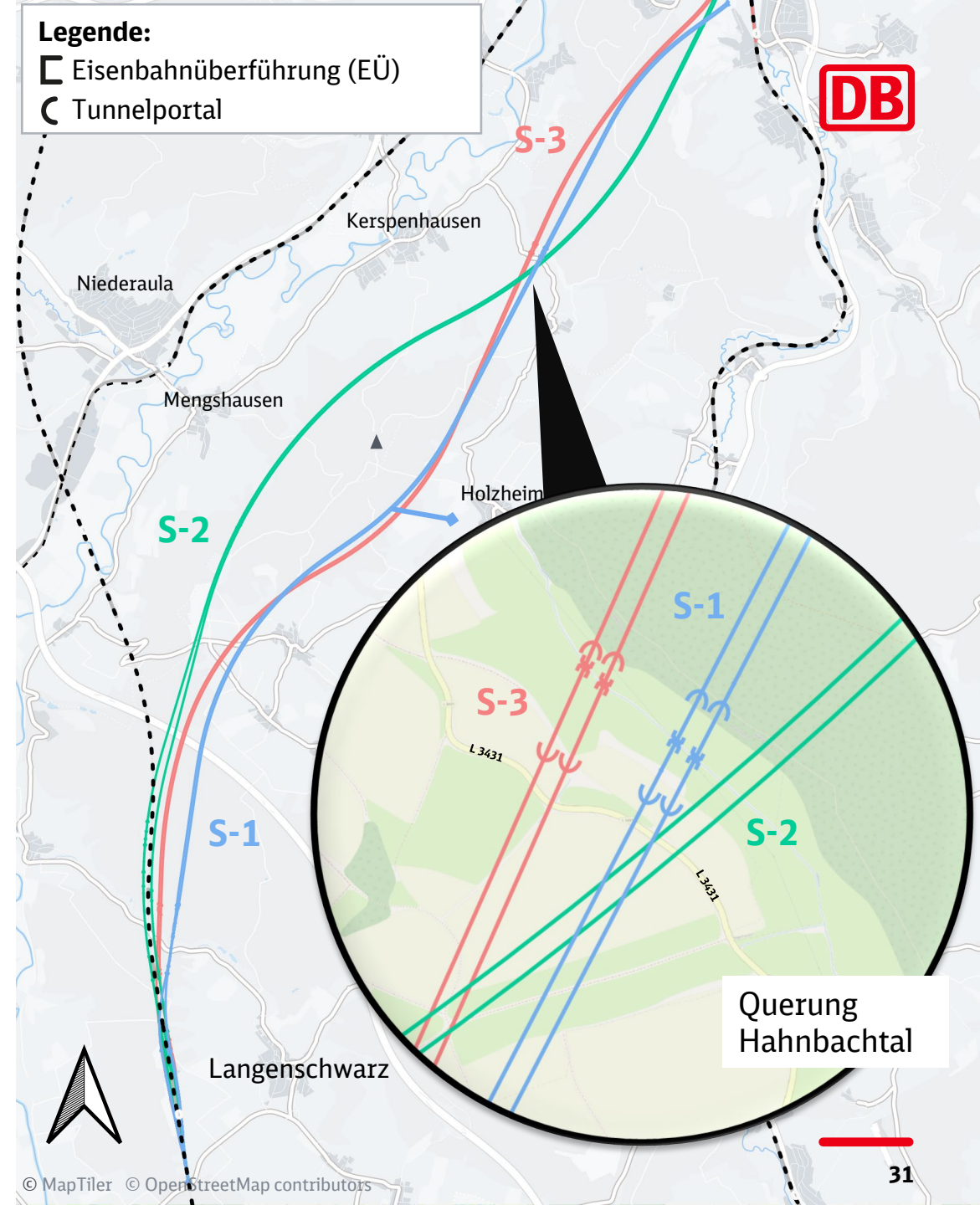
- Zusätzliche Bauwerke (Tunnelportale, Brücken)
- Verlegung der L3431

S-2 Unterquerung Hahnbachtals im Tunnel

- + Keine zusätzlichen Bauwerke notwendig

S-3 Überquerung Hahnbachtal, zwei eingleisige Brücken

- Zusätzliche Bauwerke (Tunnelportale, Brücken)
- Verlegung der L3431



Die Variante S-2 unterquert das Hahnbachtal

UMWELT

S-1 Überquerung Hahnbachtal, zwei eingleisige Brücken

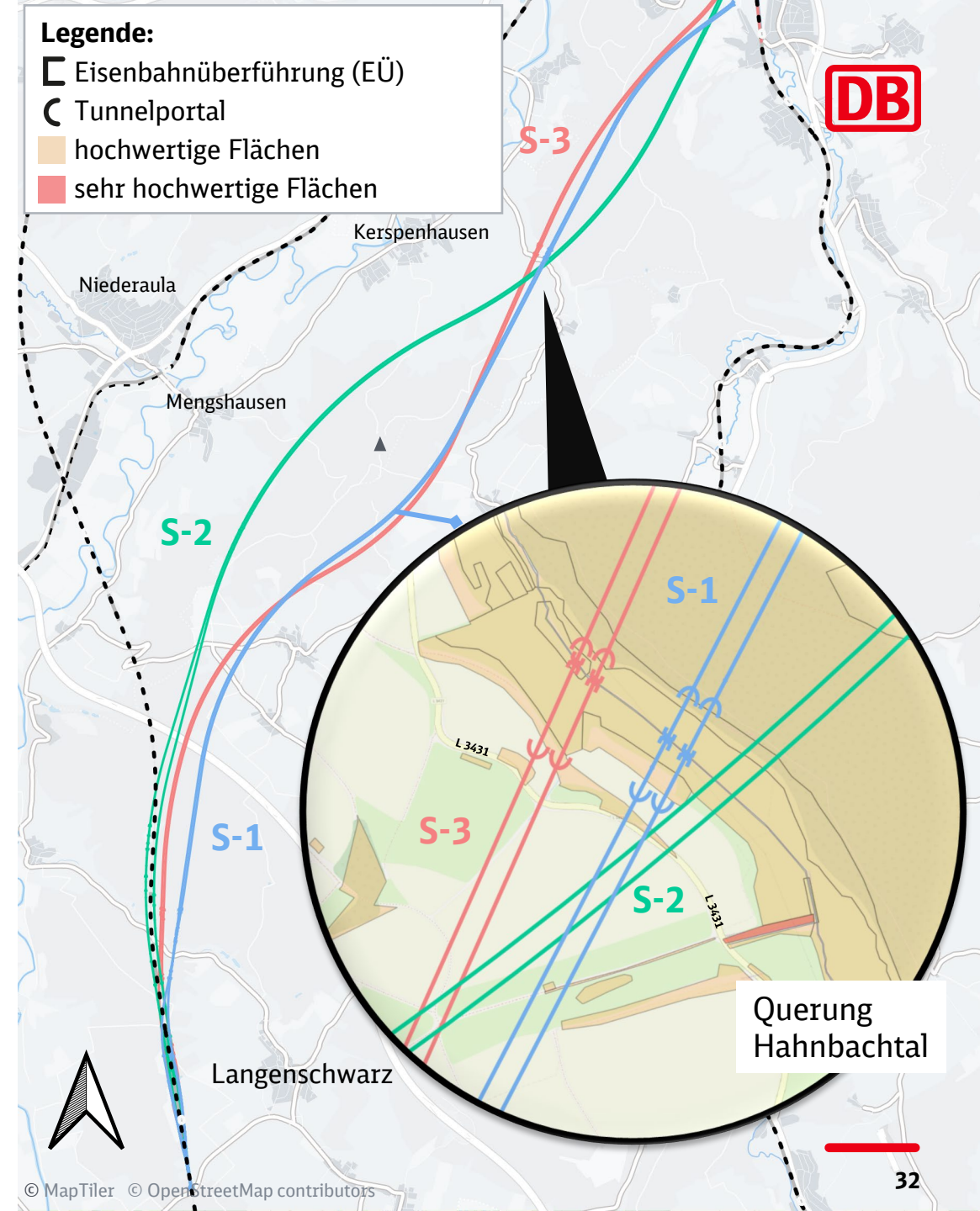
- ⊖ Zusätzliche Verluste bedeutender Biotope (Wälder, Gehölze, Nassgrünland, FFH-LRT und § 30 Biotop)
- ⊖ Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

S-2 Unterquerung Hahnbachtal im Tunnel

- ⊕ Keine Verluste bedeutender Biotope (Wälder, Gehölze, Nassgrünland, FFH-LRT und § 30 Biotop)

S-3 Überquerung Hahnbachtal, zwei eingleisige Brücken

- ⊖ Zusätzliche Verluste bedeutender Biotope (Wälder, Gehölze, Nassgrünland, FFH-LRT und § 30 Biotop)
- ⊖ Beeinträchtigung des Landschaftsbildes



Im Ergebnis sind die Varianten S-2 und S-3 eindeutig vorzugswürdig

Übersicht Varianten im RL Süd

| |
|-----|
| S-1 |
| S-2 |
| S-3 |

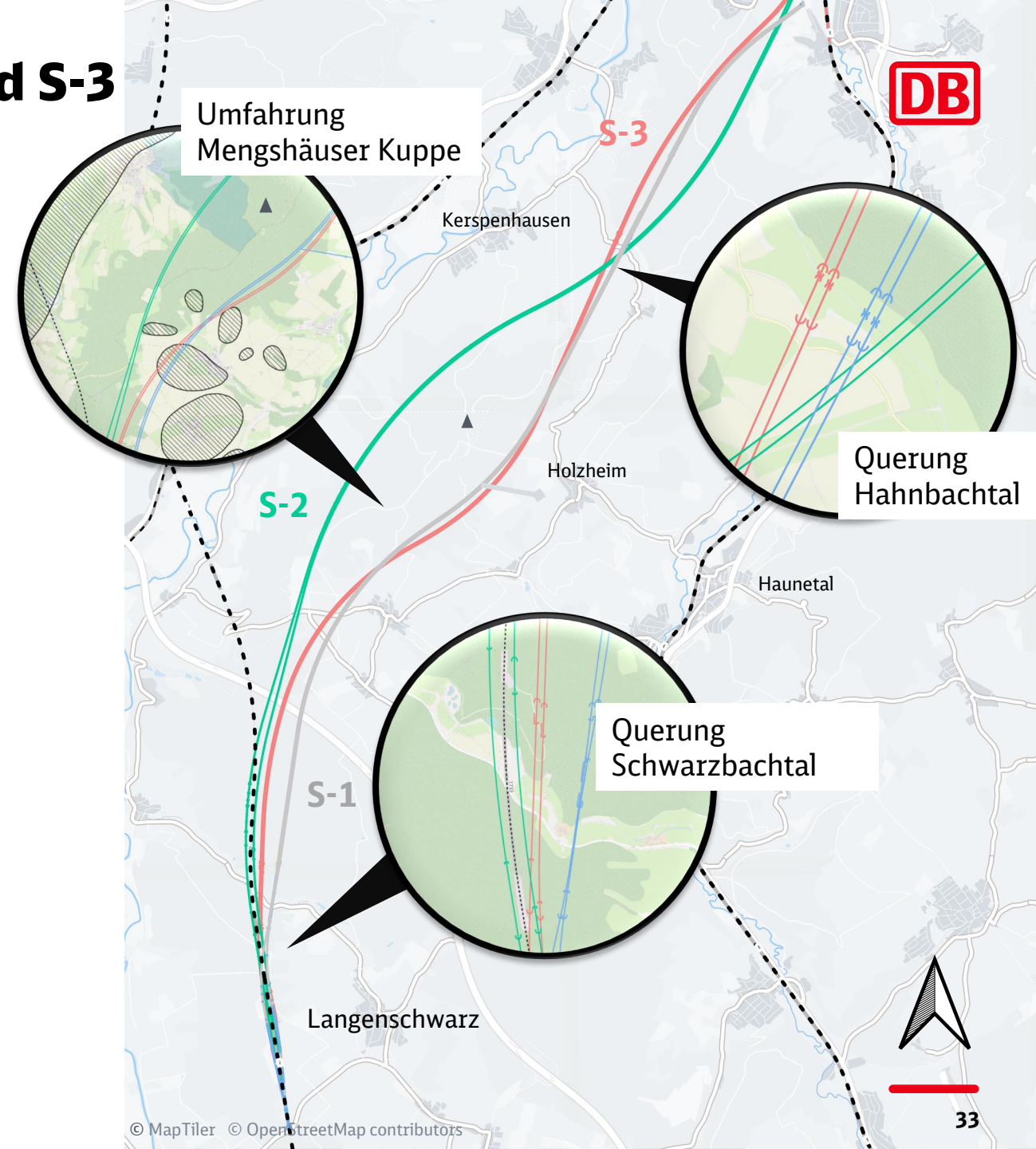
Die Variante S-1 wird zurückgestellt:

- Schwierige geologische Verhältnisse
- Kein durchgängiger maschineller Tunnelvortrieb möglich
- Größere Beeinträchtigung alter naturnaher Wälder, Höhlenbäume und Fledermausquartiere

Ergebnis:



| |
|-----|
| S-1 |
| S-2 |
| S-3 |



Agenda

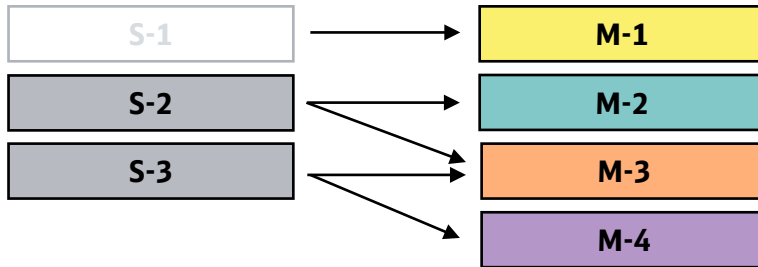
1. Begrüßung

2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- **Durchgängige Trassierungslinie**
 - Erläuterung Vorgehensweise
 - RL Süd – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - **RL Mitte – Trassierungsvarianten Untersuchung**
 - RL Nord – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - Kombinatorik
 - Ergebnis

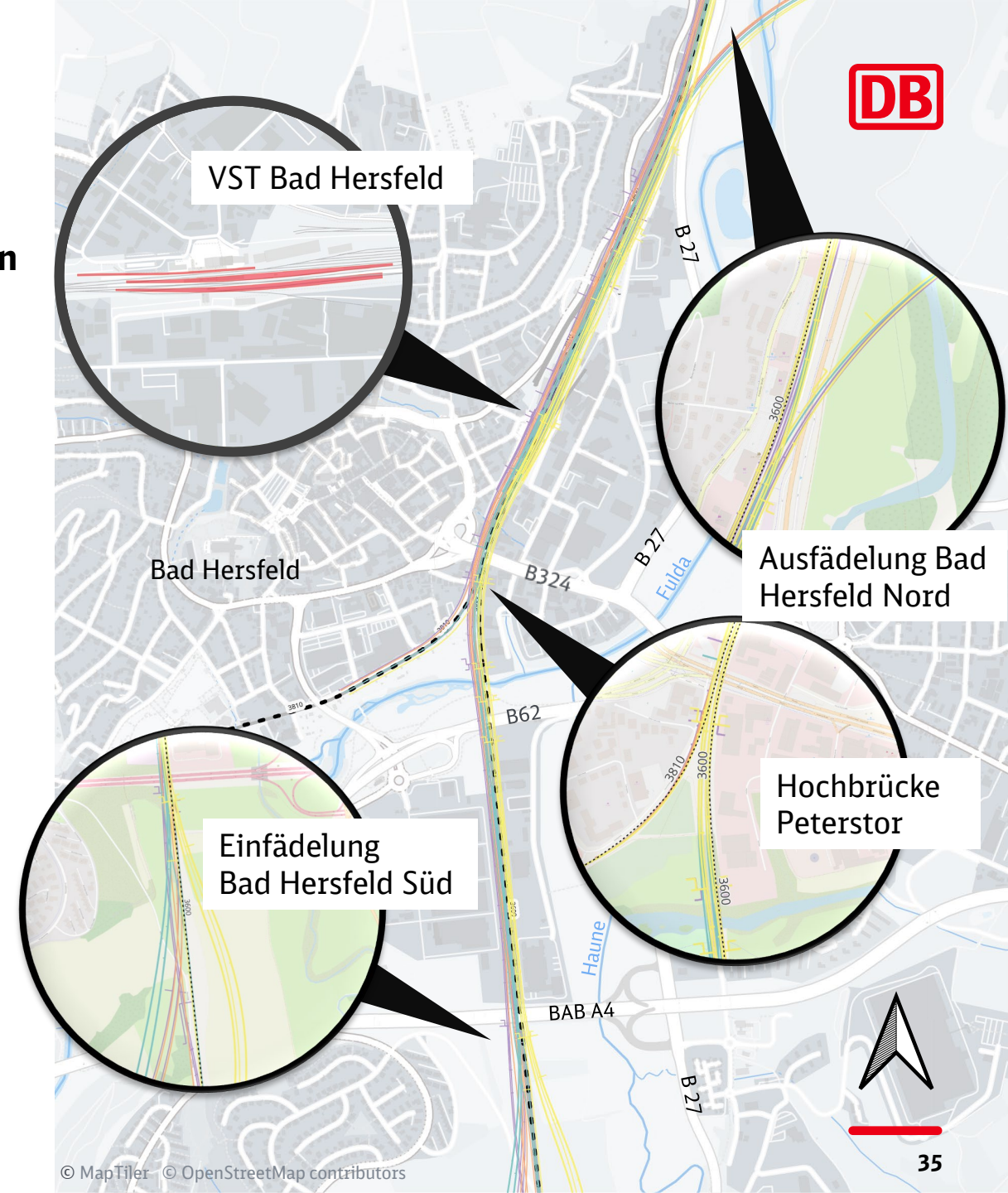
Im Raumlos Mitte wurden verschiedene Varianten untersucht

Übersicht Varianten im RL Mitte und Kombinationsmöglichkeiten mit RL Süd



Besonders relevante Bereiche:

- Einfädungsbereich Bad Hersfeld Süd mit Kreuzung Straßenüberführung Bundesautobahn A4 (SÜ BAB A4)
- Hochbrücke Peterstor
- Gleis- und Bahnsteigbelegung in der Verkehrsstation (VST/Bahnhof) Bad Hersfeld
- Ausfädungsbereich Bad Hersfeld Nord



Die Betriebsformen unterscheiden sich in der Anordnung der Gleise



Asymmetrischer Richtungsbetrieb



- **Merkmal:**

Gleise einer Fahrtrichtung liegen nebeneinander

Bestandsstrecke und NBS wechseln sich ab

Symmetrischer Richtungsbetrieb



- **Merkmal:**

Gleise einer Fahrtrichtung liegen nebeneinander

Bestandsstrecke - außen

NBS - innen

Linienbetrieb



- **Merkmal:**

Beim Linienbetrieb liegen die Bestandsstrecke und die NBS nebeneinander

Bestandsstrecke 3600 Bestandsstrecke Fulda – Bebra 

Neubaustrecke (NBS) 3818 Bahnprojekt Fulda – Gerstungen 

-1 Richtungsgleis (Kilometrierung aufsteigend)

-2 Gegenrichtungsgleis (Kilometrierung absteigend)

Einfädlungsbereich Bad Hersfeld Süd

Sortierung der Gleise in die mögliche Betriebsform

TECHNIK/VERKEHR

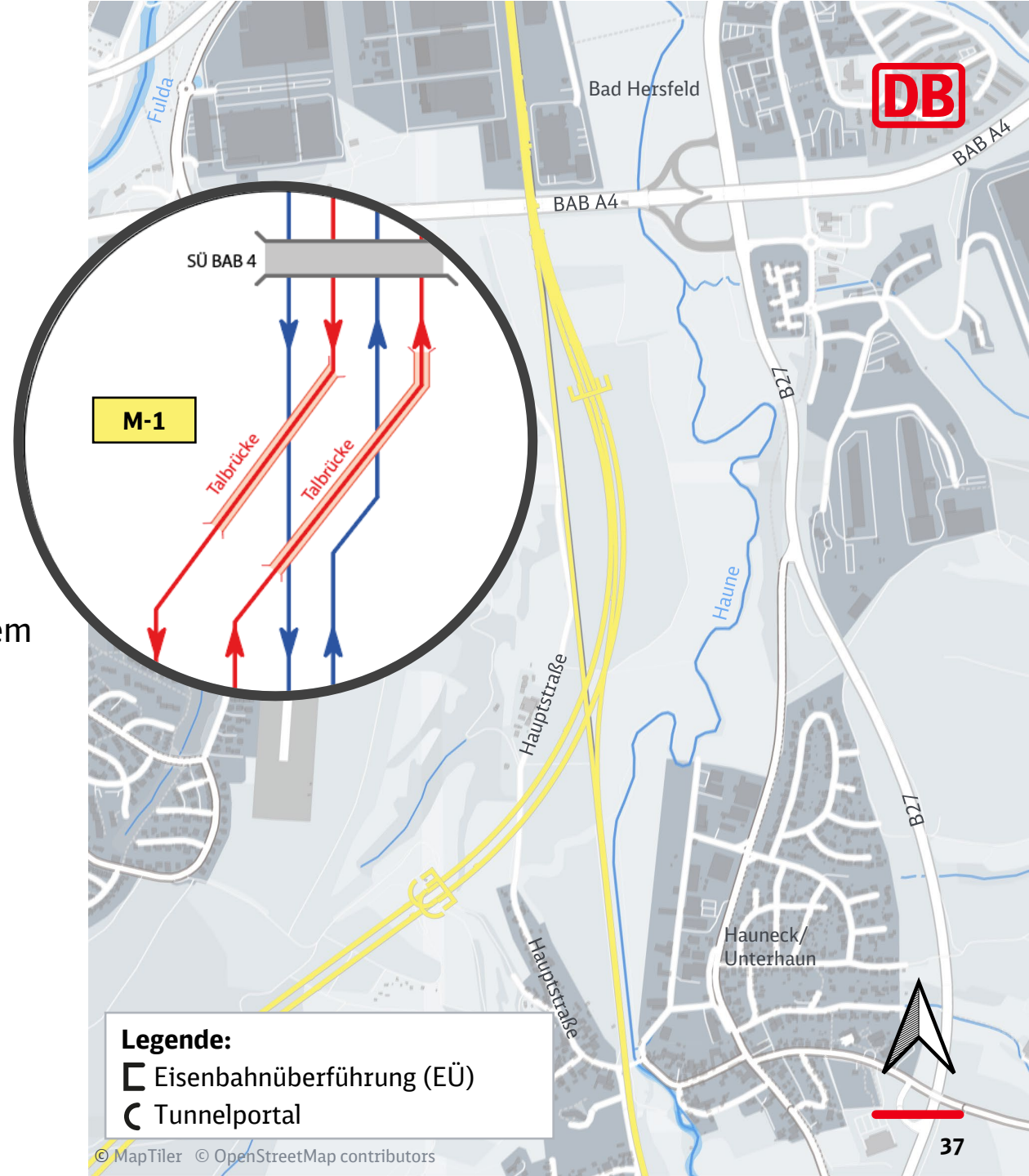


M-1

Asymmetrischer Richtungsbetrieb

**Zwei Talbrücken - NBS 3818,
Dammbauwerk - Gleis 3600-1**

- ⊖ Aufwendige Kreuzungssituation wegen zwei Brückenüberbauten der NBS 3818 und dazwischenliegendem Dammbauwerk für das Gleis 3600-1 im Überschwemmungsgebiet der Haune
- ⊖ Gleiswechsel auf der jeweiligen Strecke ist durch dazwischenliegende Gleise betrieblich aufwendig
- ⊕ Geringere Auswirkungen auf Hauptstraße zwischen Bad Hersfeld und Unterhaun
- ⊙ SÜ BAB A4 muss in jeder Variante erneuert werden



Legende:

☐ Eisenbahnüberführung (EÜ)

⊂ Tunnelportal

Einfädelsbereich Bad Hersfeld Süd

Sortierung der Gleise in die mögliche Betriebsform

TECHNIK/VERKEHR

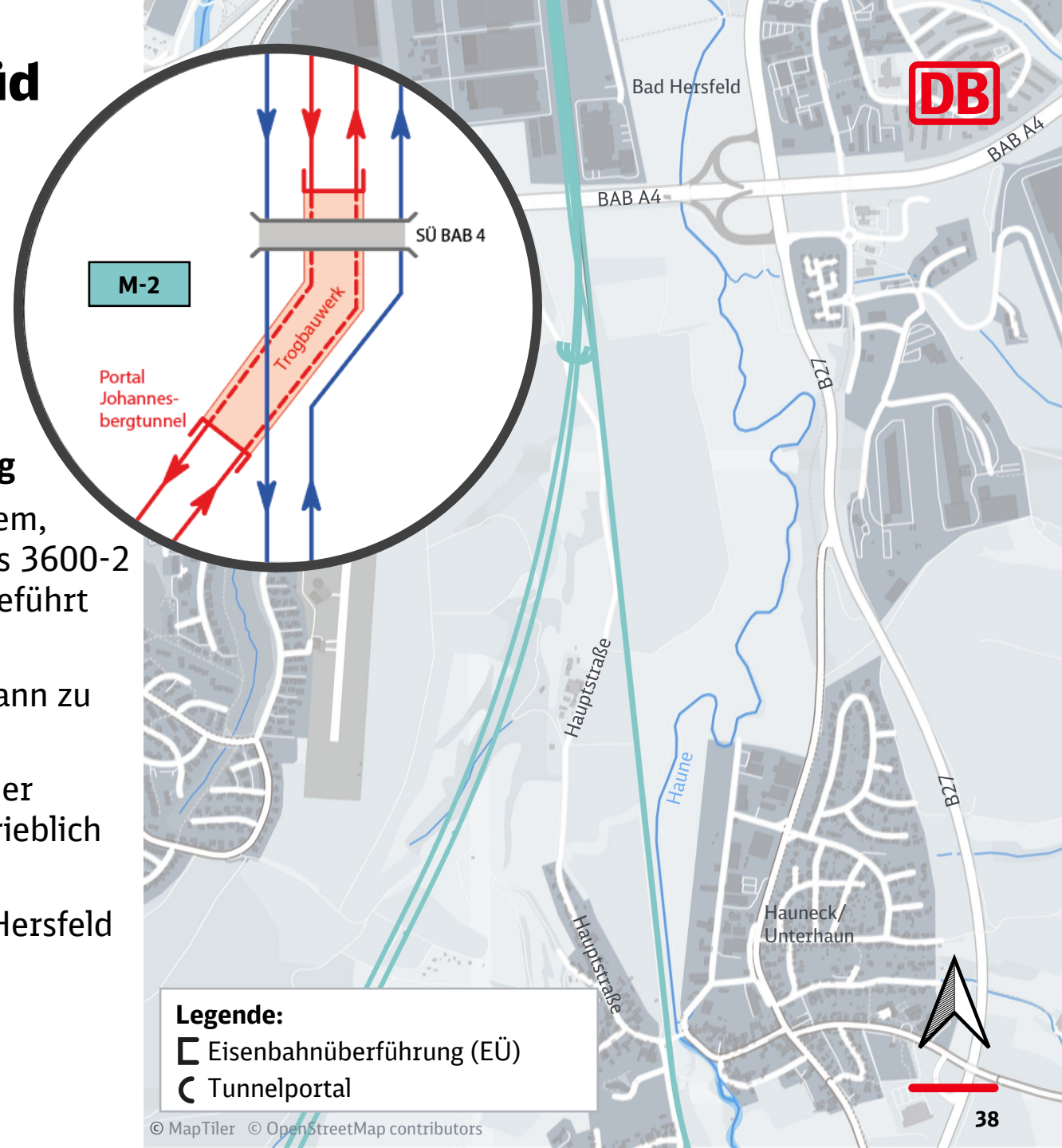


M-2

Symmetrischer Richtungsbetrieb

Tiefer zweigleisiger Trog - NBS 3818,
Dammbauwerk - Gleis 3600-2 über den Trog

- ⊖ Sehr aufwendige Kreuzungssituation wegen zweigleisigem, tiefem Trog NBS 3818 bis nördlich der SÜ BAB A4, Gleis 3600-2 muss mit aufwendigem Dammbauwerk über den Trog geführt werden
- ⊖ Große Steigung in der Trogrampe wegen tiefem Trog, kann zu Schwierigkeit beim Anfahren eines Güterzuges führen
- ⊕ Gleiswechsel zwischen der NBS 3818 und den Gleisen der Bestandsstrecke 3600 in dieselbe Fahrtrichtung ist betrieblich weniger aufwendig
- ⊖ Größere Auswirkungen auf Hauptstraße zwischen Bad Hersfeld und Unterhaun
- ⊙ SÜ BAB A4 muss in jeder Variante erneuert werden



Legende:

- ☐ Eisenbahnüberführung (EÜ)
- ⊖ Tunnelportal

Einfädelsbereich Bad Hersfeld Süd

Sortierung der Gleise in die mögliche Betriebsform

TECHNIK/VERKEHR

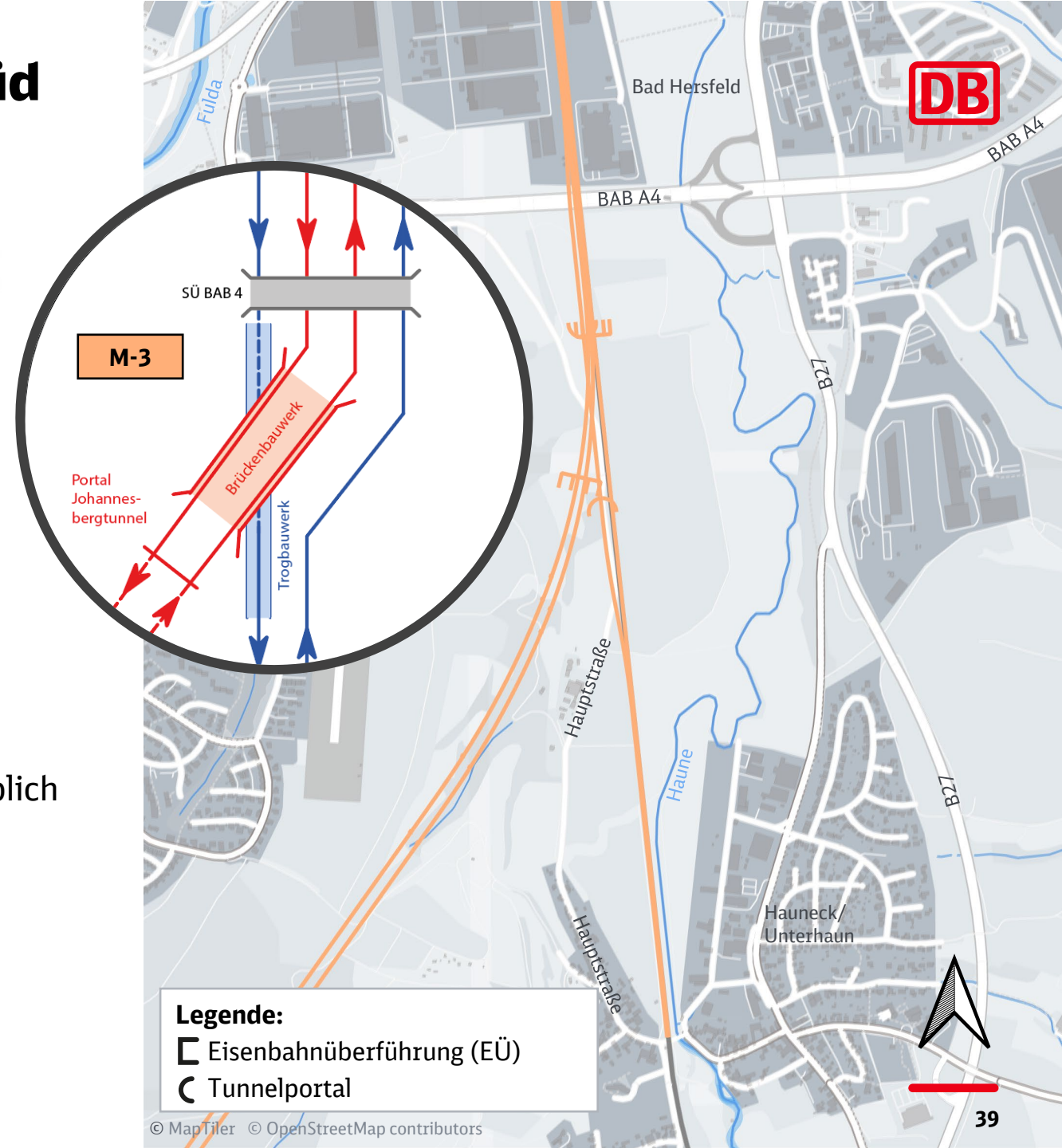


M-3

Symmetrischer Richtungsbetrieb

Halbtiefer eingleisiger Trog - Gleis 3600-2, Brückenbauwerk - NBS 3818

- ⊕ Weniger aufwendige Kreuzungssituation wegen eingleisigem, halbtiefem Trog für das Gleis 3600-2 und Brückenbauwerk für NBS 3818
- ⊕ Steigung in der Trogrampe wegen halbtiefem Trog für Anfahren eines Güterzuges weniger problematisch
- ⊕ Gleiswechsel zwischen der NBS 3818 und Gleisen der Bestandsstrecke 3600 in dieselbe Fahrtrichtung betrieblich weniger aufwendig
- ⊖ Größere Auswirkungen auf Hauptstraße zwischen Bad Hersfeld und Unterhaun
- ⊙ SÜ BAB A4 muss in jeder Variante erneuert werden



Legende:

- Eisenbahnüberführung (EÜ)
- ⊂ Tunnelportal

Einfädeltungsbereich Bad Hersfeld Süd

Sortierung der Gleise in die mögliche Betriebsform

TECHNIK/VERKEHR

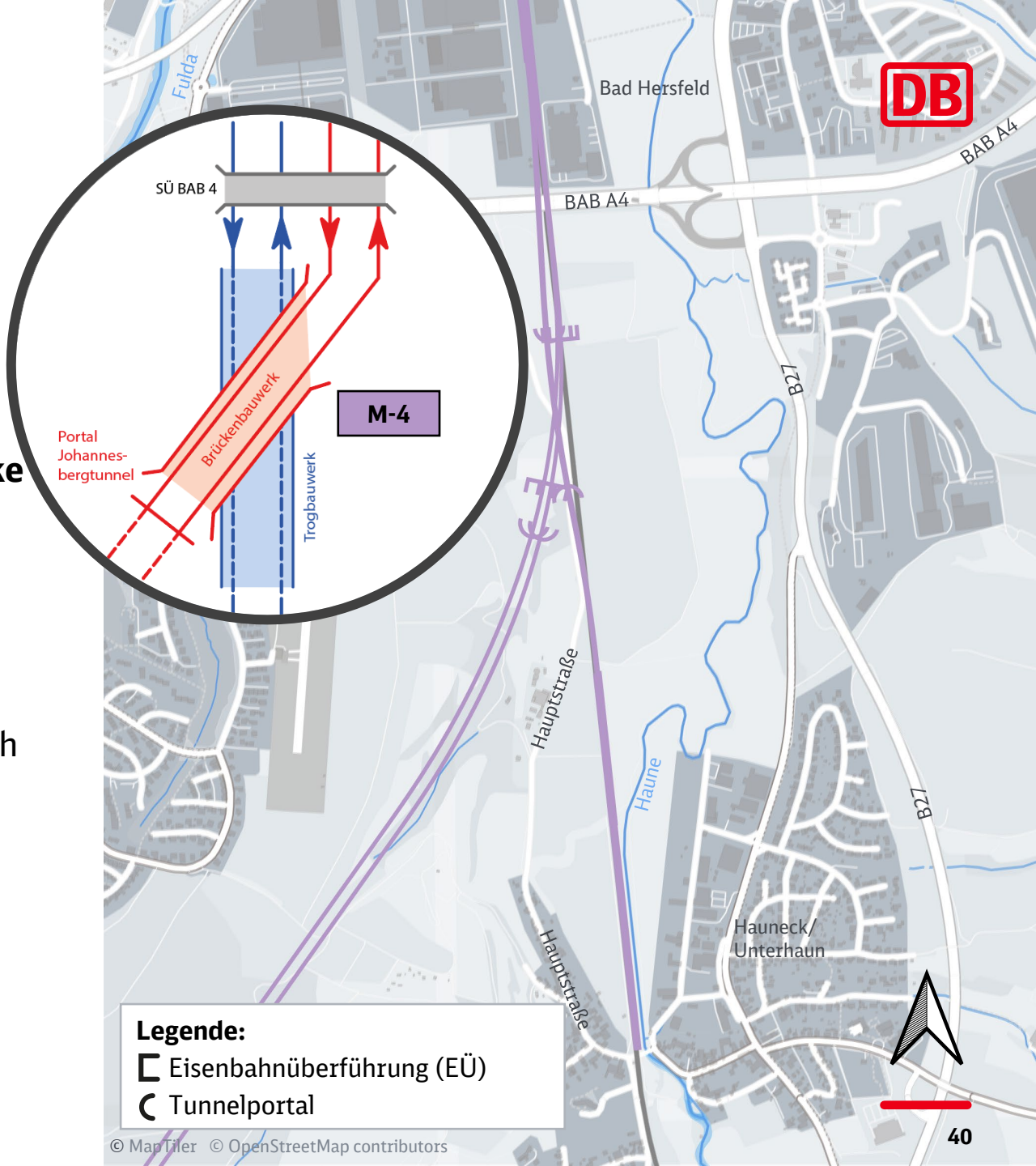


M-4

Linienbetrieb

**Brückenbauwerk - NBS 3818,
zweigleisiger halbtiefer Trog - Bestandsstrecke
3600**

- ⊖ Sehr aufwendige Kreuzungssituation wegen zweigleisigem Brückenbauwerk NBS 3818 und zweigleisigem halbtiefem Trog ABS 3600
- ⊖ Gleiswechsel zwischen der NBS 3818 und der Bestandsstrecke 3600 in dieselbe Fahrtrichtung betrieblich aufwendig (kreuzen des jeweiligen Gegenrichtungsgleises notwendig)
- ⊖ Größere Auswirkungen auf Hauptstraße zwischen Bad Hersfeld und Unterhaun
- ⊙ SÜ BAB A4 muss in jeder Variante erneuert werden



Legende:

- Eisenbahnüberführung (EÜ)
- ⊖ Tunnelportal

Die Variante M-1 fädelt mit zwei Talbrücken in Bad Hersfeld Süd ein

UMWELT

M-1
**Zwei Talbrücken - NBS 3818,
Dammbauwerk - Gleis 3600-1**

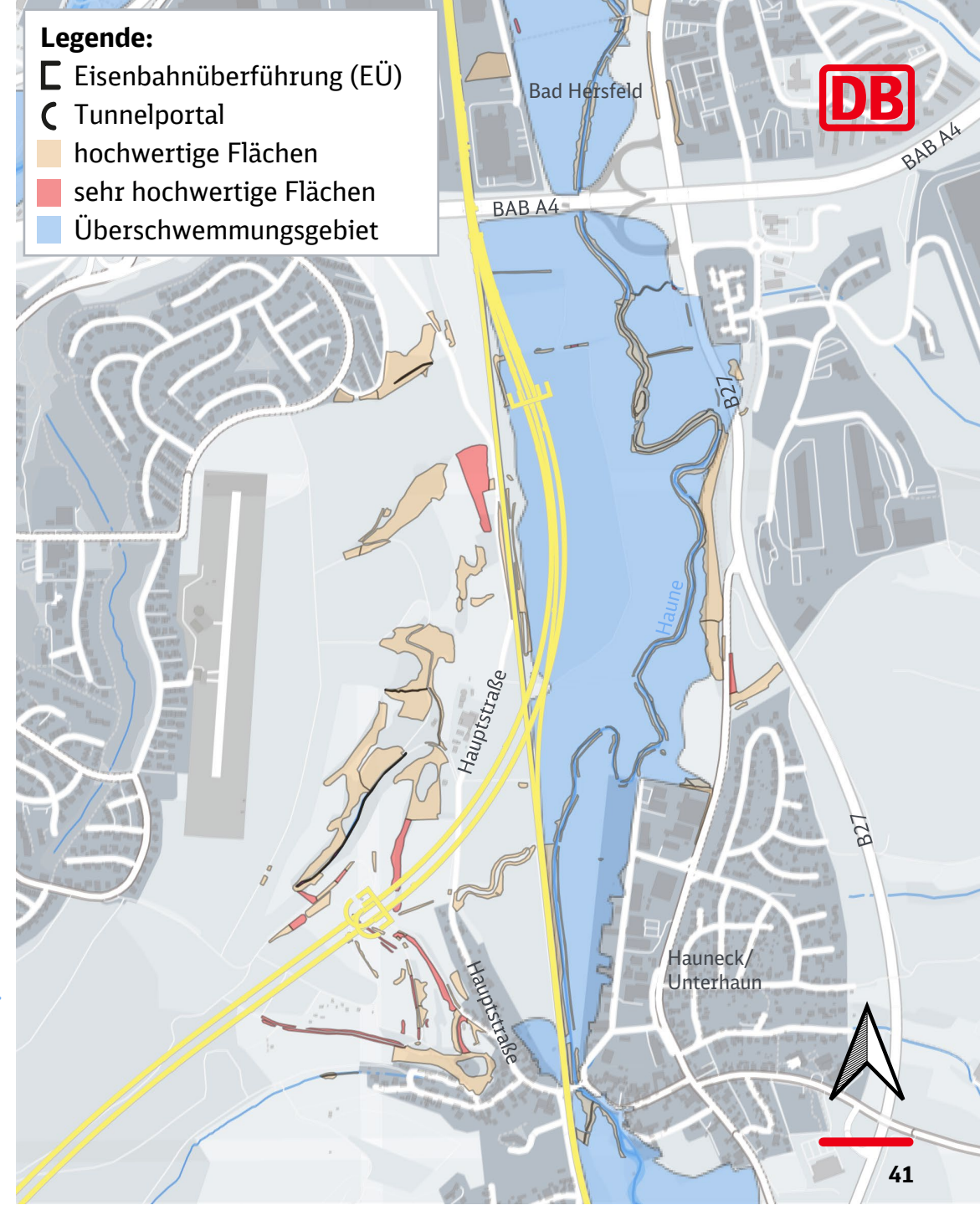
- ⊖ Flächeninanspruchnahme im Überschwemmungsgebiet
- ⊖ Beeinträchtigung durch betriebsbedingten Schall (Unterhaun)
- ⊖ Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- ⊕ Geringste Eingriffe in das Heilquellenschutzgebiet und ins Grundwasser

Hinweis:

Der gesamte Bereich liegt im Heilquellenschutzgebiet (HQSG) Lullusbrunnen & Vitalisbrunnen.

Legende:

- ☐ Eisenbahnüberführung (EÜ)
- ⊂ Tunnelportal
- hochwertige Flächen
- sehr hochwertige Flächen
- Überschwemmungsgebiet



Die Variante M-2 fädelt mit einem zweigleisigen tiefen Trog ein

UMWELT

M-2

Tiefer zweigleisiger Trog - NBS 3818, Dammbauwerk - Gleis 3600-2 über den Trog

- ⊖ Größter Eingriff in das Heilquellenschutzgebiet
- ⊖ Größter Eingriff in das Grundwasser

M-3

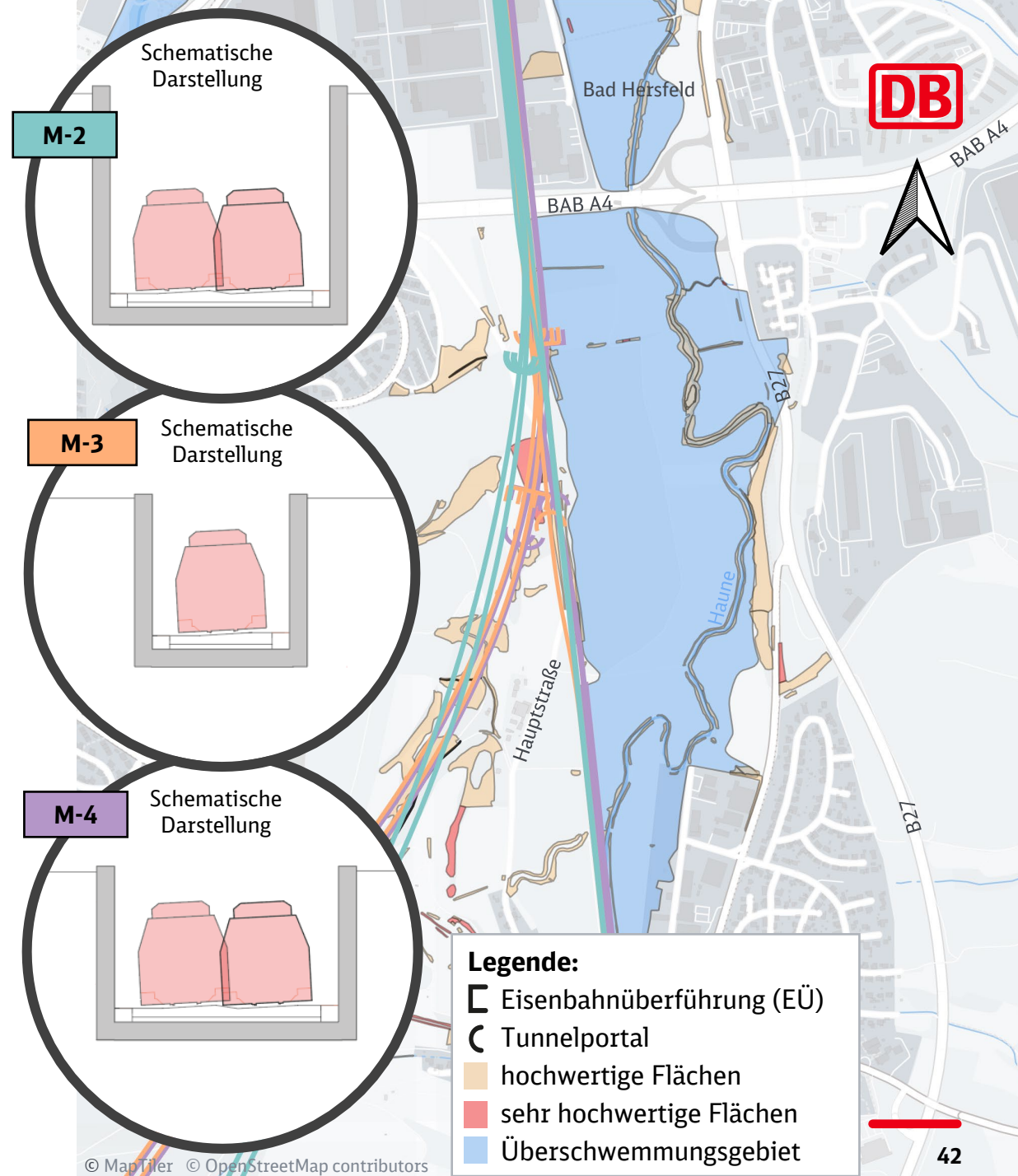
Halbtiefer eingleisiger Trog - Gleis 3600-2, Brückenbauwerk - NBS 3818

- + Geringerer Eingriff in das Heilquellenschutzgebiet
- + Geringerer Eingriff in das Grundwasser

M-4

Brückenbauwerk für die NBS 3818, zweigleisiger halbtiefer Trog - 3600

- ⊙ Größerer Eingriff in das Heilquellenschutzgebiet
- ⊙ Größerer Eingriff in das Grundwasser



Bad Hersfeld Hochbrücke Peterstor

Brückenneubau wird für vier Gleise vorbereitet

TECHNIK/VERKEHR

M-1

M-2

M-3

M-4

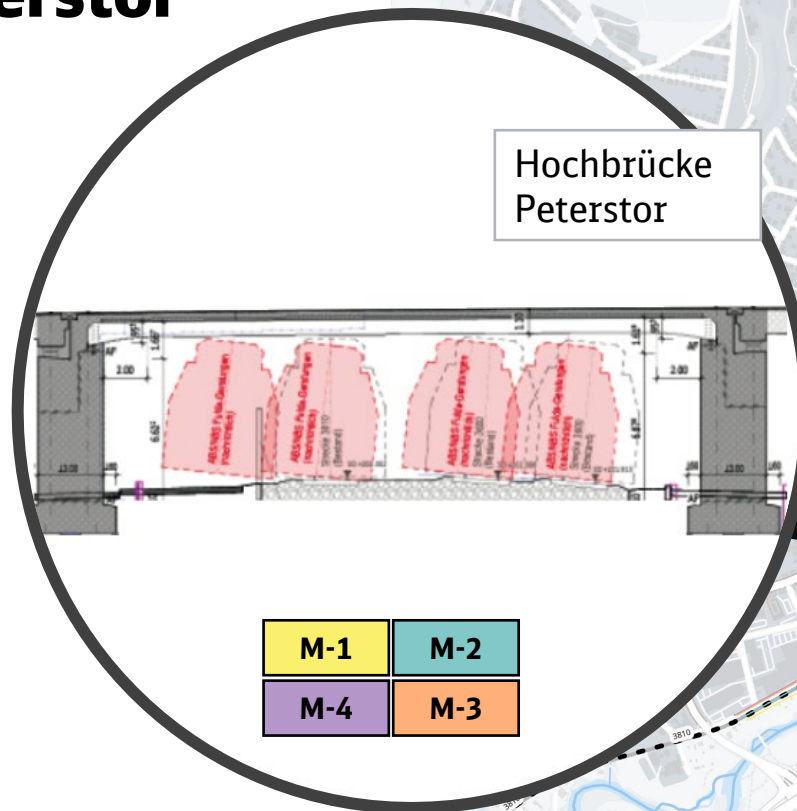
M-1

M-2

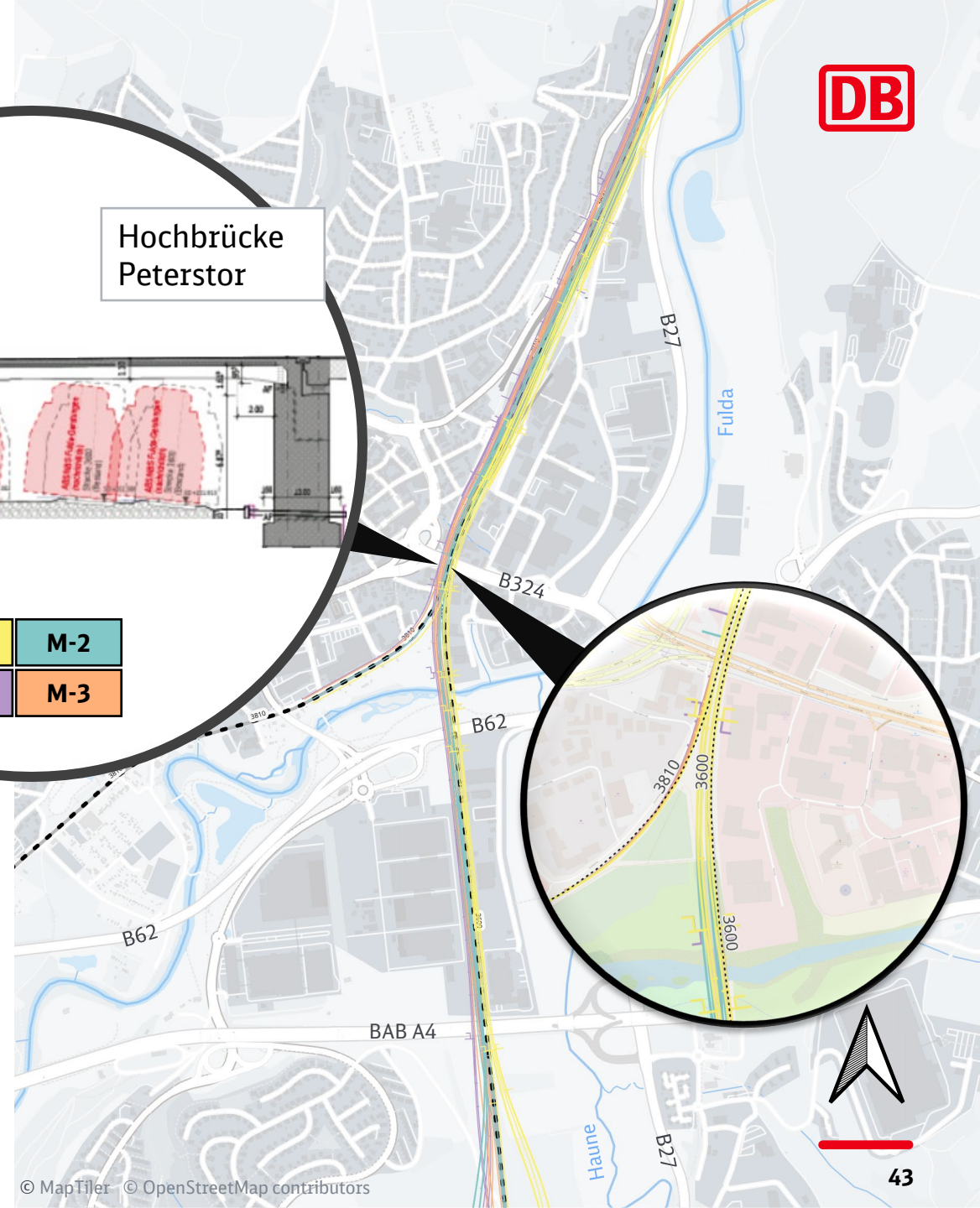
M-4

M-3

- Hochbrücke Peterstor wird für die Unterquerung mit vier Gleisen vorbereitet und ist für jede Variante in RL-Mitte kompatibel
- Planungen der DEGES GmbH und der DB InfraGO AG sind miteinander abgestimmt



Hochbrücke
Peterstor



Gleisbelegung im Bahnhof Bad Hersfeld

Richtungsbetrieb bringt Vorteile

TECHNIK/VERKEHR

M-1 Asymmetrischer Richtungsbetrieb



- ⊕ Umsteigen vom Fernverkehr in den Regionalverkehr in dieselbe Fahrtrichtung ohne Bahnsteigwechsel möglich

(Fernverkehrshalt auf Gleisen 3 und 5, Regionalverkehrshalt Gleis 2 und 4)

M-2

M-3 Symmetrischer Richtungsbetrieb



- ⊕ Umsteigen vom Fernverkehr in den Regionalverkehr in dieselbe Fahrtrichtung ohne Bahnsteigwechsel möglich

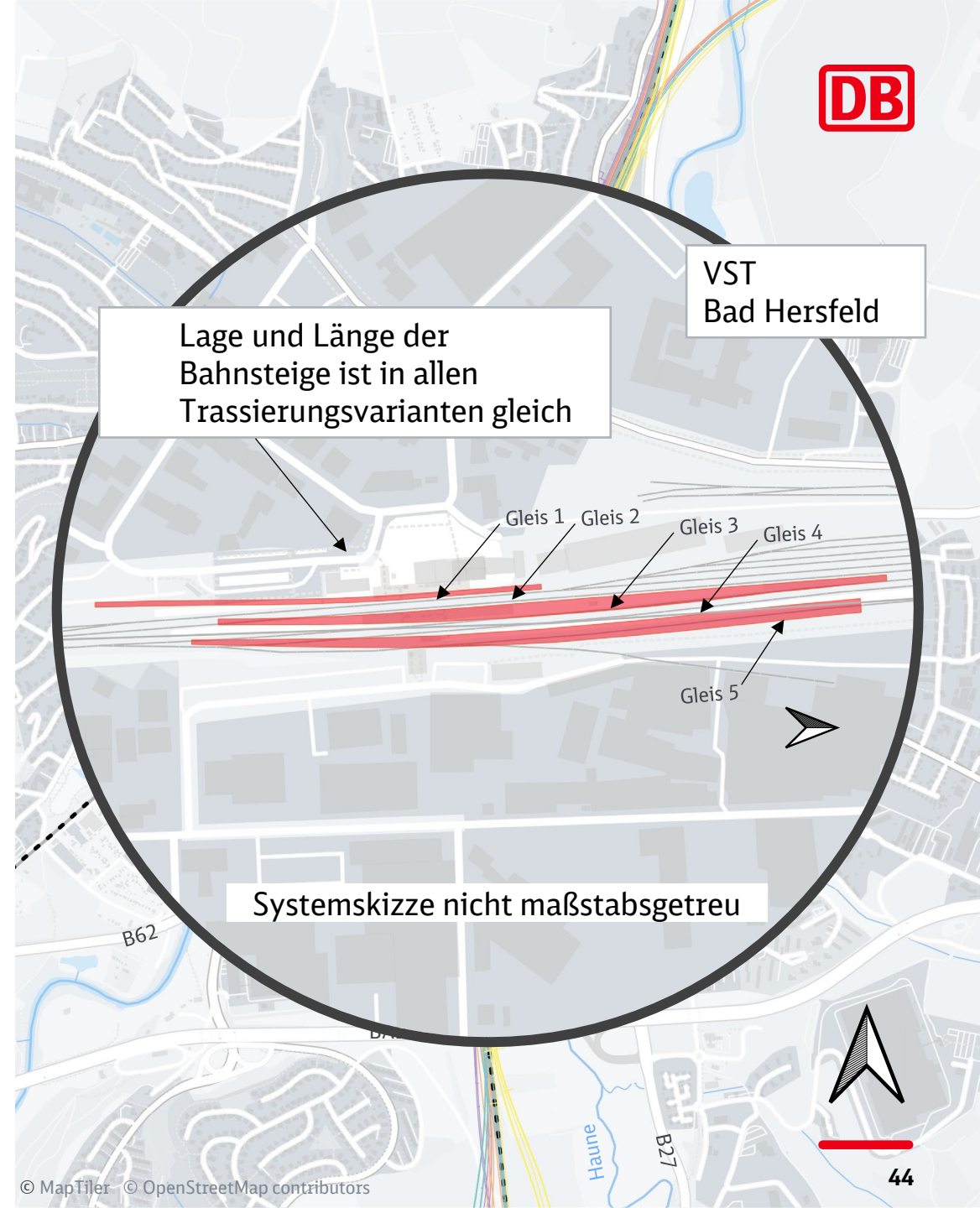
(Fernverkehrshalt auf Gleisen 3 und 4, Regionalverkehrshalt auf den Gleisen 2 und 5)

M-4 Linienbetrieb



- ⊖ Bahnsteigwechsel erforderlich, um vom Fernverkehr in den Regionalverkehr in dieselbe Fahrtrichtung umzusteigen

(Fernverkehrshalt auf Gleisen 4 und 5, Regionalverkehrshalt auf den Gleisen 2 und 3)



Ausfädelungsbereich Bad Hersfeld Nord

Keine markanten Unterschiede in den einzelnen Varianten bei der Querung des Fuldatals

TECHNIK/VERKEHR

M-1

M-2

M-3

M-4

- Querung des Fuldatals im Norden von Bad Hersfeld durch Eisenbahnüberführung (Talbrücke)
- Die Lage und Höhe der Talbrücke ist in allen Varianten nahezu gleich, weil der Anschlusspunkt an das Raumlos Nord (Tunnelportal Obersberg) in allen Varianten gleich positioniert ist



Alle Varianten queren die Fulda im Natura 2000-Gebiet mit einer Talbrücke

UMWELT

M-1

M-2

M-3

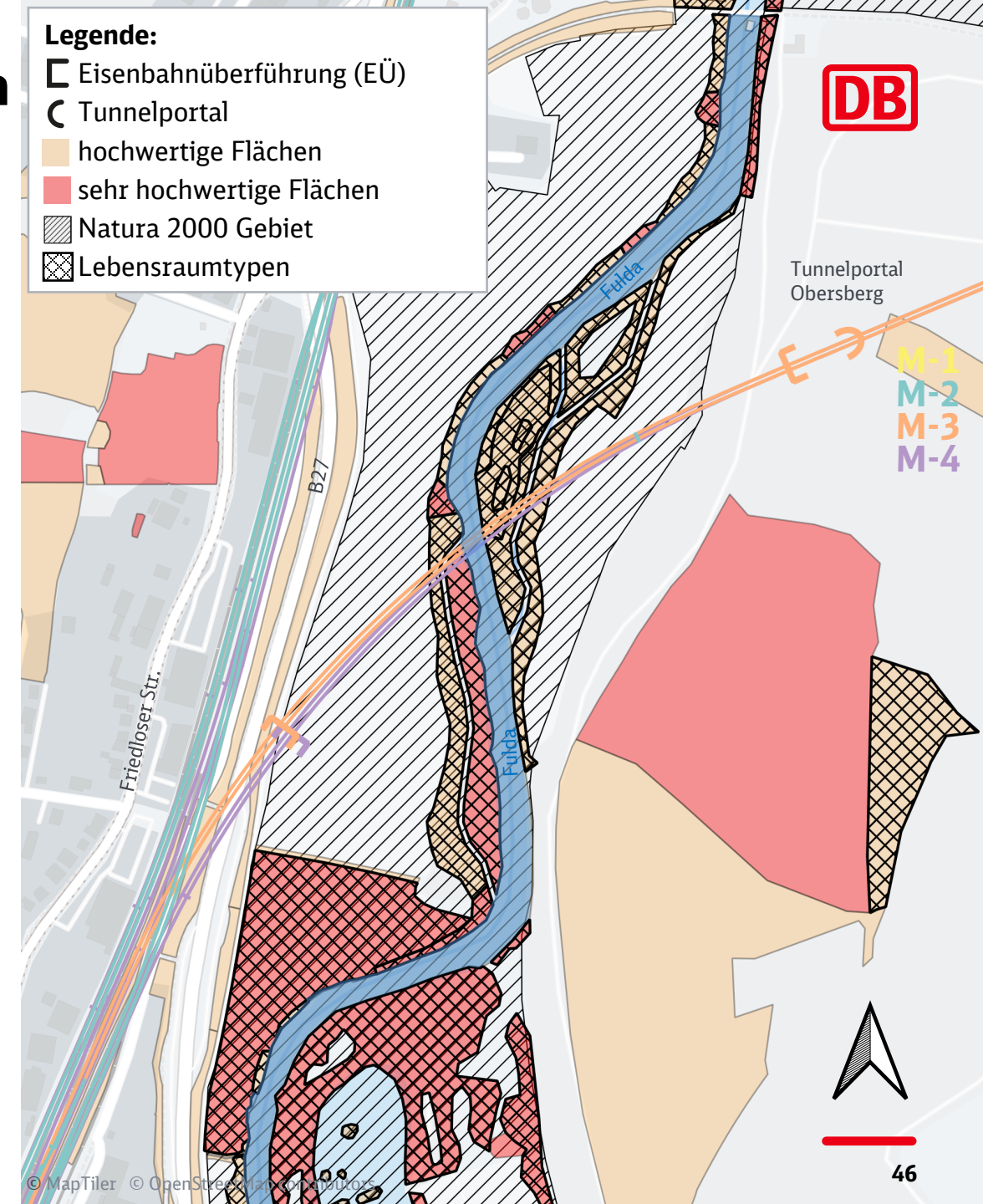
M-4

Alle Varianten queren das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Auenwiesen von Fulda, Rohrbach und Solz“ und das Vogelschutzgebiet (VSG-Gebiet) „Fuldatal zwischen Rotenburg und Niederaula“ mit einer zweigleisigen Talbrücke in nahezu gleicher Trassen- und Höhenlage

- Vergleichbare Beeinträchtigung des hochwertigen Lebensraumtyps (Auenwälder mit Erle, Esche, Weide) mit möglichst geringem Eingriff in sehr hochwertige Flächen
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Legende:

- Eisenbahnüberführung (EÜ)
- Tunnelportal
- hochwertige Flächen
- sehr hochwertige Flächen
- ▨ Natura 2000 Gebiet
- ▩ Lebensraumtypen



Im Ergebnis sind die Varianten M-2 und M-3 eindeutig vorzugswürdig

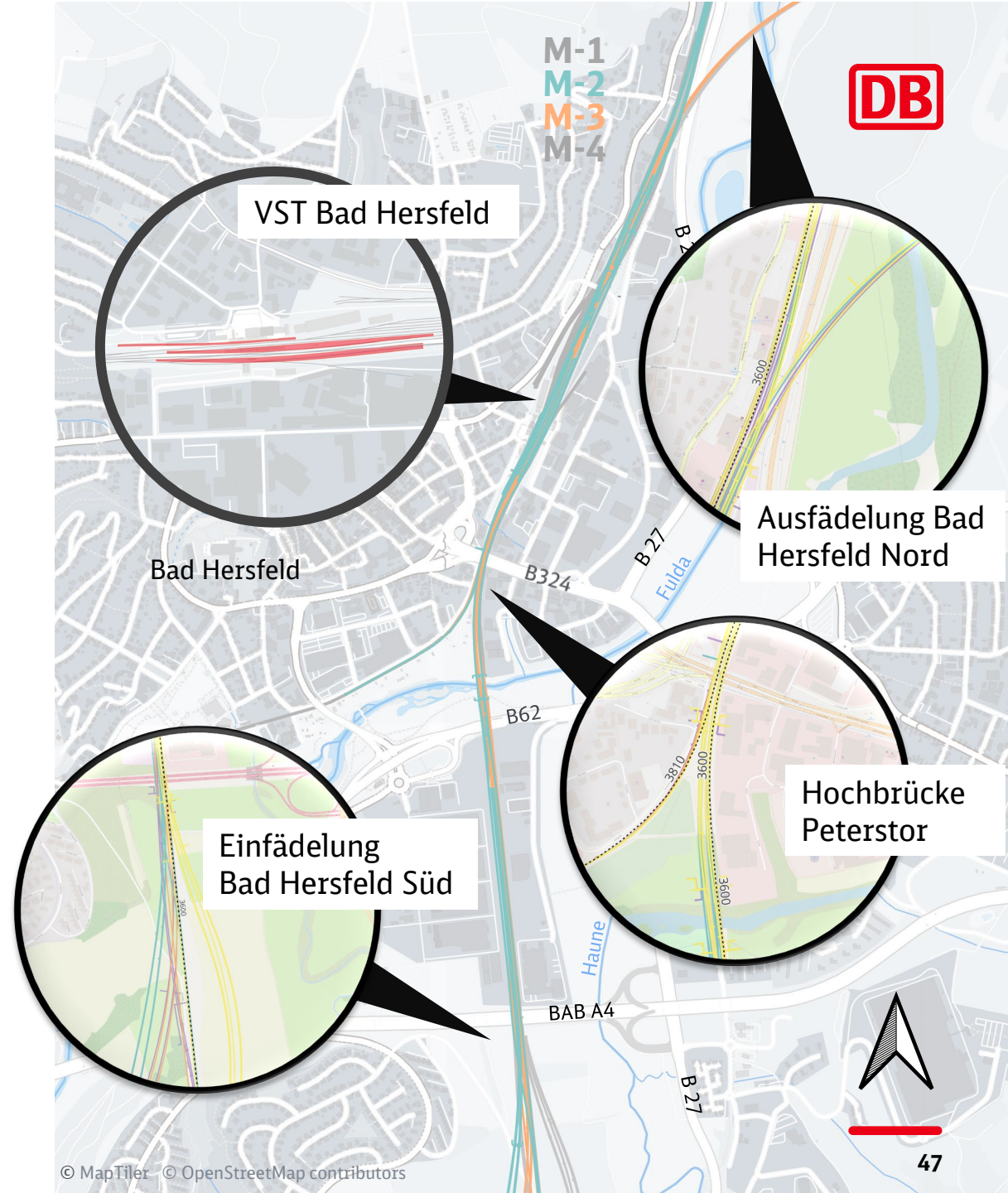
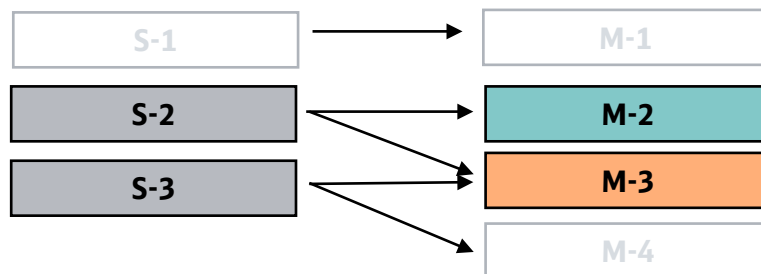
Übersicht Varianten im RL Mitte



Die Varianten M-1 und M-4 werden zurückgestellt:

- **M-1:** Aufwendige Kreuzungssituation im Einfädelungsbereich Bad Hersfeld Süd und größere Beeinträchtigung im Überschwemmungsgebiet, der Siedlungsbereiche und des Landschaftsbildes durch zwei große Talbrücken, Gleiswechsel auf der NBS 3818 aufwendig
- **M-4:** Sehr aufwendige Kreuzungssituation im Einfädelungsbereich Süd, Gleiswechsel nur mit kreuzen eines Gegenrichtungsgleises möglich

Ergebnis:



Agenda

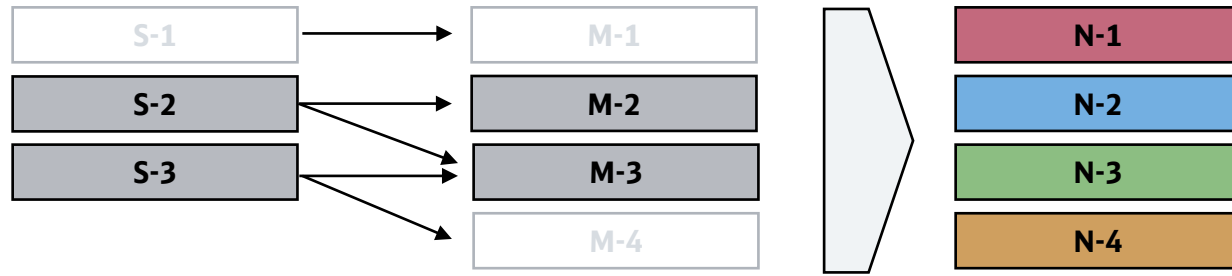
1. Begrüßung

2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- **Durchgängige Trassierungslinie**
 - Erläuterung Vorgehensweise
 - RL Süd – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Mitte – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - **RL Nord – Trassierungsvarianten Untersuchung**
 - Kombinatorik
 - Ergebnis

Im Raumlos Nord wurden verschiedene Varianten untersucht

Übersicht der Varianten im RL Nord, die mit allen Varianten aus dem RL Mitte kombinierbar sind

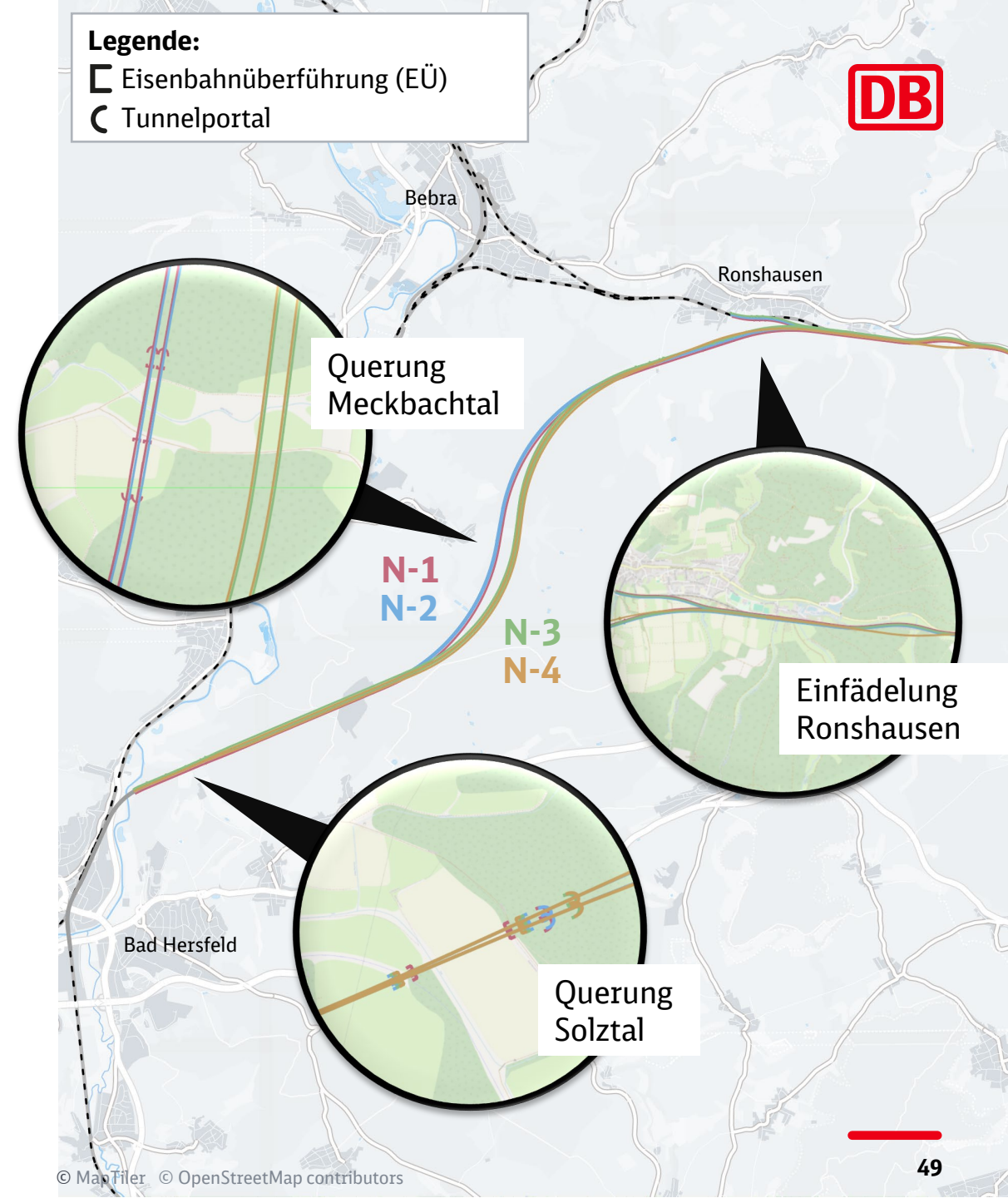


Besonders relevante Bereiche:

- Querung des Solztals
- Querung des Meckbachtals
- Einfädelung bei Ronshausen

Legende:

- Eisenbahnüberführung (EÜ)
- ⊂ Tunnelportal



Alle Varianten überqueren das Solztal in gleicher Lage

TECHNIK/VERKEHR

N-1 Querung des Solztals besteht aus einem Rahmenbauwerk (Solztal-Radweg) und einer Talbrücke in geringerer Höhenlage

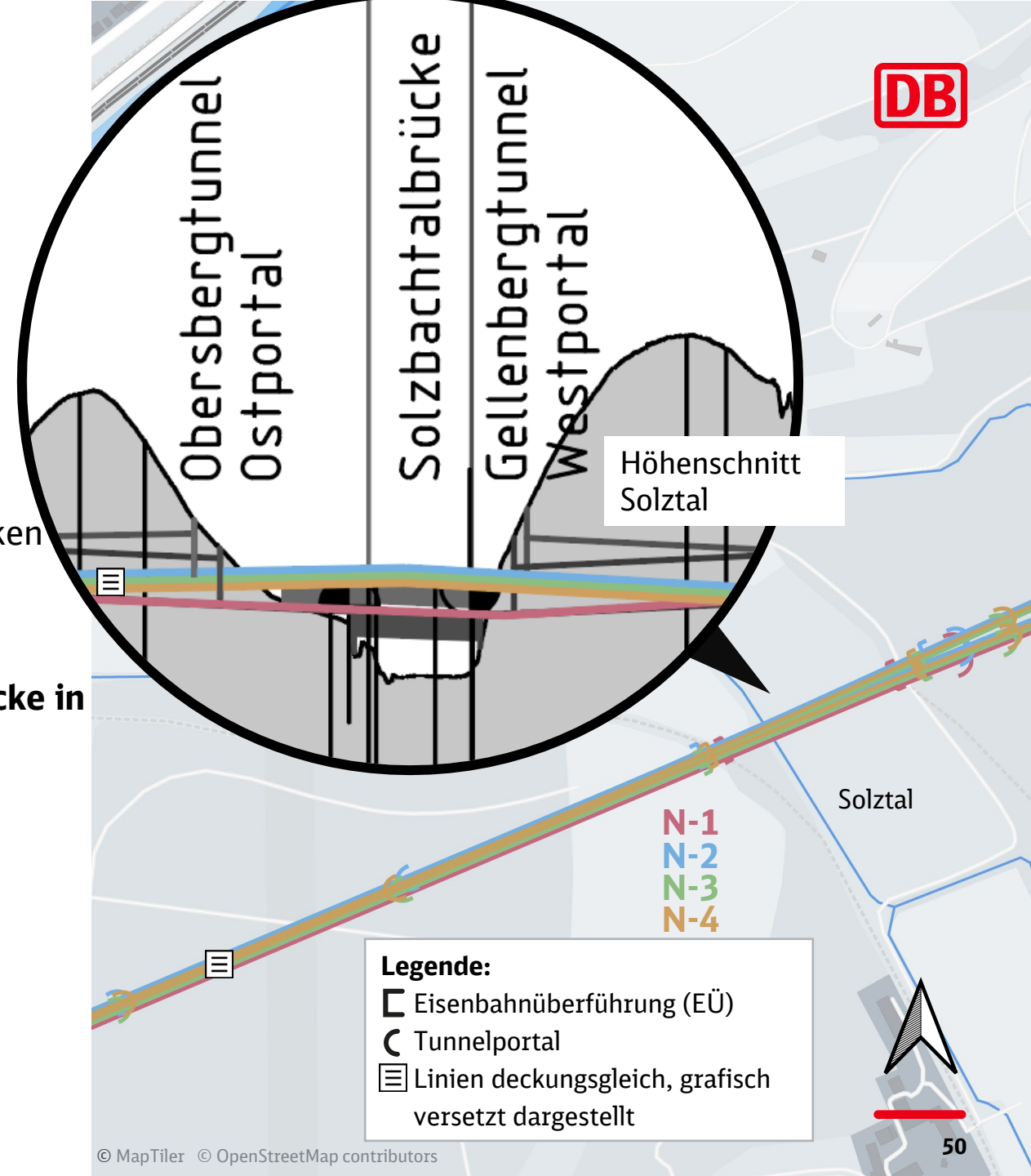
- ⊖ Zusätzliches Bauwerk erforderlich
- ⊖ Aufwendige Übergangskonstruktion zwischen den Bauwerken

N-2 Querung des Solztals besteht aus einer Talbrücke in gleicher Trassenlage wie N-1, aber in größerer Höhenlage

N-3

N-4

- ⊕ Ein durchgängiges Bauwerk



Alle Varianten überqueren das Solztal in gleicher Lage

UMWELT

N-1 Querung des Solztals besteht aus einem Rahmenbauwerk (Solztal-Radweg) und einer Talbrücke in geringerer Höhenlage

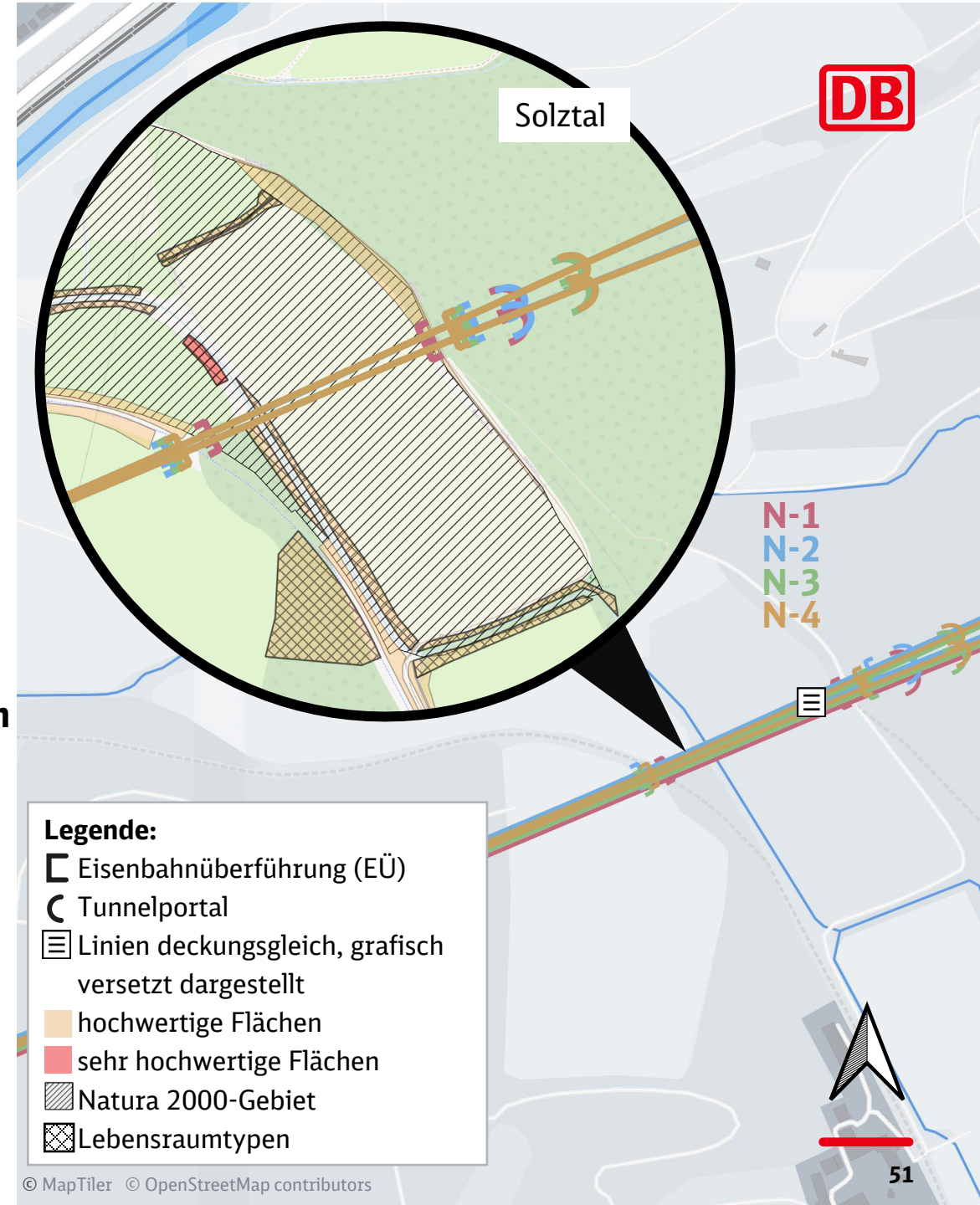
- ⊖ Vergleichbare Beeinträchtigung des hochwertigen Lebensraumtyps (Auenwälder mit Erle, Esche, Weide)
- Schlechtere Vernetzung aufgrund geringerer Höhenlage
- ⊖ Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

N-2 Querung des Solztals besteht aus einer Talbrücke in gleicher Trassenlage wie N-1, aber in größerer Höhenlage

N-3

N-4

- ⊖ Vergleichbare Beeinträchtigung des hochwertigen Lebensraumtyps (Auenwälder mit Erle, Esche, Weide)
- + Bessere Vernetzung aufgrund größerer Höhenlage
- ⊖ Beeinträchtigung des Landschaftsbildes



Die Variante N-1 überquert und die Varianten N-2, N-3, N-4 unterqueren das Meckbachtal

TECHNIK/VERKEHR

N-1 Überquerung des Meckbachtals mit zwei eingleisigen Talbrücken

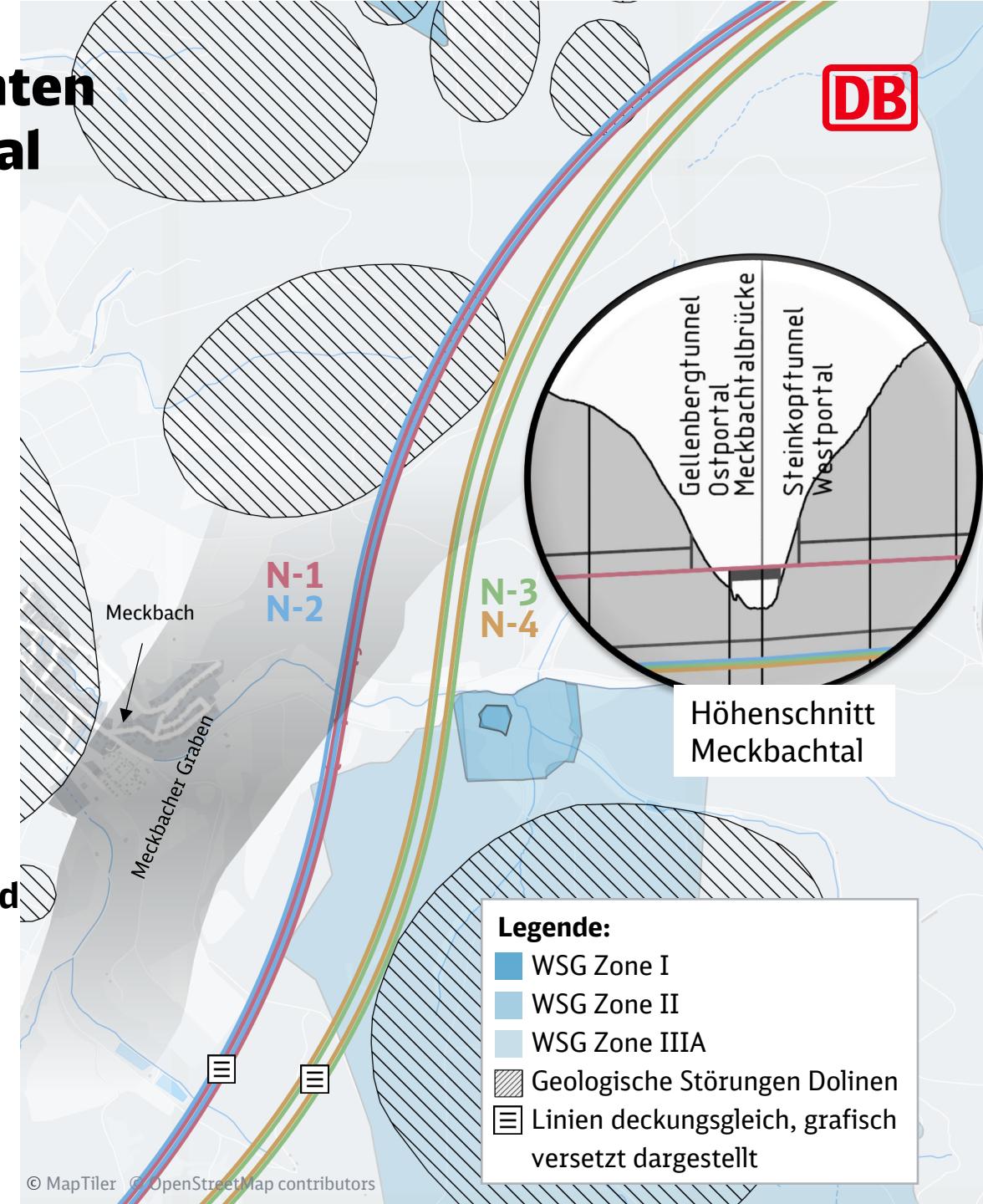
- Notwendigkeit zusätzlicher Bauwerke (Tunnelportale, Brücken)

N-2 Unterquerung des Meckbachtals im Tunnel in gleicher Trassenlage wie N-1

- Stellenweise schwierige geologische Verhältnisse (Dolinen/Störzonen „Meckbacher Graben“)
- Maschineller Tunnelvortrieb risikobehaftet möglich

N-3 Unterquerung des Meckbachtals im Tunnel, N-3 und N-4 in gleicher Trassen- und Höhenlage

- + Östliche Umfahrung der schwierigen geologischen Verhältnisse
- + Maschineller Tunnelvortrieb risikoarm möglich

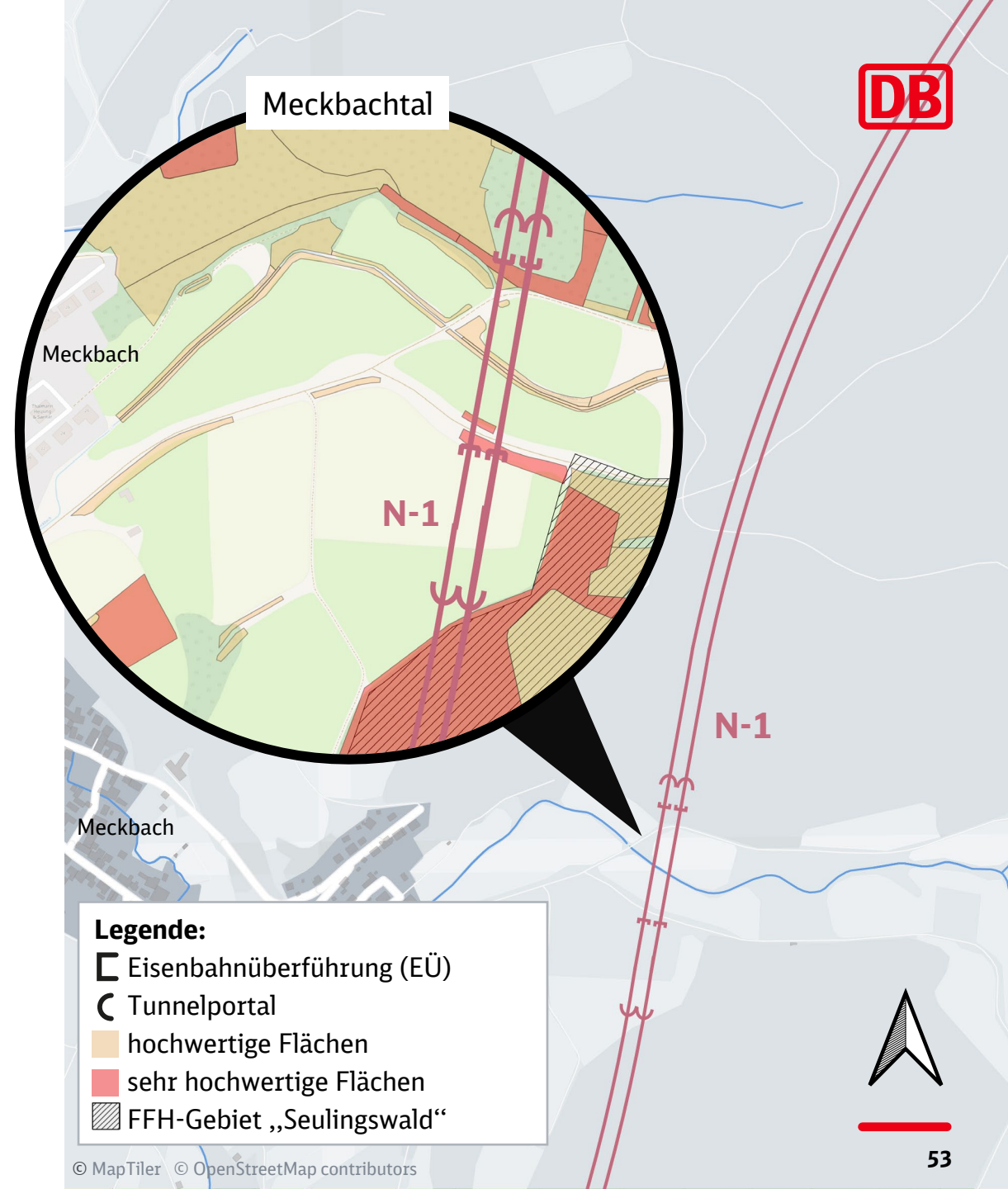


Die Variante N-1 überquert das Meckbachtal

UMWELT

N-1 Überquerung des Meckbachtals mit zwei eingleisigen Talbrücken

- Erhebliche Beeinträchtigung FFH-Gebiet „Seulingswald“
- Zusätzliche Verluste sehr hochwertiger Biotope (Wälder, Gehölze, FFH-LRT)
- Beeinträchtigung der Siedlungsbereiche Meckbach durch Bauverkehr und betriebsbedingten Schall
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes



Die Varianten N-2, N-3, N-4 unterqueren das Meckbachtal im Tunnel

UMWELT

N-2 Unterquerung des Meckbachtals in gleicher Trassenlage wie N-1

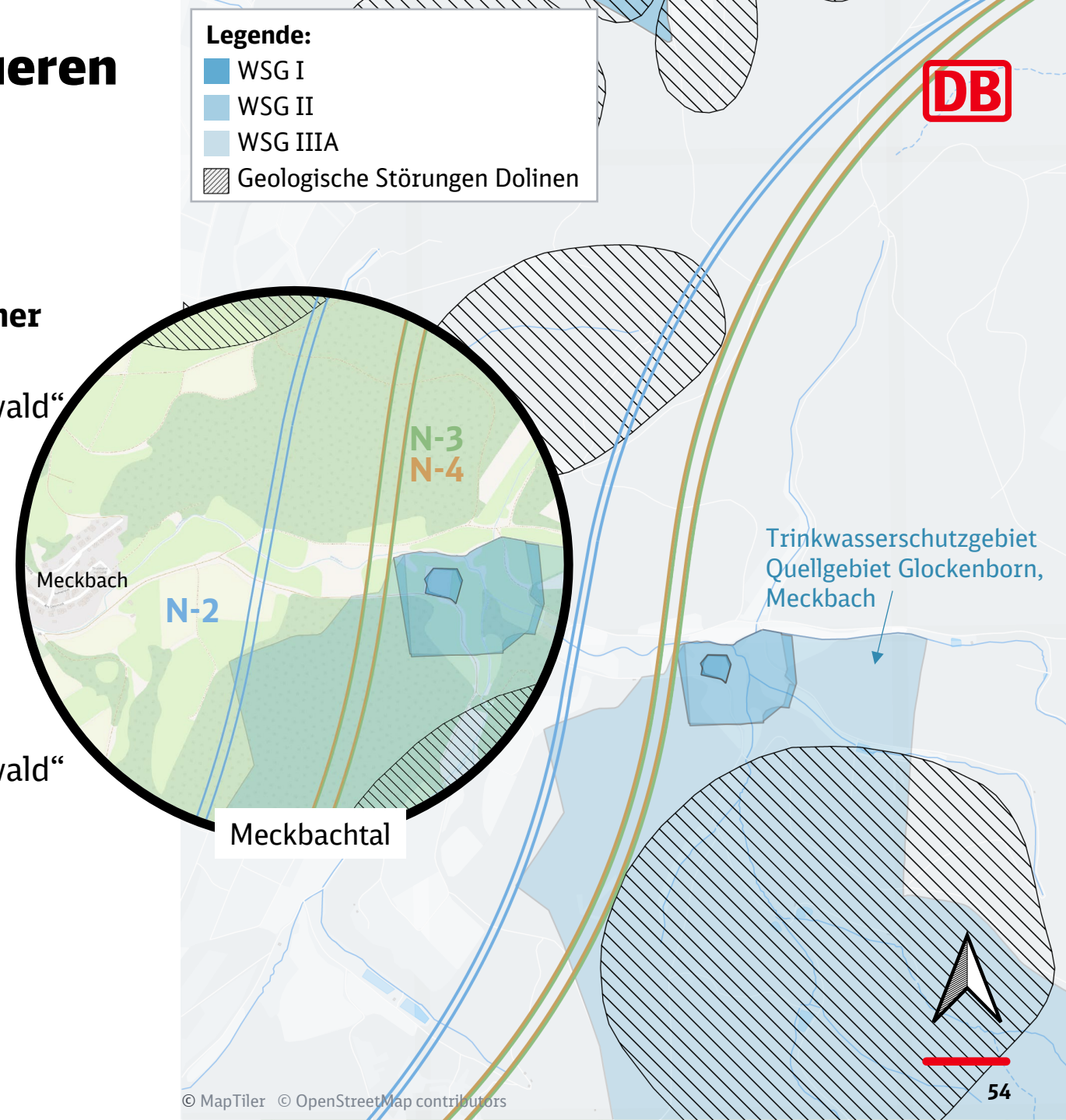
- ⊕ Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Seulingswald“
- ⊕ Keine Verluste von hochwertigen Biotopen
- ⊖ Kürzere Querung des Wasserschutzgebietes (WSG)

N-3 Unterquerung des Meckbachtals, in gleicher Trassen- und Höhenlage

- ⊕ Keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Seulingswald“
- ⊕ Keine Verluste von hochwertigen Biotopen
- ⊖ Längere Querung des Wasserschutzgebietes

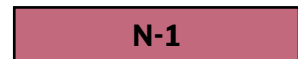
Legende:

- WSG I
- WSG II
- WSG IIIA
- ▨ Geologische Störungen Dolinen

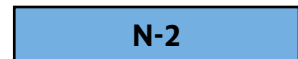


Alle Varianten binden bei Ronshausen höhengleich an die Bestandsstrecke 6340 an

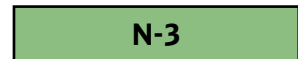
TECHNIK/VERKEHR



N-1



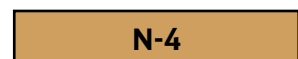
N-2



N-3

Höhengleiche Anbindung im Bereich der Ortslage Ronshausen, N-1, N-2 und N-3 verlaufen in gleicher Trassenlage, Tunnel Nausisberg zweigleisig

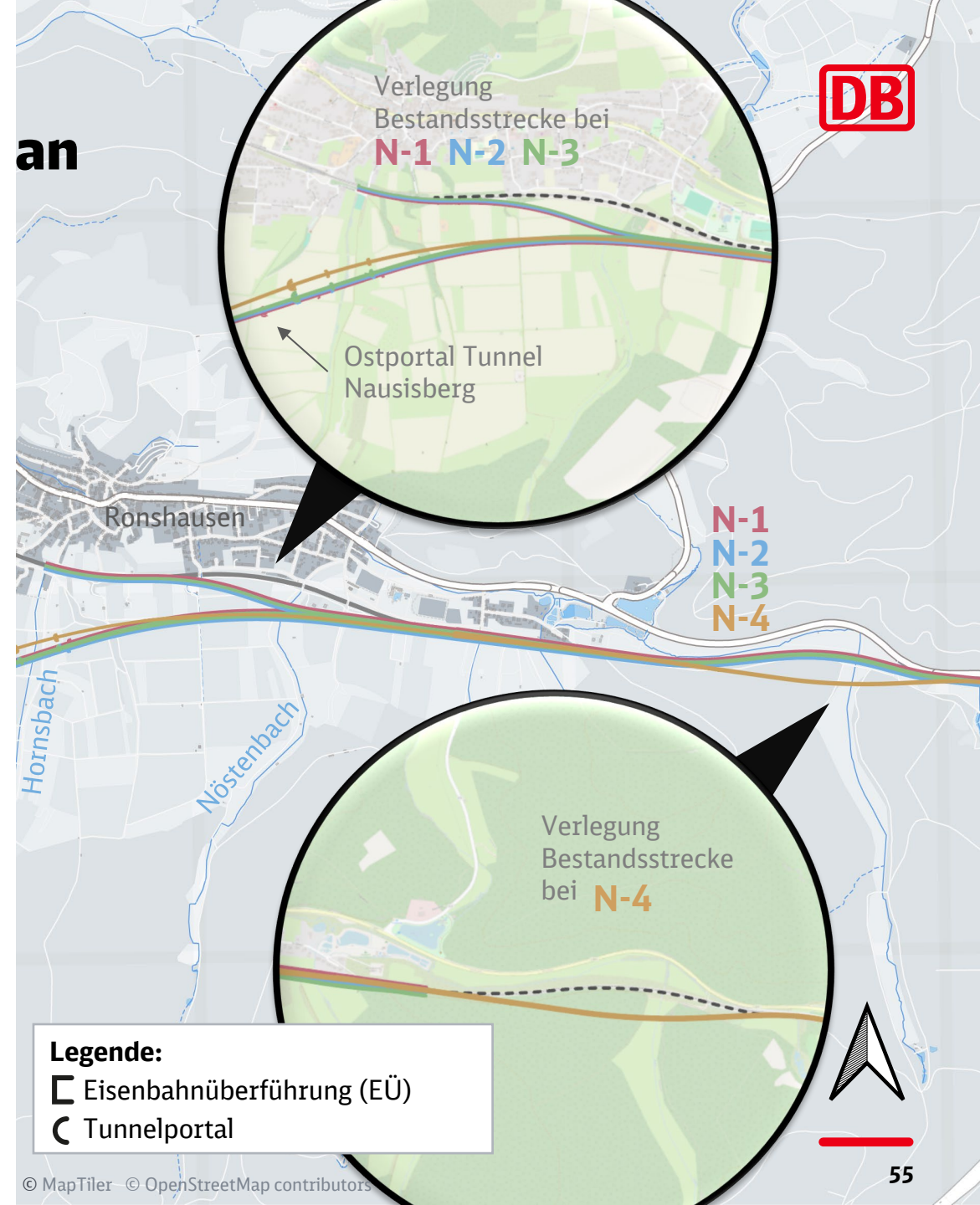
- ⊙ Verlegung des Gegenrichtungsgleises der Bestandsstrecke beginnend östlich des Hornsbaches, dadurch zusätzliche Bauwerke zur Querung bestehender Wirtschafts- und Radwege erforderlich
- ⊖ Betriebliche Einschränkung aufgrund des Begegnungsverbotes für Güterverkehr und Personenverkehr im Tunnel Nausisberg



N-4

Höhengleiche Anbindung östlich der Ortslage Ronshausen, Tunnel Nausisberg zwei eingleisige Tunnel

- ⊙ Verlegung der Bestandsstrecke beginnend westlich des Nöstenbaches, dadurch weniger Querungen bestehender Wirtschafts- und Radwege
- ⊕ Keine betrieblichen Einschränkungen für Güterverkehr und Personenverkehr durch Tunnelbegegnungsverbot



Alle Varianten binden bei Ronshausen höhengleich an die Bestandsstrecke 6340 an

UMWELT

N-1

N-2

N-3

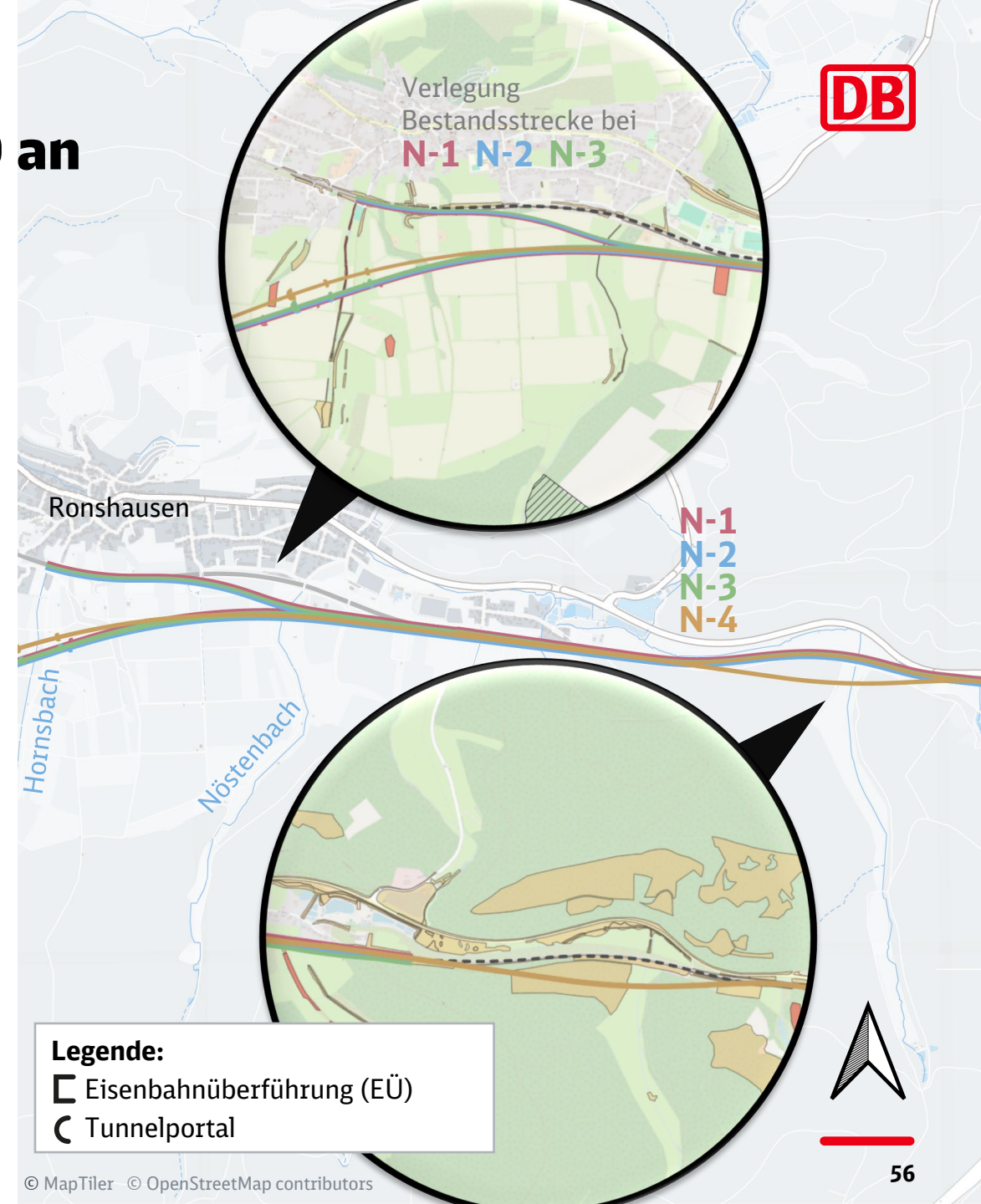
Höhengleiche Anbindung im Bereich der Ortslage Ronshausen, N-1, N-2 und N-3 verlaufen in gleicher Trassenlage, Tunnel Nausisberg zweigleisig

- ⊕ Geringere Beeinträchtigung von hochwertigen Biotopen sowie Lebensraumtypen
- ⊖ Beeinträchtigung durch betriebsbedingten Schall
- ⊖ Größere baubedingte Beeinträchtigung nahe Ortslage

N-4

Höhengleiche Anbindung östlich der Ortslage Ronshausen, Tunnel Nausisberg zwei eingleisige Tunnel

- ⊖ Größere Beeinträchtigung von hochwertigen Biotopen sowie Lebensraumtypen
- ⊖ Beeinträchtigung durch betriebsbedingten Schall
- ⊕ Geringere baubedingte Beeinträchtigung nahe Ortslage



Im Ergebnis ist die Variante N-4 eindeutig vorzugswürdig

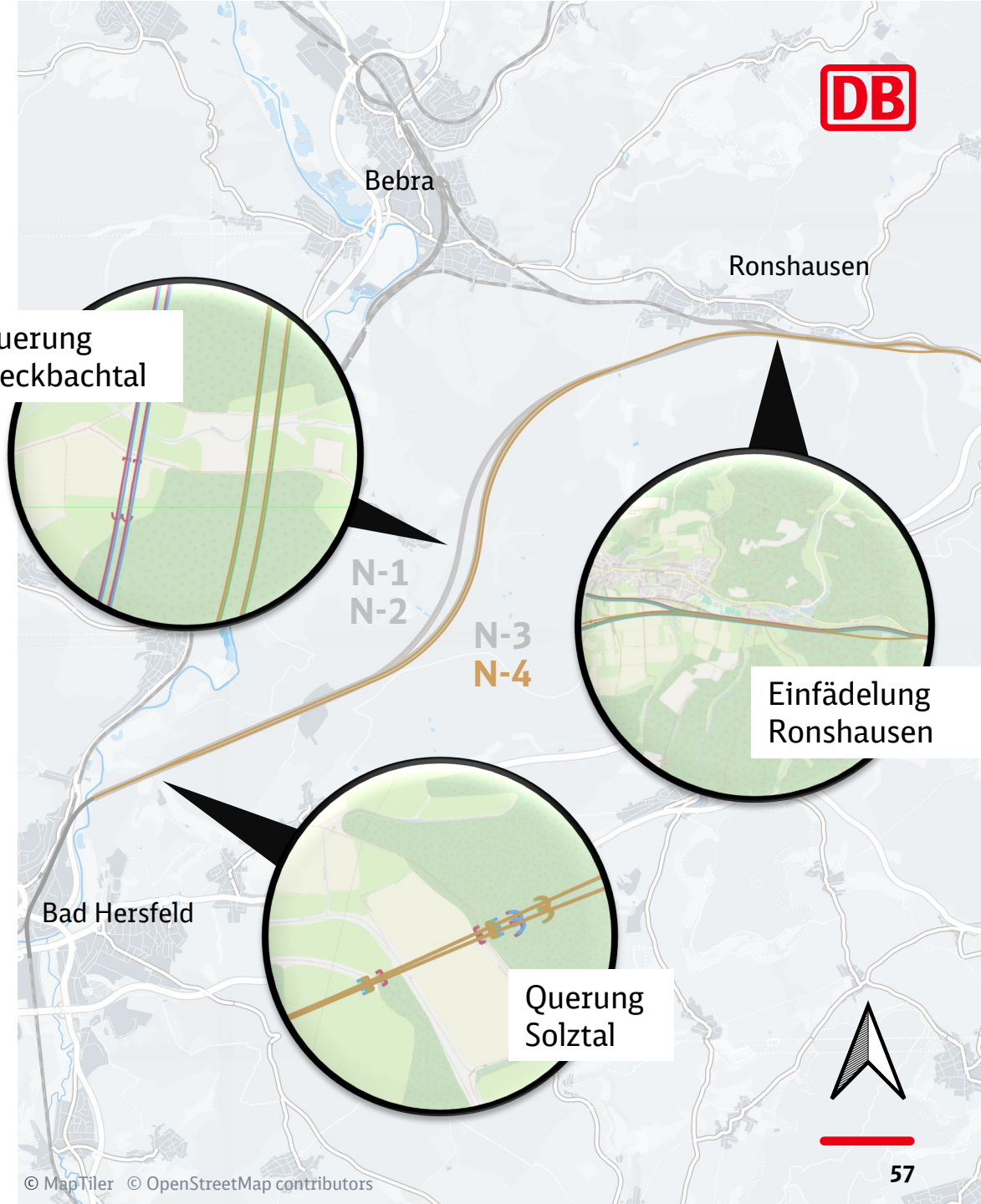
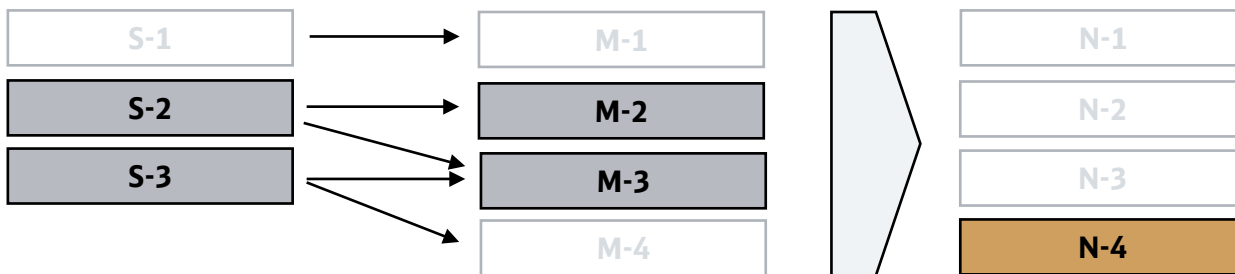
Übersicht Varianten im RL Nord



Die Varianten N-1, N-2 und N-3 werden zurückgestellt:

- **N-1:** Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Seulingswald“ sowie baubedingte und anlagenbedingte Beeinträchtigung der Siedlungsbereiche Meckbach durch Querung mit Talbrücken
- **N-2:** Schwierige Geologie, maschineller Tunnelvortrieb nur risikobehaftet möglich
- **N-3:** Betriebliche Einschränkungen durch Tunnelbegegnungsverbot (Tunnel Nausisberg), zusätzliche Bauwerke im Einbindebereich

Ergebnis:



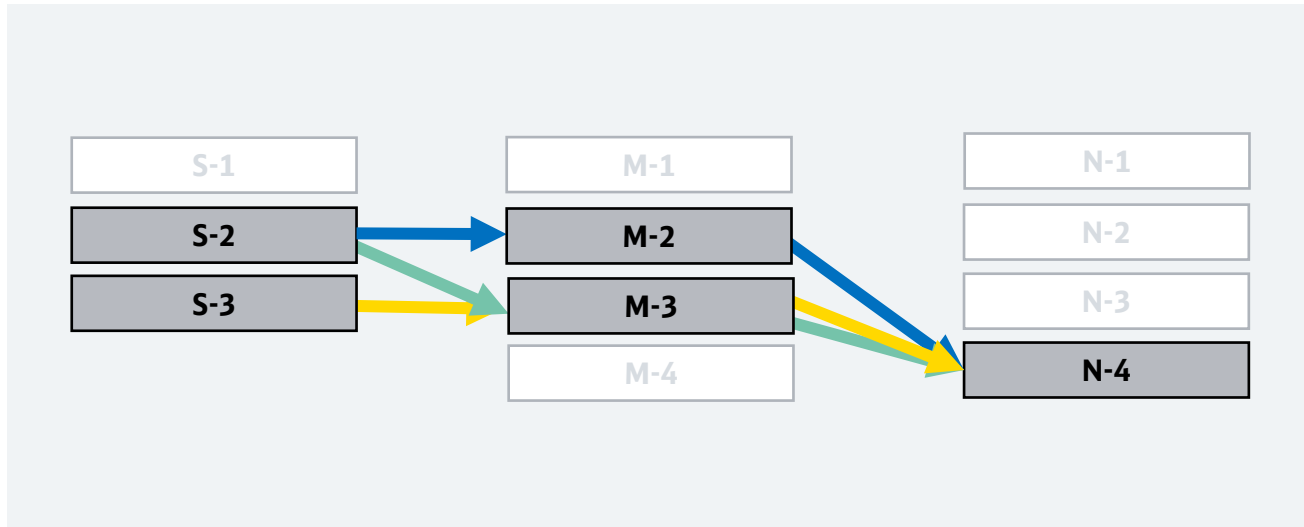
Agenda

1. Begrüßung

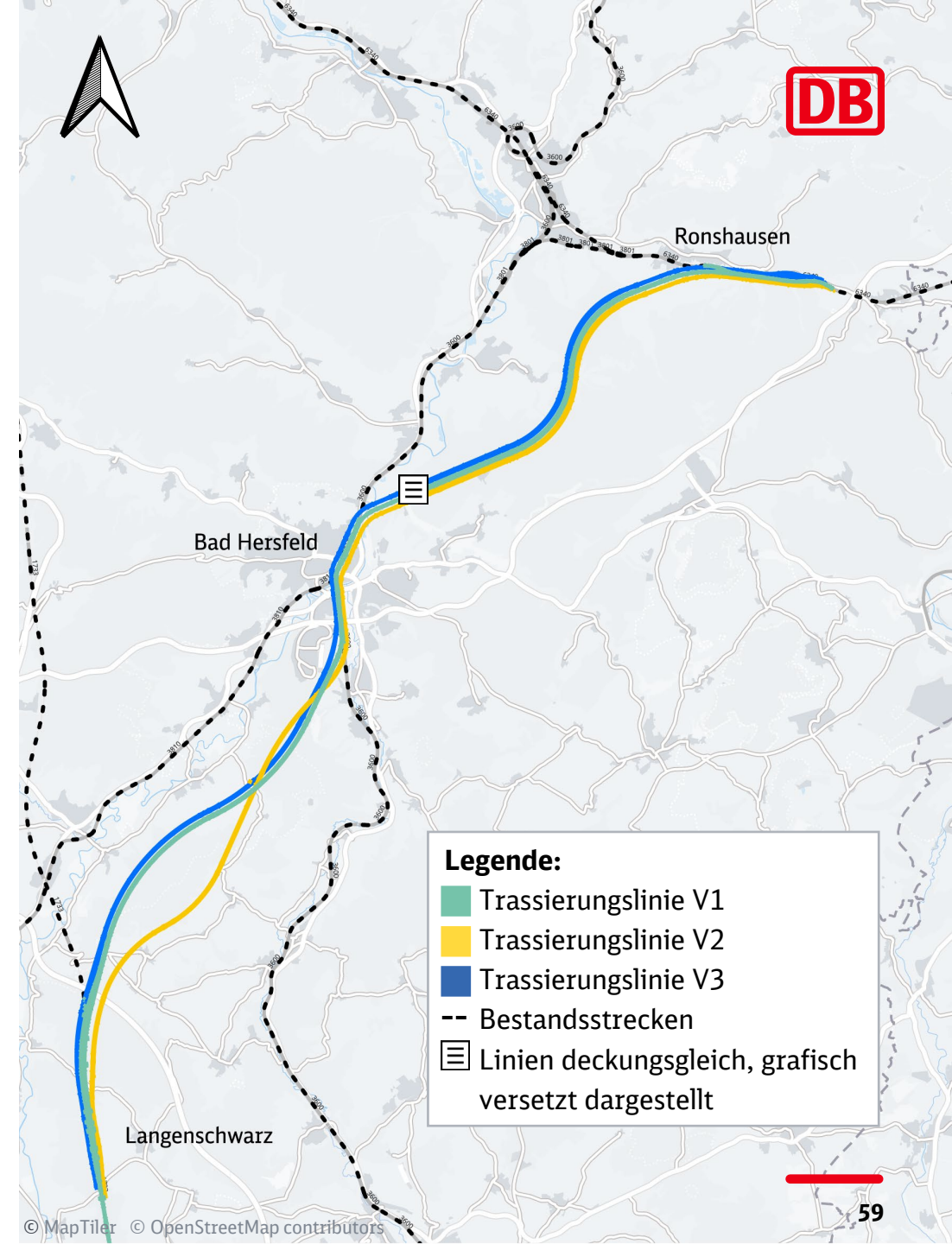
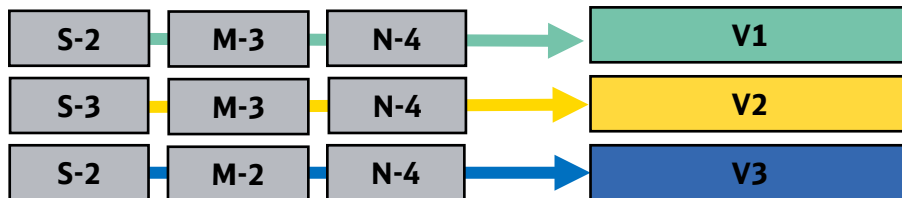
2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- **Durchgängige Trassierungslinie**
 - Erläuterung Vorgehensweise
 - RL Süd – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Mitte – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Nord – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - **Kombinatorik**
 - Ergebnis

Segmente werden zu durchgängigen Trassierungslinien kombiniert



Drei durchgängige Trassierungslinien



Agenda

1. Begrüßung

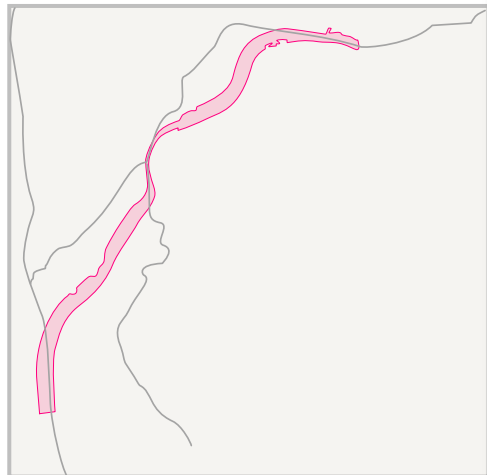
2. **Blick in die Werkstatt**

- Vom Trassenkorridor zur Vorzugsvariante Trassierungslinie
- Kartierungen
- Baugrunduntersuchung
- **Durchgängige Trassierungslinie**
 - Erläuterung Vorgehensweise
 - RL Süd – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Mitte – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - RL Nord – Trassierungsvarianten Untersuchung
 - Kombinatorik
 - **Ergebnis**

Die Bewertung der Trassierungslinien ergibt eine vorzugswürdige Variante



Vorzugsvariante
Trassenkorridor



- Die Vorzugsvariante wurde als ein bis zu 1.000 m breiter Korridor ermittelt



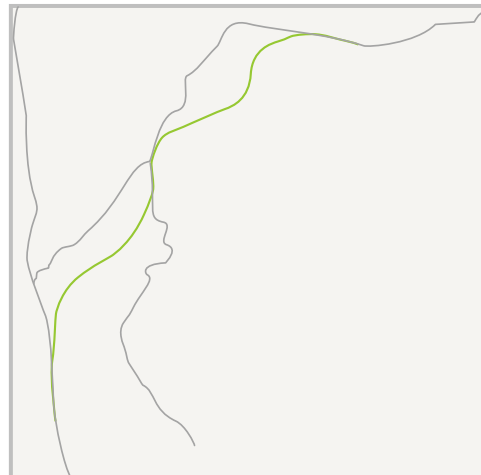
Definition
Trassierungslinien



- Es wurden in drei verschiedenen Abschnitten Segmente ausgearbeitet, die dann zu drei durchgängigen Trassierungslinien kombiniert wurden

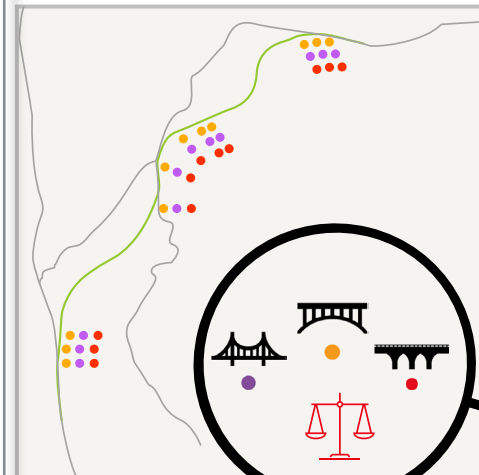


Vorzugsvariante
Trassierungslinie



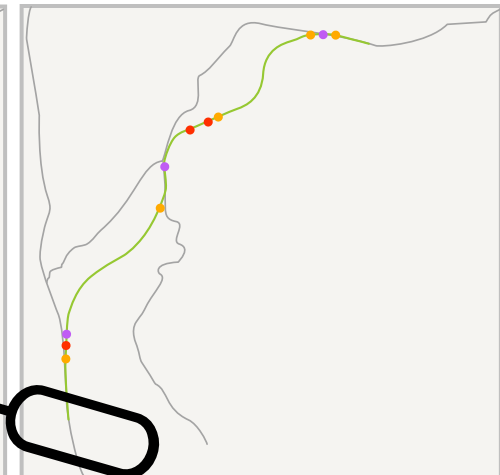
- Die Bewertung der Trassierungslinien ergibt eine vorzugswürdige Variante

Bauwerksvarianten
auf
Trassierungslinie



- Auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie werden verschiedene Bauwerksvarianten untersucht

Vorzugsvariante
Vorplanung



- Die Vorzugsvariante der Vorplanung ist das Ergebnis der Bewertung und Abwägung der Bauwerksvarianten auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie

Für einen Variantenvergleich wurden die durchgängigen Trassierungslinien bewertet

Bewertung der Kriterien im Zielsystem Umwelt und Technik/Verkehr

- Die Bewertung erfolgt anhand einer fünfstufigen Ordinalskala
- Das Bewertungsergebnis stellt eine relative Reihenfolge der Varianten her
- Anhand der vorliegenden planerischen Grundlagen wurde je Kriterium eine neutrale Basis festgelegt. Gleichwertige Auswirkungen „neutral“ wurden dabei mit „gelb“ bewertet
- Die Bewertung der durchgängigen Trassierungslinien erfolgte unter Berücksichtigung von ideellen Bauwerken

| | |
|-------|----------------|
| ■ | Sehr günstig |
| ■■ | günstig |
| ■■■ | neutral |
| ■■■■ | ungünstig |
| ■■■■■ | Sehr ungünstig |

Im Zielsystem Umwelt ist V1 die vorzugswürdige durchgängige Trassierungslinie

| Zielsystem Umwelt | Umweltverträglichkeit nach UVPG | Kriterium | V1 | V2 | V3 |
|-------------------|---------------------------------|----------------------------|-------|-------------|-------------|
| | | Schutzgut Mensch | ■ ■ | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ ■ |
| | | Schutzgut Biotope/Pflanzen | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ |
| | | Schutzgut Tiere | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ |
| | | Schutzgut Wasser | ■ ■ | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ |
| | | Schutzgut Fläche/Boden | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ |
| | | Schutzgut Luft/Klima | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ |
| | | Schutzgut Landschaft | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ ■ |
| | | Schutzgut Kulturelles Erbe | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ |
| | | Ergebnis | ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ |

Auch im Zielsystem Technik/Verkehr ist V1 die vorzugswürdige durchgängige Trassierungslinie

| Zielsystem Technik/Verkehr | Kriterium | V1 | V2 | V3 |
|----------------------------|---------------------------------|------|------|-------|
| | Betriebskosten | ■■■ | ■■■■ | ■■■ |
| | Fahrtwegkapazität | ■■■ | ■■■■ | ■■■ |
| | Baulogistik | ■■ | ■■■ | ■■■ |
| | Baubetriebliche Einschränkungen | ■■■■ | ■■ | ■■■■■ |
| | Technische Planungskriterien | ■■ | ■■■■ | ■■■■■ |
| | Ergebnis | ■■ | ■■■■ | ■■■■ |

Variante V1 drängt sich als durchgängige Trassierungslinie auf und wird ausgewählt



| Zielsystem Umwelt | Umweltverträglichkeit nach UVPG | Kriterium | V1 | V2 | V3 |
|-------------------|---------------------------------|----------------------------|-----|-------|-------|
| | | Schutzgut Mensch | ■■ | ■■ | ■■■■■ |
| | | Schutzgut Biotope/Pflanzen | ■■ | ■■■■ | ■■ |
| | | Schutzgut Tiere | ■■ | ■■■■ | ■■ |
| | | Schutzgut Wasser | ■■ | ■■ | ■■■■ |
| | | Schutzgut Fläche/Boden | ■■ | ■■■■ | ■■ |
| | | Schutzgut Luft/Klima | ■■■ | ■■■ | ■■■ |
| | | Schutzgut Landschaft | ■■ | ■■■■■ | ■■■ |
| | | Schutzgut Kulturelles Erbe | ■■ | ■■■■ | ■■ |
| | | Ergebnis | ■■ | ■■■■ | ■■■■ |

| Zielsystem Technik/Verkehr | Kriterium | V1 | V2 | V3 |
|----------------------------|---------------------------------|------|------|-------|
| | Betriebskosten | ■■■ | ■■■■ | ■■■ |
| | Fahrwegkapazität | ■■■ | ■■■■ | ■■■ |
| | Baulogistik | ■■ | ■■■ | ■■■ |
| | Baubetriebliche Einschränkungen | ■■■■ | ■■ | ■■■■■ |
| | Technische Planungskriterien | ■■ | ■■■■ | ■■■■■ |
| | Ergebnis | ■■ | ■■■■ | ■■■■ |

- Fazit:
 Im Ergebnis der Bewertungsmatrix-Trassierungslinie zeichnet sich die **Variante V1** in **beiden Zielsystemen** als vorzugswürdige durchgängige Trassierungslinie ab. Variante V2 und Variante V3 sind sowohl aus umweltfachlicher als auch technischer Sicht schlechter zu bewerten.

Steckbrief Vorzugsvariante Trassierungslinie



- ca. 26 Kilometer Tunnel



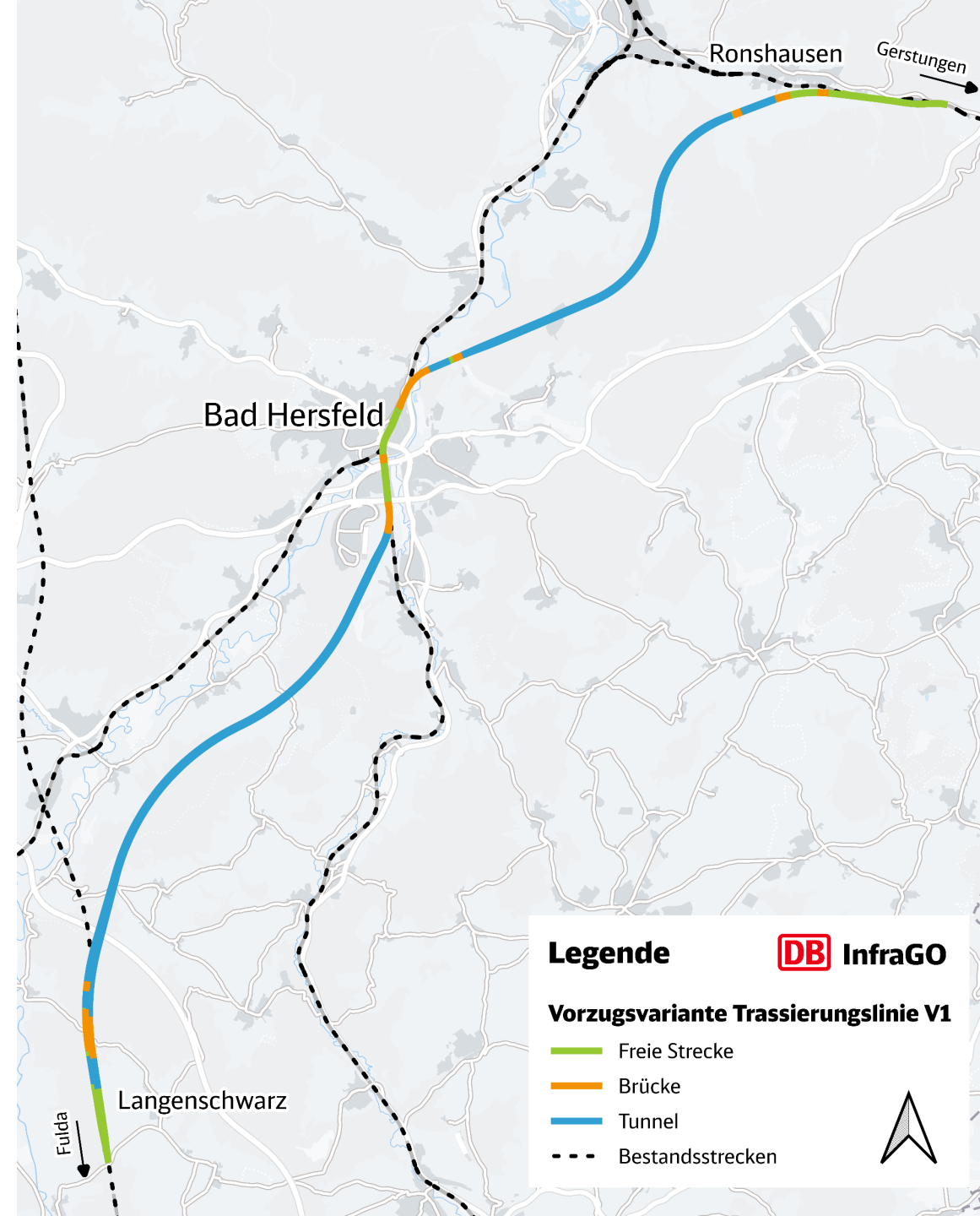
- ca. 3 Kilometer Brücken



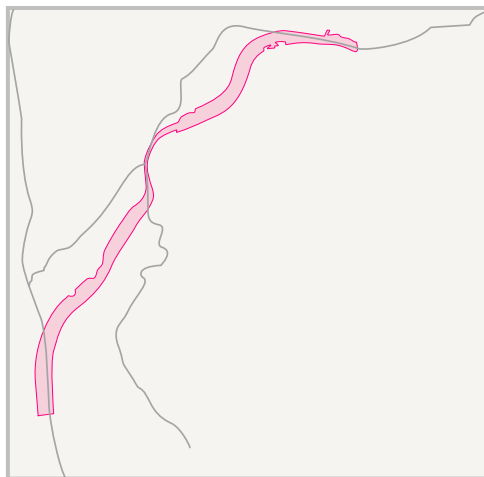
- ca. 13 Kilometer freie Strecke



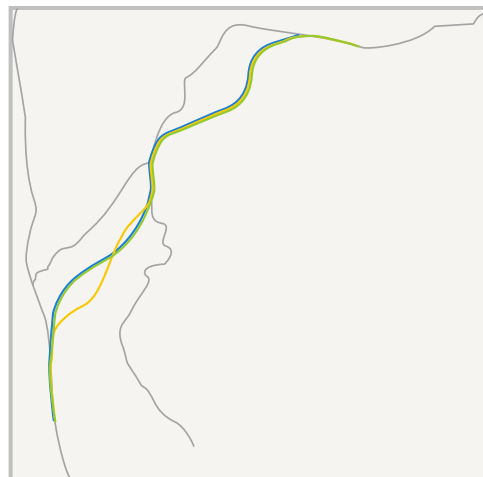
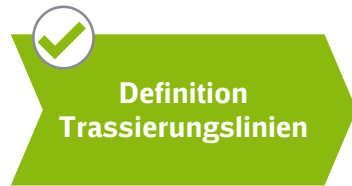
- ca. 42 Kilometer Gesamtstrecke



Nun geht es mit der Untersuchung der Bauwerksvarianten weiter



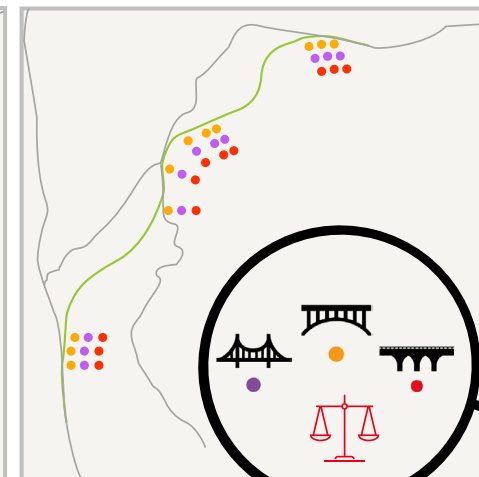
- Die Vorzugsvariante wurde als ein bis zu 1.000 m breiter Korridor ermittelt



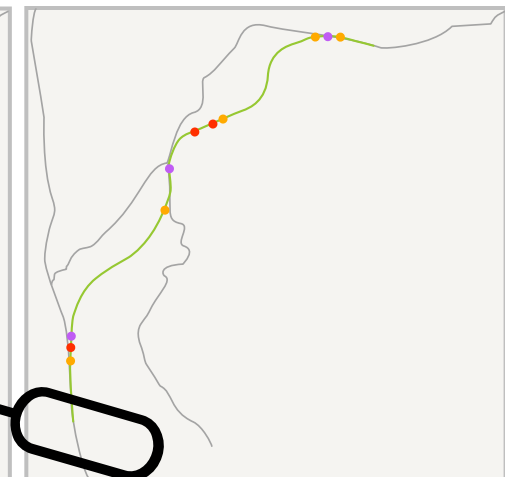
- Es wurden in drei verschiedenen Abschnitten Segmente ausgearbeitet, die dann zu drei durchgängigen Trassierungslinien kombiniert wurden



- Die Bewertung der drei Trassierungslinien ergibt eine vorzugswürdige Variante



- Auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie werden verschiedene Bauwerksvarianten untersucht



- Die Vorzugsvariante der Vorplanung ist das Ergebnis der Bewertung und Abwägung der Bauwerksvarianten auf der vorzugswürdigen Trassierungslinie

1. Begrüßung
2. Blick in die Werkstatt
- 3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung**
4. Ausblick
5. Gemeinsame Botschaften

Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung (1/2)



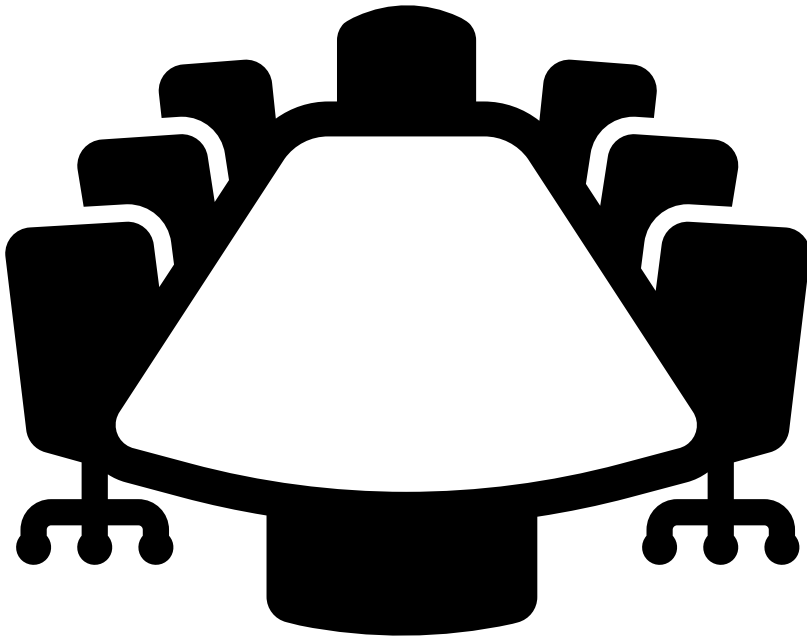
- Seit dem letzten Beteiligungsforum hat sich die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung **an fünf Terminen** getroffen
- Schwerpunkt der Treffen war zunächst die **Sammlung von Themen**, dann die **Arbeit an ersten Ideen für Kernforderungen der Region**, die in den Bundestag eingebracht werden können

Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung (2/2)



- › Erste Ideen zum Lärmschutz wurden **technisch überprüft und monetär bewertet**
- › Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe verständigten sich auf **Zuständigkeiten** für die Ausarbeitung der einzelnen Ideen
- › **Konkretere Ergebnisse** sollen von den Teilnehmenden in der nächsten Sitzung (voraussichtlich im ersten Quartal 2026) präsentiert werden

1. Begrüßung
2. Blick in die Werkstatt
3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung
- 4. Ausblick**
5. Gemeinsame Botschaften



- Voraussichtlich 1. Quartal 2026:
7. Arbeitsgruppensitzung Parlamentarische Befassung
- 12. bis 21. Juni 2026:
Teilnahme des DB-Infomobils am Hessentag in Fulda
- Voraussichtlich 3. oder 4. Quartal 2026:
15. Beteiligungsforum

1. Begrüßung
2. Blick in die Werkstatt
3. Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung
4. Ausblick
- 5. Gemeinsame Botschaften**

Gemeinsame Botschaften zum 14. Beteiligungsforum (1/4)



Beteiligungsforum Fulda – Gerstungen berät über den aktuellen Planungsstand im Projekt

- Das Beteiligungsforum Fulda – Gerstungen ist am 28. Oktober 2025 in Bad Hersfeld zu seiner 14. Sitzung zusammengekommen. Rund 50 Teilnehmende aus der Region haben sich mit der DB InfraGO AG (DB) zum aktuellen Planungsstand und den Entwicklungen im Bahnprojekt Fulda Gerstungen ausgetauscht.
- Die DB berichtete dem Gremium zunächst, dass die Planung weiter voranschreitet und Kartierungen durchgeführt wurden. Das beauftragte Ingenieurbüro Bosch & Partner stellte vor, dass bis zu 500 Meter links und rechts des oberirdischen Verlaufs der geplanten neuen Bahnstrecke systematisch die planungsrelevante Pflanzen- und Tierwelt erfasst wurde, um diese bei den weiteren Planungen mit einzubeziehen.
- Die DB informierte zudem darüber, dass die Untersuchungen des Baugrunds abgeschlossen wurden. Die Ergebnisse aus 129 Bohrungen und über 9.500 Bohrmetern stellte das Büro WBI vor. Die geplanten Tunnel liegen nach aktuellem Stand überwiegend im Buntsandstein liegen. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Baugrunderkundung soll die Tunnelüberdeckung maximal 150 Metern betragen. Aufgrund des vorhandenen schwierigen Baugrunds im Bereich Meckbach sollte der Tunnel aus geologischer Sicht möglichst außerhalb dieses Gebietes verlaufen und es nur möglichst kurz kreuzen. Da im Bereich nördlich des Schwarzbachtals weitere schwierige Baugrundverhältnisse erkundet wurden, ist dort eine Brückengründung zu vermeiden. Auch Tunnel sollten westlich von diesen Bereichen verlaufen.

Gemeinsame Botschaften zum 14. Beteiligungsforum (2/4)



Beteiligungsforum Fulda – Gerstungen berät über den aktuellen Planungsstand im Projekt

- Anschließend stellte die DB den aktuellen Stand der technischen Vorplanung für die geplante neue Bahnstrecke zwischen Fulda und Gerstungen vor. Dafür hat die DB die Strecke in drei Bereiche (Süd, Mitte und Nord) aufgeteilt und in diesen sogenannten Raumlosen jeweils verschiedene durchgängige Trassierungslinien ausgearbeitet und miteinander verglichen. Im Vergleich stellte sich die Trassierungslinie V1 sowohl in Bezug auf den Bereich Umwelt als auch in den Bereichen Technik und Verkehr als die in Summe beste Lösung heraus. Die ermittelte Trasse beinhaltet bei einer Gesamtlänge von rund 42 Kilometern einen hohen Tunnelanteil von etwa 26 Kilometern Länge. Sie wird von der DB im weiteren Planungsverlauf weiter detailliert und ausgearbeitet.
- Die Linienführung beinhaltet im südlichen Abschnitt für die Querung des Schwarzbachtals zwei parallel geführte Talbrücken östlich und westlich der bestehenden Eisenbahnbrücke, was die geringste Beeinträchtigung vorhandener Siedlungsbereiche bedeutet. Die Mengshäuser Kuppe wird an ihrem höchsten Punkt nordwestlich umfahren. Das ist aus geologischer Sicht sinnvoll, da die Überlagerung hier weniger als 150 Meter beträgt. Der Tunnelvortrieb ist dort durchgängig maschinell möglich. Die Trassierungslinie V1 unterquert das Hahnbachtal im Tunnel ohne Verluste bedeutender Biotope.

Gemeinsame Botschaften zum 14. Beteiligungsforum (3/4)



Beteiligungsforum Fulda – Gerstungen berät über den aktuellen Planungsstand im Projekt

- Im Bereich Bad Hersfeld Süd fädelt die Trassierungsvariante V1 in die Bestandsstrecke Fulda – Bebra ein. Die Einfädung sieht vor, dass die Eingriffe in das Heilquellenschutzgebiet und das Grundwasser geringer sind als bei anderen Linienführungen. Die Neubaustrecke und die Bestandsstrecke unterqueren die Bundesautobahn BAB A4 und verlaufen viergleisig durch das Stadtgebiet und den Bahnhof von Bad Hersfeld. Im Bahnhof Bad Hersfeld kann zwischen Fern- und Regionalverkehr bahnsteiggleich gewechselt werden, sofern die Reiserichtung beibehalten wird. Nördlich des Bahnhofs Bad Hersfeld fädelt die Trassierungsvariante V1 in östlicher Richtung aus und verläuft auf einer zweigleisigen Talbrücke über die Fulda mit möglichst geringem Eingriff in sehr hochwertige Flächen im FFH-Gebiet.
- Im nördlichen Bereich verläuft die Strecke auf einer langen Talbrücke über das Solztal. Das Meckbachtal wird östlich im Tunnel unterquert, wodurch die schwierigen geologischen Verhältnisse umfahren werden und ein maschineller Tunnelvortrieb möglich ist. Damit wird das FFH-Gebiet bei Meckbach nicht beeinträchtigt. Die Einfädung bei Ronshausen erfolgt am östlichen Ortsrand. Die DB erklärt, dass die Abzweigstelle höhengleich geplant wird und dass diese Planung zu keiner Verschlechterung der Betriebsqualität führen wird. Der weitere Streckenverlauf bis Gerstungen bleibt unverändert.

Gemeinsame Botschaften zum 14. Beteiligungsforum (4/4)



Beteiligungsforum Fulda – Gerstungen berät über den aktuellen Planungsstand im Projekt

- Abschließend erhielten die Teilnehmenden Informationen zum aktuellen Stand der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung. Diese kommt im Auftrag des Beteiligungsforums seit 2023 zu regelmäßigen Sitzungen zusammen. Am 30. Juni 2025 fand die sechste Sitzung der Gruppe statt. Erste Ideen für Kernforderungen zum Lärmschutz, die die Region im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Bahnstrecke fordert und die gesetzlich nicht im Planungsumfang enthalten sind, wurden technisch überprüft und monetär bewertet. Konkretere Ergebnisse sollen von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe in ihrer nächsten Sitzung, voraussichtlich im ersten Quartal 2026, präsentiert werden. Außerdem wurde angekündigt, dass die DB plant, mit ihrem Infomobil im Juni 2026 beim Hessentag in Fulda dabei zu sein.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit