



NETZE

13. Beteiligungsforum

Bahnprojekt Fulda–Gerstungen

07. November 2023 | DB Netz AG

1. Blick in die Werkstatt
2. Tieferlegung der Gleise Bad Hersfeld
3. Ausblick
4. Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore

1. Blick in die Werkstatt

2. Tieferlegung der Gleise Bad Hersfeld

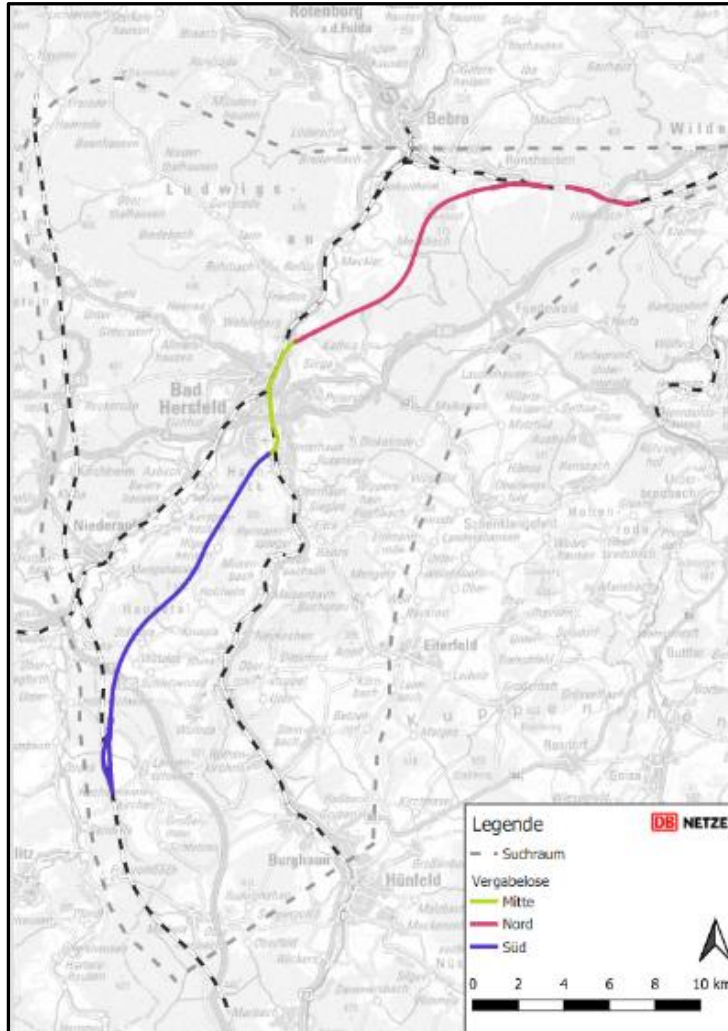
3. Ausblick

4. Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore

Die zuständigen Landesplanungsbehörden befürworten einen Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren

- Das Regierungspräsidium bestätigt, dass der Entscheidung zum Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren ein intensiver Austausch mit den Landesplanungsbehörden und weiteren Fachbehörden vorausgegangen ist.
- Weiterhin wird ausgeführt, dass die Vorzugsvariante nachvollziehbar hergeleitet ist und sich keine der weiteren Varianten als Alternative aufdrängt.
- Sofern im weiteren Planungsprozess kleinräumige Optimierungen im Verlauf der Vorzugsvariante vorgenommen werden, kann die Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung im Planfeststellungsverfahren geprüft und festgestellt werden.

Die Vergabe der Verkehrsanlagenplanung und des konstruktiven Ingenieurbaus erfolgte in drei Raumlosen



- Raumlos 1 (Süd) liegt im Bereich zwischen der Ein-/Ausfädelung Langenschwarz und dem Tunnelportal bei Unterhaun
- Raumlos 2 (Mitte) erstreckt sich vom Tunnelportal bei Unterhaun über den Bahnhof Bad Hersfeld bis zur Kläranlage
- Raumlos 3 (Nord) verläuft zwischen der Kläranlage Bad Hersfeld über den Ein-/Ausfädelbereich bei Ronshausen bis nach Hönebach

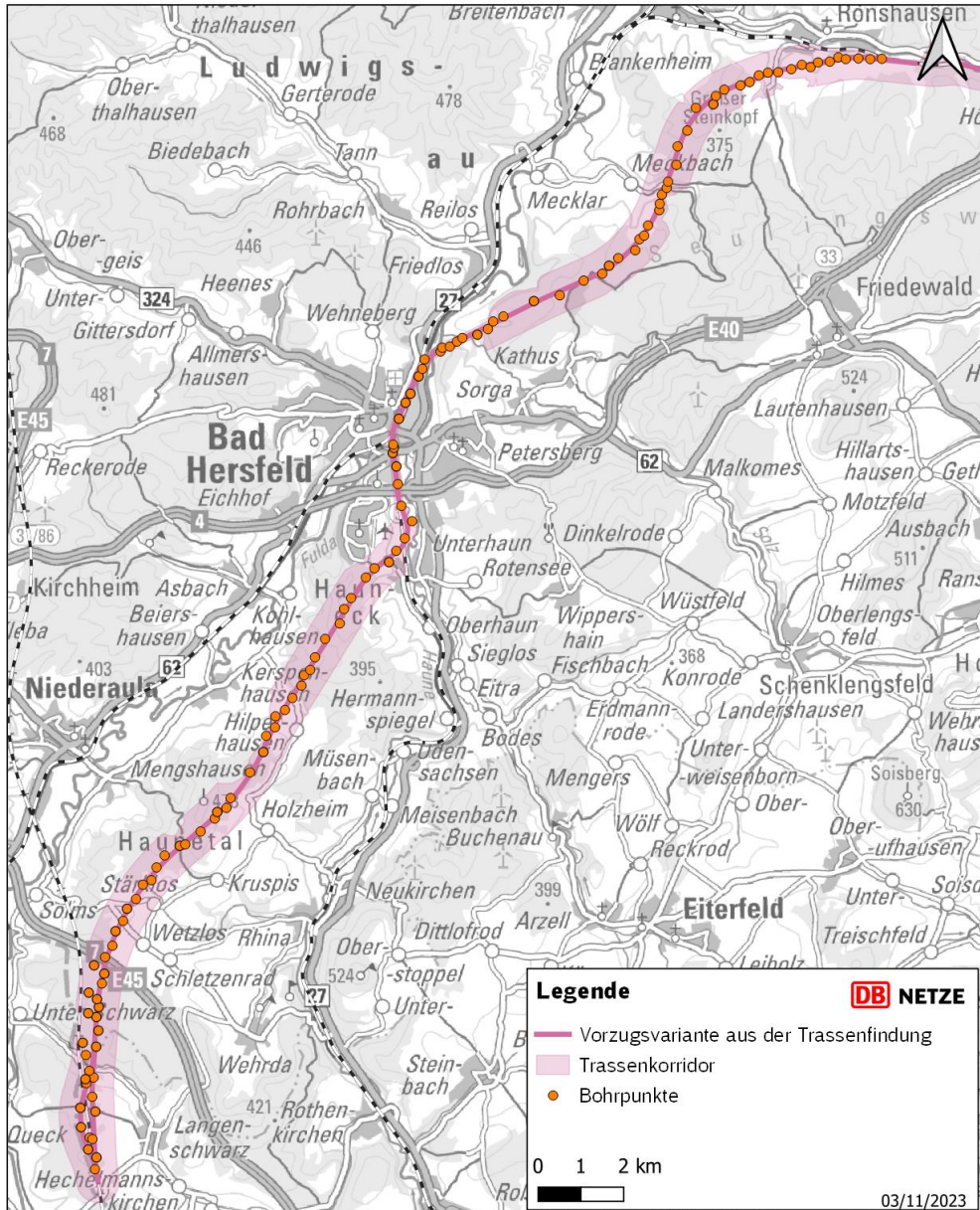
Planungsleistungen für die unterschiedlichen Gewerke wurden beauftragt



Viele Interessierte kamen zum Tag der offenen Tür im Bohrkernelager Bad Hersfeld

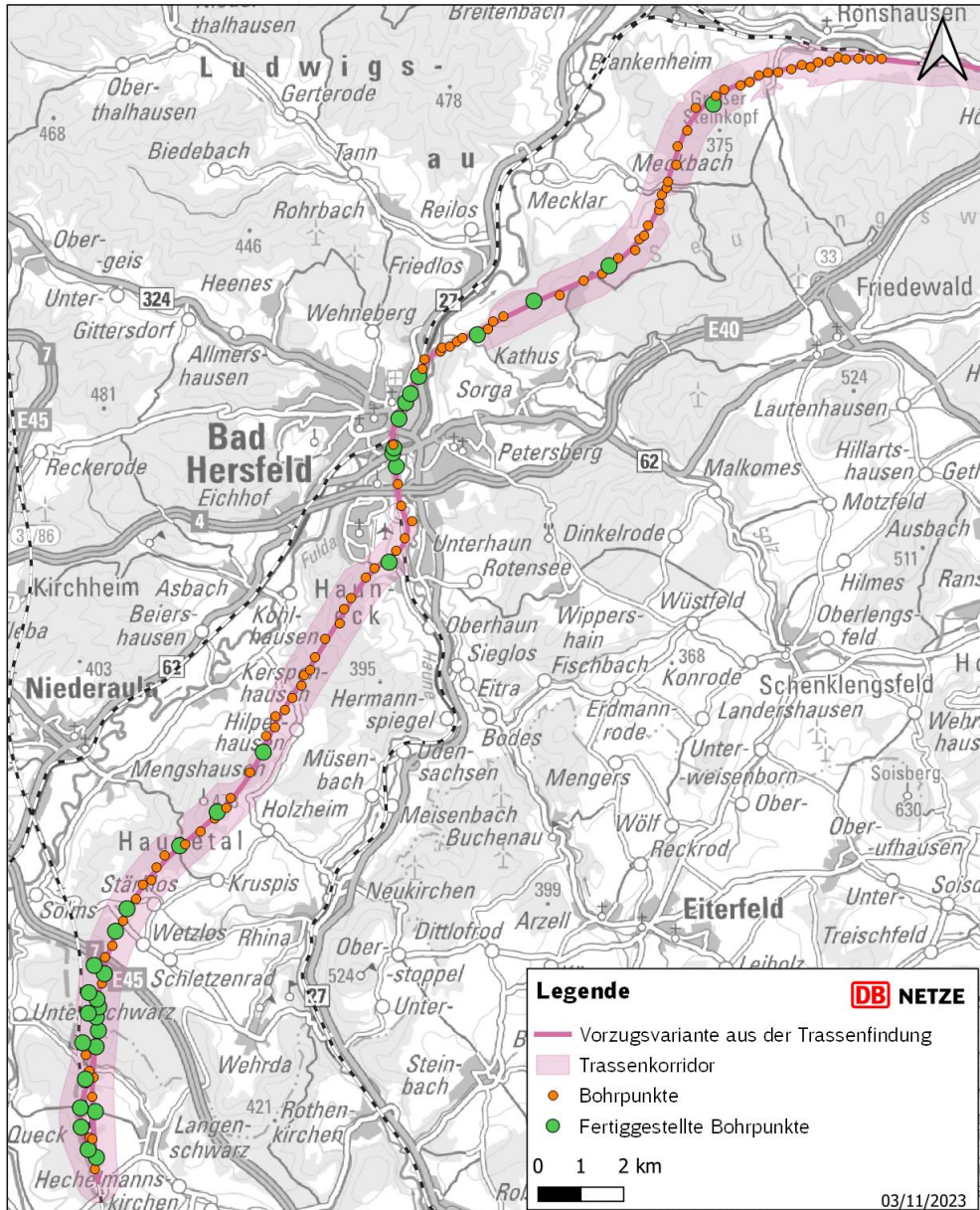


Die Bohrarbeiten für die Baugrunderkundung haben begonnen



- Derzeit sind 12 Bohrgeräte im Einsatz
- Bisher wurden 30 Bohrungen der ca. 125 Bohrungen fertiggestellt
- Im Frühjahr 2024 sollen die Bohrungen der ersten Phase vollständig sein

Die Bohrarbeiten für die Baugrunderkundung haben begonnen



- Derzeit sind 12 Bohrgeräte im Einsatz
- Bisher wurden 30 Bohrungen der ca. 125 Bohrungen fertiggestellt
- Im Frühjahr 2024 sollen die Bohrungen der ersten Phase vollständig sein

Die Arbeitsgruppe zur Parlamentarischen Befassung traf sich zum zweiten Mal

Bisherige Sitzungen:

- 09. Mai 2023: Konstituierende Sitzung, Burghaun
- 19. Juli 2023: 1. Arbeitsgruppensitzung, Wildeck

Was wurde bisher beschlossen:

- Selbstverständnis der AG
- Arbeitsweise der AG (Vorgehen in den Sitzungen, Turnus)
- Ziel (Erarbeitung der über das gesetzliche Maß hinausgehenden Kernforderungen der Region, die im Deutschen Bundestag beraten werden sollen.)

Ausblick:

- Nächstes AG-Treffen mit der DB voraussichtlich im Sommer 2024 (noch nicht terminiert)

The image shows four overlapping document pages from the DB NETZE project, detailing the working methods and self-understanding of the Parliamentary Working Group. Each page has a red 'DB NETZE' logo in the top right corner.

- Arbeitsweise und Selbstverständnis (1/4) Organisation und Vorgehen**
 - Die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung wird extern und fachkompetent moderiert, damit der Austausch auf Augenhöhe erfolgt und alle Beteiligten zu Wort kommen.
 - Die Einladungen werden per E-Mail an alle Mitglieder der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung versendet.
 - Die Sitzungen der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung finden nicht öffentlich in Präsenz statt.
 - Es wird ein Live-Protokoll erstellt, das mit den Mitgliedern des Forums veranstaltungsbegleitend abgestimmt wird
 - Bei Bedarf kann die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung (externe) Experten einladen, die in der Sitzung Fakten und Erkenntnisse vortragen.
 - Die Unterlagen – Präsentation und Protokoll – zu den einzelnen Terminen werden auf der Projektwebseite eingestellt und sind öffentlich zugänglich.
 - Die Deutsche Bahn unterstützt die Region bei der Organisation der Sitzungen der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung.
- Arbeitsweise und Selbstverständnis (2/4) Teilnehmende der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung**
 - Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung ist auf eine Person pro Institution beschränkt. Es kann eine fester Vertreter:in benannt werden. Scheidet die Person aus dem Amt, kann die Institution einen neuen Vertreter:in benennen.
 - Die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung ist grundsätzlich für neue Mitglieder offen. Eine Aufnahme erfolgt nach Beschluss der Arbeitsgruppe.
 - Die Teilnahme an der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung ist freiwillig. Die Teilnehmenden erhalten für ihr Engagement keine Aufwandsentschädigung oder Kostenersatzung.
 - Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung, Aussagen von einzelnen Teilnehmenden weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.

Einbindung Beteiligungsforum

 - Die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung informiert das Beteiligungsforum transparent über die Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Sitzungen.
 - Die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung berücksichtigt die Rückmeldung aus dem Beteiligungsforum in der weiteren Bearbeitung.
- Arbeitsweise und Selbstverständnis (3/4) Umgang miteinander**
 - Der Austausch in der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung verläuft sachlich-konstruktiv und mit Respekt vor den Personen und deren Ansichten. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe tauschen ihre verschiedenen Perspektiven, Argumente und Bewertungen offen miteinander aus, klären Fragen, erarbeiten Vorschläge für konstruktive Lösungen und halten Ergebnisse fest.
 - Die Mitglieder stellen sicher, dass sie befugt sind, für ihre Institution in der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung zu sprechen (auch im Vertretungsfall) und die Meinungen und Positionen ihrer Institution einzubringen.
 - Die Mitglieder vereinbaren eine gegenseitige Ernsthaftigkeit und persönliche Verbindlichkeit gegenüber gemeinsam erarbeiteten Zwischenergebnissen und für getätigte Aussagen.
 - Es wird jederzeit ein fairer, offener, respekt- und vertrauensvoller Umgang miteinander gepflegt.
 - Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung, Aussagen von einzelnen Teilnehmenden weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.

- Die Deutsche Bahn achtet darauf, Fachthemen in verständlicher Sprache und Darstellungsform in die Diskussion einzubringen.
- Arbeitsweise und Selbstverständnis (4/4) Rollenverständnis und Zielsetzung**
 - Die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen erarbeitet die Forderungen zur Infrastruktur des Projektes, die über das gesetzliche Maß hinausgehen und für die eine Zustimmung im Deutschen Bundestag realistisch erscheint.
 - Die Arbeitsgruppe achtet darauf, dass die Forderungen der Region gemeinsam, transparent und nachvollziehbar erarbeitet werden.
 - Die Arbeitsgruppe nimmt lokale Hinweise, Meinungen und Positionen sowie Expertise aus der Region auf und berücksichtigt diese in der Ausarbeitung.
 - Die Arbeitsgruppe berücksichtigt bei der Ausarbeitung der Forderungen, die nachfolgenden Kriterien: Die Forderungen müssen in die Zuständigkeit des Bundes fallen, in Bezug zur Vorzugsvariante stehen und wirtschaftlich bewertet werden (Kosten).

In der Arbeitsgruppensitzung wurden mögliche Forderungen gesammelt

Clusterung der bisherigen Forderungen der Region aus der konstituierenden Sitzung

Fortgeschrittener Planungsstand für die meisten Forderungen erforderlich

DB NETZE

Umweltmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Ausgleichsmaßnahmen sollten hier erfolgen, inkl. mit anderen Inframaßnahmen (Netzausbau vorrangig die durch Ausbau belastet sind)
Linienoptimierungen	<ul style="list-style-type: none">- Verkehrlich optimierter Neubau muss so gebaut werden, dass Qualität gegeben ist- Angrenzende Engpässe im Auge behalten- Weniger Tunnelanteil, Lärmschutz nur wo nötig- Kosten der Bahn darf nicht steigen wegen Ausbau- Bypass Unterhaun und Hönebach für höhenfreie Anbindung für Höchstgeschwindigkeitsstrecke
Abstimmung mit Baumaßnahmen Dritter	<ul style="list-style-type: none">- Güterverkehrszentren anschließen- Andere Maßnahmen mitdenken (Deges, Klinik) in Bad Hersfeld
Tieferlegung	<ul style="list-style-type: none">- Inhaltliche Aufarbeitung der Tieferlegung der Gleise Bad Hersfeld*

*Die Bahn hat darauf hingewiesen, dass bei einer Tieferlegung der Gleise im Bahnhof Bad Hersfeld neue umweltfachliche Beeinträchtigungen entstehen, sodass die Vorzugsvariante pink über Bad Hersfeld, im Vergleich zur Variante türkis mit neuem Bahnhof in Unterhaun, den bisherigen Vorzug verliert. Die Umweltgutachter und die Bahn werden das im nächsten Beteiligungsforum erläutern.

In der Arbeitsgruppensitzung wurden mögliche Forderungen gesammelt

Clusterung der bisherigen Forderungen der Region aus der konstituierenden Sitzung

Fortgeschrittener Planungsstand für die meisten Forderungen erforderlich

DB NETZE

Lärmschutz

- Gestaltung Lärmschutzwände
- Prüfung Bestandsstrecken Lärmschutz

Tangierende Maßnahmen

- Gute Anbindung, um nach Bad Hersfeld zu kommen
- Infrastruktur am Bahnhof verbessern (Fahrräder, Fußgänger)
- Verkehrsknoten Bad Hersfeld, ÖPNV – indirekten Verkehr im Mobilitätsmasterplan berücksichtigen
- Mehr Parkmöglichkeiten insbesondere Bad Hersfeld + P+R
- Nahverkehrstakt mindestens erhalten oder erhöhen
- Verbindung „Schnellradweg“
- Verknüpfung mit Tourismus
- Güterverkehr Kalizüge + Kreuzungsmöglichkeiten
- Anbindung B27/B62 an Bahnhof (Kreuzungsbauwerk im Norden mitdenken), Ortsumgehung
- Photovoltaik an Bahntrassen
- Bahnstromleitung Bündelung mit Tennet oder bestehender Bahnstromleitung

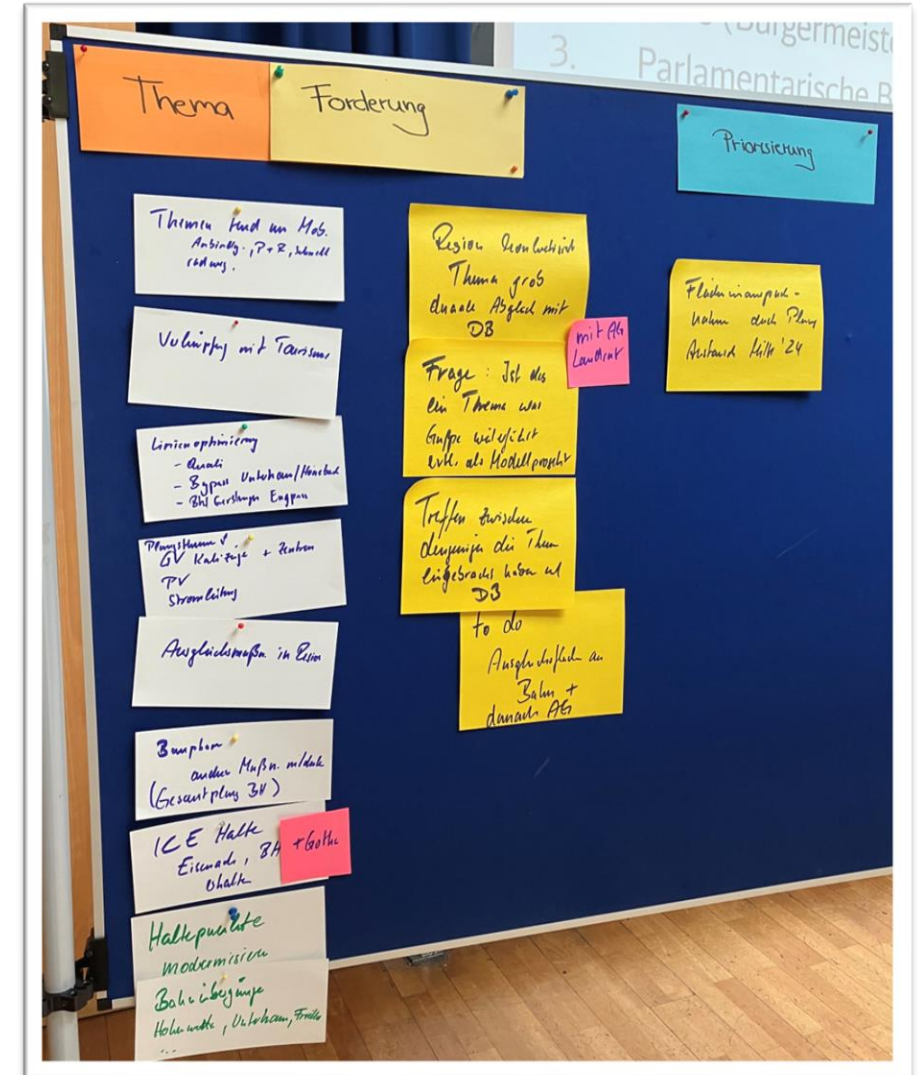
Sonstiges

- ICE-Halt „Hersfeld“ muss bei allen erhalten werden
- ICE Halt Eisenach muss auch erhalten bleiben
- Forderungskatalog ProBahn

Erste Kernforderungen der Region wurden besprochen

Kernforderungen aus der Region:

- Lärmsanierung an den Bestandsstrecken
- Verkehrsstationen an der Bestandsstrecke modernisieren oder ggf. neu bauen
- Bahnübergänge (zunächst Hohenwehrda, Oberhaun, Unterhaun, Friedlos, Ludwigsau Mühle) beseitigen



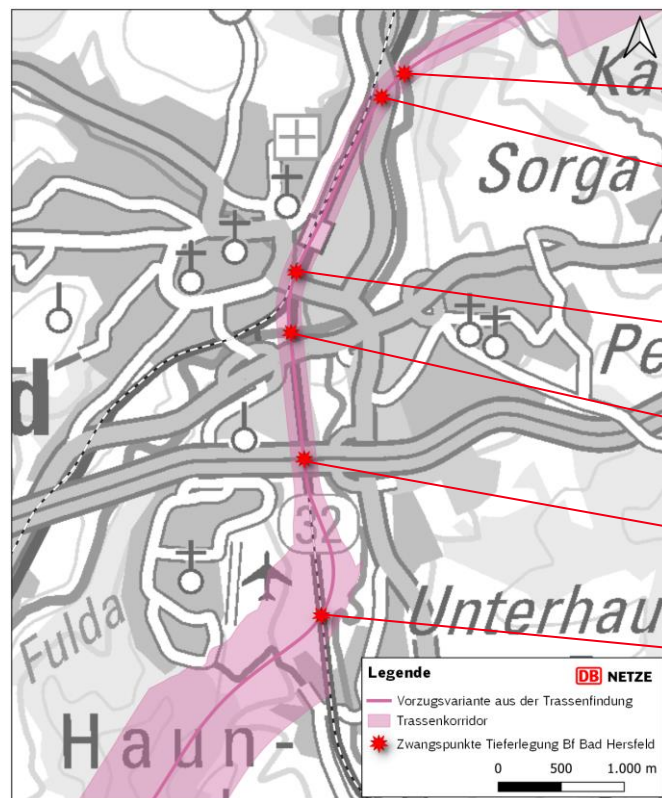
1. Blick in die Werkstatt
- 2. Tieferlegung der Gleise Bad Hersfeld**
3. Ausblick
4. Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore

Für den Vorschlag einer Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld wurden verschiedene Szenarien untersucht

Aus der konstituierenden Sitzung kommt die Forderung zur Untersuchung einer Tieferlegung der Gleise im Bereich von Bad Hersfeld.

Konkrete Randbedingungen und Zielstellungen einer Tieferlegung wurden nicht gemacht.

Daher hat die DB Netz zwei Szenarien einer Tieferlegung untersucht und dabei die gegebenen Zwangspunkte berücksichtigt:



Querung der Fulda und eines FFH-Gebietes nordöstlich des Bahnhofes
(kürzeste Stelle – Eingriffe möglichst gering halten)

Querung der B27 nördlich des Bahnhofs

Querung des Geisbaches nördlich der Hochbrücke „Peterstor“

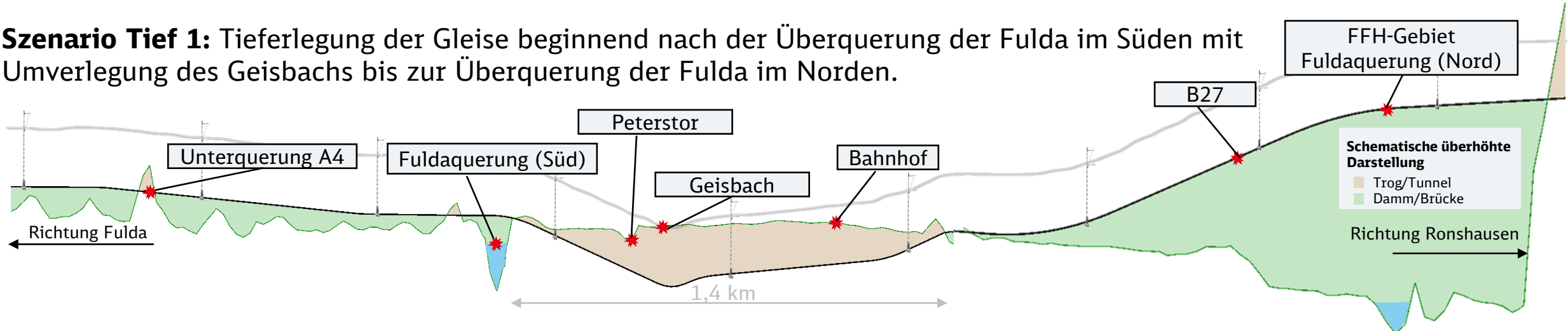
Querung der Fulda südlich der Innenstadt

Querung der A4

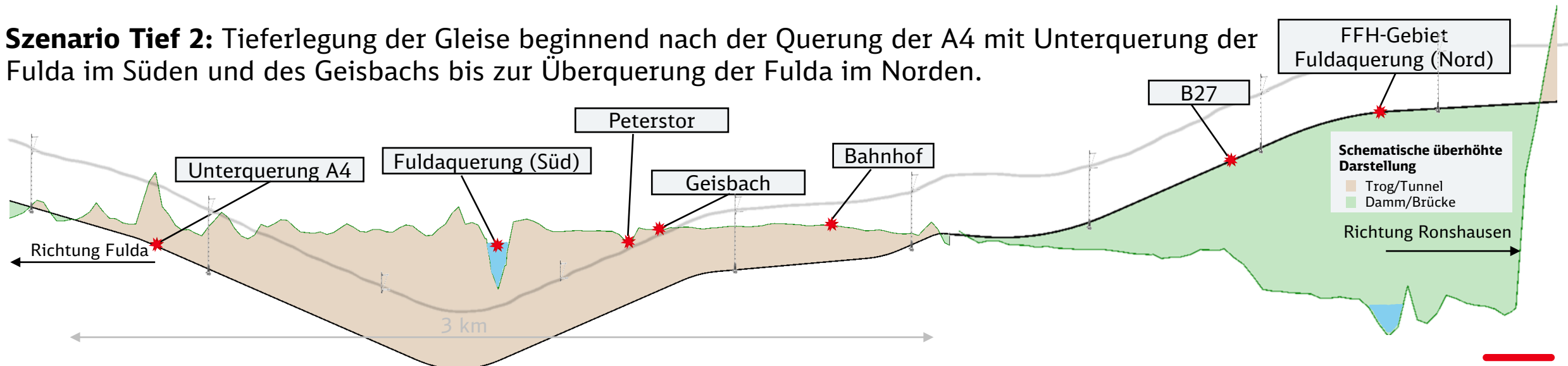
Überquerung der Bestandsstrecke Bebra-Fulda

Für eine Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld wurden zwei Szenarien herausgearbeitet

Szenario Tief 1: Tieferlegung der Gleise beginnend nach der Überquerung der Fulda im Süden mit Umverlegung des Geisbachs bis zur Überquerung der Fulda im Norden.

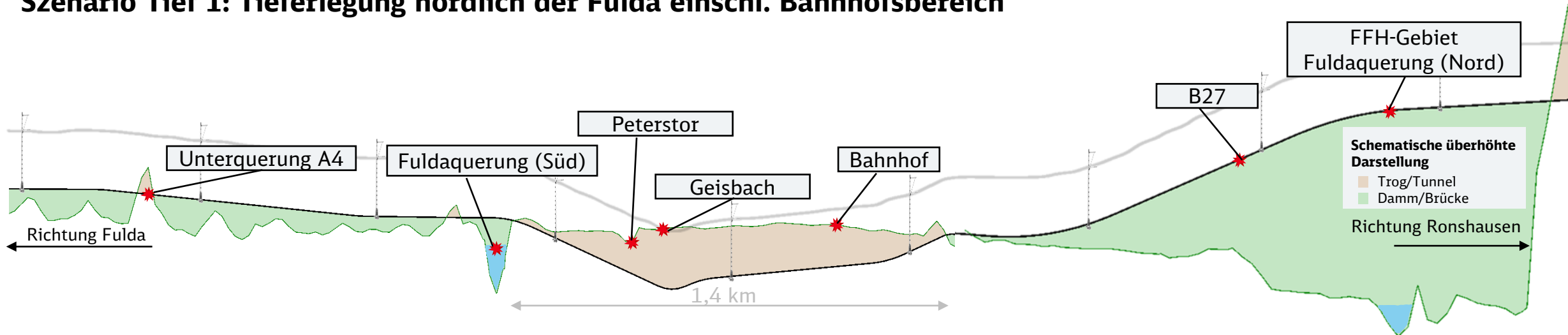


Szenario Tief 2: Tieferlegung der Gleise beginnend nach der Querung der A4 mit Unterquerung der Fulda im Süden und des Geisbachs bis zur Überquerung der Fulda im Norden.



Mit einer Überquerung der Fulda ist eine Absenkung der Gleise im Bereich des Peterstors um ca. 2,6 m möglich (Szenario Tief 1)

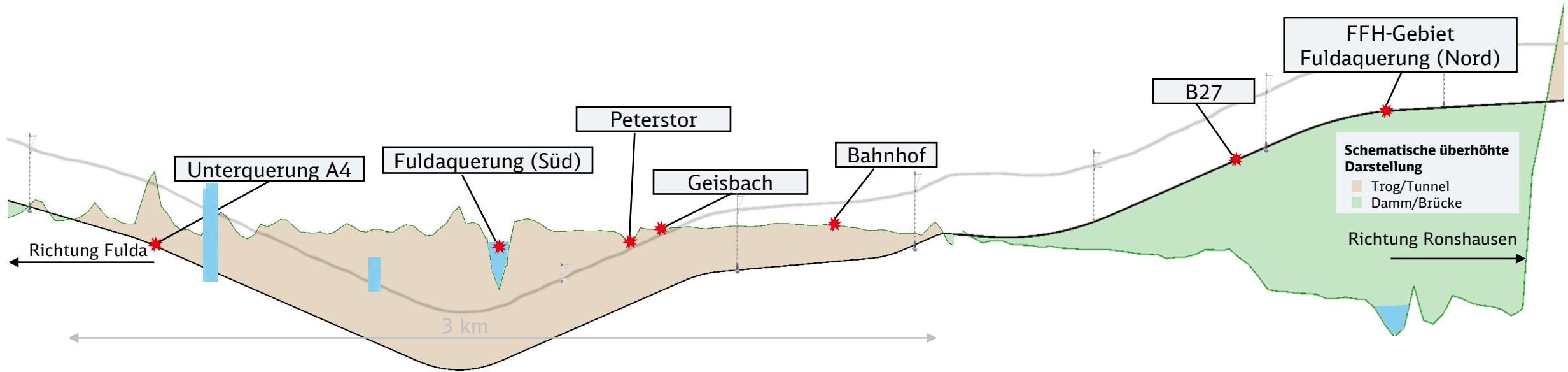
Szenario Tief 1: Tieferlegung nördlich der Fulda einschl. Bahnhofsbereich



- Großräumige Absenkung des gesamten Bahnhofsbereiches inkl. der zu- und abführenden Gleise.
- Großfläche Eingriffe in das 1 bis 2 m unter Gelände anstehende Grundwasser.
- Starke Eingriffe in den querenden Geisbach mit erforderlichen Maßnahmen (Verrohrung/Dükerung).
- Eingriffe in den geringmächtigen Grundwasserkörper mit großen Auswirkungen auf die Grundwasserströmung.
- Im Bereich des Peterstors wird eine Absenkung der Gleise um ca. 2,6 m erreicht.
- Es können im Bahnhofsbereich ca. 2,60 bis 4,00 m Tiefe (Schienenoberkante) erreicht werden.

Bei einer Deckelung im Bereich des Peterstors (Szenario Tief 2) ist die Fulda als Zwangspunkt maßgebend

Szenario Tief 2: Tieferlegung ab der A4, Tunnel-Querung der Fulda, Tieferlegung im Bahnhofsbereich



Die Eingriffe in die hydrologischen Verhältnisse stellen sich wie bei Szenario Tief 1 dar und es entstehen zusätzliche Eingriffe:

- Bauzeitliche Verlegung der Fulda,
- zusätzlicher Tiefeneingriff im Heilquellenschutzgebiet.

Im Bereich des Peterstors wird eine Absenkung der Gleise um ca. 5,3m erreicht. Es können im Bahnhofsbereich ca. 2,30 bis 3,80m Tiefe (Schienenoberkante) erreicht werden.

Im Vergleich mit Tief 1 und Tief 2 ist die Variante **pink** im Zielsystem Raumordnung die vorzuziehende Alternative

Schutzgut	Szenario Tief 1	Szenario Tief 2	Variante pink
Siedlungsstruktur	■ ■	■	■
Natur und Landschaft	■ ■	■ ■	■
Wasserversorgung / Hochwasserschutz	■ ■	■ ■	■
Land- und Forstwirtschaft	■ ■	■ ■	■
Rohstoffsicherung / Energieversorgung	■	■	■
Rangfolge	Vorzugsvariante	3	2
			1

Zur Höhenentwicklung greifen die Szenarien zur Tieferlegung der Ausbau-/Bestandsstrecke bereits ab Sieglos in den trassenbegleitenden Naturraum ein. Die Betroffenheiten liegen im Vorbelastungsbereich und sind hauptsächlich temporär.

Bei Variante **pink** sind zwischen Sieglos und dem Überwerfungsbauwerk **keine Eingriffe erforderlich**.

Szenario Tief 2 ist **tendenziell etwas vorteilhafter als Tief 1**, da durch den Tunnel etwas geringere Betroffenheiten von Gewerbegebieten zu erwarten sind.

Im Vergleich mit Tief 1 und Tief 2 ist die Variante **pink** im Zielsystem Umwelt die vorzuziehende Alternative

Schutzgut		Szenario Tief 1	Szenario Tief 2	Variante pink
Menschen		■ ■	■ ■	■
Pflanzen / Biotope		■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■
Tiere		■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■
Wasser		■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■
Fläche / Boden		■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■
Luft / Klima		■	■	■
Landschaft		■ ■	■ ■	■
Kulturelles Erbe		■ ■	■ ■	■
Rangfolge	Vorzugsvariante	2	3	1

Zur Höhenentwicklung greifen die Szenarien zur Tieferlegung der Ausbau-/Bestandsstrecke bereits ab Sieglös in den trassenbegleitenden Naturraum ein. Die Betroffenheiten liegen im Vorbelastungsbereich und sind hauptsächlich temporär.

Bei **Variante pink** sind zwischen Sieglös und dem Überwerfungsbauwerk **keine Eingriffe erforderlich**.

Beide **Tieferlegungsvarianten greifen in den Grundwasserkörper** (Grundwasserabsenkung, -haltung mit Salzwasserförderung) **und die Schutzzone des Heilquellenschutzgebietes (HQS) ein**; **Szenario Tief 2 greift mehr als die max. zulässigen 10 m Tiefe im HQS ein** und führt zur **verstärkten Barrierewirkung im Grundwasserstrom**.

Szenario Tief 2 ist aufgrund der größeren Beeinträchtigungen des Grundwassers **ungünstiger als Szenario Tief 1**.

Im Variantenvergleich lag Variante **pink** gleichauf mit Variante **türkis** im Zielsystem Raumordnung

Vorzugsvariante im Zielsystem Raumordnung ist die Variante **türkis** und **pink**

Belang der Raumordnung	Variante orange	Variante violett	Variante türkis	Variante pink
Siedlungsstruktur	■■■	■■■	■■	■
Natur und Landschaft	■■■■	■■■■	■■■	■■■
Wasserversorgung / Hochwasserschutz	■■■	■■■■	■■	■■■
Land- und Forstwirtschaft	■■	■■	■■■	■■■
Rohstoffsicherung / Energieversorgung	■	■	■■	■■
Rangfolge	Vorzugsvariante	3	4	1

Die Varianten **orange** und **violett** sind aufgrund der **Eingriffe in die Belange Siedlungsstruktur sowie Natur und Landschaft schlechter** zu bewerten als die Varianten türkis und pink.

Die Variante **türkis** hat gegenüber Variante **pink** **leichte Vorteile im Belang Wasserversorgung / Hochwasserschutz** aufgrund des **Tunnelverlaufs östlich von Bad Hersfeld**; Variante pink folgt im Haune- und Fuldataal dem Verlauf der Bestandsstrecke 3600.

Variante **pink** verwirklicht hingegen den **Grundsatz des Regionalplans** Nordhessen "Betrieb und Aufwertung des **Fernverkehrshalts Bad Hersfeld**" mit dem Ausbau des vorhandenen innerstädtischen Bahnhofs deutlich besser als die weiteren Varianten mit dem Neubau eines Bahnhofs am Stadtrand.

Raumordnerisch ist sogar **türkis** mit Außenbahnhof Unterhaun die Vorzugsvariante gegenüber der Tieferlegung in Bad Hersfeld

Aufgrund der höheren Betroffenheit des Schutzguts Grundwasser und der geringen Unterschiede im Zielsystem Raumordnung wird im Variantenvergleich die Variante **pink** mit Szenario Tief 1 kombiniert.

Belang der Raumordnung	Variante orange	Variante violett	Variante türkis	Variante pink Tief 1
Siedlungsstruktur	■■■	■■■	■■	■■■
Natur und Landschaft	■■■■	■■■■	■■■	■■■■
Wasserversorgung / Hochwasserschutz	■■■	■■■■	■■	■■■
Land- und Forstwirtschaft	■■	■■	■■■	■■■
Rohstoffsicherung / Energieversorgung	■	■	■■	■■
Rangfolge	Vorzugsvariante	3	4	1
			1	2

Durch eine etwas größere Betroffenheit von Vorranggebieten Siedlung sowie Natur und Landschaft (vornehmlich temporär und im Vorbelastungsbereich) verschiebt sich die Gleichbewertung der Varianten **türkis** und **pink** mit geringen Vorteilen zu Variante **türkis**.

Im Variantenvergleich lag Variante **pink** nur geringfügig hinter Variante **türkis** im Zielsystem Umwelt

Unter Berücksichtigung von Natura 2000 ist die Vorzugsvariante im Zielsystem Umwelt die Variante **türkis**

Schutzgut	Variante orange	Variante violett	Variante türkis	Variante pink
Menschen	■ ■	■ ■	■ ■ ■	■ ■
Pflanzen / Biotope	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■
Tiere	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Wasser	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Fläche / Boden	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Luft / Klima	■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■ ■
Landschaft	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■
Kulturelles Erbe	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■ ■
Rangfolge	3	4	1	1
Natura 2000 Verträglichkeit	3	3	1	2
Gesamtrangfolge Umwelt	3	4	1	2

Durch die erhebliche Beeinträchtigung von zwei Natura 2000 Gebieten verbleiben die Varianten **orange** und **violett** als **deutlich schlechtere Varianten** und der Abstand zu den Varianten **türkis** und **pink** vergrößert sich.

Die relative Gleichbewertung der Varianten **türkis** und **pink** hinsichtlich der Schutzgüter des UVPG verändert sich aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000 Gebietes durch Variante **pink** zum Vorteil der Variante **türkis** im übergreifenden Zielsystem Umwelt.

Mit Szenario Tief 1 ist die Variante **türkis** mit Außenbahnhof Unterhaun die Vorzugsvariante im Zielsystem Umwelt

Schutzgut	Variante orange	Variante violett	Variante türkis	Variante pink Tief 1
Menschen	■ ■	■ ■	■ ■ ■	■ ■
Pflanzen / Biotope	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■
Tiere	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Wasser	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fläche / Boden	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Luft / Klima	■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■ ■
Landschaft	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■
Kulturelles Erbe	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■	■ ■ ■
Rangfolge	3	4	1	2
Natura 2000 Verträglichkeit	3	3	1	2
Gesamtrangfolge Umwelt	3	4	1	2

Die ursprüngliche Gleichbewertung der Varianten **türkis** und **pink** hinsichtlich der Schutzgüter des UVPG verändert sich bei einer Kombination der Variante **pink** mit dem Szenario Tief 1 tendenziell zum Vorteil der Variante **türkis**.

Die erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000 Gebietes durch Variante **pink** bestätigt den Vorteil der Variante **türkis** im übergreifenden Zielsystem Umwelt.

Eine Tieferlegung der Gleise im Bereich von Bad Hersfeld ist gegenüber der Vorzugsvariante nicht genehmigungsfähig

Die Tieferlegung der Gleise im Bereich von Bad Hersfeld verursacht **aufgrund** der **Eingriffe in das Grundwasser** bzw. **in das Heilquellenschutzgebiet vermeidbare zusätzliche Umweltauswirkungen**, die die Vorzugsvariante nicht auslöst.

Darüber hinaus ist die Tieferlegung der Gleise mit **weiteren großen Nachteilen verbunden**:

- bauzeitliche Beeinträchtigungen des Bahnbetriebes (ICE-Halte in Bad Hersfeld für mehrere Jahre fraglich, Nahverkehrshalte ebenfalls für mehrere Jahre stark beeinträchtigt),
- deutlich längere Bauzeit,
- deutlich höhere Kosten (kein Kostenvorteil mehr gegenüber Variante türkis).

Durch Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld gäbe es eine neue Vorzugsvariante und die Neubaustrecke würde **am bestehenden Bahnhof Bad Hersfeld vorbeiführen**.

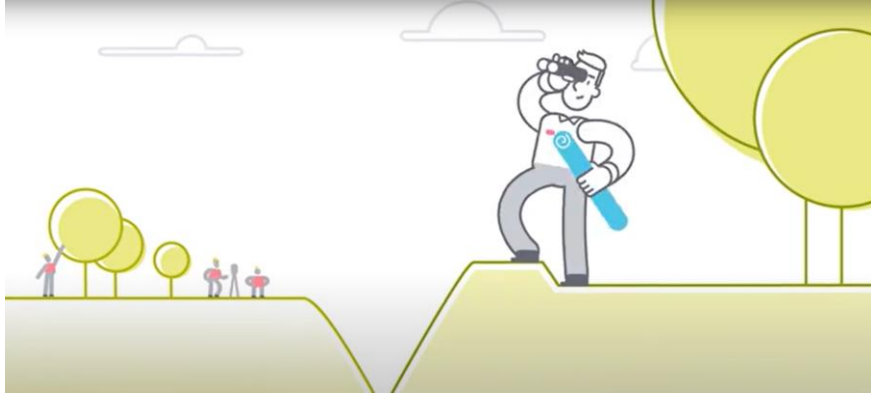
Die **bisherige Vorzugsvariante** ist nach wie vor **aus Raumordnungs-/Umwelt- und verkehrlich/wirtschaftlichen Gründen** besser als alle anderen Varianten und **bleibt** damit die **Vorzugsvariante**.



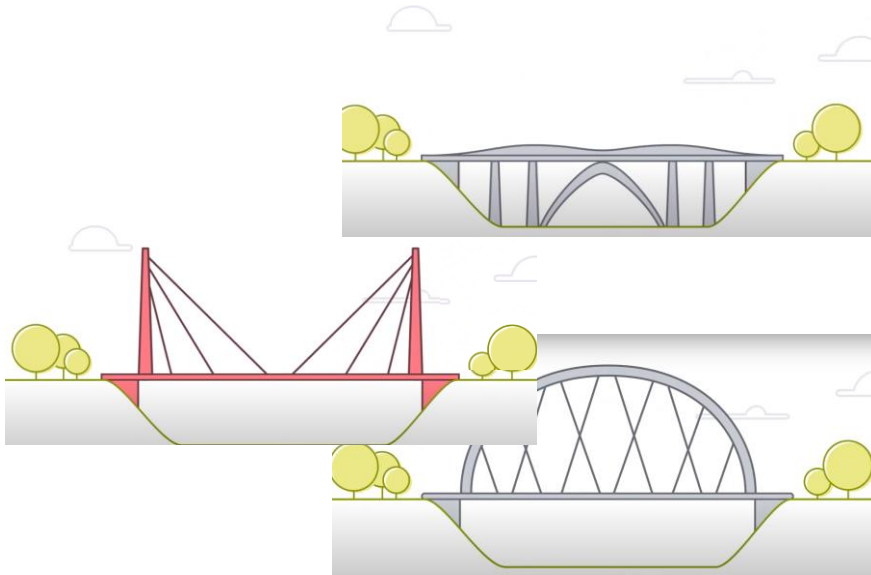
Eine Tieferlegung der Gleise im Bereich von Bad Hersfeld wird nicht weiter verfolgt.

1. Blick in die Werkstatt
2. Tieferlegung der Gleise Bad Hersfeld
- 3. Ausblick**
4. Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore

Mit der Vorplanung beginnt die eigentliche Planung der Strecke



Die Ingenieure nehmen den Trassenkorridor genau unter die Lupe und entwickeln konkrete Ideen für den Streckenverlauf.



Unterschiedliche Varianten z.B. für Brücken oder für die genaue Streckenführung werden entwickelt, sowie bahntechnische Belange (z.B. Stromversorgung) ausgearbeitet. Es werden erste Baulogistikkonzepte erstellt.

Das Ergebnis der Vorplanung ist eine Vorzugsvariante im Trassenkorridor

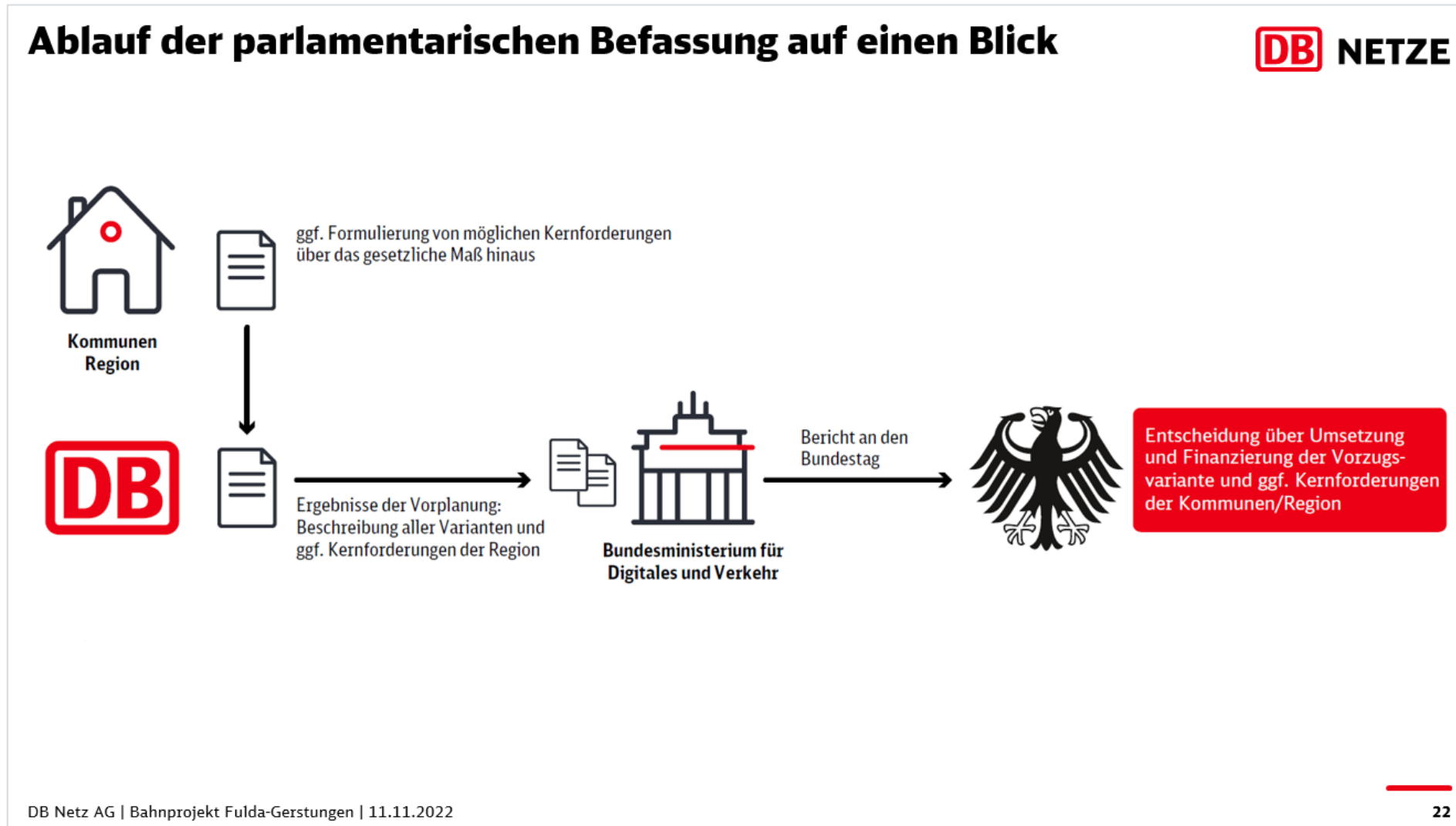


Schalluntersuchungen werden durchgeführt und erforderliche Schallschutzmaßnahmen geplant. Außerdem werden Umweltuntersuchungen durchgeführt und es werden verfügbare Flächen ermittelt auf denen Ausgleichsmaßnahmen geplant werden.



Wesentliche Aspekte der Vorplanung werden mit Beteiligten wie dem Eisenbahnbundesamt, Bürgermeistern, Umweltverbänden und Behörden besprochen. Das Beteiligungsforum wird weiterhin regelmäßig informiert.

Die Vorplanung und die Kernforderungen aus der Region sind die Grundlage für die Parlamentarische Befassung



1. Blick in die Werkstatt
2. Tieferlegung der Gleise Bad Hersfeld
3. Ausblick
- 4. Hochleistungsnetz und Generalsanierung der Hochleistungskorridore**

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen



Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs als heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



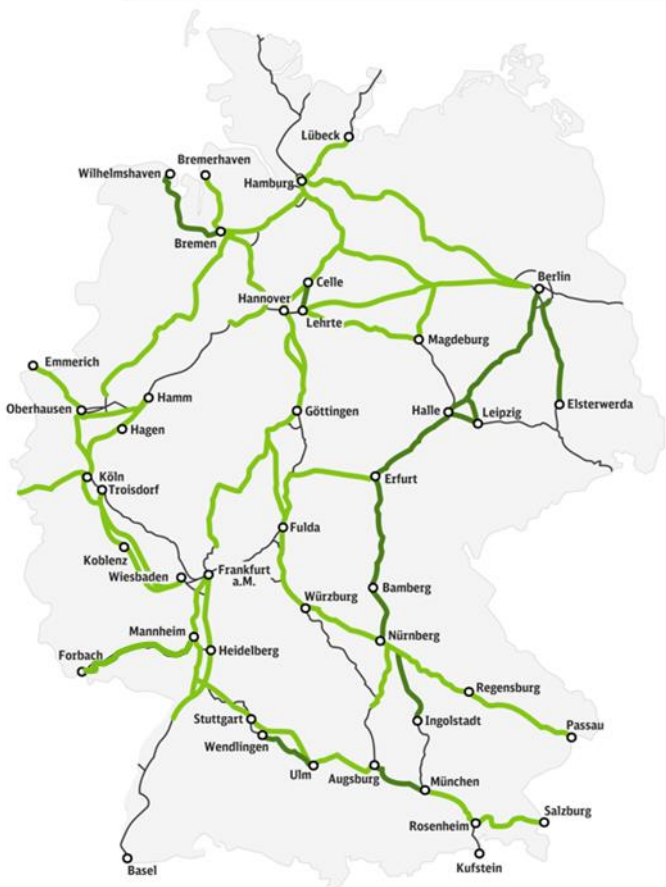
Foto: Patrick Pöendl

Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



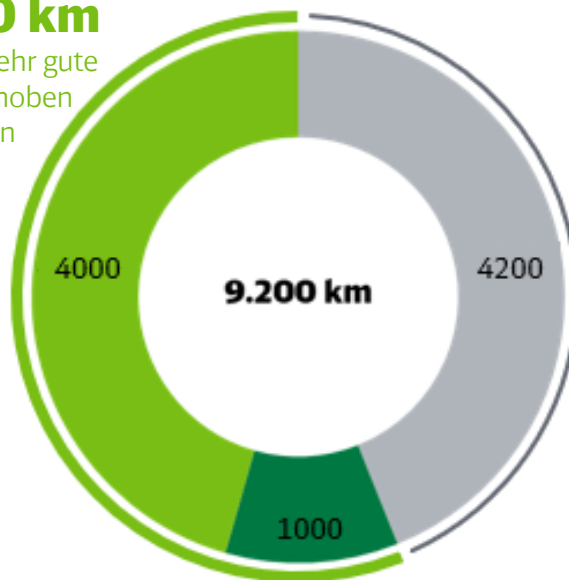
Generalsanierung von über 4.000 km vorgesehen, um bis einschließlich 2030 aus dem hochbelasteten Netz das neue Hochleistungsnetz zu schaffen



Hochleistungsnetz in 2030

[in Strecken-Km]

Durch neue Bewirtschaftungsstrategie können **ca. 5.000 km** auf gute bis sehr gute Qualität gehoben werden



- Generalsanierung
- Zustandsnote ≤ 2
- Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

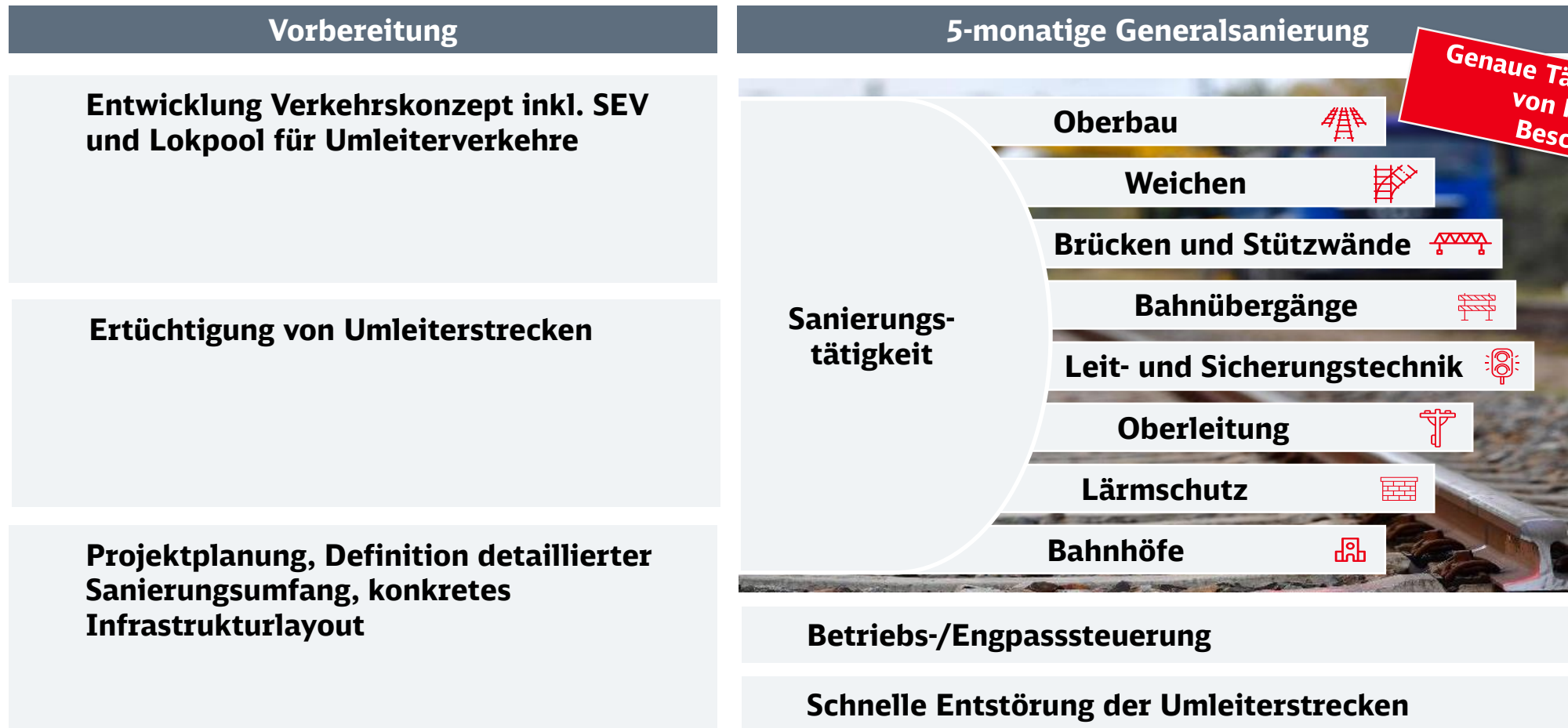
Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

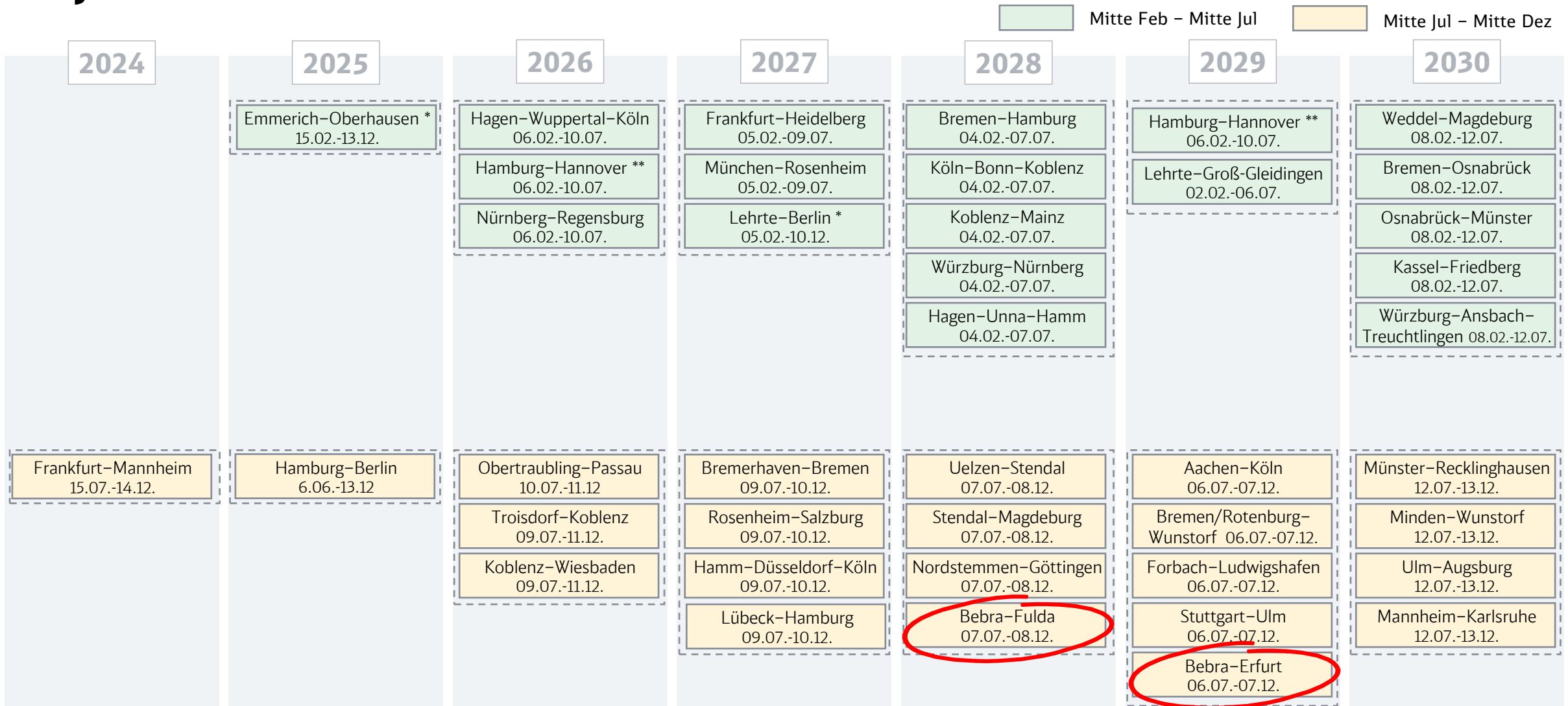
Eine Generalsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten

Inhalte / Tätigkeiten der Generalsanierung



Genauere Tätigkeiten abhängig von Korridor und Beschaffenheit!

Das Rollout-Szenario sieht aktuell eine Eintaktung folgender Projekte bis 2030 vor



*Maßnahme wird nach heutigem Kenntnisstand auch das 2. Halbjahr umfassen

** Zeitraum der Generalsanierung derzeit noch in Diskussion

Die Realisierung des Hochleistungsnetzes wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise bringen



Bisheriges Vorgehen

Hochleistungsnetz



Bauen

viele kurze Baustellen



Eine lange Baustelle



Betrieb

ingleisiger Betrieb



Kein Betrieb: Totalsperrung



Gewerke

Fokus auf ein Gewerk



Alle Gewerke parallel



Erneuerung

1:1 Austausch



**Verbessertes Layout
Verbesserte Ausrüstung**



**Fahrplan
und Betrieb**

oft instabil



**Stabil auf der Schiene und
hochwertiger Ersatzverkehr auf der
Straße**

Generalsanierung des Hochleistungsnetzes

Schwerpunkte des Programms sind u.a.:

- Die Sanierung des hochbelasteten Netzes und der damit verbundene Ausbau zu einem Hochleistungsnetz mit einer Länge von 9.000 Kilometern.
- Komplettsperren von ausgewählten Korridoren bis 2030 für jeweils fünf Monate
- Die Auflösung des Investitionsstaus und die Ertüchtigung des Bahnnetzes in der Fläche.

Für die Landkreise Hersfeld-Rotenburg und Fulda bedeutet das:

- Sperrung der Bahnstrecke Bebra-Fulda im 2. Halbjahr 2028
- Sperrung der Bahnstrecke Bebra-Erfurt im 2. Halbjahr 2029
- Bündelung von Oberbaumaßnahmen in diesem Zeitraum
- Weitere Projektinhalte und der Projektaufbau sind derzeit noch in Abstimmung



Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen berät über den aktuellen Planungsstand im Bahnprojekt

- Das Beteiligungsforum Fulda-Gerstungen kam am 07. November 2023 in Bad Hersfeld zu seiner 13. Sitzung zusammen. Rund 50 Teilnehmende aus der Region haben sich mit der DB Netz AG zum aktuellen Planungsstand und den Entwicklungen im Projekt Fulda-Gerstungen seit dem letzten Beteiligungsforum im November 2022 ausgetauscht.
- Die DB Netz AG berichtete, dass das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen vom Regierungspräsidium Kassel den Bescheid zum Verzicht auf das Raumordnungsverfahren erhalten hat. Die DB Netz AG dankt dem Beteiligungsforum für die Zustimmung zu diesem Vorgehen im 12. Beteiligungsforum im November 2022 und sieht darin eine Bestätigung für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der DB Netz AG und der Region im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Themen aus dem Raumordnungsverfahren werden generell im Planfeststellungsverfahren geprüft.
- Die DB Netz AG berichtete, dass die Bohrarbeiten für die erste Phase der Baugrunderkundungen im Trassenkorridor begonnen haben. Damit wird der Grundstein für eine fundierte Planung gelegt. Im Frühjahr 2024 sollen die ca. 125 Bohrungen abgeschlossen sein. Die Öffentlichkeit konnte sich von den Arbeiten am Tag der offenen Tür im Bohrkernlager in Bad Hersfeld am 21.10.2023 ein Bild machen.
- Die DB Netz AG berichtete, dass Planungsleistungen für das Projekt Fulda-Gerstungen nach einer europaweiten Ausschreibung vergeben wurden. Dementsprechend hat die Vorplanung im Projekt Fulda-Gerstungen begonnen.

- Im Frühjahr dieses Jahres hat die „Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung“ im Auftrag des Beteiligungsforums die Arbeit aufgenommen. Am 09. Mai 2023 fand die konstituierende Sitzung der Arbeitsgruppe statt, am 19. Juli traf man sich zur ersten regulären Sitzung. In den ersten Sitzungen wurden Arbeitsweise sowie Selbstverständnis beschlossen und die Erarbeitung der über das gesetzliche Maß hinausgehenden Kernforderungen der Region als Ziel festgelegt.
- Das Beteiligungsforum bedankt sich für den Bericht der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung und stimmt dem Vorgehen zu.
- In einem Prüfauftrag bat die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung die DB Netz AG zu untersuchen, ob eine Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld im Rahmen des Projekts möglich ist. Die DB Netz AG stellte zwei Szenarien vor. Ergebnis der Prüfung ist, dass eine Tieferlegung der Gleise im Bereich von Bad Hersfeld gegenüber der Vorzugsvariante nicht genehmigungsfähig ist. Gründe sind unter anderem umfangreiche zusätzliche Umwelteingriffe, insbesondere ins Grundwasser. Ferner würden sich erhebliche bauzeitliche Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs Bad Hersfeld und eine deutlich längere Bauzeit ergeben. Dementsprechend wird eine Tieferlegung der Gleise in Bad Hersfeld nicht weiter verfolgt.
- Die DB und die Stadt Bad Hersfeld verständigen sich gemeinsam auf eine enge Abstimmung hinsichtlich städtebaulicher und gestalterischer Möglichkeiten im Bereich Bad Hersfeld unter besonderer Berücksichtigung des Schallschutzes.
- Die DB Netz AG stellte das Konzept zur Entwicklung des deutschen Schienennetzes zum Hochleistungsnetz im Rahmen einer Generalsanierung vor. Die Sanierung der Bahnstrecke Bebra-Fulda ist im 2. Halbjahr 2028 und der Bahnstrecke Bebra-Erfurt im 2. Halbjahr 2029 geplant.



Vielen Dank!