



**NETZE**

# Fulda-Gerstungen

Online-Infoveranstaltung Wildeck

---

17. Februar 2022 | DB Netz AG

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

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



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

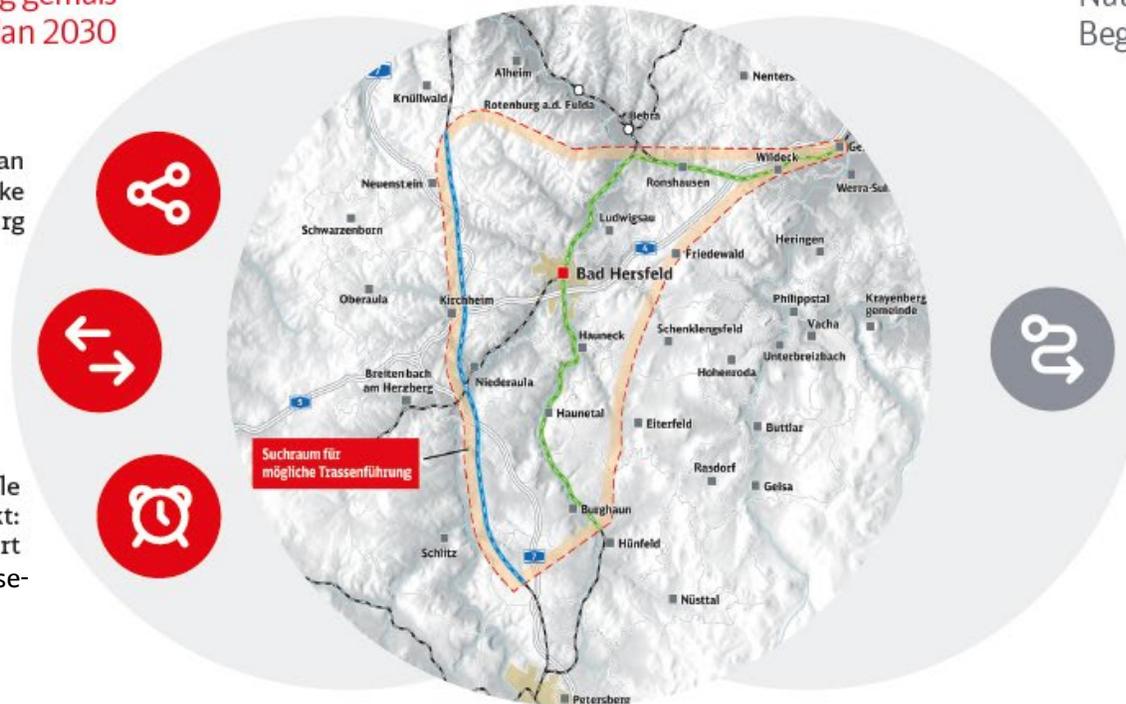
# Bundesverkehrswegeplan und Topographie setzen den Rahmen für das Bahnprojekt Fulda-Gerstungen

Auftrag gemäß  
Bundesverkehrswegeplan 2030

Anschluss an  
die Schnellfahrstrecke  
Hannover–Würzburg

Bad Hersfeld bleibt  
an das Fernverkehrsnetz  
angeschlossen

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



Natürliche, topographische  
Begrenzungen

Die Mittelgebirgslage mit deutlichen  
Höhenunterschieden schränkt  
die mögliche Trassengestaltung ein

# Die Region ist von Beginn an in den Planungsprozess eingebunden

## Beteiligungsforum (10 Termine 2018 bis 2021)



## Veranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger

The screenshot shows the website header for 'DB NETZE Fulda-Gerstungen'. Below the header, there are several red buttons with icons and text:

- Projekt und Planung** (Icon: Document with checkmark)
- Segmentvergleich** (Icon: Magnifying glass)
- Durchgängige Varianten** (Icon: Open book)
- Online-Bürger-Informationsveranstaltung 18. Oktober 2021** (Icon: Information symbol)
- Infomail abonnieren** (Icon: Envelope)
- Feedback zum Infomarkt** (Icon: Speech bubble)

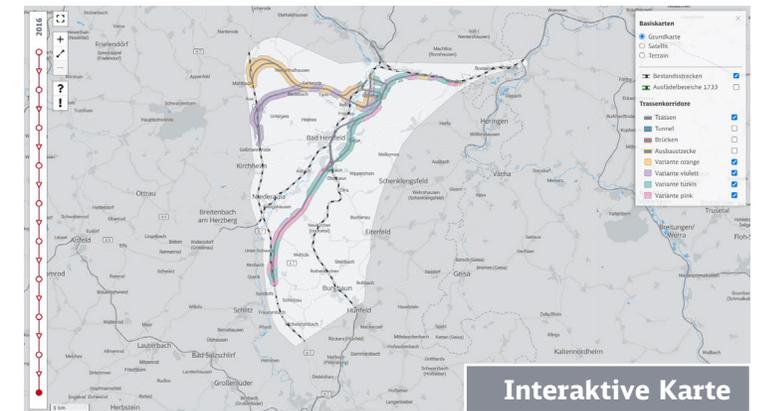
At the bottom of this section, a grey bar reads: **Virtueller Infomarkt 2021**.



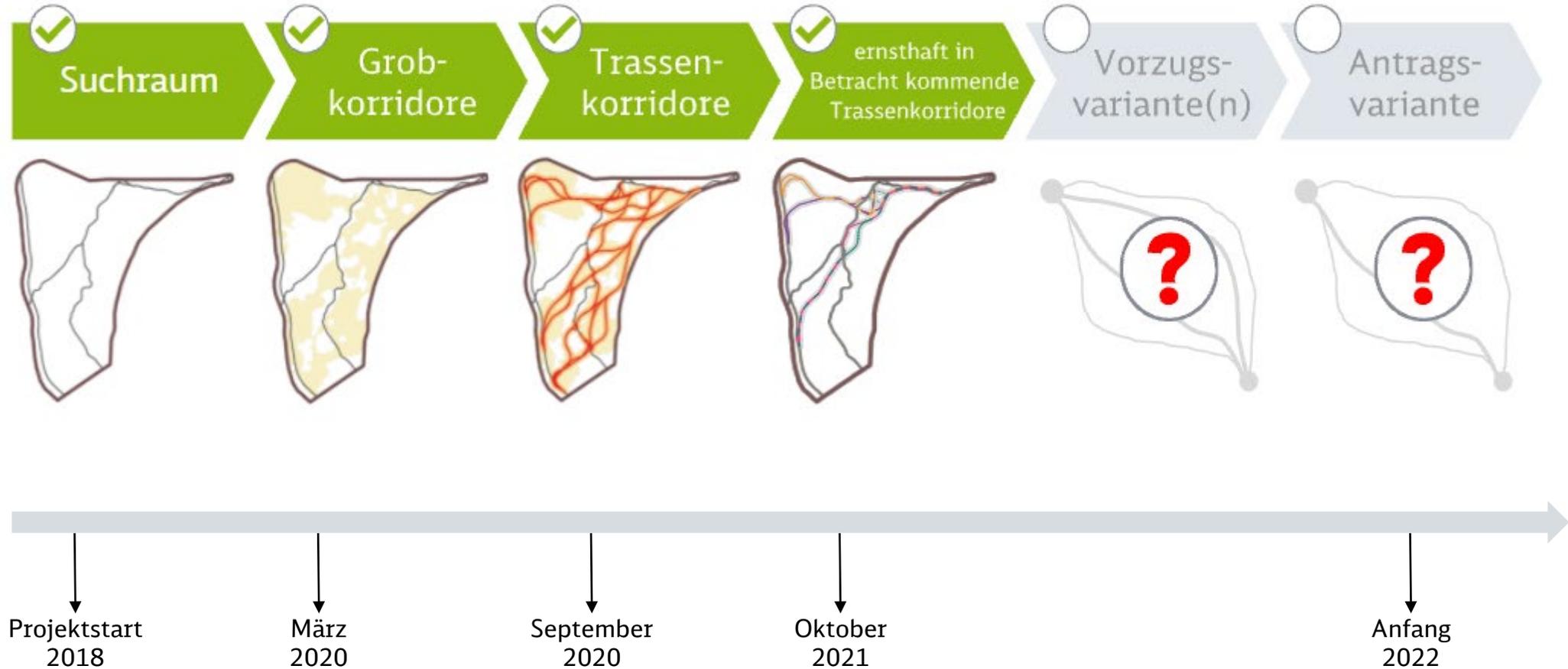
## Informationsangebote für die Öffentlichkeit im Internet

The screenshot shows the website header for 'DB NETZE'. Below the header, there is a large banner for 'Bahnprojekt Fulda-Gerstungen'. The banner features a photograph of a high-speed train on a track. Text on the banner includes:

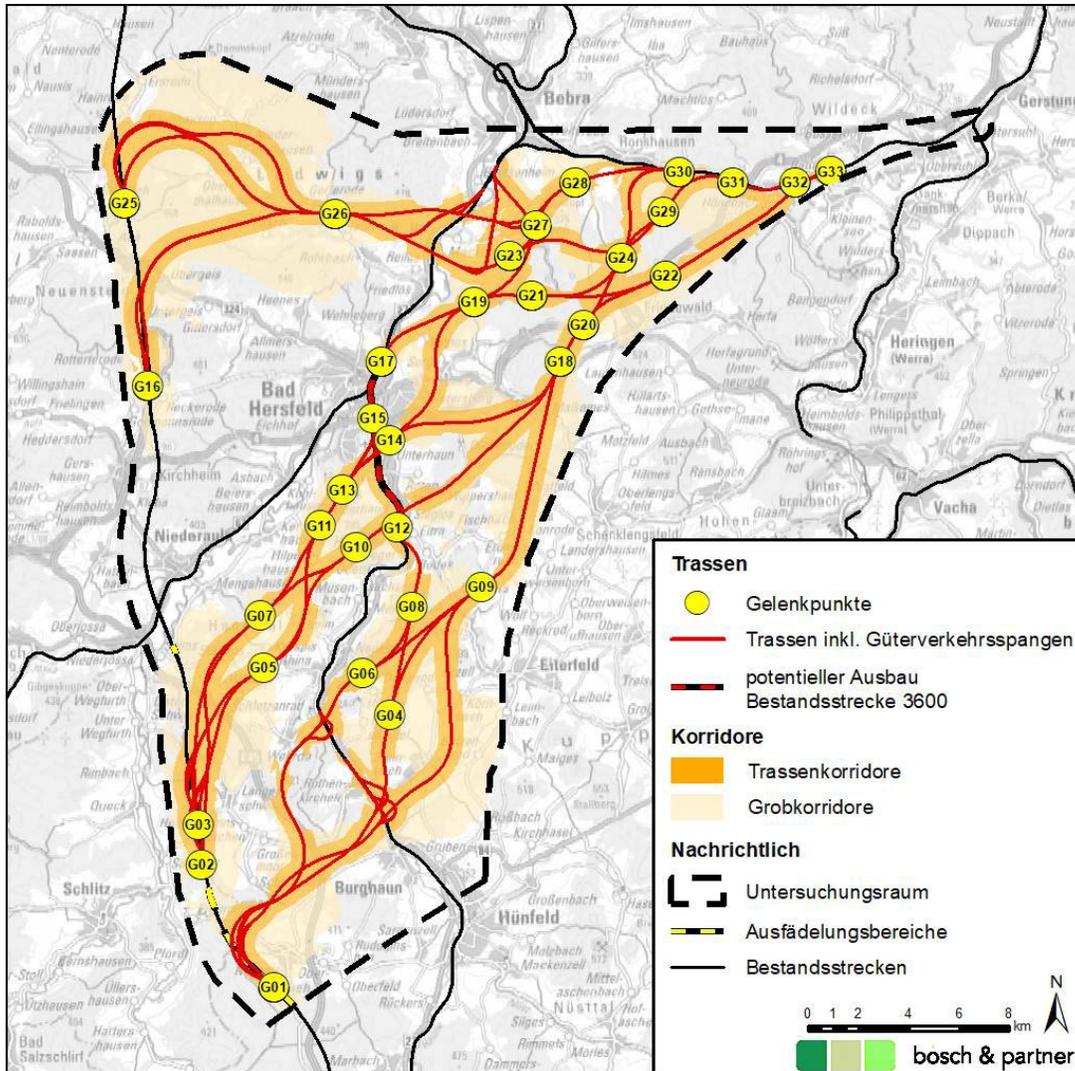
- Bahnprojekt Fulda-Gerstungen**
- Ein Projekt von **FRANKFURT RHEINMAIN plus**
- Projektwebseite** (button)



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

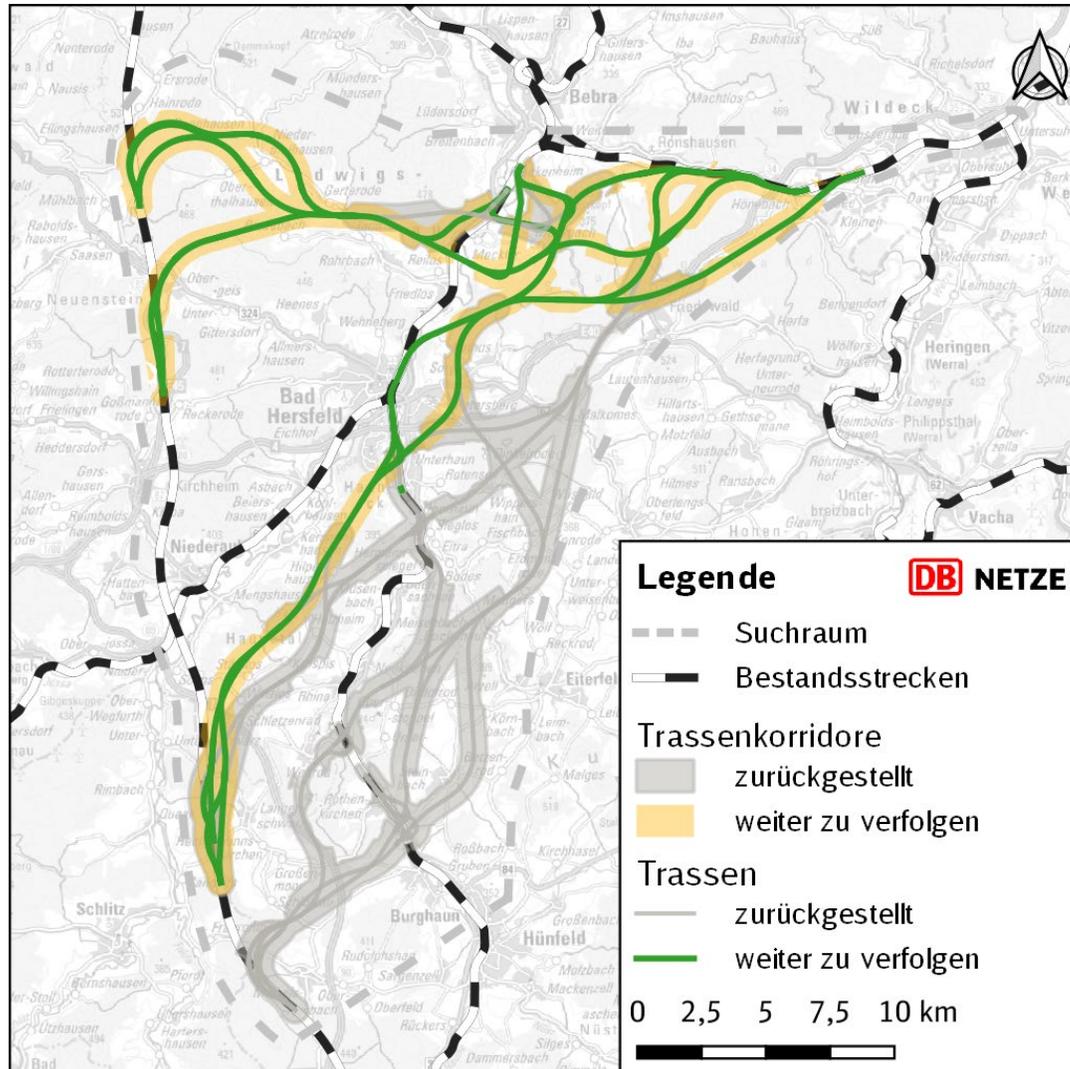


# Für eine mögliche Streckenführung wurden im September 2020 Trassenkorridore ermittelt und vorgestellt



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

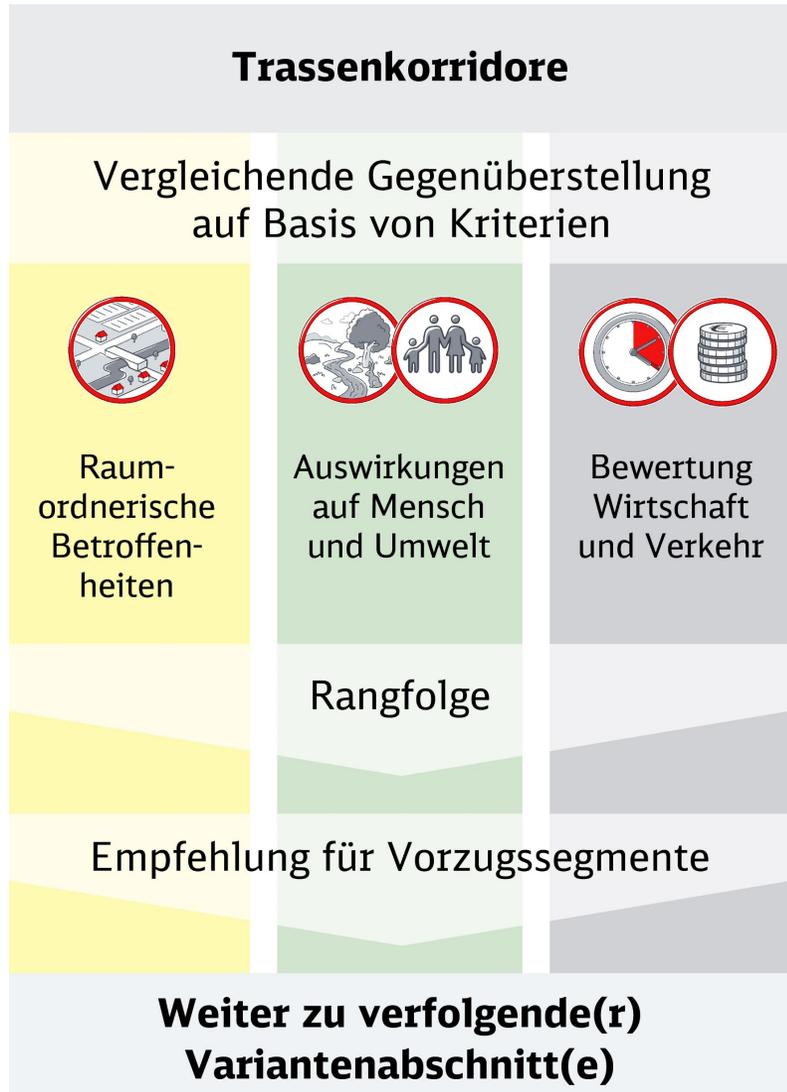
# Im Juli 2021 konnten einige Trassenkorridore aufgrund der sehr hohen geologischen Risiken für Tunnel ausgeschlossen werden



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

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

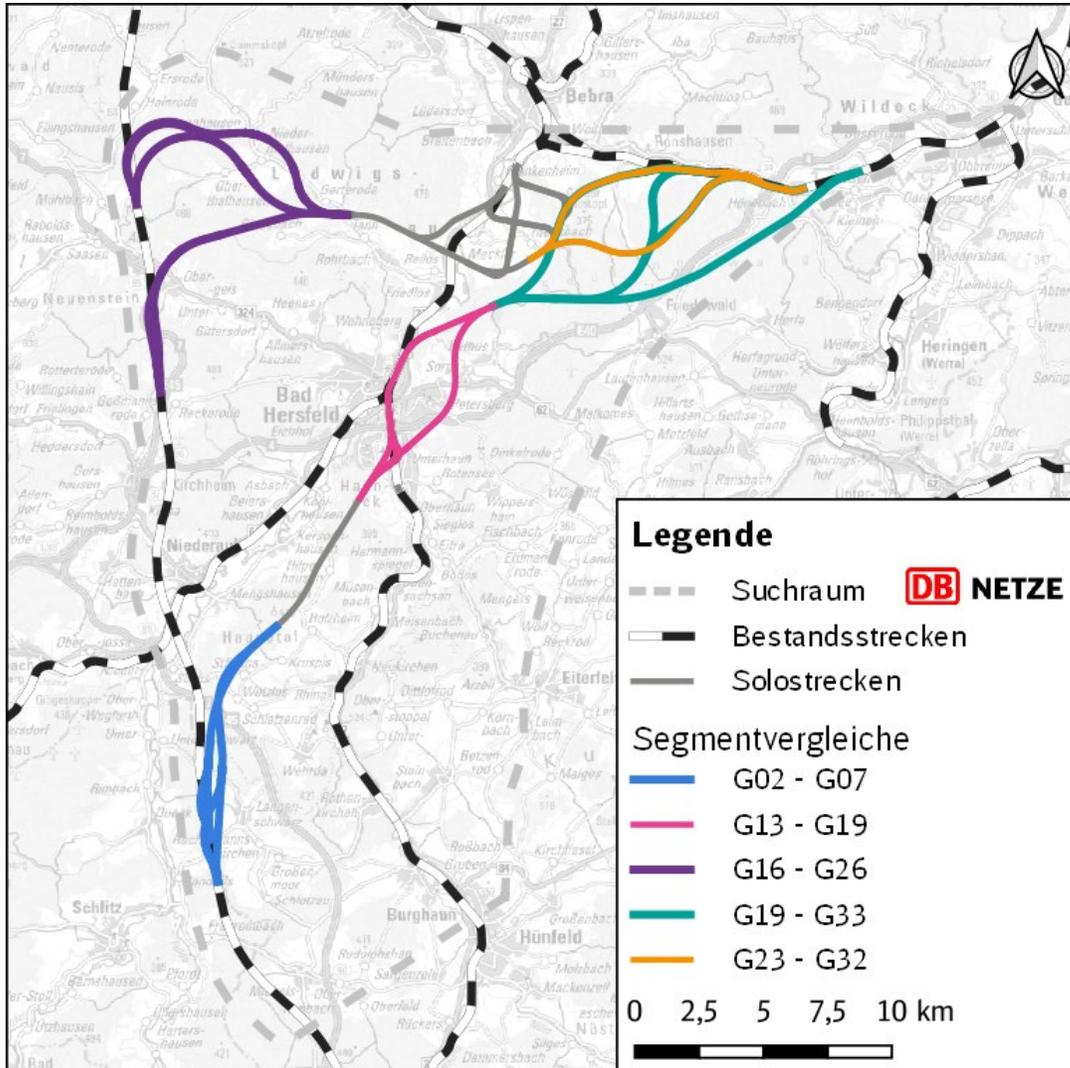
# Der Segmentvergleich erfolgt innerhalb dreier Zielsysteme



Der Vergleich der Segmente erfolgt in aufeinander aufbauenden Schritten:

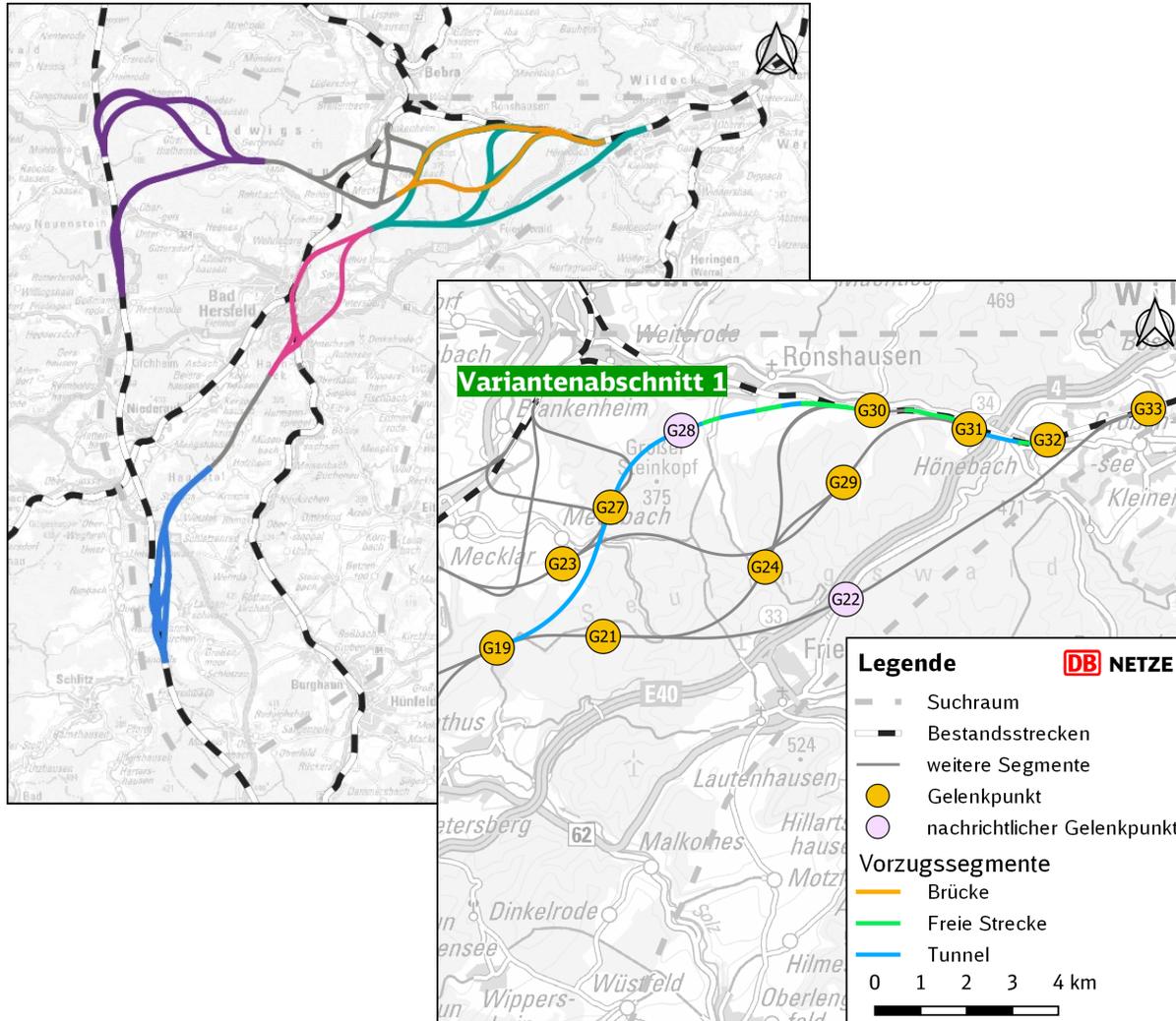
- Zunächst werden für jedes Segment je Zielsystem quantitative Daten erhoben.
- Auf Basis der Daten bewertet das Planungsteam die Auswirkungen und Betroffenheiten je Segment qualitativ und erstellt eine Rangfolge
- Dann werden die je Zielsystem präferierten Segmente gegeneinander abgewogen.

# Es wurden fünf Segmentvergleiche durchgeführt



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

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



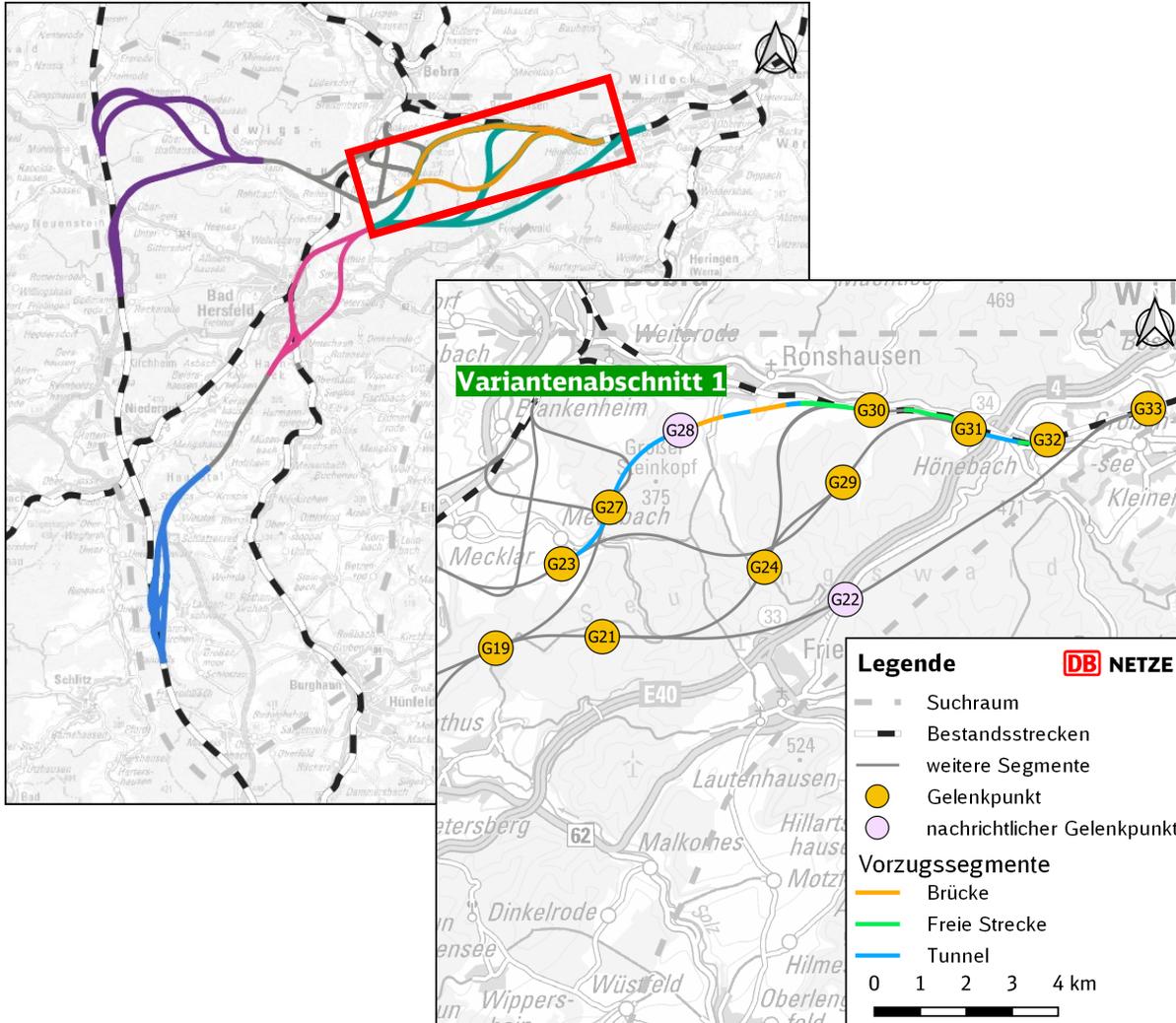
| Ziel-system            | Segmentvergleich G19 – G33   |  |   |  |
|------------------------|--|--|---|--|
|                        | Varianten-<br>abschnitt 1<br>(028 + 040 +<br>043 + 043<br>E/F + 046) | Varianten-<br>abschnitt 2<br>(027 + 030 +<br>041 + 041<br>E/F + 046) | Varianten-<br>abschnitt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

## Gesamtbewertung

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

# Segmentvergleich südöstlich von Meckbach – Hönebach

## G23 – G32

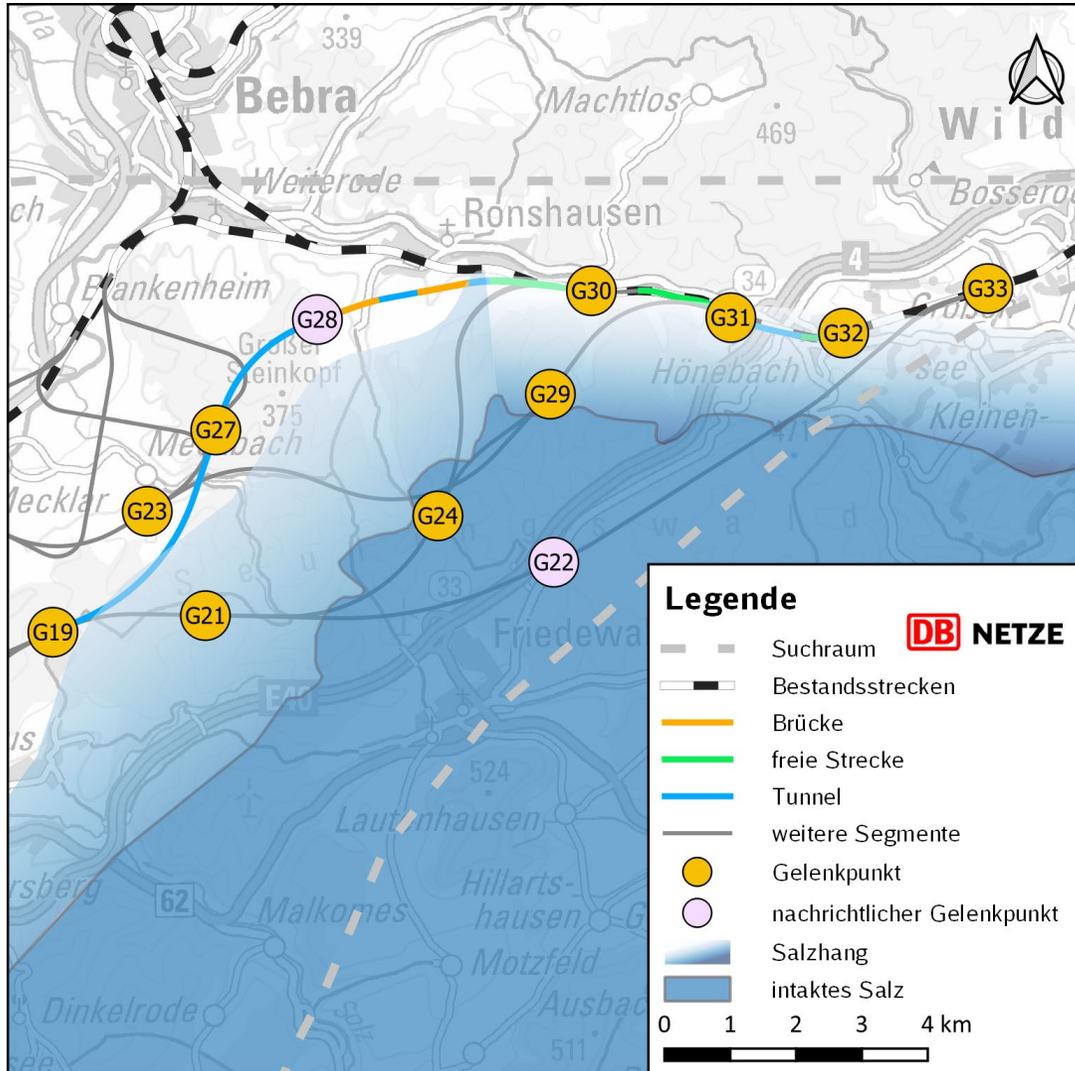


| Ziel-system            | Segmentvergleich G23 – G32                                   |  |
|------------------------|--|--|
|                        | Variantenabschnitt 1<br>(038 + 040 + 043<br>+ 043 E/F + 046) | Variantenabschnitt 2<br>(039 + 044 + 045 +<br>047 E/F + 047) |
| Umwelt             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

### Gesamtbewertung

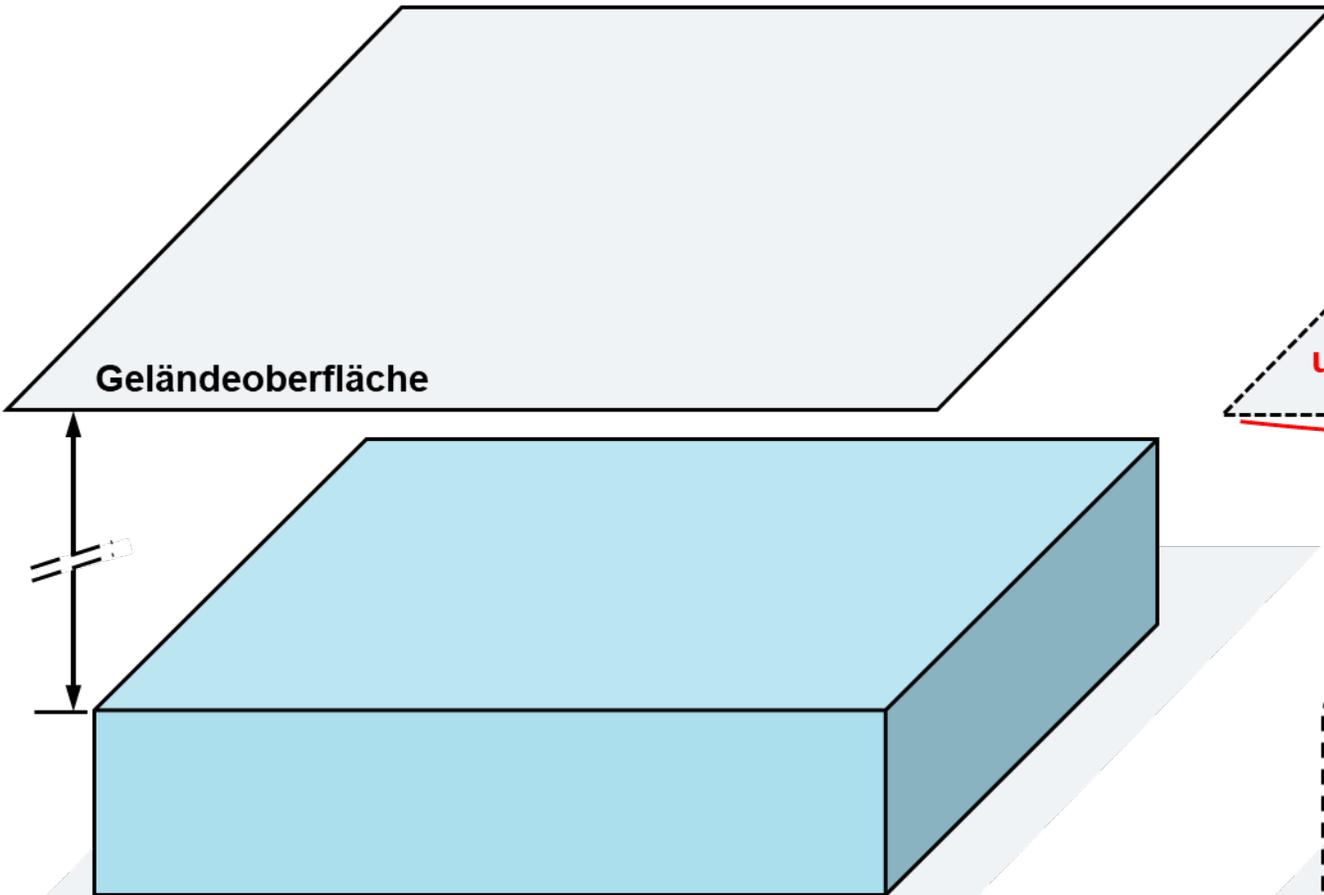
- Aufgrund der **hohen Tunnelanteile** innerhalb der **Variantenabschnitte** sind die **Betroffenheiten** im Bereich **Umwelt** insgesamt relativ **gering**
- **Im Bereich Wirtschaft/Verkehr** liegt die **Präferenz** aufgrund der **geringeren Kosten** eindeutig bei **Variantenabschnitt 1**.
- In der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

# Nur der westliche Variantenabschnitt liegt außerhalb des Salzhangs und des Salzabbaus

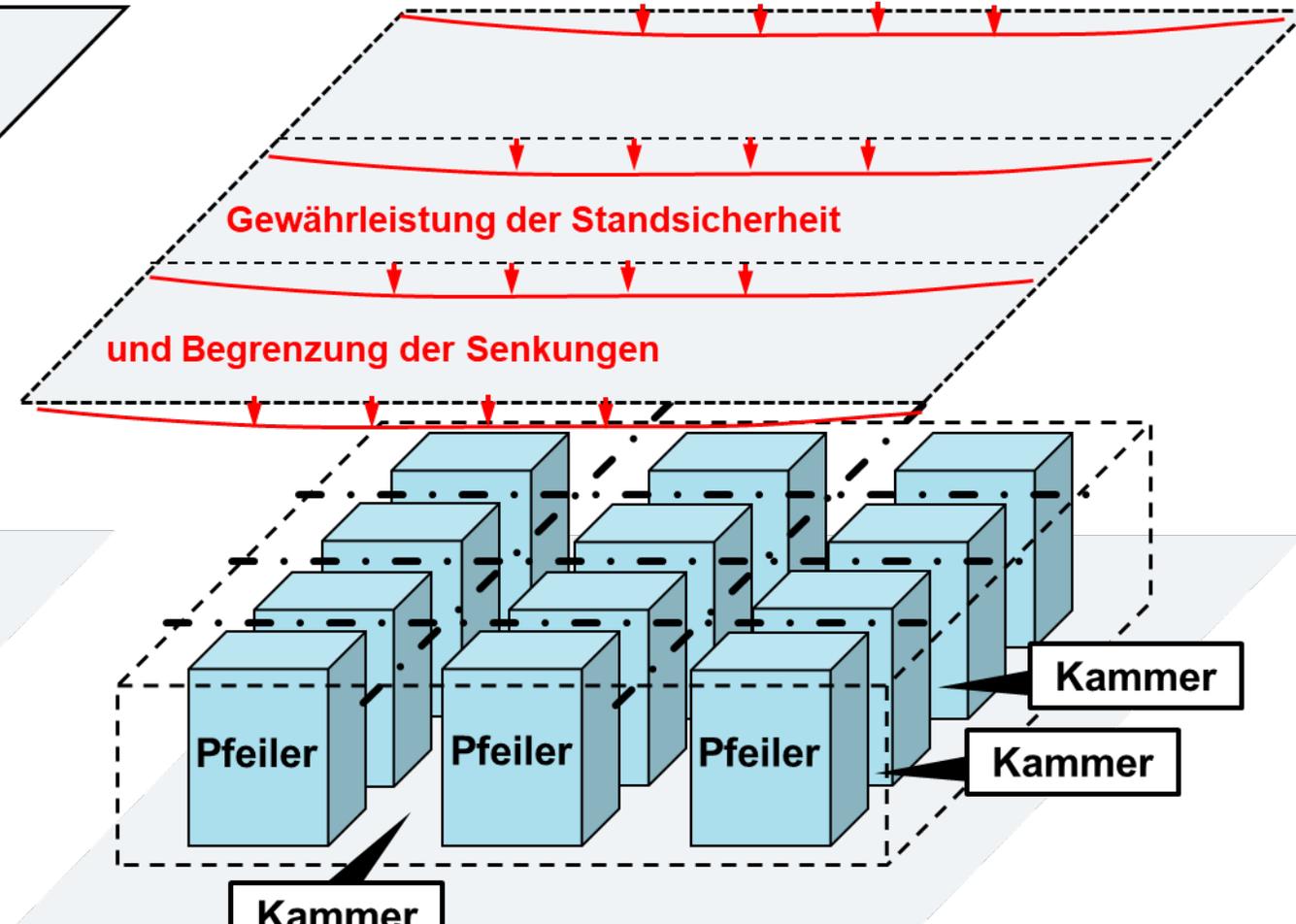


- Die **östlichen Variantenabschnitte** liegen im **Bereich des Salzhangs und dem Salzabbau**.
- Aufgrund des Salzhangs (partielle natürliche Auflösung von Salz im Untergrund) und des untertägigen Salzabbaus im Bereich der östlichen Variantenabschnitte sind für die **Tunnelbauten umfassende bauliche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

# Bergbau, Abbau um „Kammerpfeilerbau“



Lagerstätte  
Ausgangszustand



Abbau

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

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

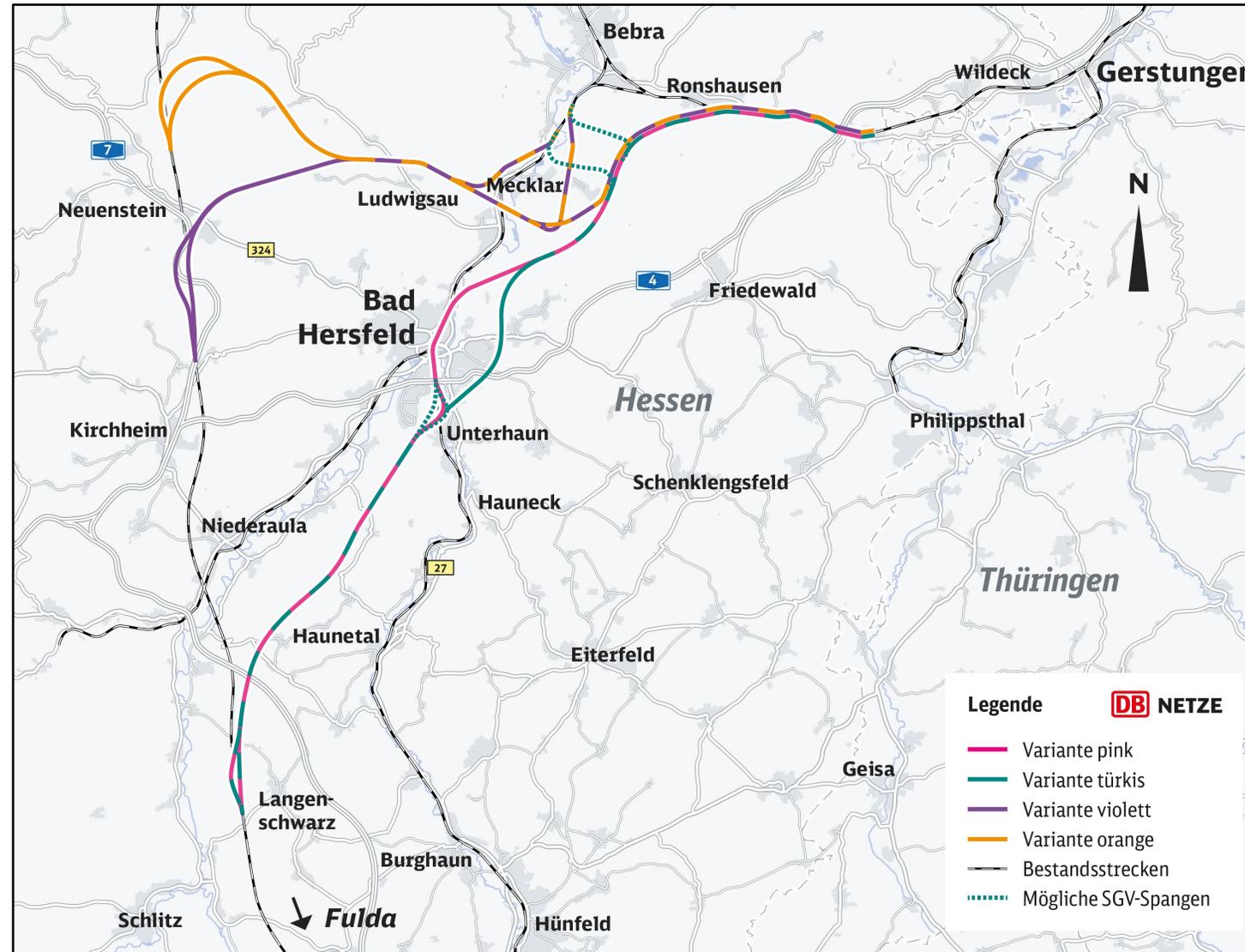


- Aus heutiger Sicht kann die **Einbindung** der neuen Strecke in die bestehende Strecke **bei Ronshausen höhengleich** erfolgen.
- Die **Verknüpfung** der Strecken kann **über** eine **Kreuzungsweiche** erfolgen
- Für eine höhengleiche Einbindung sind **keine Überwerfungsbauwerke erforderlich**



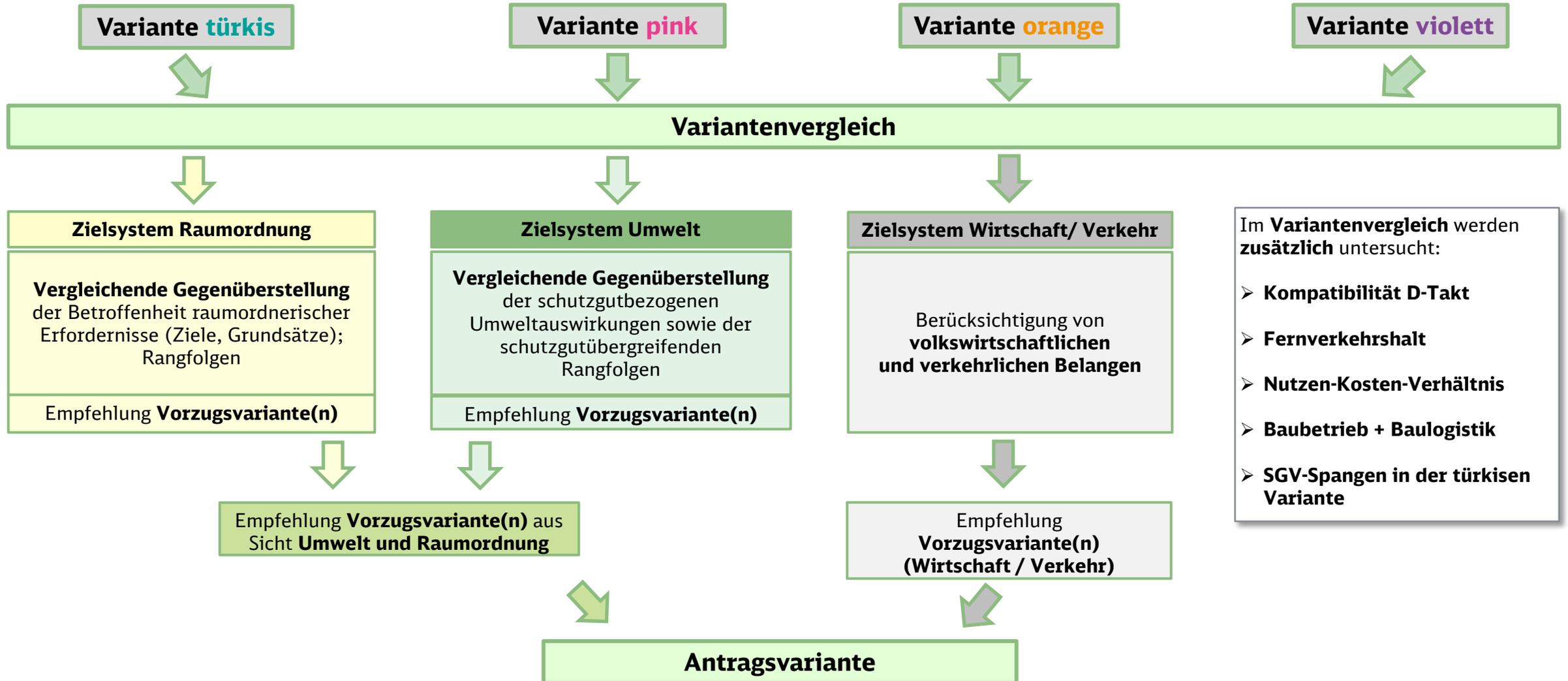
1. Einführung in das Projekt
2. Segmentvergleich
- 3. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore**
4. Ausblick
5. Fragen und Antworten

# Aus dem Segmentvergleich ergeben sich vier ernsthaft in Betracht kommende Trassenkorridore



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

# Weitere Vorgehensweise im Variantenvergleich





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



**Vielen Dank!**