DB NETZE

Herzlich willkommen zum **7. Beteiligungsforum** des **Bahnprojekts Fulda–Gerstungen**

FRANKFURT RHEINMAIN plus

Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
3. Vorstellung Trassenkorridore
4. Ausblick

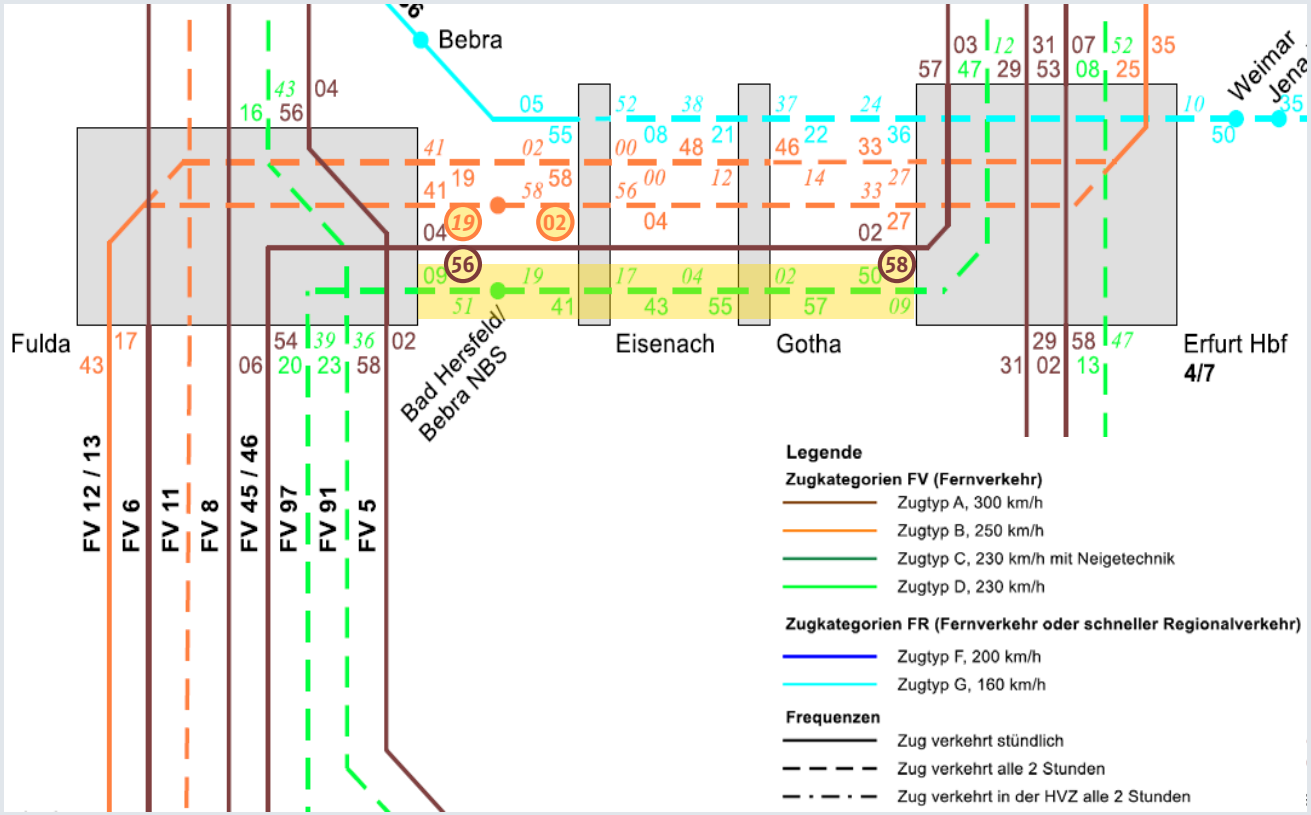
Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
Technische Machbarkeitsstudie

- Ziel der technischen Machbarkeitsstudie war es, **die vom Bund formulierten Anforderungen** auf ihre **grundsätzliche Umsetzbarkeit** hin zu prüfen. Anhand von technisch machbaren Lösungsansätzen wurden entlang der Bestandsstrecken Aus- und Einfädelungspunkte ermittelt sowie mit Hilfe technisch umsetzbarer Linien Fahrzeitberechnungen vorgenommen.
- Die **technische Machbarkeitsstudie ergab**: Eine Neubaustrecke zwischen Fulda und Gerstungen lässt sich unter den Prämissen des Bundes im ursprünglichen Suchraum grundsätzlich realisieren.

- In **Zusammenarbeit** mit dem **Beteiligungsforum** wurden der **Suchraum** im Norden und Süden **erweitert**. Hieraus ergaben sich u.a. neue Ausfädelungspunkte.
- Raumwiderstände und Schutzgüter wurden detailliert ermittelt und kategorisiert. Auf Basis dieser Ergebnisse ließen sich die Grobkorridore im Norden, Osten und Süden definieren.

Die technische Machbarkeitsstudie bildete den Einstieg in den Trassenfindungsprozess. Auf die Linienführungen aus der technischen Machbarkeitsstudie werden wir im Rahmen der Vorstellung der Trassenkorridore eingehen.

Der 3. Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt sieht wieder einen stündlichen ICE-Halt vor



- Eine **zusätzliche zweistündige Verbindung** (Fernverkehrslinie 97 Berlin–Freiburg) wurde im dritten Entwurf hinzugefügt, sodass der Fernverkehrshalt in Zukunft **stündlich** von einer ICE-Linie **angefahren** wird (aktuell alle zwei Stunden).
- Die Fahrzeit Fulda–Erfurt beträgt **weiterhin 62 Minuten**.
- Im weiteren Planungsprozess hat sich herausgestellt, dass eine Fahrzeit Fulda–Eisenach von **43 Minuten** mit einem Zwischenhalt vorgesehen ist.

Beide Fahrzeitziele aus dem Deutschlandtakt sind im Trassenfindungsprozess zu berücksichtigen

Neben der Fahrzeit ist die ausreichende Kapazität für die zukünftige Trassenentscheidung wichtig

- Um zu gewährleisten, dass die neue Eisenbahninfrastruktur zukunftssicher ist, wird die **Streckenkapazität** durch eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) **geprüft**.
- Hierbei werden **mehrere Szenarien untersucht** und Anforderungen identifiziert, die bei der Planung berücksichtig werden müssen.
- Wichtiges Ergebnis: Um nachts den **Engpass** auf der Bestandsstrecke 3600 für den Güterverkehr **aufzulösen**, müssen Güterzüge über die NBS auf die Schnellfahrstrecke 1733 geleitet werden können.
- Dafür muss die **Neubaustrecke** mit der **Bestandsstrecke** 3600 **verknüpft** werden.
- Diese Verknüpfung erfordert für jede Variante eine **individuelle Lösung**.
  - » Bei Varianten, die die Bestandsstrecke kreuzen, sind höhenfreie Güterzugsspangen erforderlich (siehe folgende Folien).
  - » Bei Varianten, die Bad Hersfeld anbinden, erfolgt die Verknüpfung im Bahnhof.

Rückblick auf das 4. Beteiligungsforum
Höhenfreie und höhengleiche Kreuzungen

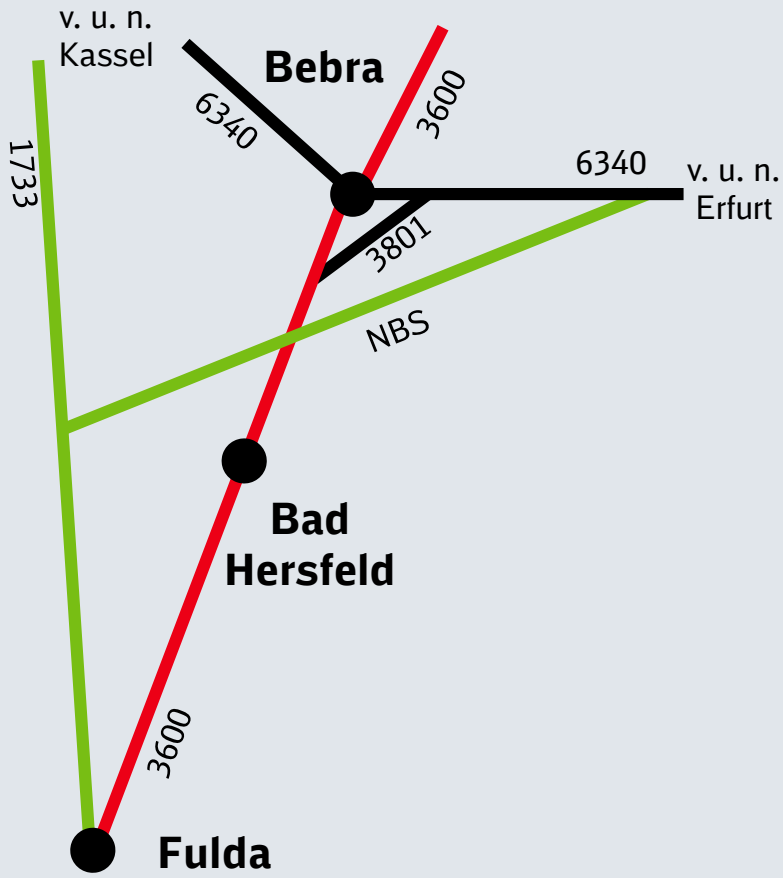
Eine höhenfreie Einbindung bedeutet Kreuzung der alten und neuen Strecke auf unterschiedlichem Höhenniveau

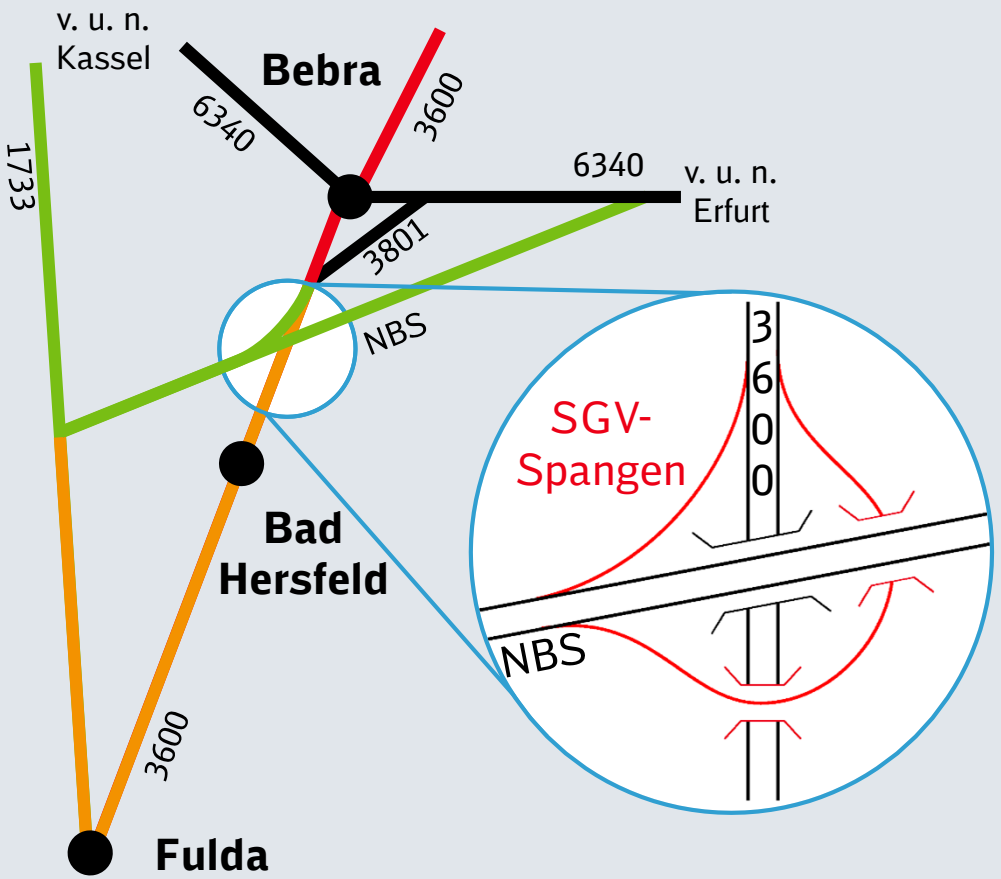
Auszug aus dem BVWP:
… 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz, Vmax 200 km/h, **höhenfreie Einbindung** in die NBS Kassel – Fulda …
(Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-002-V02/2-002-V02.html)

5 DB Netz AG | 26.03.2019

Die Kreuzung der Bestandsstrecke mit der NBS erfordert eine Verknüpfung zur Auflösung des Engpasses

Schematische Darstellung





Geringe Auslastung | Hohe Auslastung | Sehr hohe Auslastung

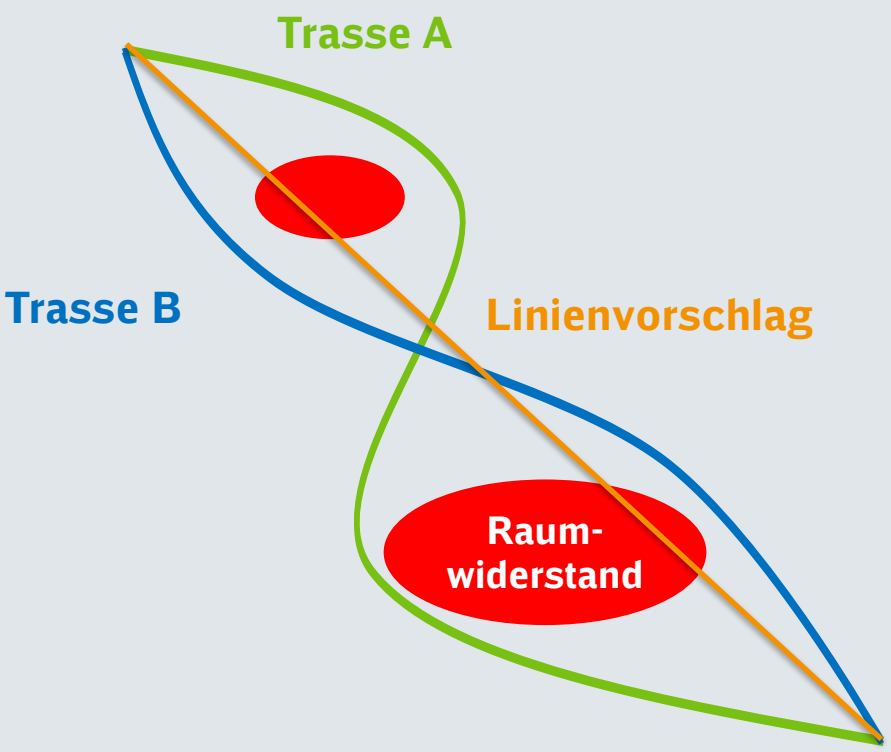
Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
   - 2.1 Begriffsbestimmung
   - 2.2 Weiterentwicklung Variantenvergleich und Anpassung Grobkorridore
   - 2.3 Methodik Trassenfindung

Aus den Linienvorschlägen des BTF / Dritter werden mit Zügen befahrbare, umweltoptimierte Trassen entwickelt

Erklärungen und Begriffsdefinitionen

Schematische Darstellung



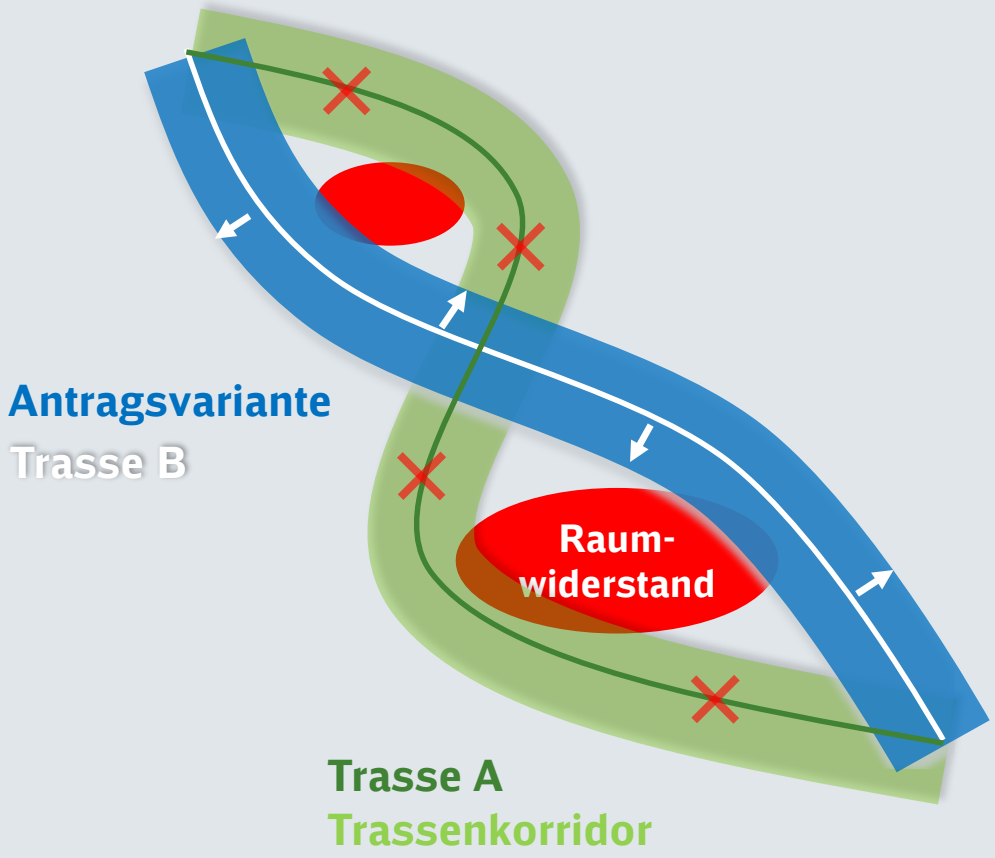
- **Umsetzbare Trassen aus systematischer Ableitung der Umweltgutachter:**
  Innerhalb der Grobkorridore werden Trassen entwickelt, die aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar sind. Diese Trassen (Breite entspricht einer 2-gleisigen Eisenbahnlinie) dienen als Grundlage, um z.B. Durchfahrungslängen durch Schutzgebiete zu ermitteln und Vergleiche anzustellen.
- **Zusätzliche Trassen, die vom Umweltgutachter aus Linienvorschlägen abgeleitet wurden:**
  Linienvorschläge des Beteiligungsforums und Dritter in Ergänzung wurden technisch und umweltplanerisch zu Trassen konkretisiert.
- Linienvorschläge, die sich nach intensiver Prüfung offenkundig schlechter als die planerisch entwickelten Trassen erweisen, werden nicht weiter verfolgt.

Bosch & Partner

Die exakte Festlegung der Lage der zu bauenden Trasse erfolgt nicht in der Raumordnung, sondern in der Planfeststellung

Erklärungen und Begriffsdefinitionen

Schematische Darstellung

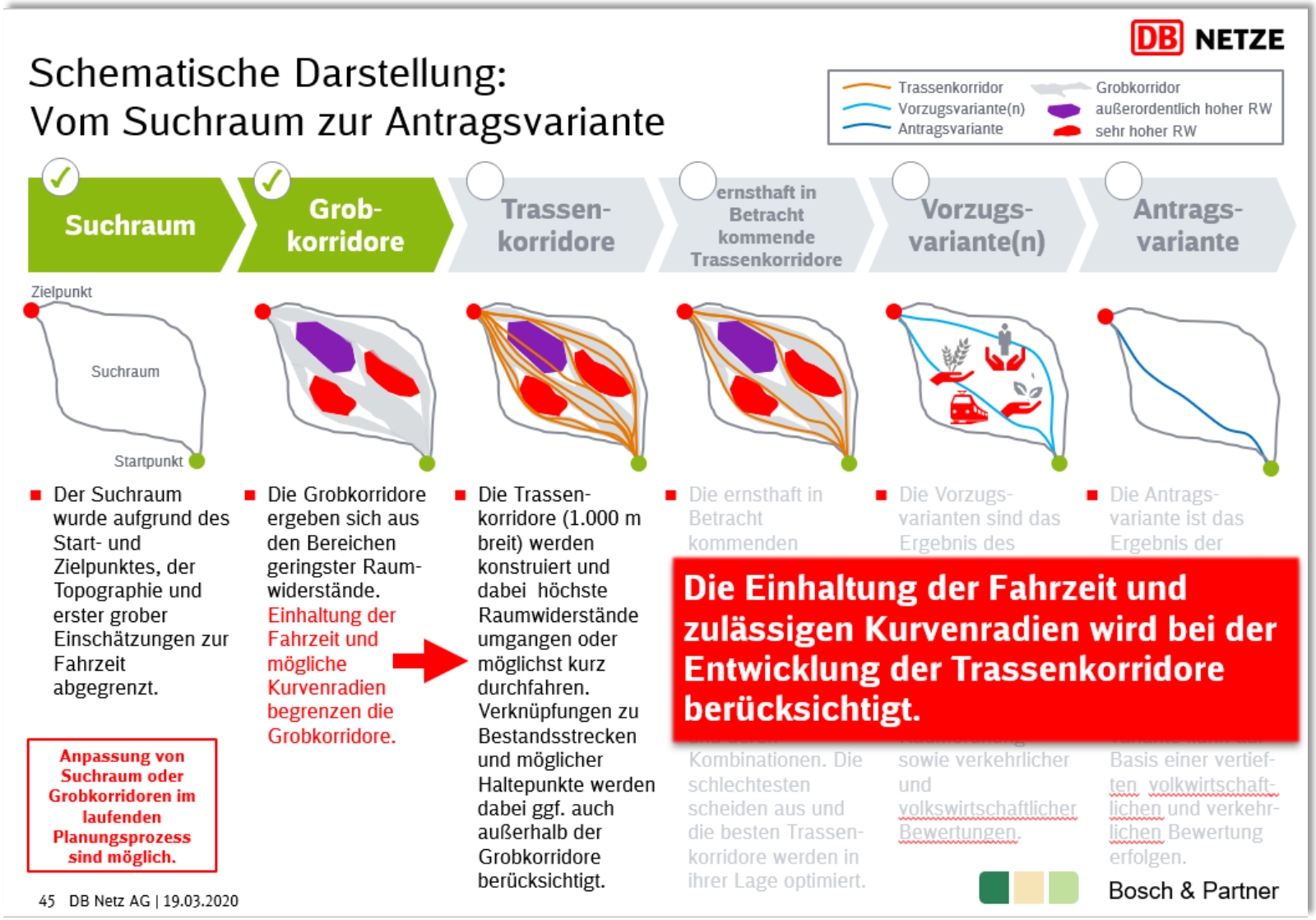


- **Jede Trasse wird in der Raumordnung als Trassenkorridor dargestellt:**
  Die Trassenkorridore bilden die Möglichkeit, nach Abschluss der Raumordnung die Trassenführung noch zu optimieren. Die Trassenkorridore sind bis zu 1.000 m breit.
- **Aus der Vielzahl der Trassenkorridore (Varianten) werden Vorzugsvarianten und im weiteren Schritt eine Antragsvariante abgeleitet:**
  Die Antragsvariante (Breite 1.000 m) ist das Ergebnis der quantitativen und qualitativen Bewertung und Abwägung im Variantenvergleich.

Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
   - 2.1 Begriffsbestimmung
   - 2.2 Weiterentwicklung Variantenvergleich und Anpassung Grobkorridore
   - 2.3 Methodik Trassenfindung

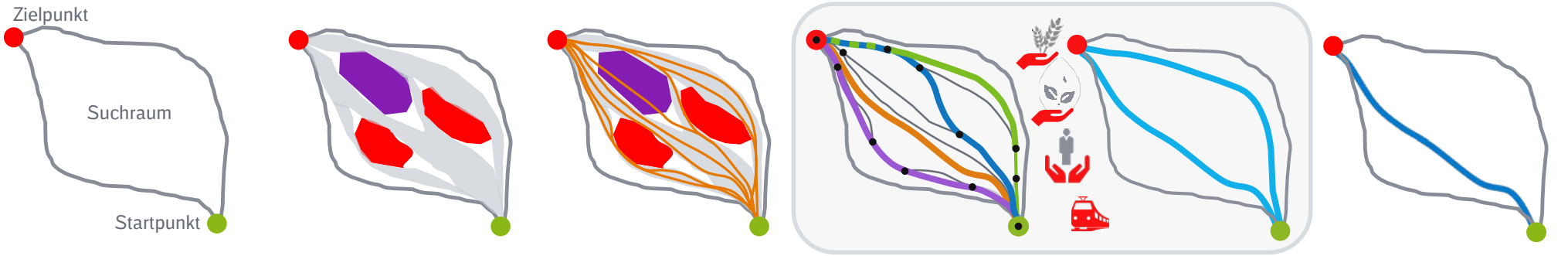
Rückblick auf das 6. Beteiligungsforum:
Schematische Darstellung: Vom Suchraum zur Antragsvariante



Schematische Darstellung:
Vom Suchraum zur Antragsvariante

DB NETZE

Suchraum → **Grob-korridore** → **Trassen-korridore** → ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore → **Vorzugs-variante(n)** → **Antrags-variante**



- Der Suchraum wurde aufgrund des Start- und Zielpunktes, der Topographie und erster grober Einschätzungen zur Fahrzeit abgegrenzt.

- Die Grobkorridore ergeben sich aus den Bereichen geringerer Raumwiderstände.

- Innerhalb der Grobkorridore werden Trassen konstruiert und dabei höchste Raumwiderstände umgangen oder möglichst kurz durchfahren. Verknüpfungen zu Bestandsstrecken und möglichen Haltepunkten werden dabei ggf. auch außerhalb der Grobkorridore berücksichtigt.

- Die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore ergeben sich aus dem Vergleich einzelner Segmente anhand der Kriterien aus Umwelt und Raumordnung sowie verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bewertungen. Die besten Segmente werden zu durchgehenden Trassen zusammengesetzt.

- Vorzugsvarianten sind das Ergebnis des intensiven Vergleichs der ernsthaft in Betracht kommenden durchgehenden Trassen wiederum auf Basis der Kriterien aus Umwelt und Raumordnung sowie auf Basis verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Bewertungen.

- Die Antragsvariante ist das Ergebnis der quantitativen und qualitativen (verbal-argumentativen Bewertung und Abwägung der Vorzugsvarianten. Eine Entscheidung für die Antragsvariante kann auf Basis einer vertieften volkwirtschaftlichen und verkehrlichen Bewertung erfolgen.

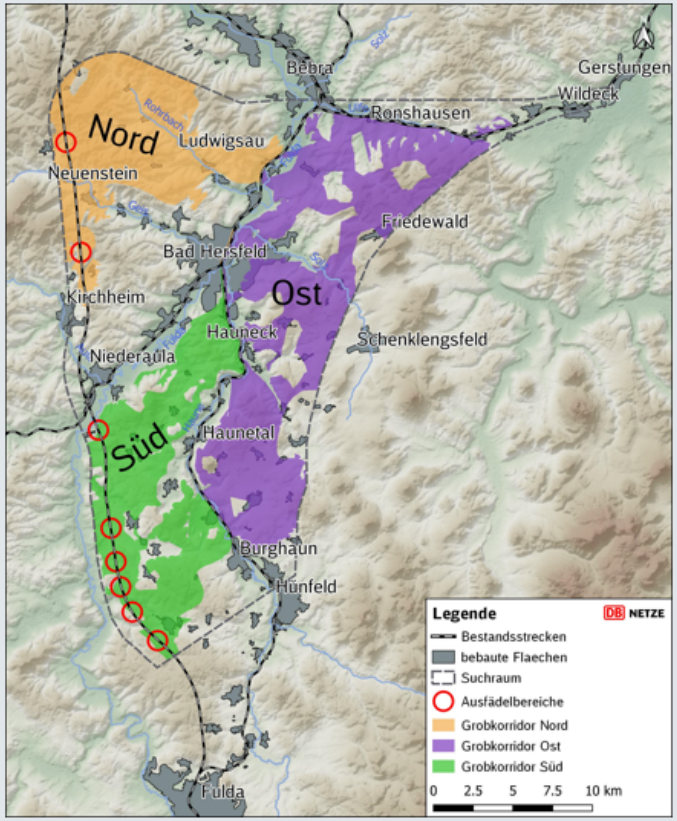
Trasse /-segment
Gelenkpunkt
Vorzugsvariante(n)
Antragsvariante
Grobkorridor
außerordentl. hoher RW
sehr hoher RW

Die Trassenkorridore und Varianten verstehen sich immer als bis zu 1.000 m breite Korridore.

Rückblick auf das 6. Beteiligungsforum

Die Grobkorridore wurden ermittelt

Die Grobkorridore sind konfliktärmere Räume, in welchen nun bevorzugt Linienvarianten gesucht werden



- Linien, die ausschließlich bzw. vorwiegend innerhalb der Grobkorridore verlaufen sind voraussichtlich **genehmigungsfähiger** in den nachgelagerten Planungsphasen.
- Eine Linie vom **Ausfädelungspunkt Niederaula** lässt sich nur mit einem großen Anteil außerhalb der Grobkorridore abbilden. Der Ausfädelungspunkt Niederaula wird in den weiteren Planung vorläufig **nicht weiter verfolgt**.
- Die **Referenzvarianten des Bundes** („Geistaltrasse“ und „Kurparktrasse“) werden vorläufig **nicht weiter verfolgt**, da sie (zum Großteil) außerhalb der Grobkorridore liegen.

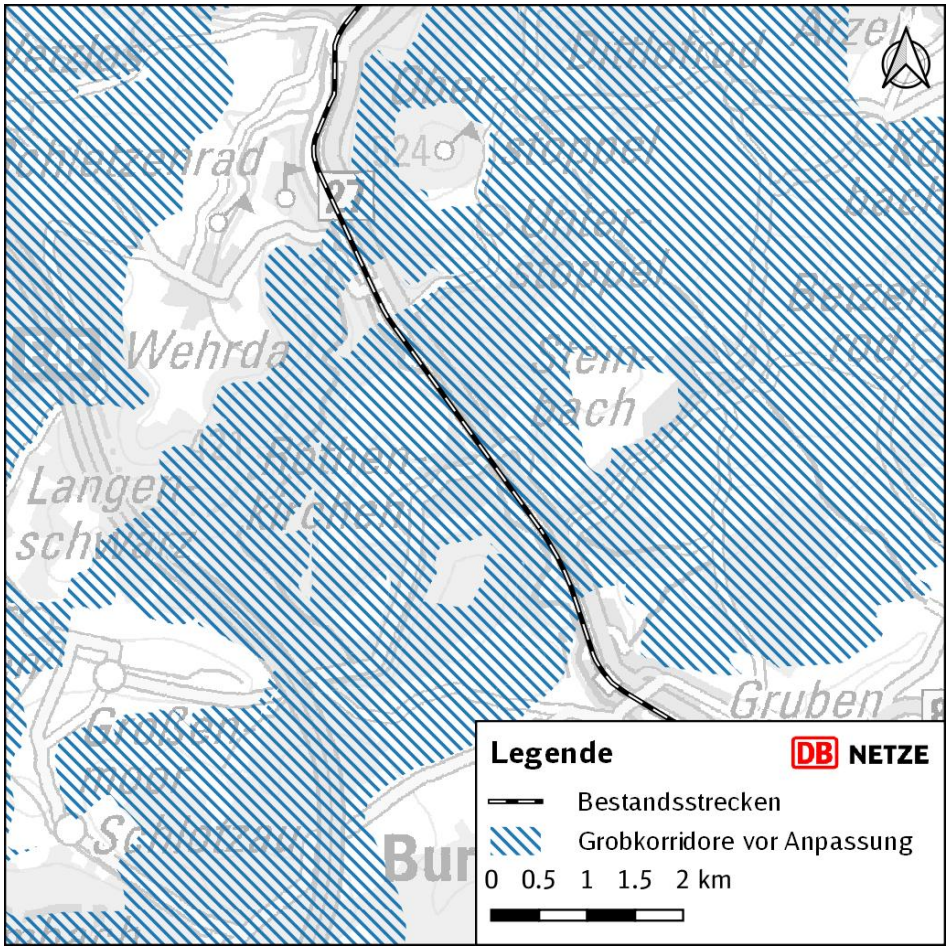
Die Grobkorridore (konfliktärmere Räume) sind identifiziert und Linienvarianten werden vornehmlich in diesen Räumen gesucht. Dabei können die Grobkorridore kombiniert werden.

44 DB Netz AG | 19.03.2020

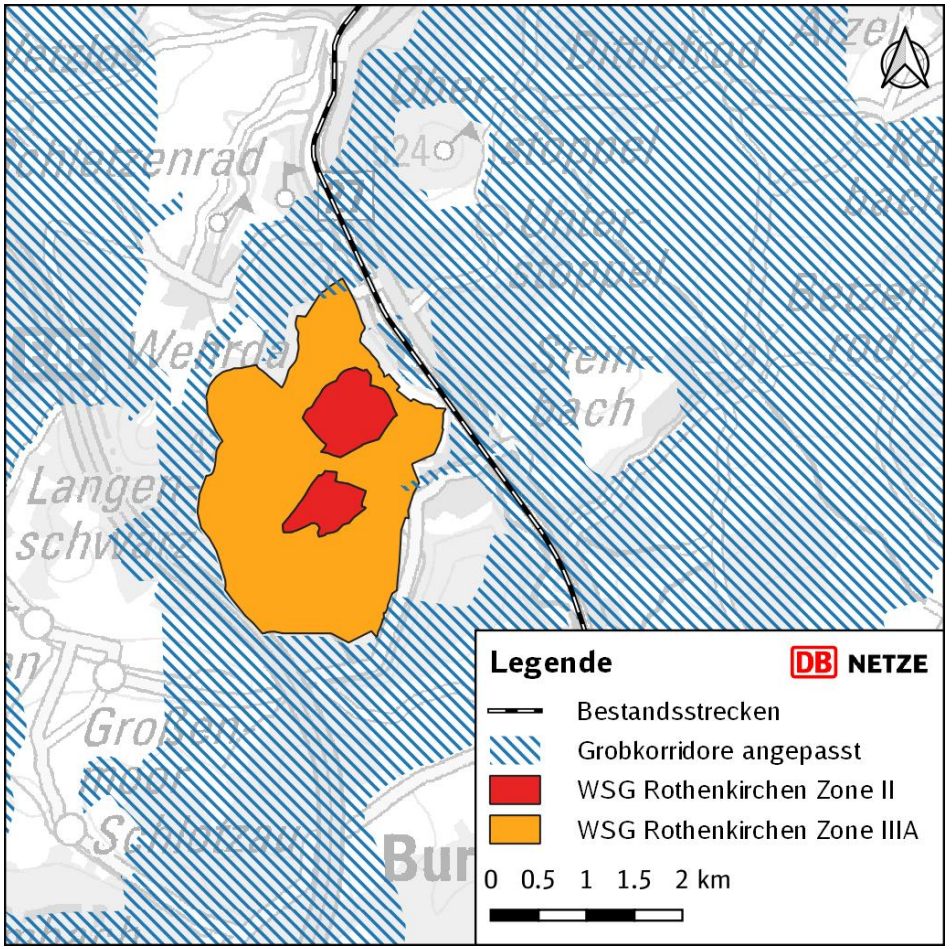
Bosch & Partner

Die Grobkorridore mussten aufgrund der geplanten Neuausweisung des WSG Rothenkirchen angepasst werden

Grobkorridore und Trassenkorridore **vor** Bekanntwerden des Neuausweisungsverfahrens für das WSG Rothenkirchen



Grobkorridore und Trassenkorridore **nach** Bekanntwerden des Neuausweisungsverfahrens für das WSG Rothenkirchen

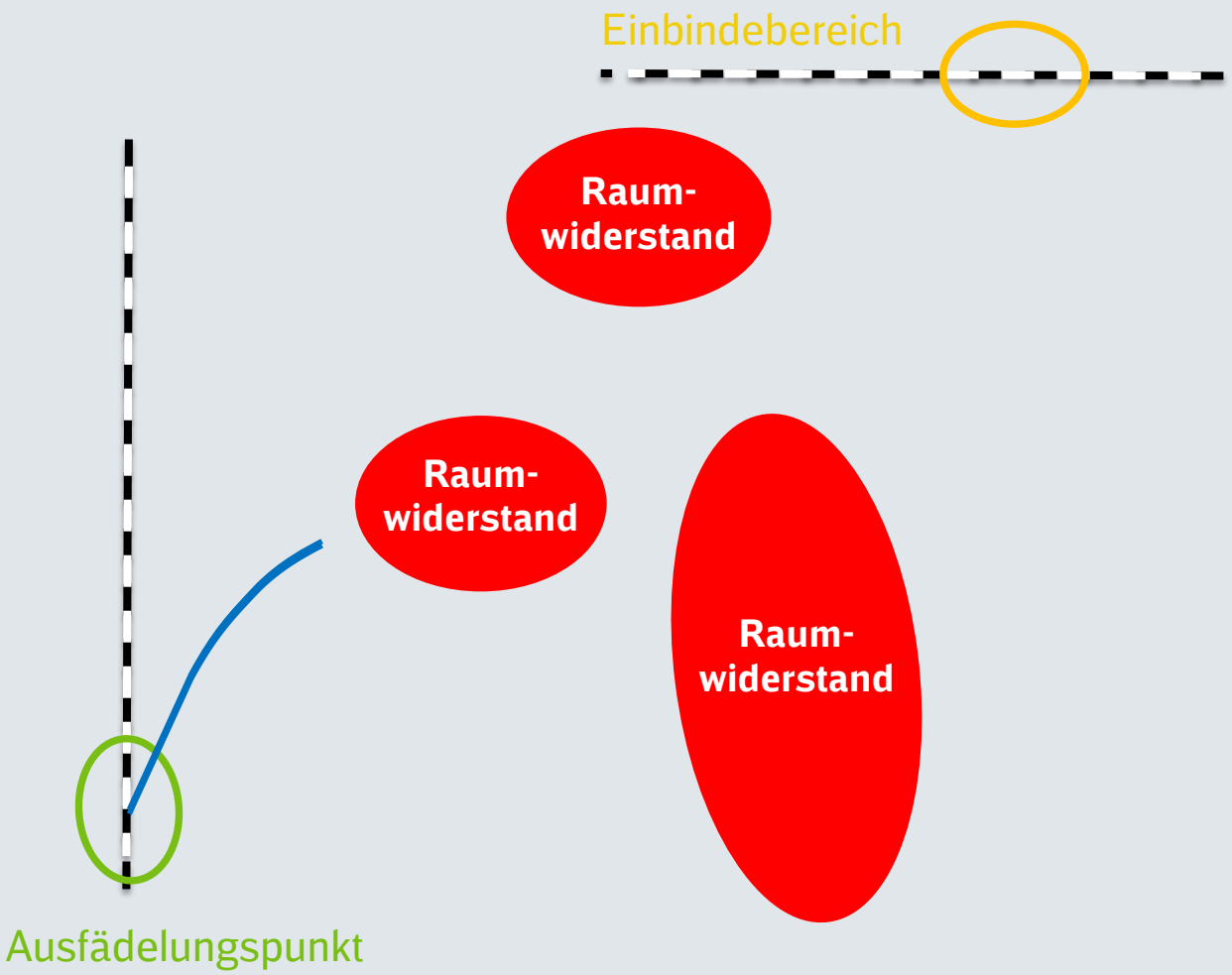


Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
   - 2.1 Begriffsbestimmung
   - 2.2 Weiterentwicklung Variantenvergleich und Anpassung Grobkorridore
   - 2.3 Methodik Trassenfindung

In einem ersten Schritt wurden systematisch Trassen entwickelt.

Schematische Darstellung

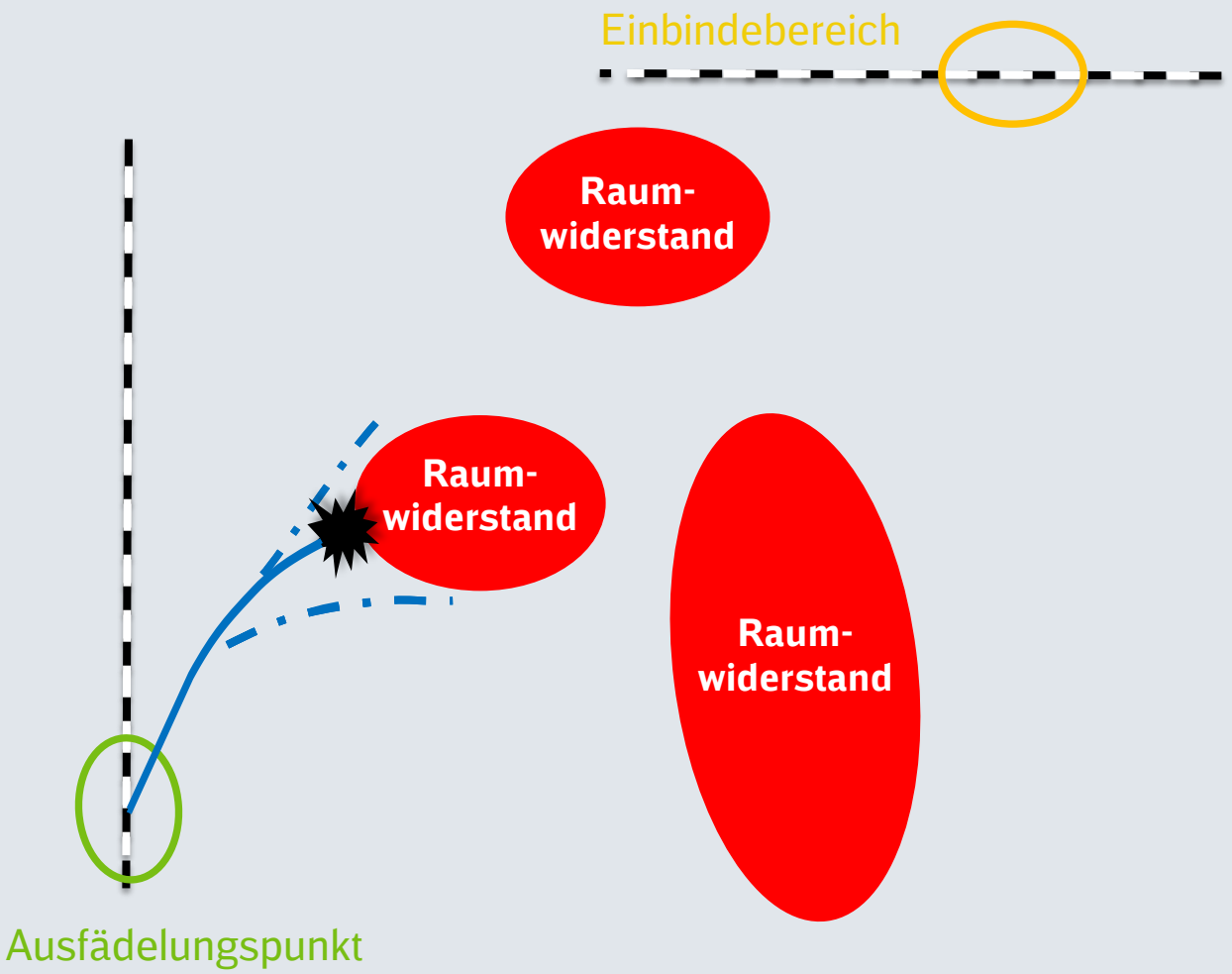


- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten werden Trassen ermittelt. Dabei werden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren.**
- Innerhalb der Grobkorridore werden **Trassen bzw. Trassierungslinien** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

Bosch & Partner

In einem ersten Schritt wurden systematisch Trassen entwickelt.

Schematische Darstellung

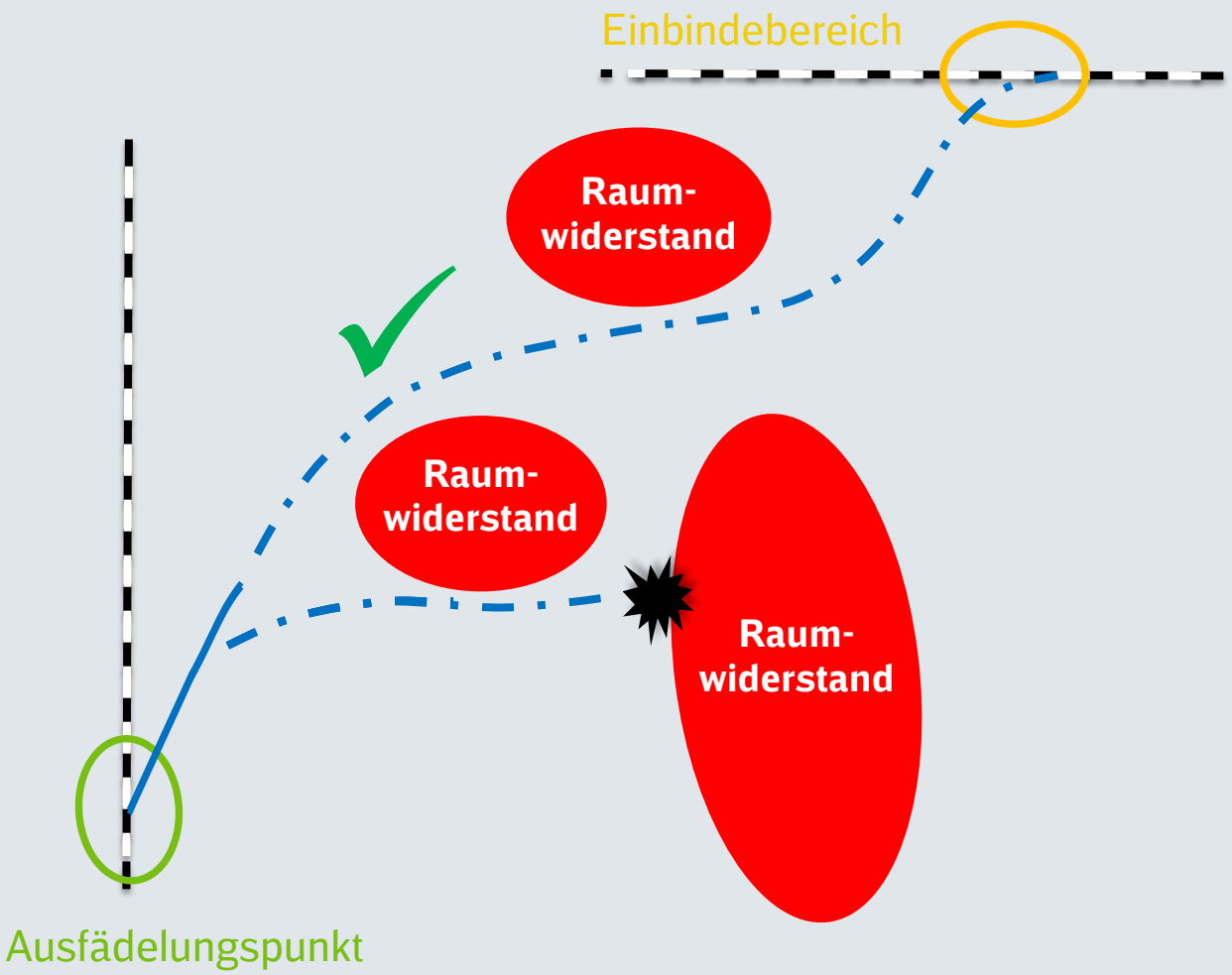


- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten werden Trassen ermittelt. Dabei werden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren**.
- Innerhalb der Grobkorridore werden **Trassen bzw. Trassierungslinien** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

Bosch & Partner

In einem ersten Schritt wurden systematisch Trassen entwickelt.

Schematische Darstellung

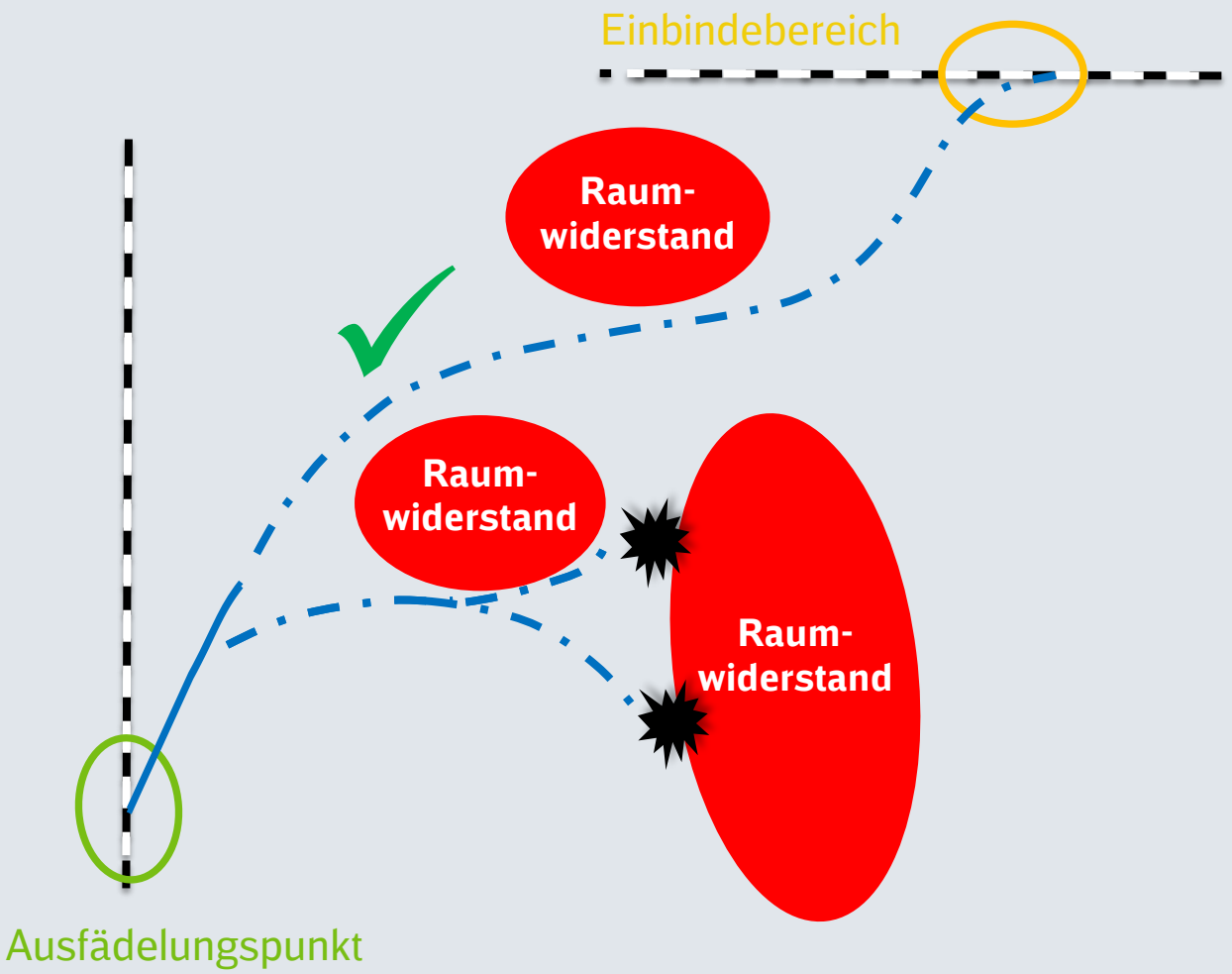


- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten werden Trassen ermittelt. Dabei werden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren**.
- Innerhalb der Grobkorridore werden **Trassen bzw. Trassierungslinien** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

Bosch & Partner

In einem ersten Schritt wurden systematisch Trassen entwickelt.

Schematische Darstellung

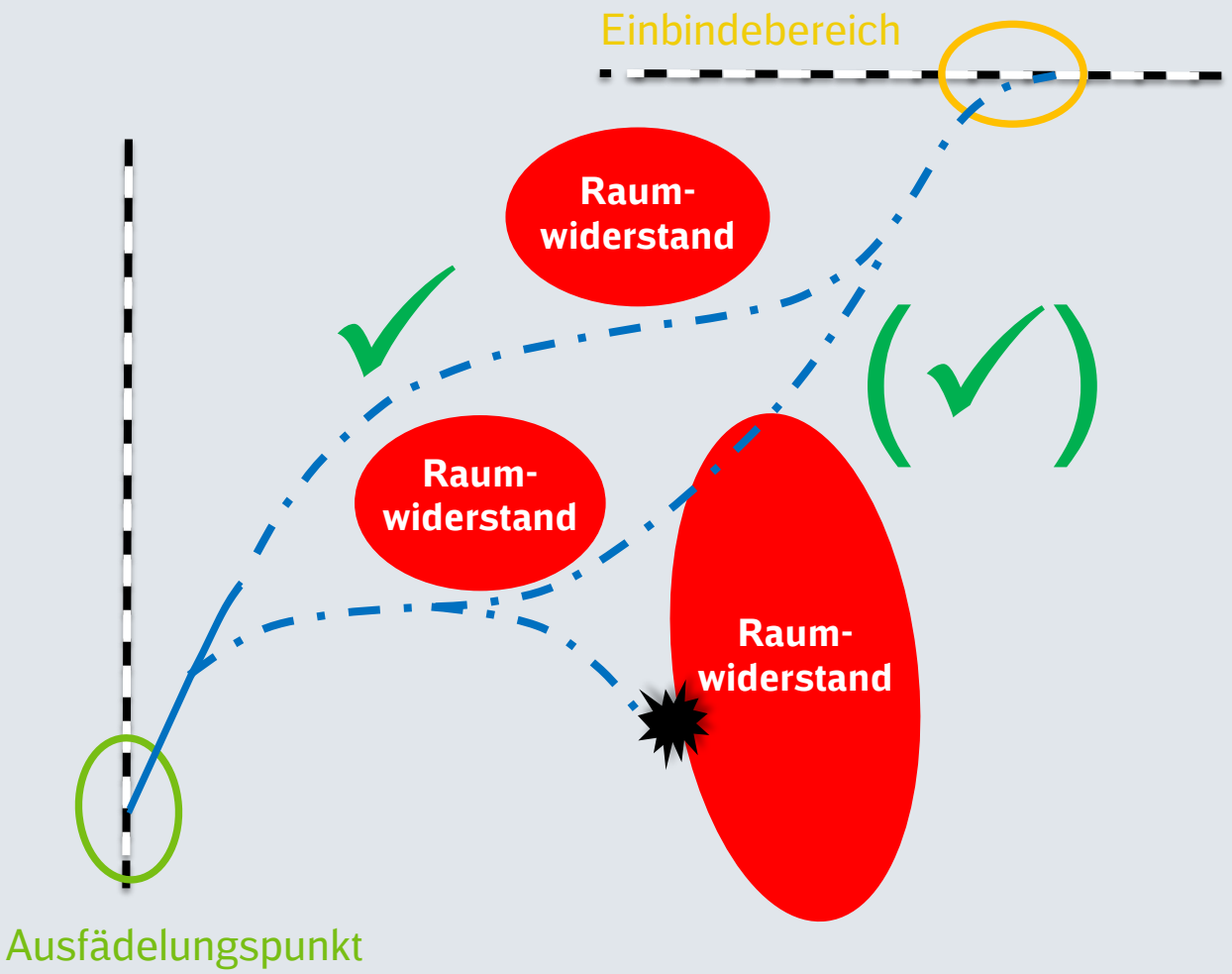


- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten werden Trassen ermittelt. Dabei werden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren**.
- Innerhalb der Grobkorridore werden **Trassen bzw. Trassierungslinien** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

Bosch & Partner

In einem ersten Schritt wurden systematisch Trassen entwickelt.

Schematische Darstellung

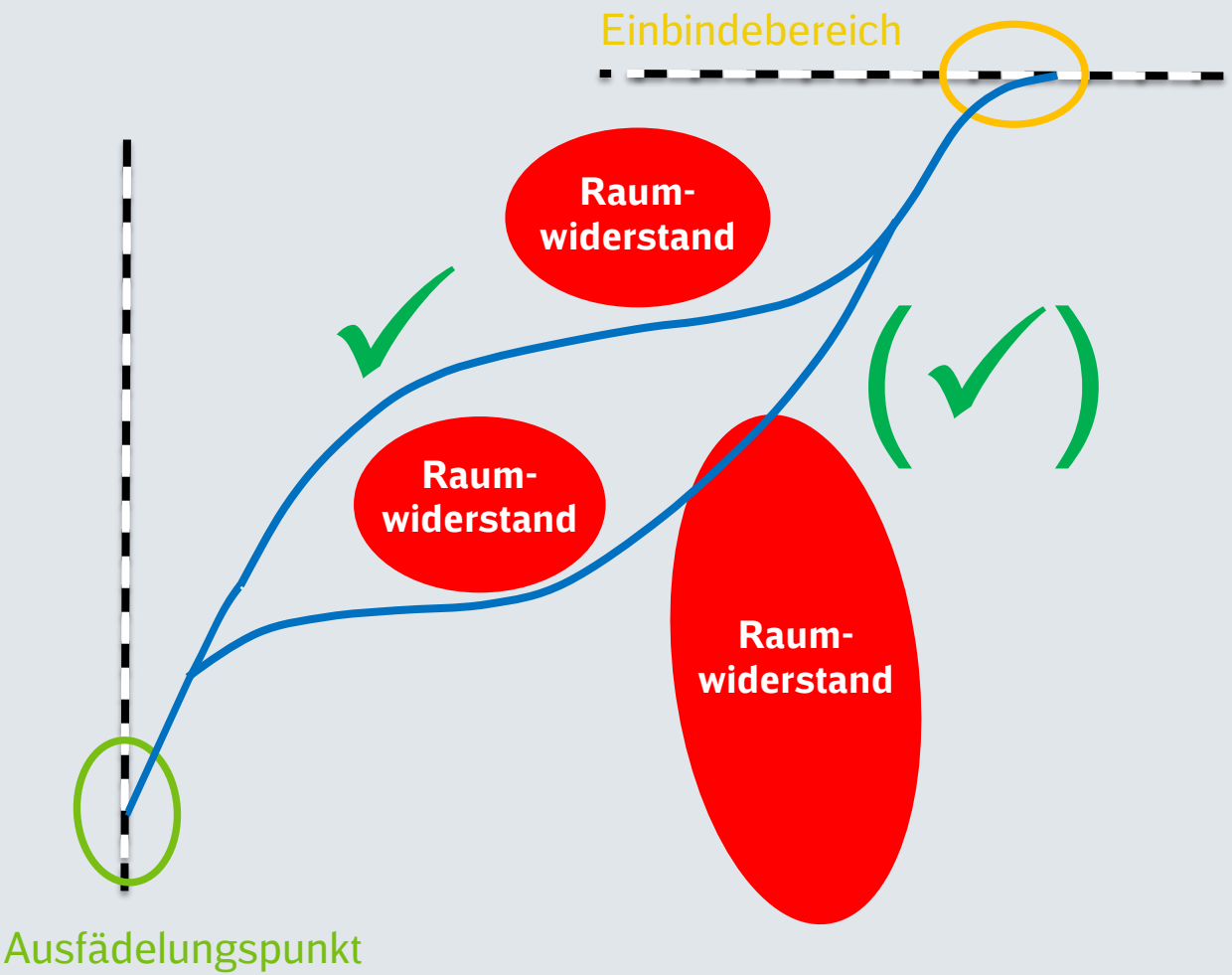


- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten werden Trassen ermittelt. Dabei werden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren**.
- Innerhalb der Grobkorridore werden **Trassen bzw. Trassierungslinien** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

Bosch & Partner

In einem ersten Schritt wurden systematisch Trassen entwickelt.

Schematische Darstellung



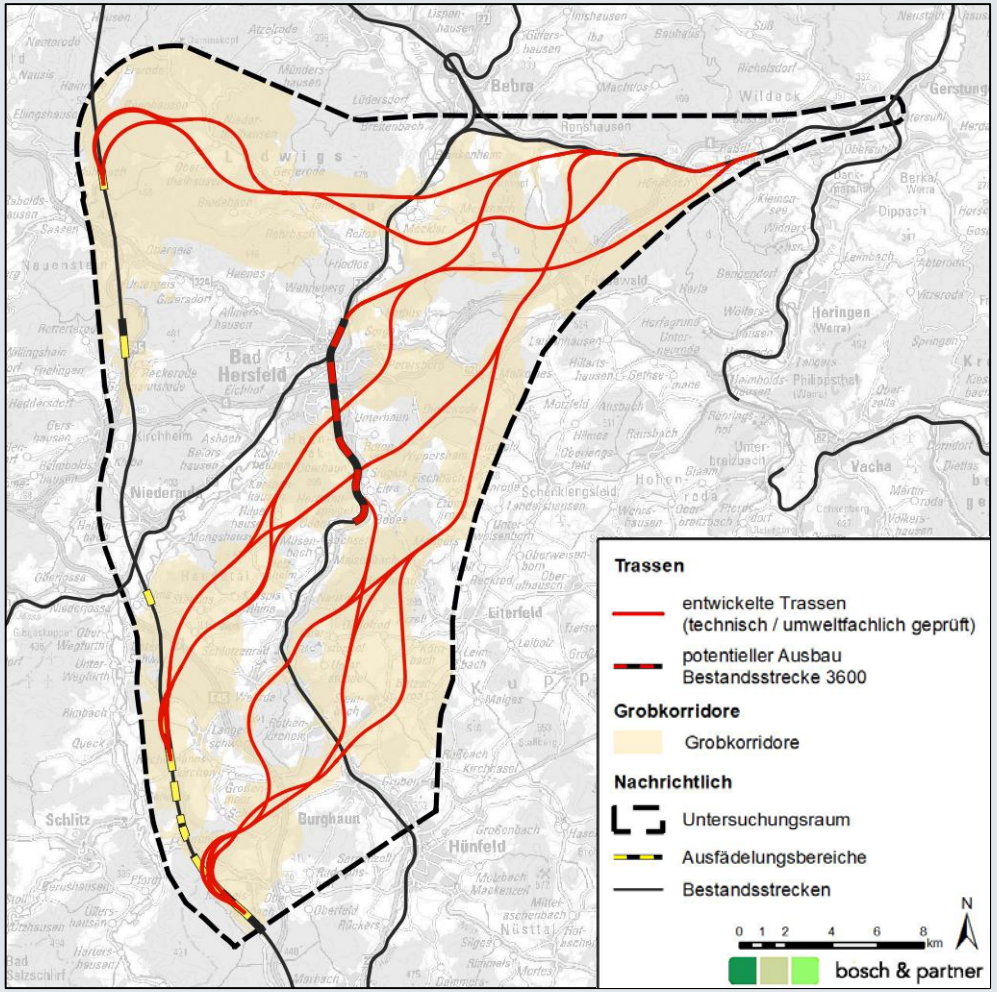
- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten werden Trassen ermittelt. Dabei werden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren**.
- Innerhalb der Grobkorridore werden **Trassen bzw. Trassierungslinien** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

Bosch & Partner

Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
3. Vorstellung Trassenkorridore
   - 3.1 Systematisch entwickelte Trassenkorridore
   - 3.2 Prüfung von Linienvorschlägen Dritter
   - 3.3 Vorstellung der weiter zu untersuchenden Trassenkorridore

Ergebnis der systematischen Ableitung sind Trassen in allen drei Grobkorridorbereichen



- Ausgehend von den Ausfädelungspunkten wurden Trassen ermittelt. Dabei wurden **Raumwiderstände** nach Möglichkeit **ausgespart** oder **möglichst kurz durchfahren**.
- Innerhalb der Grobkorridore wurden **Trassen** entwickelt. Diese sind aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht mit geringeren Widerständen belegt und gleichzeitig technisch realisierbar.

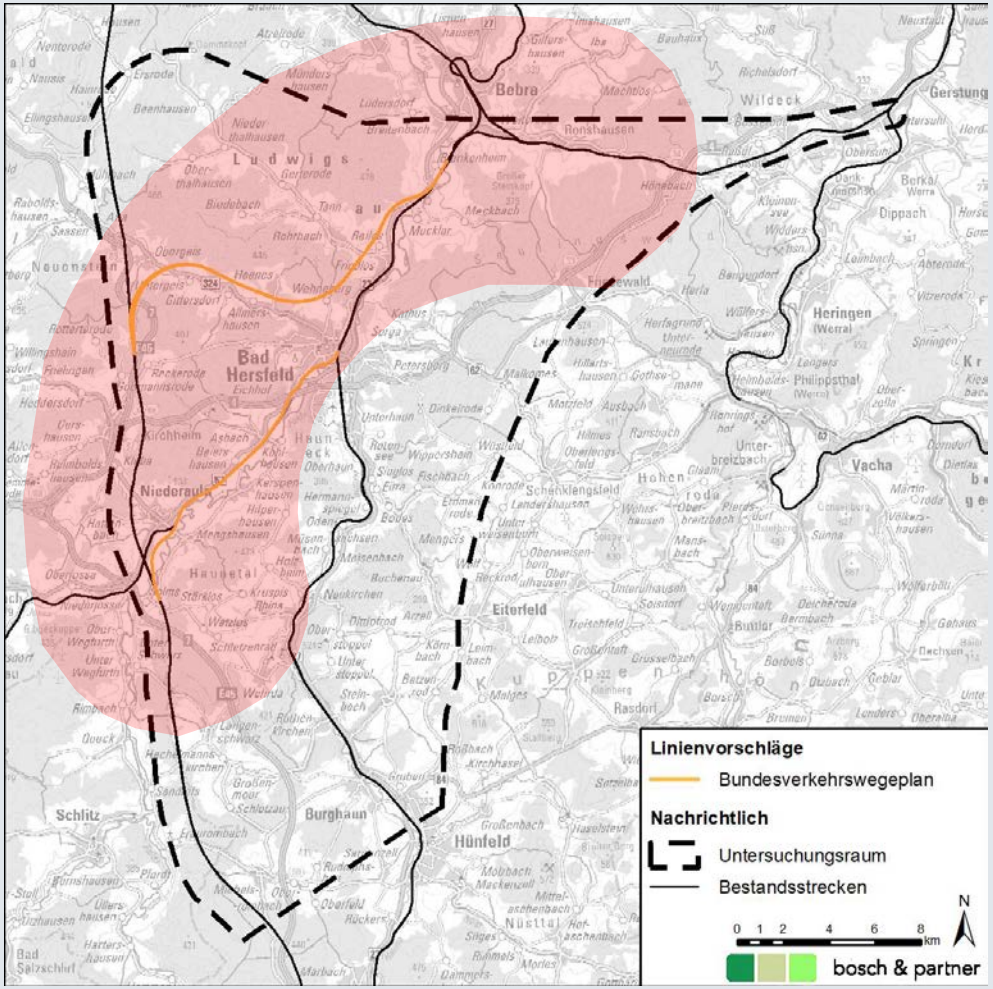
Ziel war die Ermittlung aller sinnvollen Trassen innerhalb der Grobkorridore. Diese sind Grundlage für das weitere Vorgehen.

Bosch & Partner

Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
3. Vorstellung Trassenkorridore
   - 3.1 Systematisch entwickelte Trassenkorridore
   - 3.2 Prüfung von Linienvorschlägen Dritter
   - 3.3 Vorstellung der weiter zu untersuchenden Trassenkorridore

In den Trassenfindungsprozess wurden alle bisher bekannten Varianten des Bundes aufgenommen (1/3)

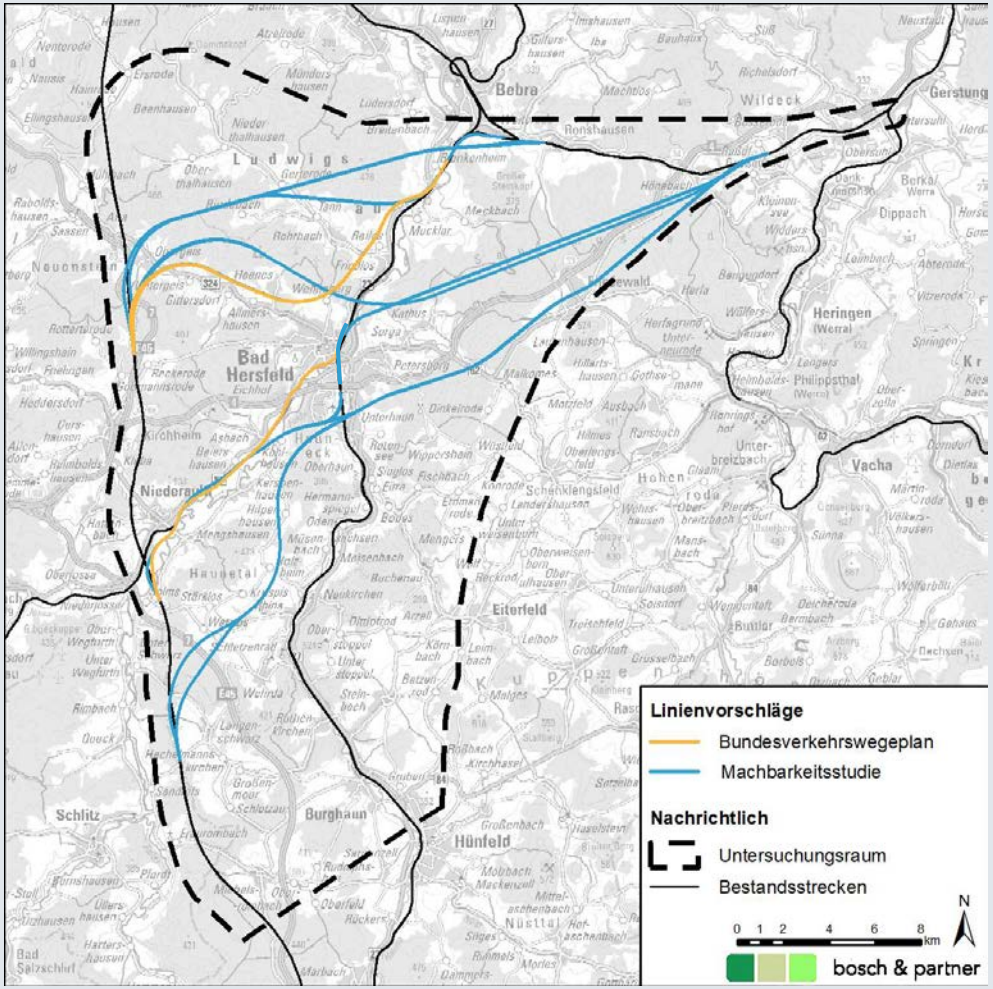


Referenzvarianten des Bundes

- Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 war eine Verbindungskurve Niederaula–Bad Hersfeld („**Kurparktrasse**“) enthalten.
- Im Rahmen einer frühen Bürgerbeteiligung des BVWP 2030 im Frühjahr 2016 wurde eine neue Linienführung des Bundesgutachters („**Referenzvariante des Bundes, Geistaltrasse**“) veröffentlicht.
- Nach der frühen Bürgerbeteiligung wurde im finalen BVWP 2030 auf eine konkrete Linienführung verzichtet und eine ABS/NBS im Korridor Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz aufgeführt.

Bosch & Partner

In den Trassenfindungsprozess wurden alle Varianten der Machbarkeitsstudie aufgenommen (2/3)

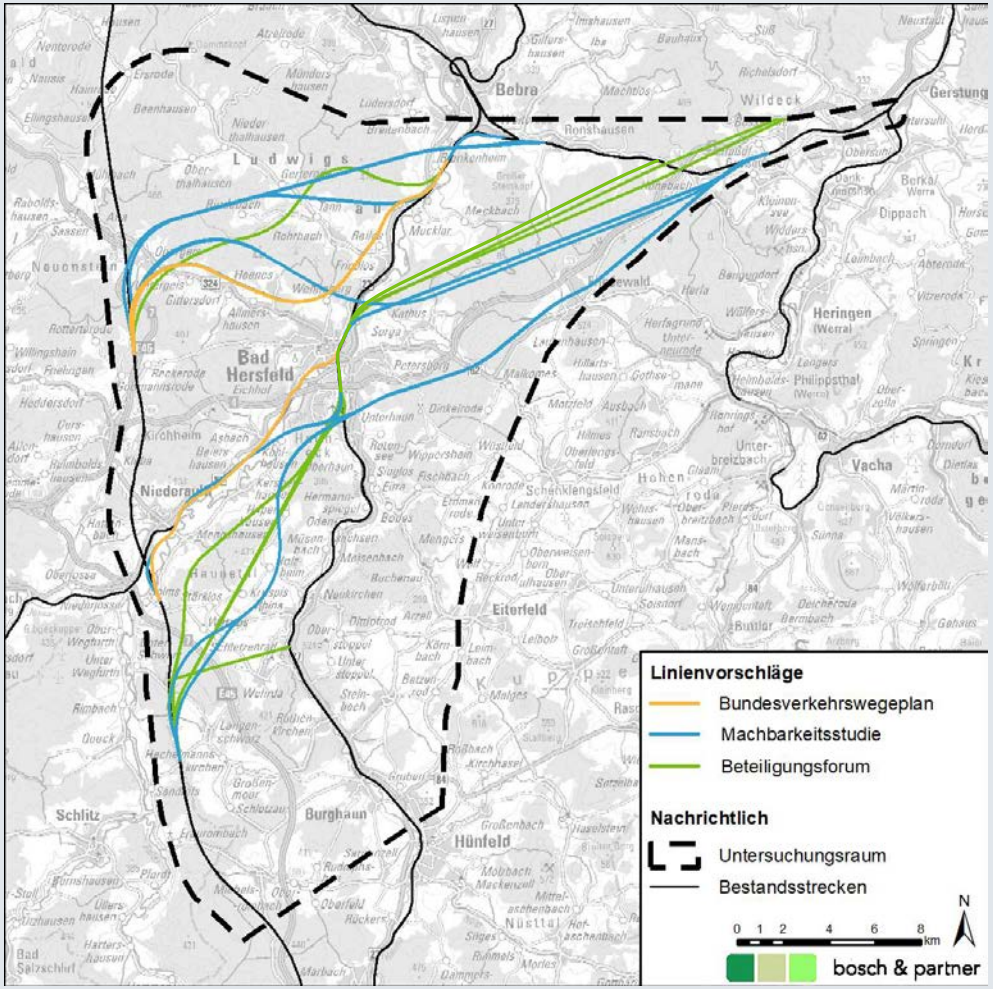


Technische Machbarkeitsstudie

» Die technische Machbarkeitsstudie diente dazu, die vom Bund formulierten Anforderungen auf ihre **grundsätzliche Umsetzbarkeit** hin zu prüfen.

Bosch & Partner

In den Trassenfindungsprozess wurden alle vorgeschlagenen Varianten des BTF / Dritter aufgenommen (3/3)

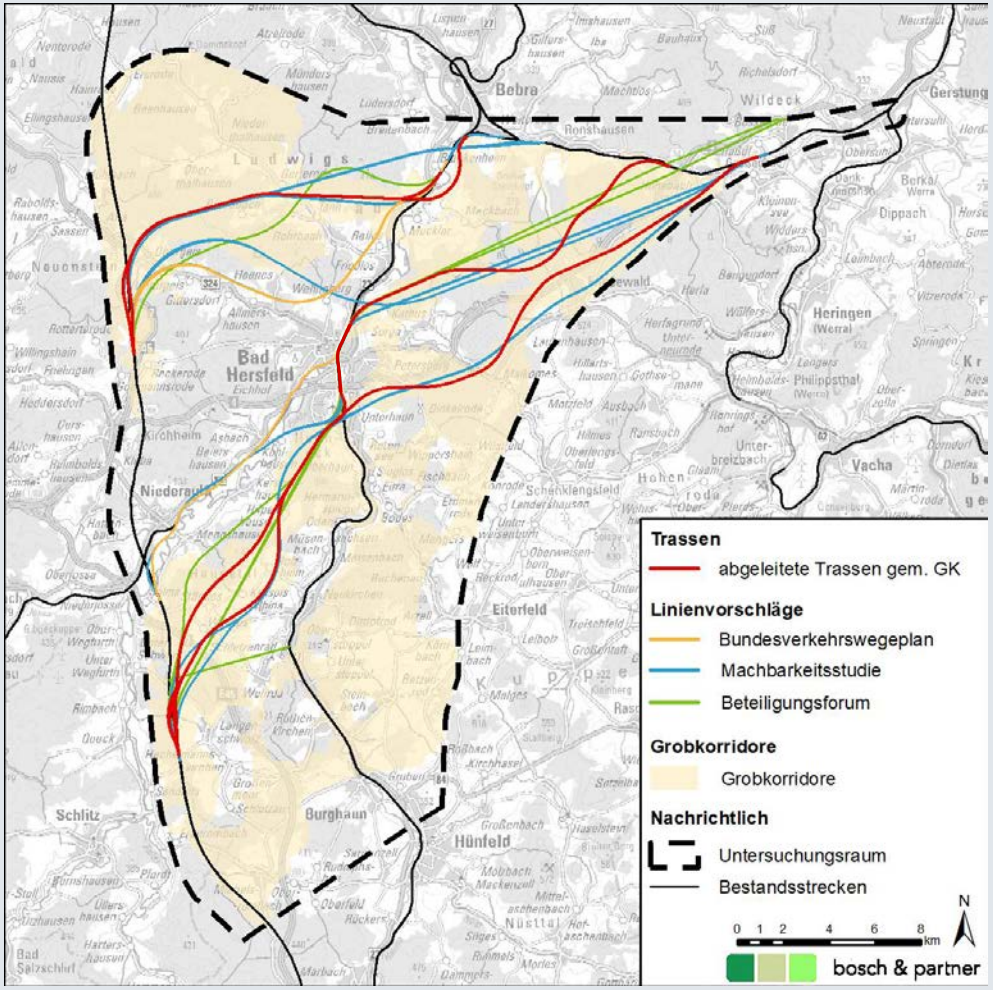


Linienvorschläge aus dem Kreis des Beteiligungsforums

» Diese wurden digitalisiert und technisch und umweltplanerisch **konkretisiert**.

Bosch & Partner

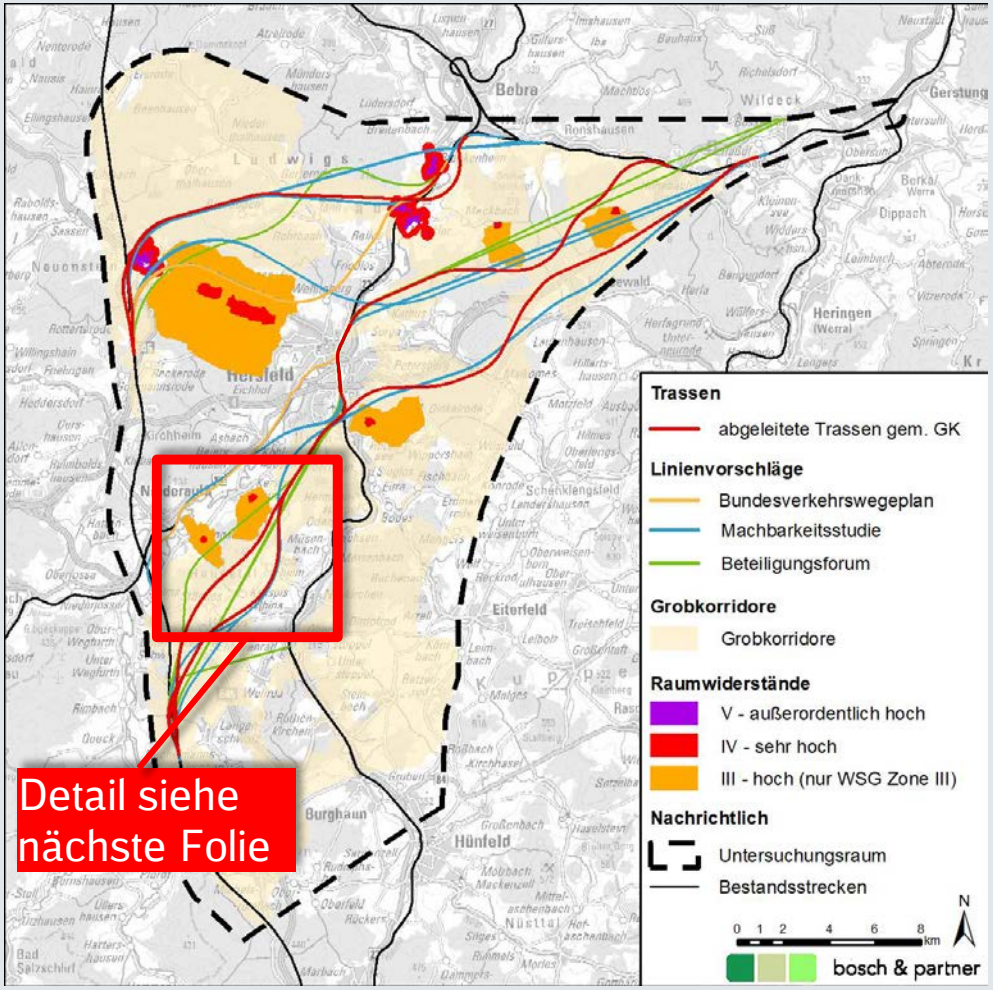
Die Varianten wurden auf Umwelt- und Raumverträglichkeit sowie auf technische Machbarkeit geprüft und optimiert (1/3)



- In einem zweiten Arbeitsschritt wurden die Linienvorschläge anhand der umweltfachlichen und raumordnerischen Widerstandskriterien **geprüft** und ggf. zu Trassen weiter **optimiert**.
- Linienvorschläge, die technisch und umweltplanerisch nicht umsetzbar sind, werden nicht weiter verfolgt.

Bosch & Partner

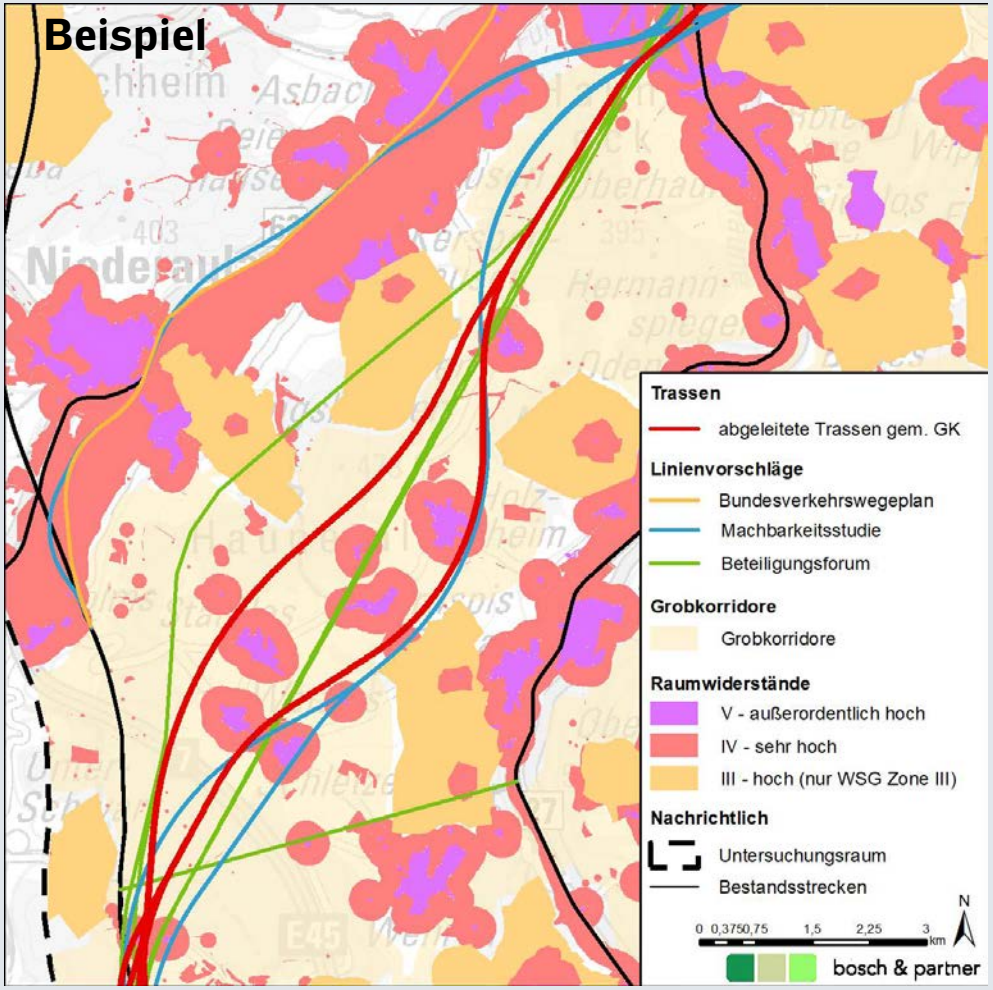
Die Varianten wurden auf Umwelt- und Raumverträglichkeit sowie auf technische Machbarkeit geprüft und optimiert (2/3)



- Die Varianten aus der technischen Machbarkeitsstudie wurden im nördlichen Grobkorridor optimiert:
  - » Abrücken von den **Siedlungsbereichen** Obergeis, Mecklar und Blankenheim
  - » Umfahren des **WSG** Geistal
- Die Varianten aus der technischen Machbarkeitsstudie und aus dem Beteiligungsforum wurden im südlichen Grobkorridor optimiert:
  - » Umfahren der **WSG** Kerspenhausen und **WSG** Mengshausen
  - » Anpassen an die **Trassierungsparameter**
- Die Varianten aus der technischen Machbarkeitsstudie und aus dem Beteiligungsforum wurden im Norden des östlichen Grobkorridors optimiert:
  - » Umfahren der **WSG** Rotensee / Unkengraben, Quellgebiet Glockenborn / Meckbach und Ziebachquelle I)

Bosch & Partner

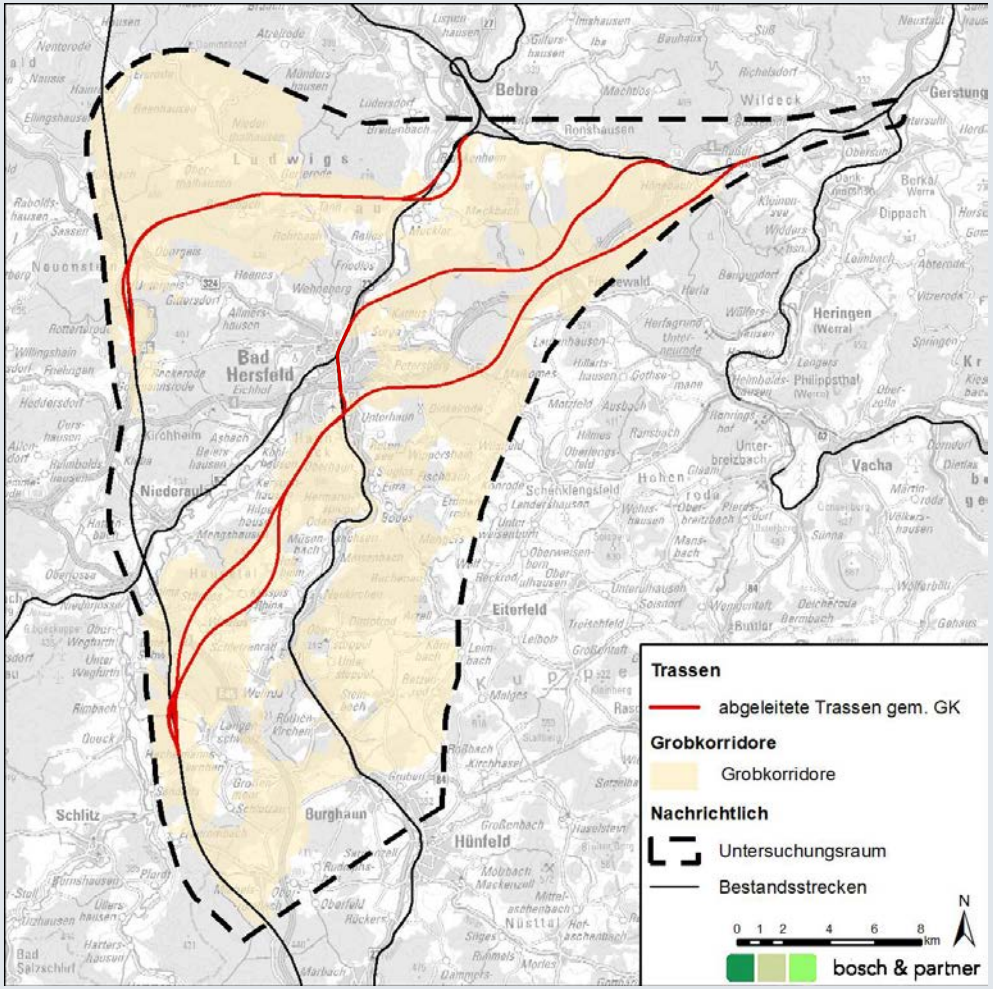
Die Varianten wurden auf Umwelt- und Raumverträglichkeit sowie auf technische Machbarkeit geprüft und optimiert (3/3)



- Die Varianten aus der technischen Machbarkeitsstudie und aus dem Beteiligungsforum wurden im südlichen Grobkorridor optimiert:
  - » **Umfahren der WSG** Kerspenhausen und **WSG** Mengshausen
  - » **Anpassen** an die erforderlichen **Trassierungsparameter**, z.B. Längsneigung von 12,5 ‰

Bosch & Partner

Ergebnis der Optimierung sind Trassen, die in das Netz der Trassenkorridore integriert wurden



- Diese Trassen wurden aus den **Vorschlägen Dritter abgeleitet**.
- In den folgenden Arbeitsschritten werden diese Trassen **gleichrangig** mit den systematisch entwickelten Varianten in den **Vergleichen berücksichtigt**.

Ziel war die Ermittlung aller sinnvollen Trassen innerhalb der Grobkorridore. Diese sind Grundlage für das weitere Vorgehen.

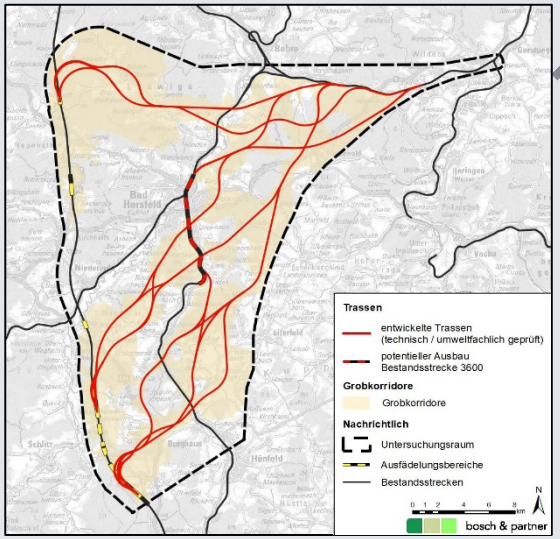
Bosch & Partner

Agenda

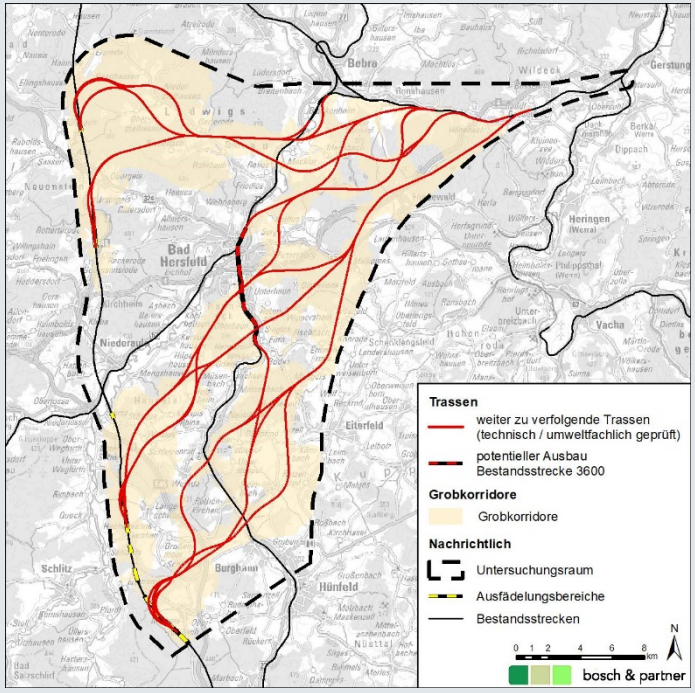
1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
3. Vorstellung Trassenkorridore
   - 3.1 Systematisch entwickelte Trassenkorridore
   - 3.2 Prüfung von Linienvorschlägen Dritter
   - 3.3 Vorstellung der weiter zu untersuchenden Trassenkorridore

Die erarbeiteten Trassen orientieren sich an den Anforderungen und Möglichkeiten des Suchraums

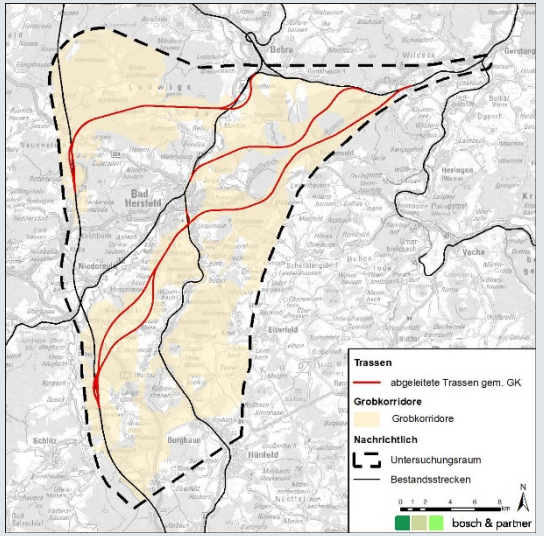
Systematisch entwickelte Trassen



Zusammengeführtes Trassenspektrum

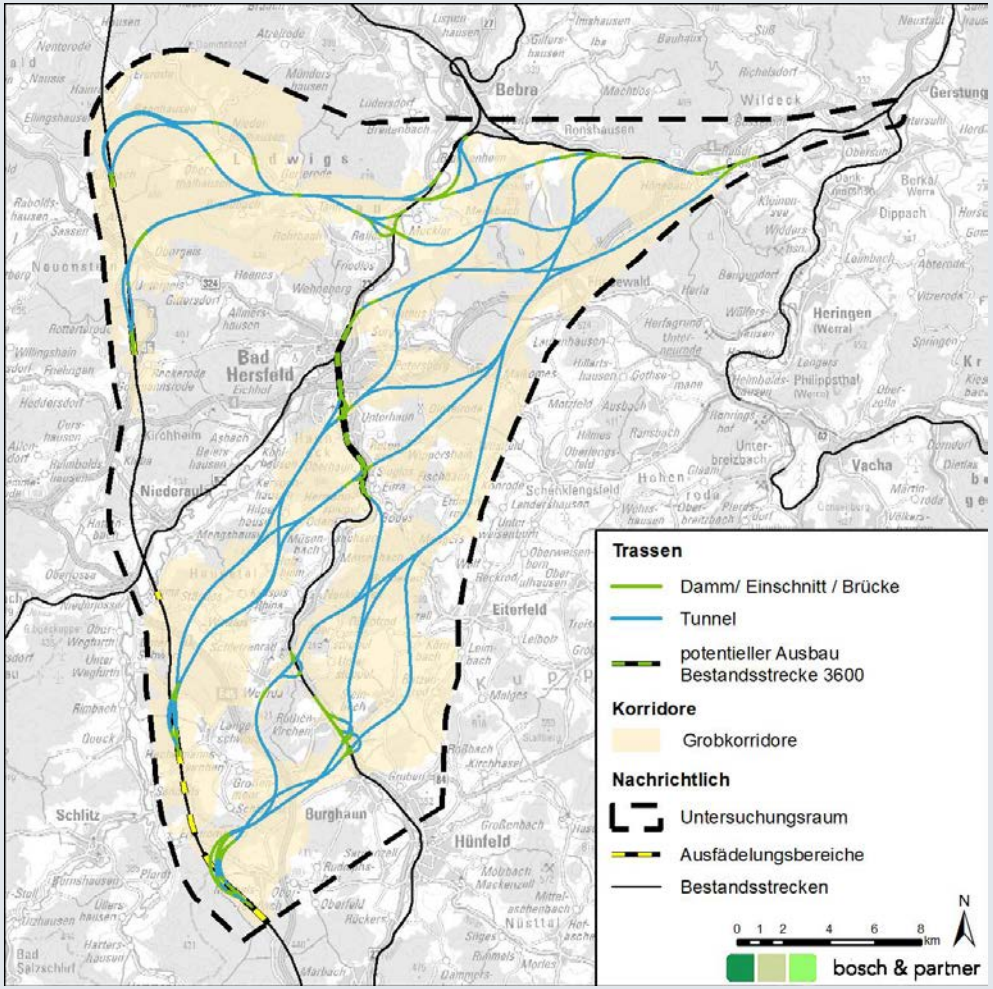


Aus Linienvorschlägen abgeleitete Trassen



Bosch & Partner

Die erarbeiteten Trassenkorridore orientieren sich an den Anforderungen und Möglichkeiten des Suchraums



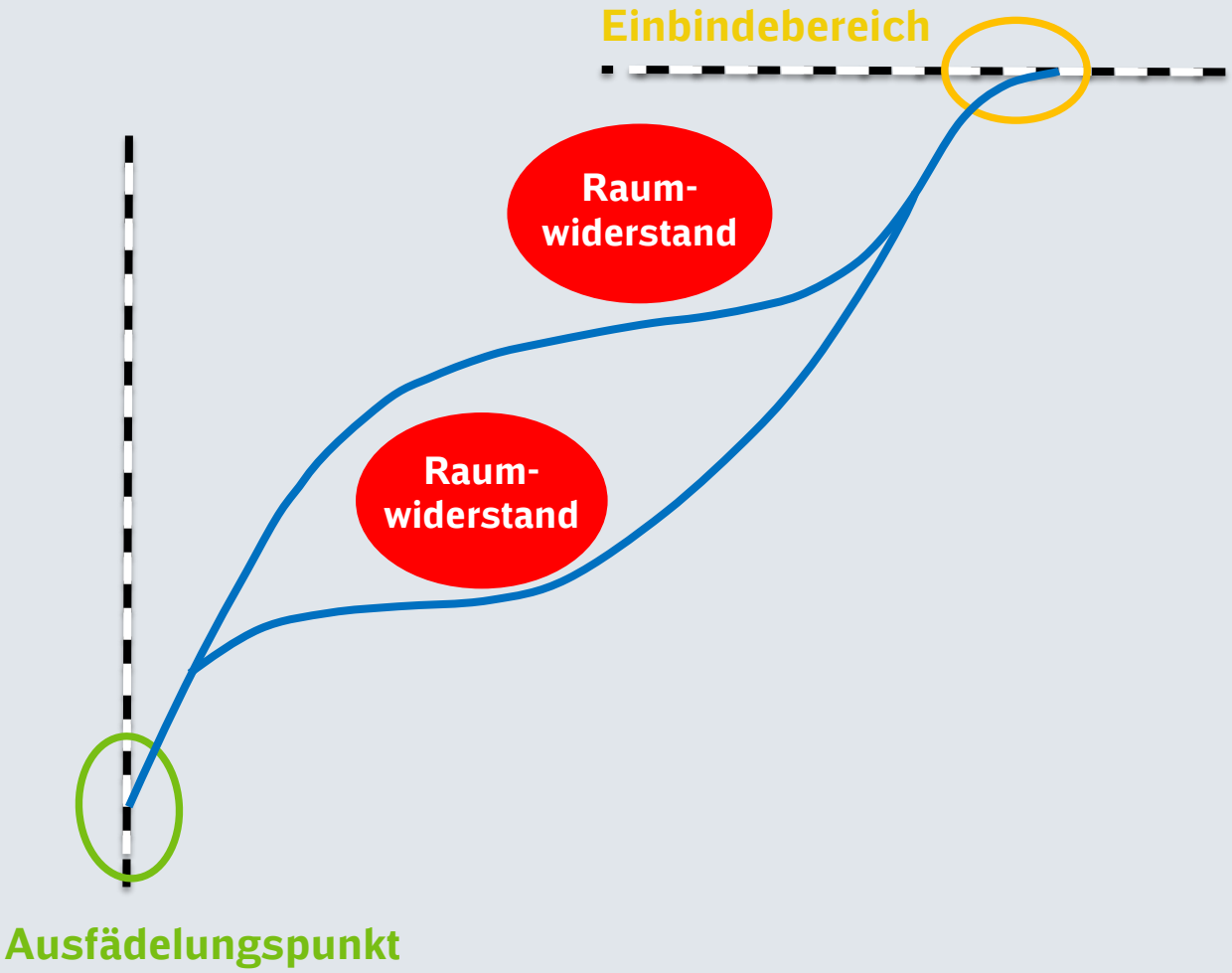
Das abschließende Ergebnis dieser Arbeitsschritte sind die Trassenkorridore,

- die trassierungstechnisch **umsetzbar** sind,
- deren **Höhenlage** bekannt ist (Unterscheidung in Tunnel, Brücke, freie Strecke),
- die Möglichkeiten der **Aus- und Einfädelung** in die Bestandsstrecken gewährleisten,
- die eine Verknüpfung mit der Bestands-strecke zur Engpassauflösung beinhalten (**Güterverkehrsspangen**),
- die die größten und maßgeblichen **Raumwiderstände aussparen**,
- die neben den Neubaustrecken **auch Aus-baustreckenabschnitte** beinhalten und
- die den Anforderungen des **komplexen Suchraums** gerecht werden.

Bosch & Partner

Es gibt verschiedene Möglichkeiten Raumwiderstände zu umfahren

Schematische Darstellung

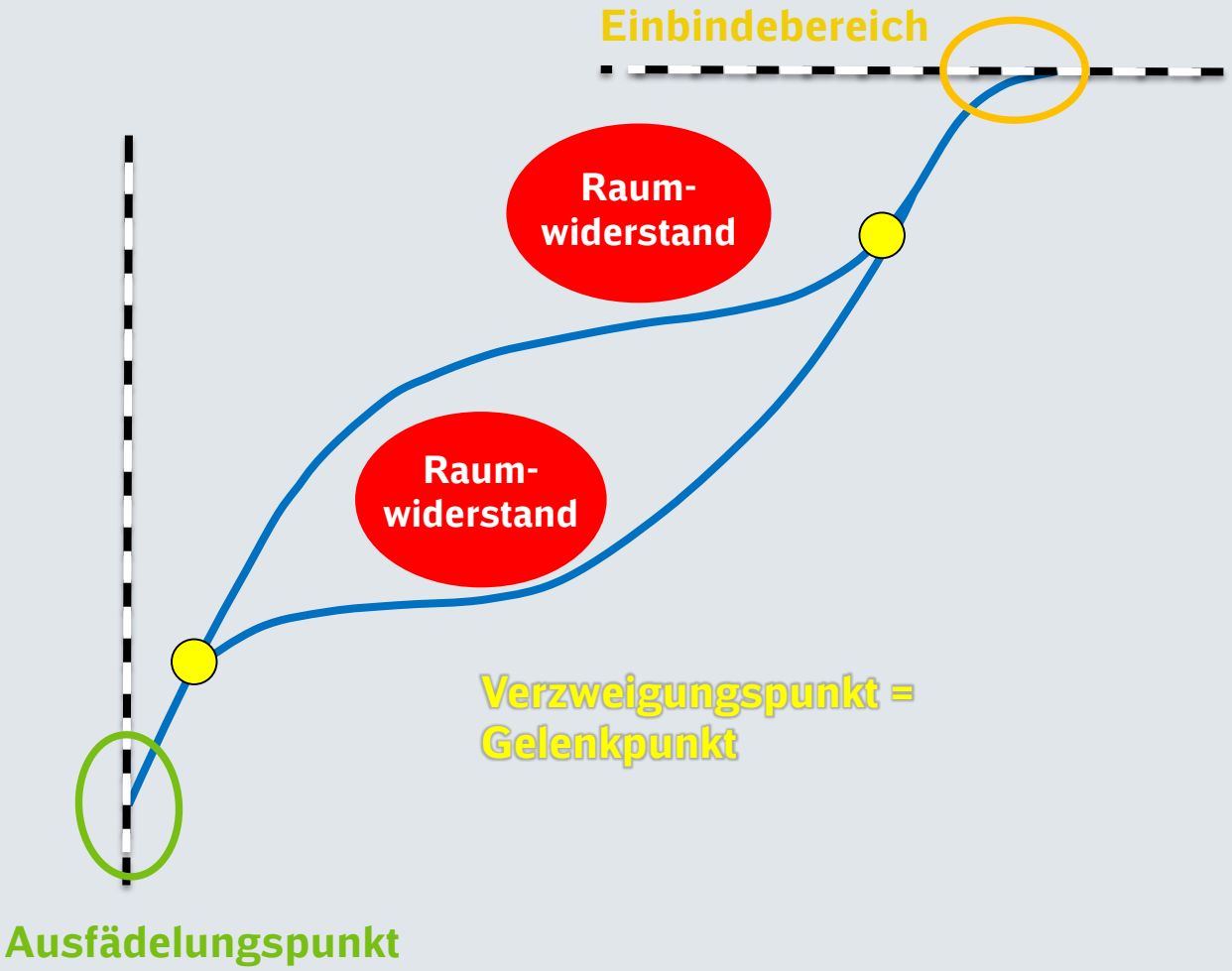


- Raumwiderstände können unterschiedlich umfahren werden. Die **unterschiedlichen Möglichkeiten** werden miteinander verglichen.

Bosch & Partner

Es gibt verschiedene Möglichkeiten Raumwiderstände zu umfahren – es gibt Verzweigungspunkte

Schematische Darstellung

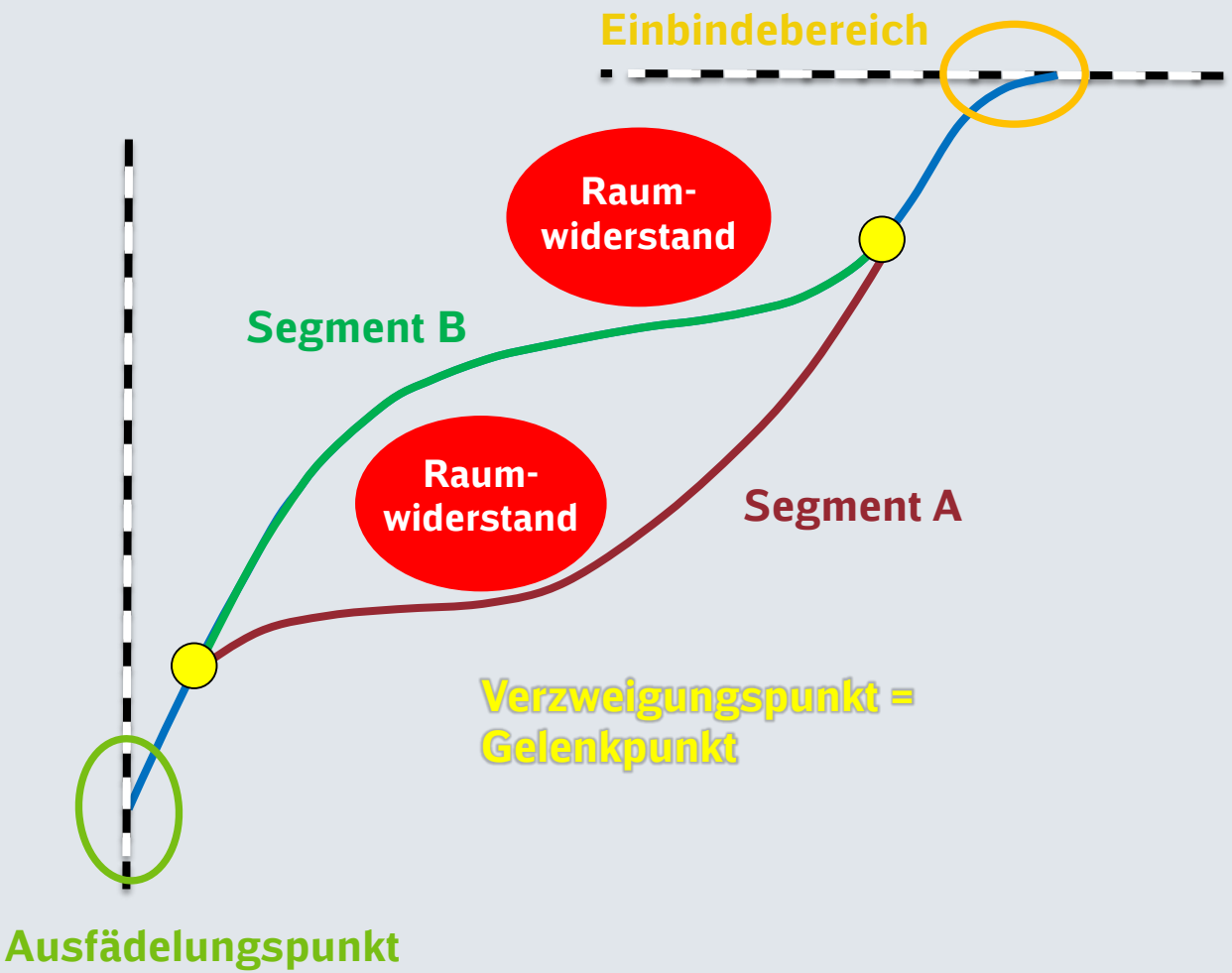


- Raumwiderstände können unterschiedlich umfahren werden. Die **unterschiedlichen Möglichkeiten** werden miteinander verglichen.
- Dort, wo sich die Trassen **verzweigen** entstehen Verzweigungspunkte. Diese werden als **Gelenkpunkte** bezeichnet.

Bosch & Partner

Es gibt verschiedene Möglichkeiten Raumwiderstände zu umfahren – es werden Segmente (hier A&B) gebildet

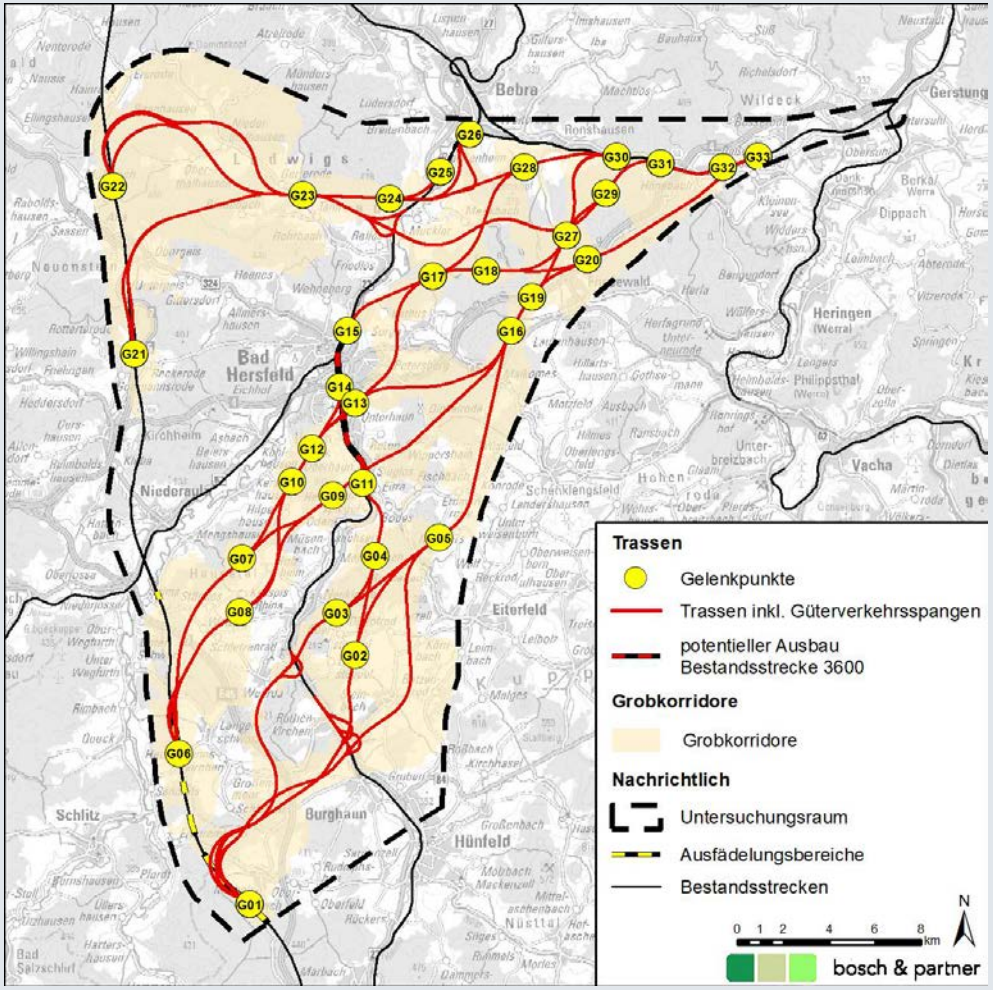
Schematische Darstellung



- Raumwiderstände können unterschiedlich umfahren werden. Die **unterschiedlichen Möglichkeiten** werden miteinander verglichen.
- Dort, wo sich die Trassen **verzweigen** entstehen Verzweigungspunkte. Diese werden als **Gelenkpunkte** bezeichnet.
- Die Gelenkpunkte unterteilen die Trassen in Segmente. Zwei **Gelenkpunkten** können über verschiedene **Segmente** verbunden werden.

Bosch & Partner

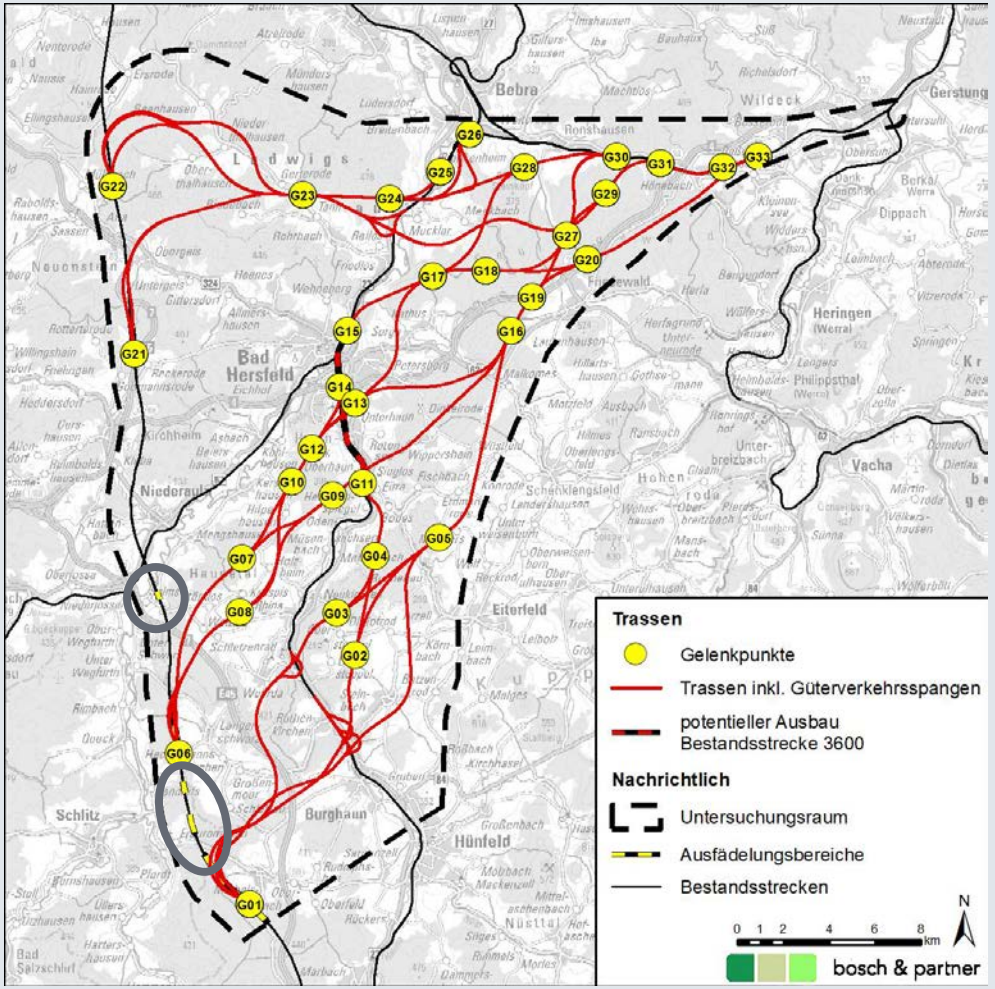
Die Trassenfindung innerhalb der Grobkorridore erfolgt mithilfe von Gelenkpunkten und Segmenten



- Um alle Kombinationen der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeiten zu berücksichtigen, wurden **Gelenkpunkte** definiert.
- Sie ergeben sich dort, wo mehrere **Segmente** beginnen oder aufeinandertreffen sowie an den Ein- und Ausfädelungspunkten der Bestandsstrecken.
- Hierdurch wird gewährleistet, dass sich die **Antragsvariante** am Ende der Trassenfindung aus den **günstigsten Segmenten** zusammensetzten lässt.

Bosch & Partner

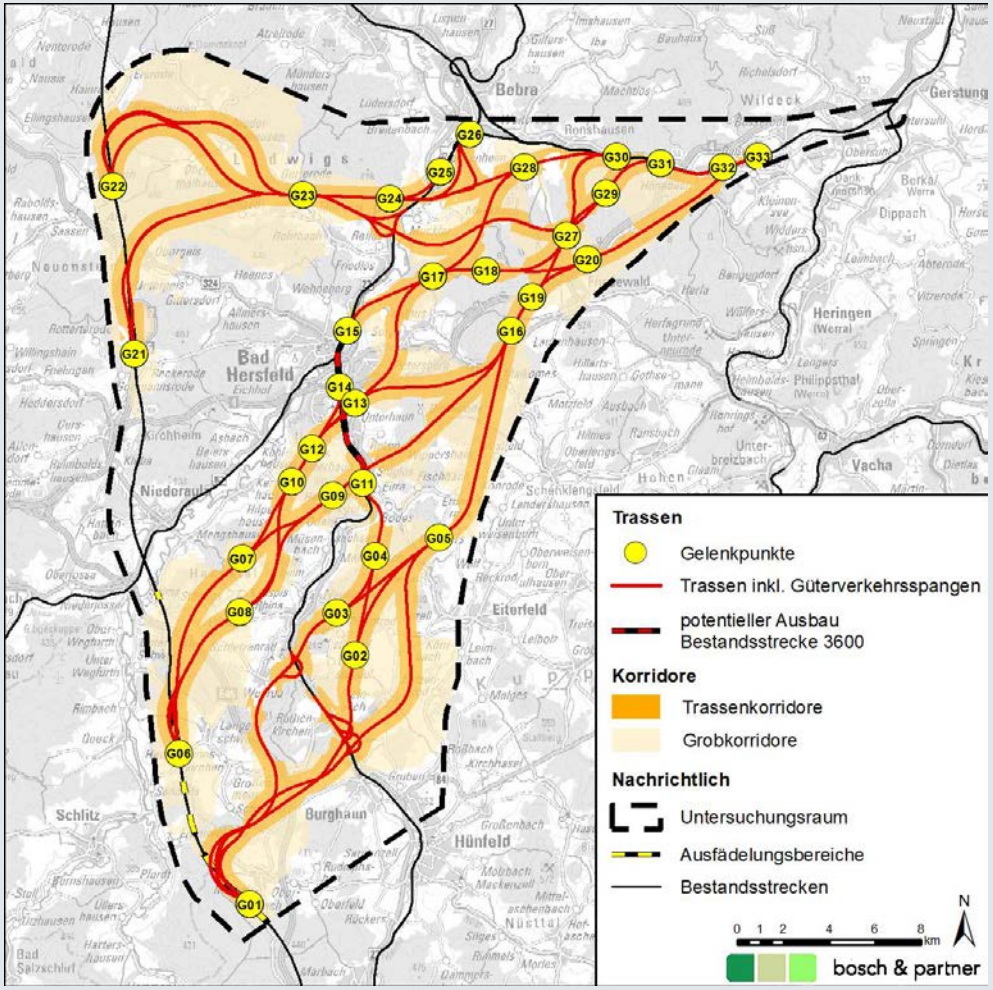
Ein Teil der identifizierten Ausfädelungsbereiche musste ausgeschlossen werden



- Vorhandene sehr hoher Raumwiderstände und nicht einzuhaltende Trassierungsparameter schließen einen Teil der identifizierten **Ausfädelungsbereiche** an der SFS 1733 (Kassel–Fulda) aus. Diese liegen zwischen Michelsrombach und Langenschwarz sowie bei Niederaula.
- Es verbleiben die Ausfädelungsbereiche
  - Nordportal Dietershantunnel (G01),
  - Langenschwarz (G06),
  - Kirchheim (G21) und
  - Neuenstein/Mühlbach (G22)

Bosch & Partner

In jedem der Grobkorridore konnten mehrere Trassenkorridore ermittelt werden



- Die Trassenkorridore bieten im Rahmen der vertiefenden Planung, die **Möglichkeit die Trassenführung zu optimieren.**
- Aufgrund vorhandener sehr hoher Raumwiderstände und in Randlagen der Grobkorridore können die Trassenkorridore weiter eingeschränkt sein.

Bosch & Partner

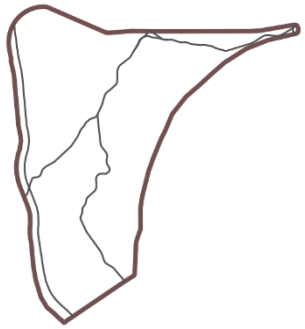
Agenda

1. Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
2. Methodik Trassenkorridorfindung
3. Vorstellung Trassenkorridore
4. Ausblick

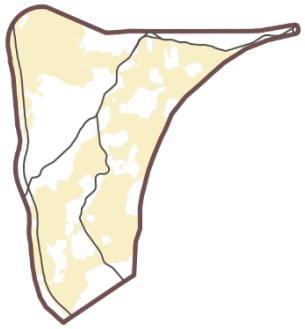
Schematische Darstellung:
Vom Suchraum zur Antragsvariante

DB NETZE

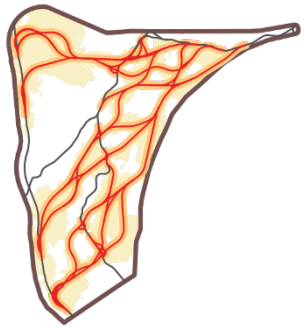
Suchraum → **Grob-korridore** → **Trassen-korridore** → **ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore** → **Vorzugs-variante(n)** → **Antrags-variante**



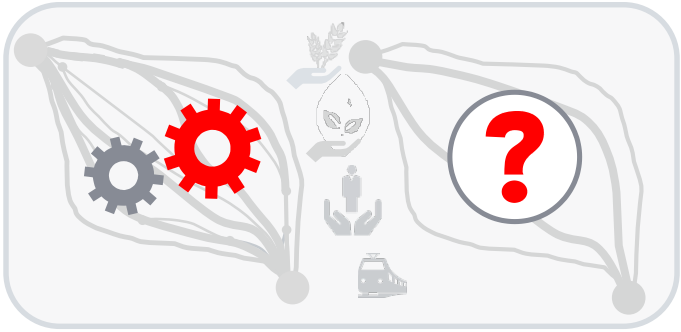
- Der Suchraum wurde aufgrund des Start- und Zielpunktes, der Topographie und erster grober Einschätzungen zur Fahrzeit abgegrenzt.



- Die Grobkorridore ergeben sich aus den Bereichen geringerer Raumwiderstände.

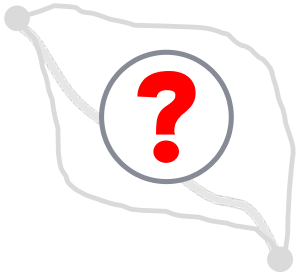


- Innerhalb der Grobkorridore werden Trassen konstruiert und dabei höchste Raumwiderstände umgangen oder möglichst kurz durchfahren. Verknüpfungen zu Bestandsstrecken und möglichen Haltepunkten werden dabei ggf. auch außerhalb der Grobkorridore berücksichtigt.

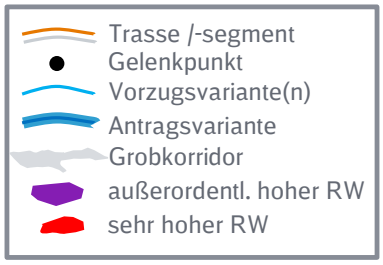


- Die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore ergeben sich aus dem Vergleich einzelner Segmente anhand der Kriterien aus Umwelt und Raumordnung sowie verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bewertungen. Die besten Segmente werden zu durchgehenden Trassen zusammengesetzt.

- Vorzugsvarianten sind das Ergebnis des intensiven Vergleichs der ernsthaft in Betracht kommenden durchgehenden Trassen wiederum auf Basis der Kriterien aus Umwelt und Raumordnung sowie auf Basis verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Bewertungen.

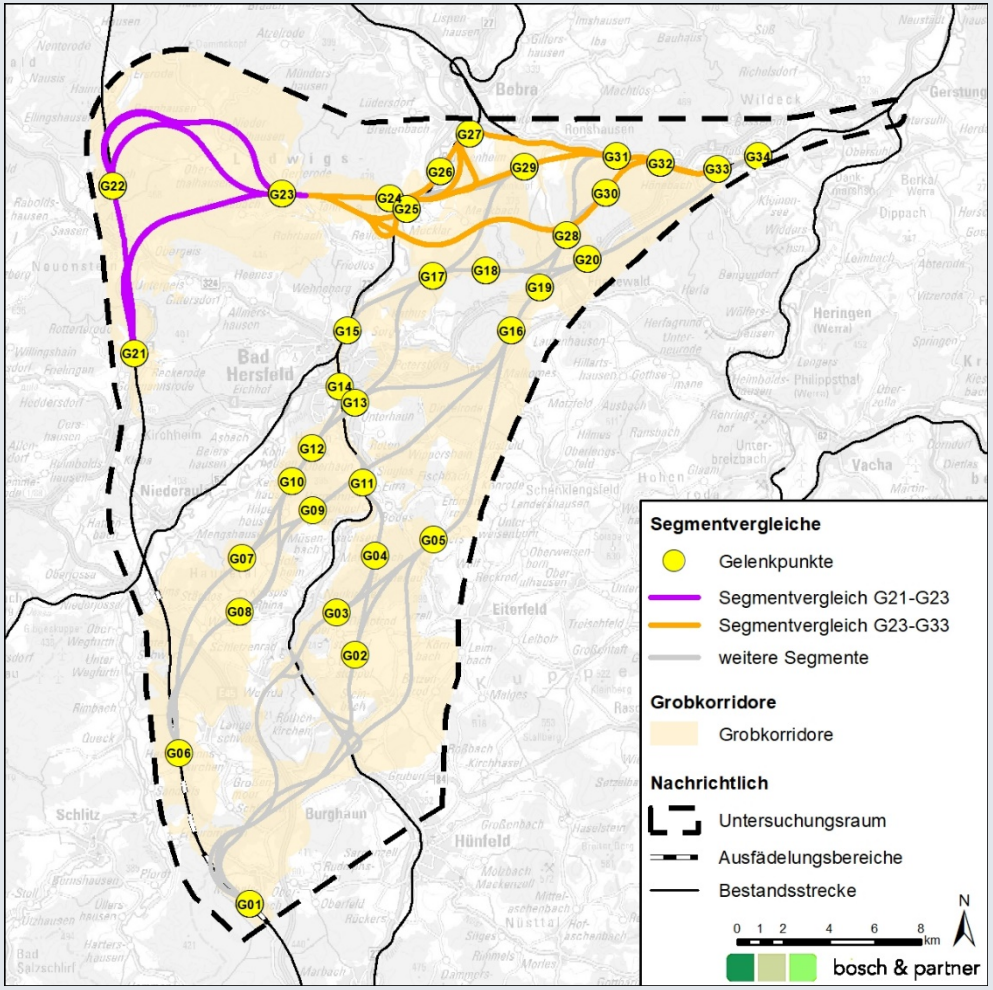


- Die Antragsvariante ist das Ergebnis der quantitativen und qualitativen (verbal-argumentativen Bewertung und Abwägung der Vorzugsvarianten. Eine Entscheidung für die Antragsvariante kann auf Basis einer vertieften volkwirtschaftlichen und verkehrlichen Bewertung erfolgen.



Die Trassenkorridore und Varianten verstehen sich immer als bis zu 1.000 m breite Korridore.

Zur Ermittlung der Antragsvariante werden im ersten Schritt Segmente miteinander verglichen (1/2)

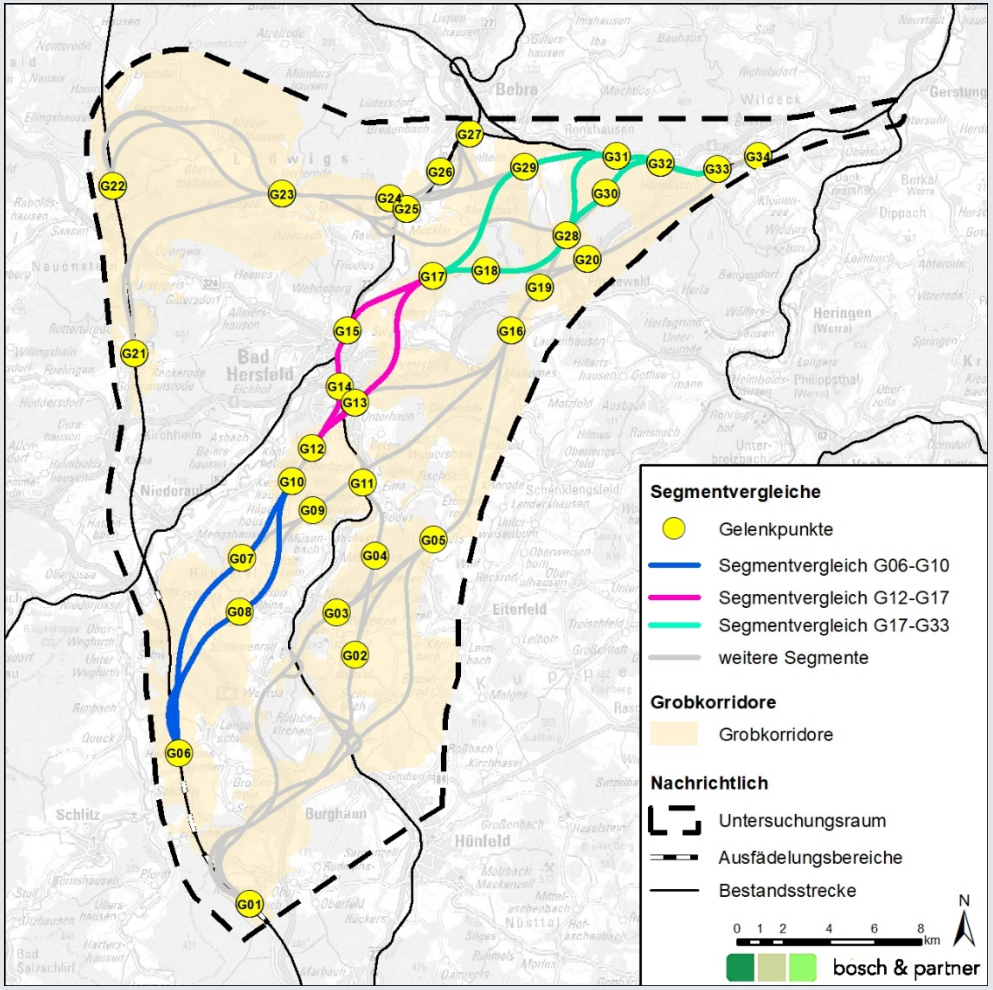


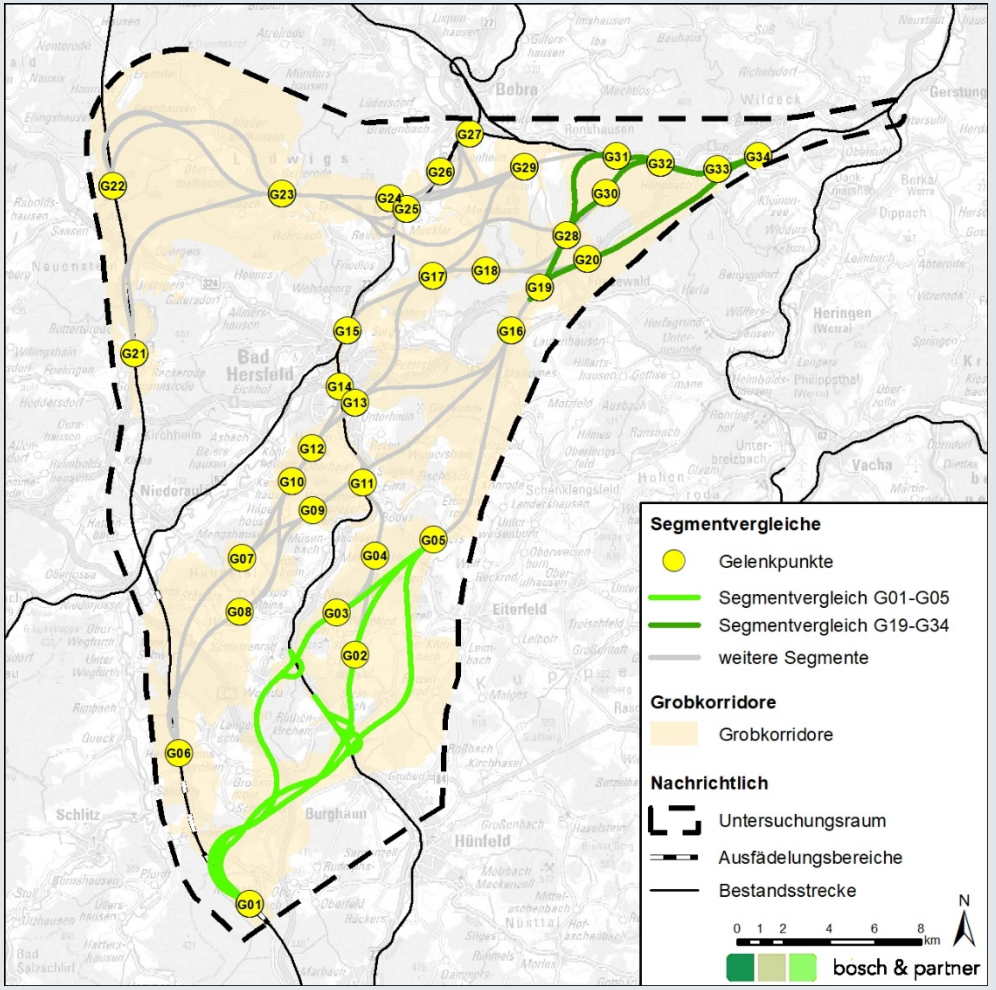
- In einem ersten Schritt werden zunächst **Segmente** aus umweltfachlicher, raumordnerischer, verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Sicht verglichen. Daraus ergibt sich der günstigste Streckenverlauf zwischen zwei Gelenkpunkten.
- Die jeweils günstigsten Segmente werden dann zu **ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren** zusammengesetzt.
- Der sich anschließende Variantenvergleich erfolgt in der selben Untersuchungstiefe wie der Segmentvergleich.

Für den Segment- und Variantenvergleich werden die Kriterien der verschiedenen Schutzgüter und Belange der Raumordnung herangezogen.

Zur Ermittlung der Antragsvariante werden im ersten Schritt Segmente miteinander verglichen (2/2)

Aktueller Planungsstand





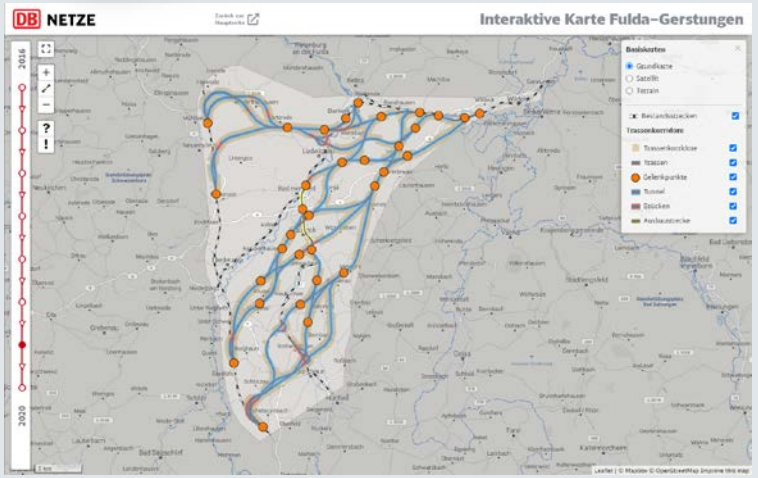
Bosch & Partner

Neue Online-Formate informieren die Bürgerinnen und Bürger der Region über den aktuellen Planungsstand

Virtueller Infomarkt mit **Online-Bürgerinformations-veranstaltung** vom **23. September bis 5. Oktober**

- Im Video und zum Download: Vier Themeninseln bieten ausführliche Informationen zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen.
- Direkter Austausch mit dem Projektteam in der Online-Bürgerinformationsveranstaltung am 29. September.
- Im Dialogbereich können Besucher ihre Fragen, Hinweise und Ideen einbringen.

- Ab dem 23. September sind in der **interaktiven Karte** dann auch die Trassenkorridore online.



Neue Projektleitung im Team der DB Netz AG

Jochen Stüting übernimmt die Projektleitung im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen zum 1. Oktober 2020. Er ist seit 1999 bei der Deutschen Bahn.

Ausblick auf die ersten Termine mit Herrn Stüting als neuem Projektleiter:

- Ein **Vertiefungstermin** zu den Themen des 7. Beteiligungsforums findet am 22. Oktober 2020 statt.
- Das **nächste Beteiligungsforum** findet im November 2020 statt.

Vielen Dank!