

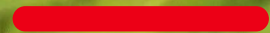


NETZE



Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda

1. Arbeitsgruppensitzung

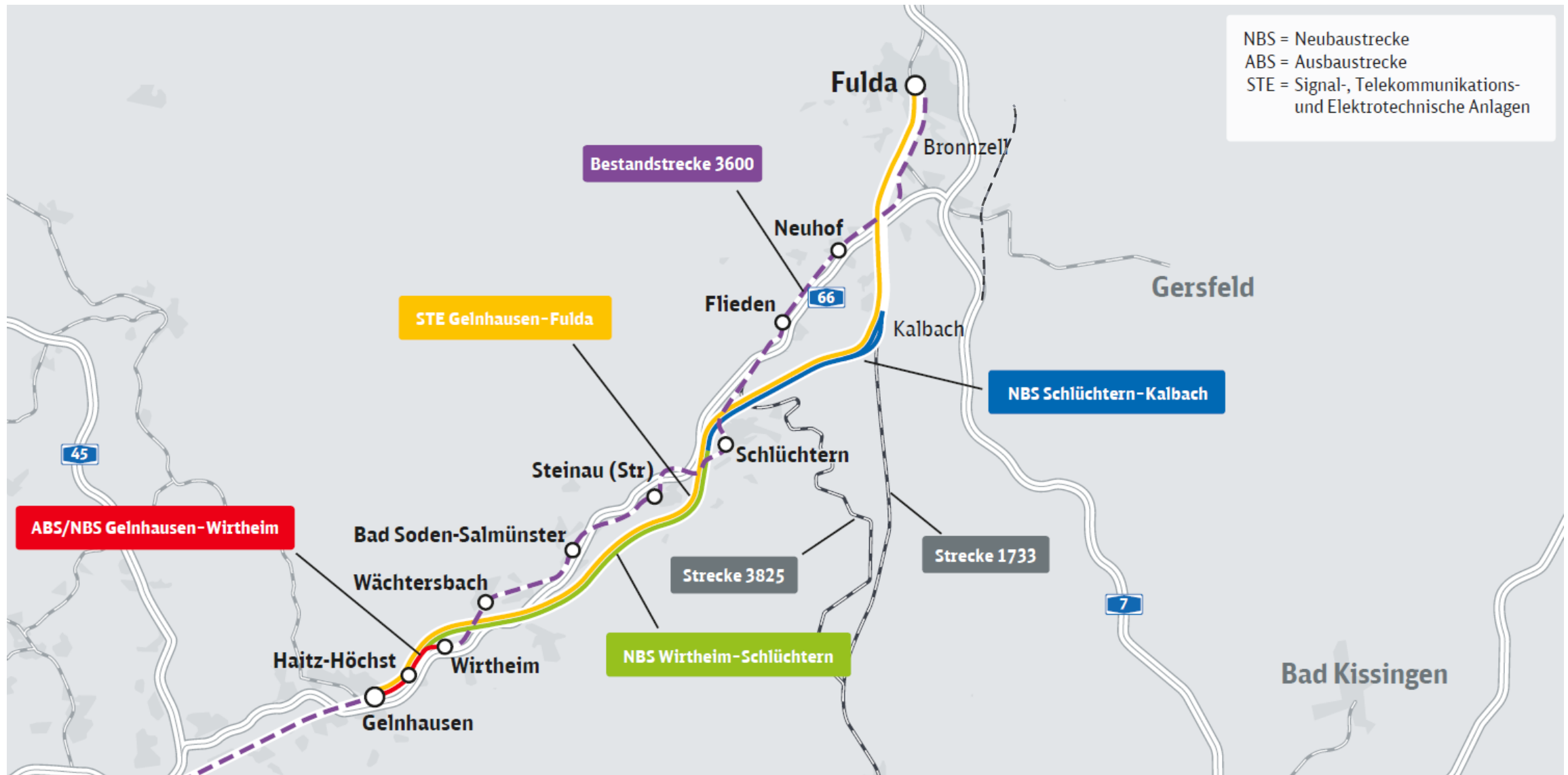


15.11.2023 | Frankfurt am Main

- 1. Begrüßung**
2. Trassierungsrandbedingungen
3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim
4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern
5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)
6. Sachstand Kompensation & Kartierung
7. Ausblick & Termine

1. Begrüßung
- 2. Trassierungsrandbedingungen**
3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim
4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern
5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)
6. Sachstand Kompensation & Kartierung
7. Ausblick & Termine

Zukünftige Struktur der Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda





Leiter Technik Hanau –
Würzburg/Fulda

**Bert
Bohlmann**



Projektleiter

**Matthias
Kromer**

- Tunnelbau / Geotechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Vermessung



Projektleiter

**Christopher
Schmidt**

- Verkehrsanlage / Trassierung
- Umwelt
- Lärmsimulationen



Projektleiter

**Christian
Rimasch**

- Ausrüstungstechnik

Fachplaner der Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda

Ingenieurgemeinschaft | Schüßler Plan - Sweco - Vössing



Sweco GmbH

**Alexander
Müller**

- Technische Projektleitung
- Verkehrsanlagen im Abschnitt 1 (ABS/NBS Gelnhausen-Wirtheim)
- Ingenieurgemeinschaft Los 3



Schüßler-Plan

**Patrick
Lutz**

- Gesamtprojektleitung (Verkehrsanlagen)
- Ingenieurgemeinschaft Los 3

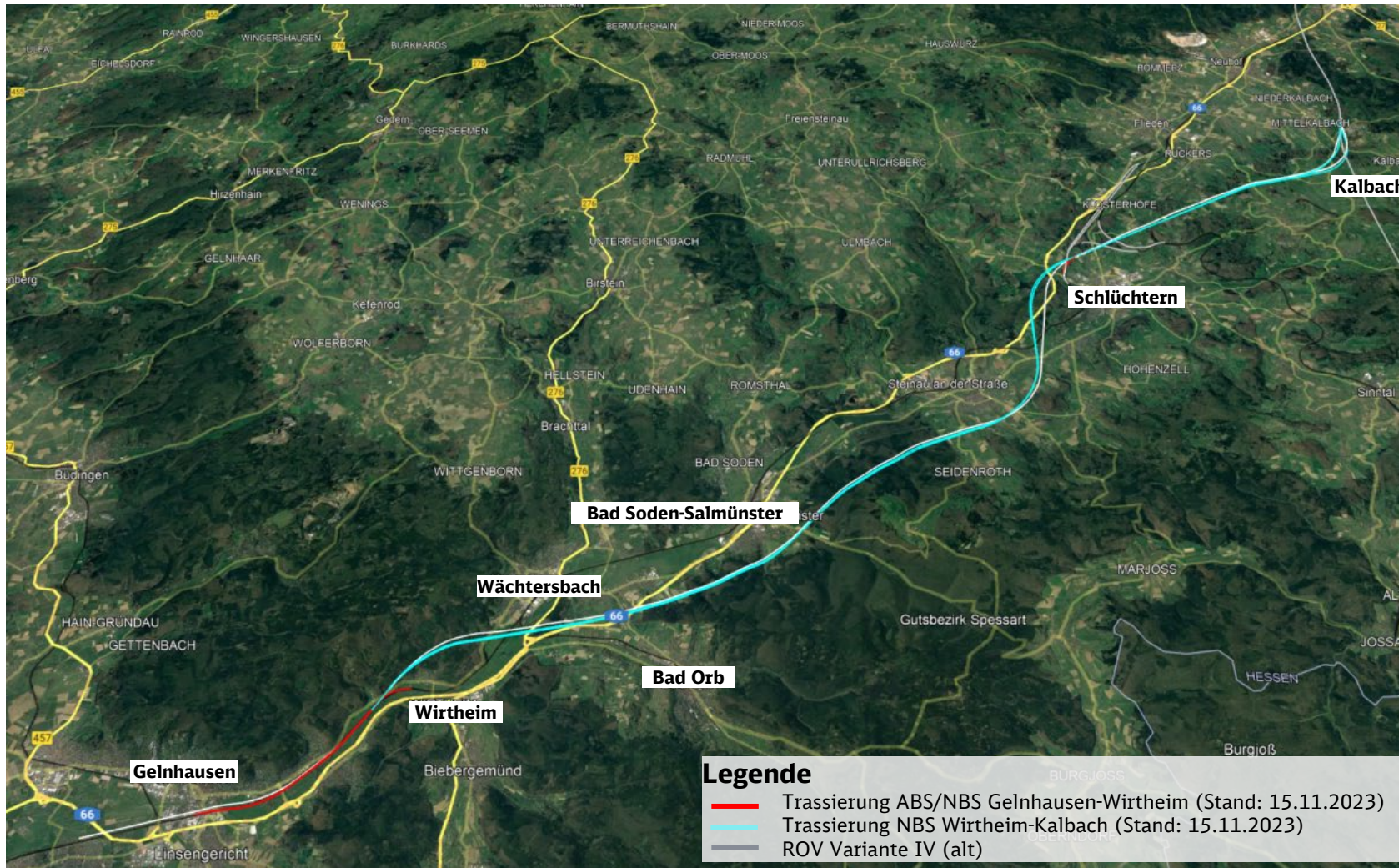


Schüßler-Plan

**Jannik
Graßmann**

- Technische Projektleitung
- Verkehrsanlagen im Abschnitt 2&3 (NBS Wirtheim – Schlüchtern & NBS Schlüchtern - Kalbach)
- Ingenieurgemeinschaft Los 3

Was wurde bei der Weiterentwicklung der Trassierung beachtet?



- Trassierung der einzelnen Richtungsgleise unter Beachtung:
 - der Anforderungen der konstruktiven Ingenieurbauwerke
 - der Neigungen für den Mischverkehr (max. 12,5 ‰)
 - der Radien für den Hochgeschwindigkeitsverkehr
- Umsetzung von Maßgaben und Hinweisen aus der Landesplanerischen Beurteilung
- Berücksichtigung der Funktionen des Betriebsbahnhof Schlüchtern Nord
 - 2-gleisige Verbindung zur Kinzigtalbahn
 - Abstellmöglichkeit für Güterzüge mit Heißläufern
 - Überleitverbindung





1. Begrüßung
2. Trassierungsrandbedingungen
- 3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim**
4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern
5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)
6. Sachstand Kompensation & Kartierung
7. Ausblick & Termine

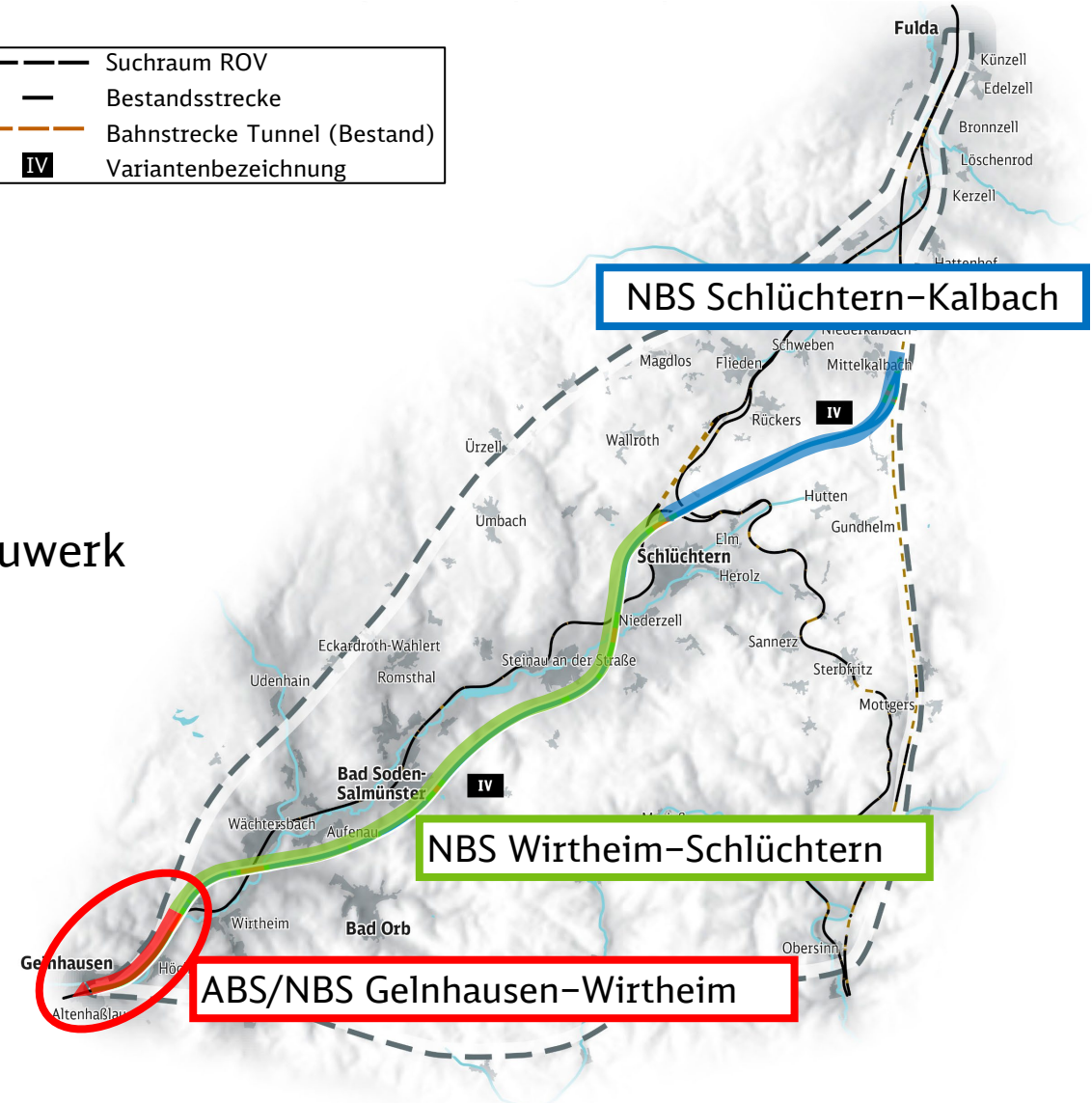
Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda

Abschnitt 1: ABS/NBS Gelnhausen–Wirtheim

Zahlen, Daten, Fakten

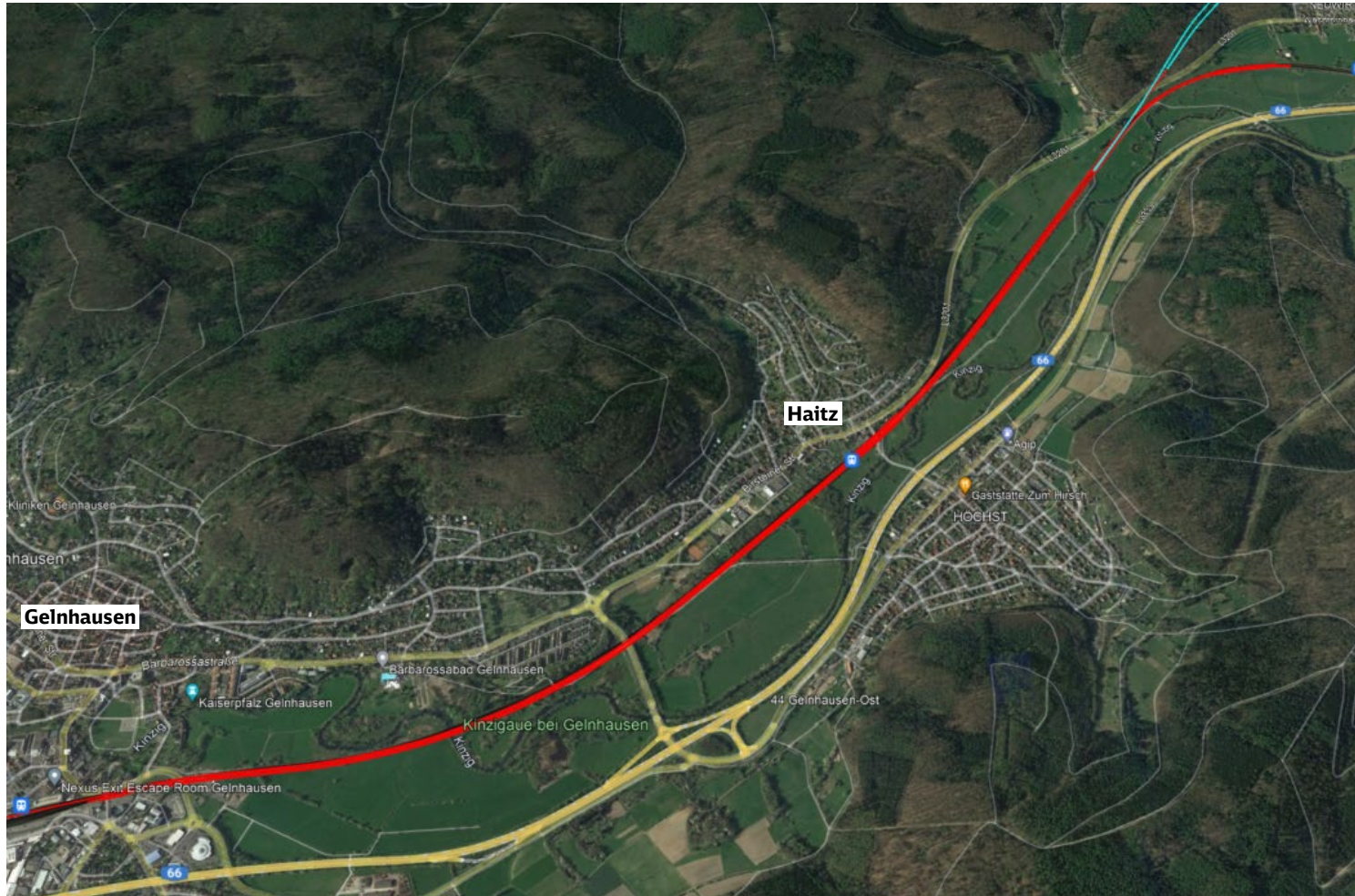
- Abschnittslänge: ca. 5,5 km
- Anzahl der Tunnel: keine
- Anzahl großer Ingenieurbauwerke: 1 Überwerfungsbauwerk
- Besonderheiten: 4-gleisiger Aus-/Neubau
- aktueller Planungsstand: Vorplanung

	Suchraum ROV
	Bestandsstrecke
	Bahnstrecke Tunnel (Bestand)
	Variantenbezeichnung



Was wurde bei der Weiterentwicklung der Trassierung betrachtet?

Abschnitt 1: ABS/NBS Gelnhausen–Wirtheim

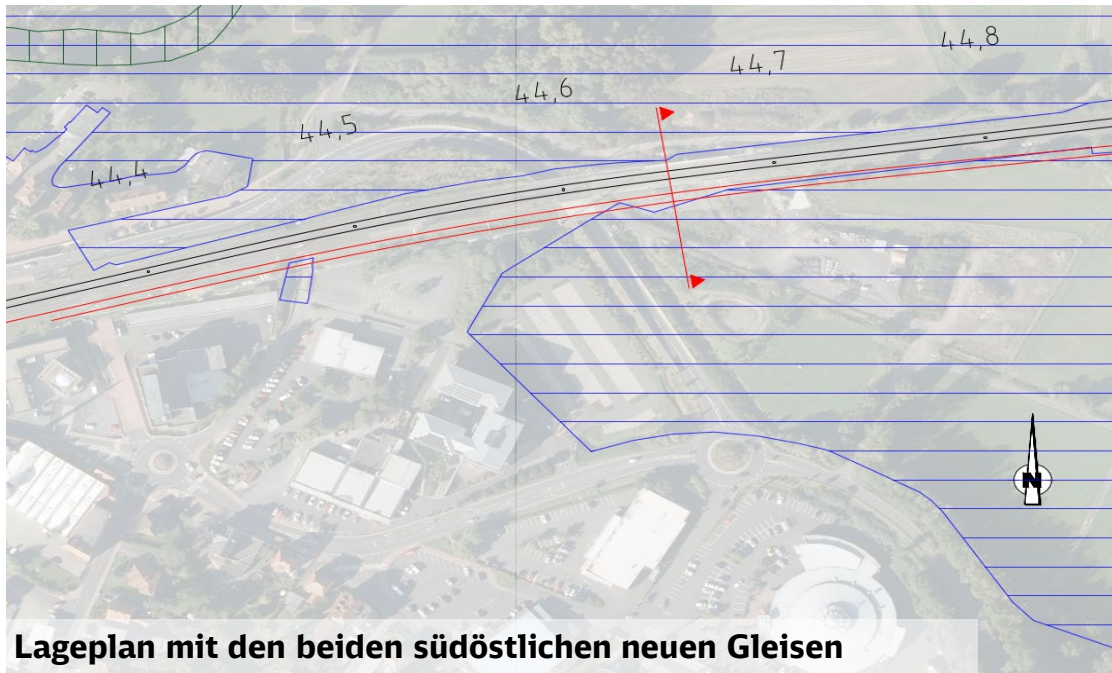


- Schnellstmöglicher Übergang von 230 km/h auf 250 km/h auf den schnellen Gleisen (3677)
- Überleitverbindung zwischen Strecken 3600 und 3677
- Möglichst geringe Flächeninanspruchnahme
- Anpassung der Höhenlage wegen Berücksichtigung des Überschwemmungsgebiets / HQ 100
- Die Lage der neuen Gleise befindet sich südlich zwischen Bestandsgleisen und Kinzig

Stand der Planung

- Trassierung = Arbeitsstand (Änderungen sind bedingt durch Planungsfortschritt möglich)
- In Abschnitt 1 sind auf den folgenden Folien lediglich die Gleise der Fahrtrichtung Frankfurt – Fulda dargestellt (Fahrtrichtung Fulda- Frankfurt ist noch nicht abgeschlossen)

Anschluss Eisenbahnüberführung "EÜ Flutbrücke"

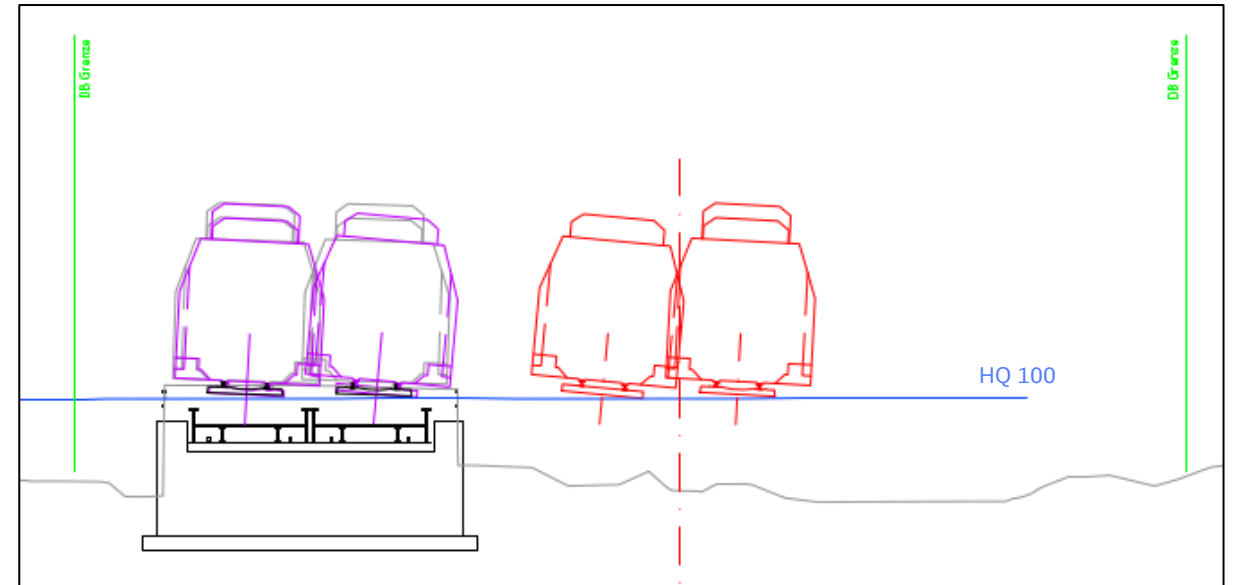


Lageplan mit den beiden südöstlichen neuen Gleisen

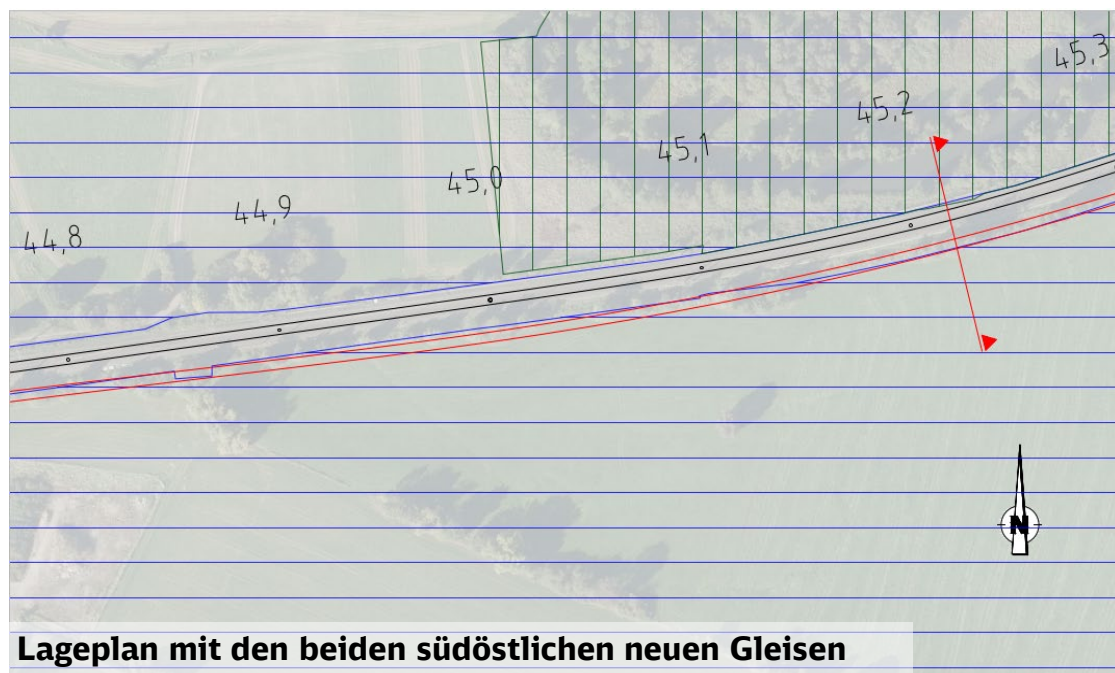
Überschwemmungsgebiet
 Fauna-Flora-Habitat-Gebiet

- Anschluss der Planung an die Trassierung der ABS PFA 5.17 (hier nicht dargestellt)

grau/schwarz = Bestand
 rot = Neuplanung
 lila = informativ (schematisch)
 blau = HQ 100
 grün = DB-Grenze

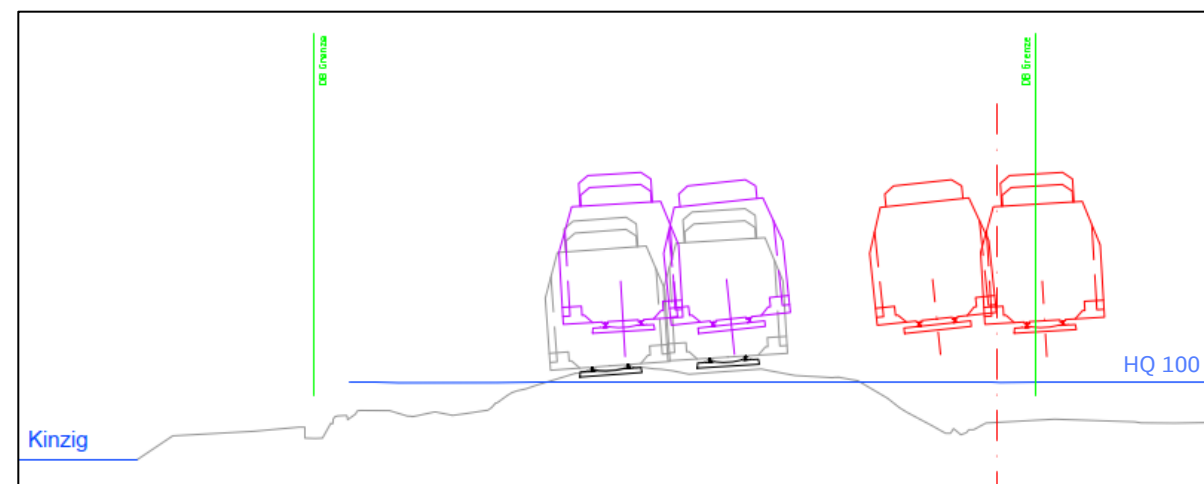


Bereich "Kinzigannäherung"

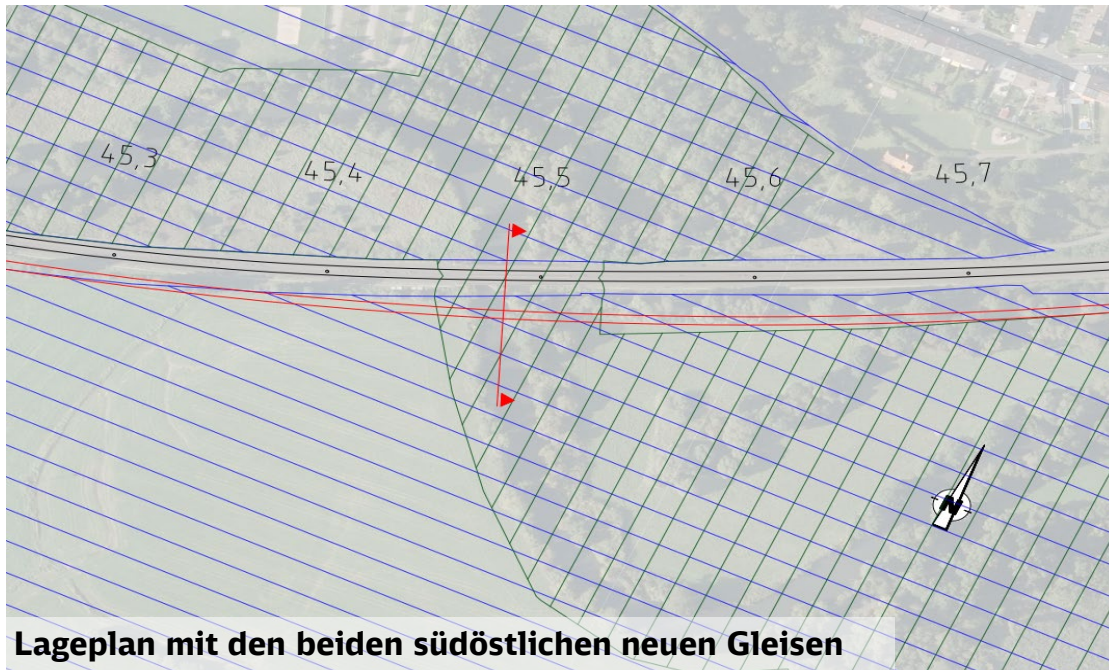


Überschwemmungsgebiet
 Fauna-Flora-Habitat-Gebiet

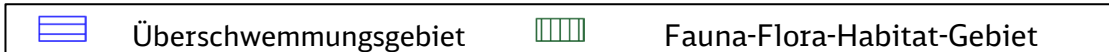
- grau/schwarz = Bestand
- rot = Neuplanung
- lila = informativ (schematisch)
- blau = HQ 100
- grün = DB-Grenze



Eisenbahnüberführung "EÜ Kinzig"

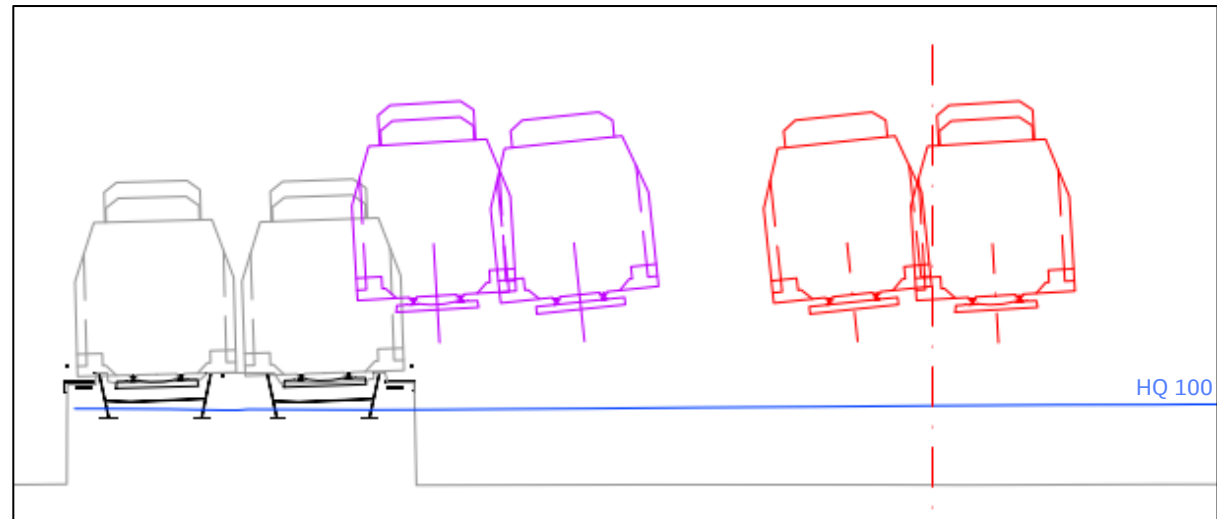


Lageplan mit den beiden südöstlichen neuen Gleisen

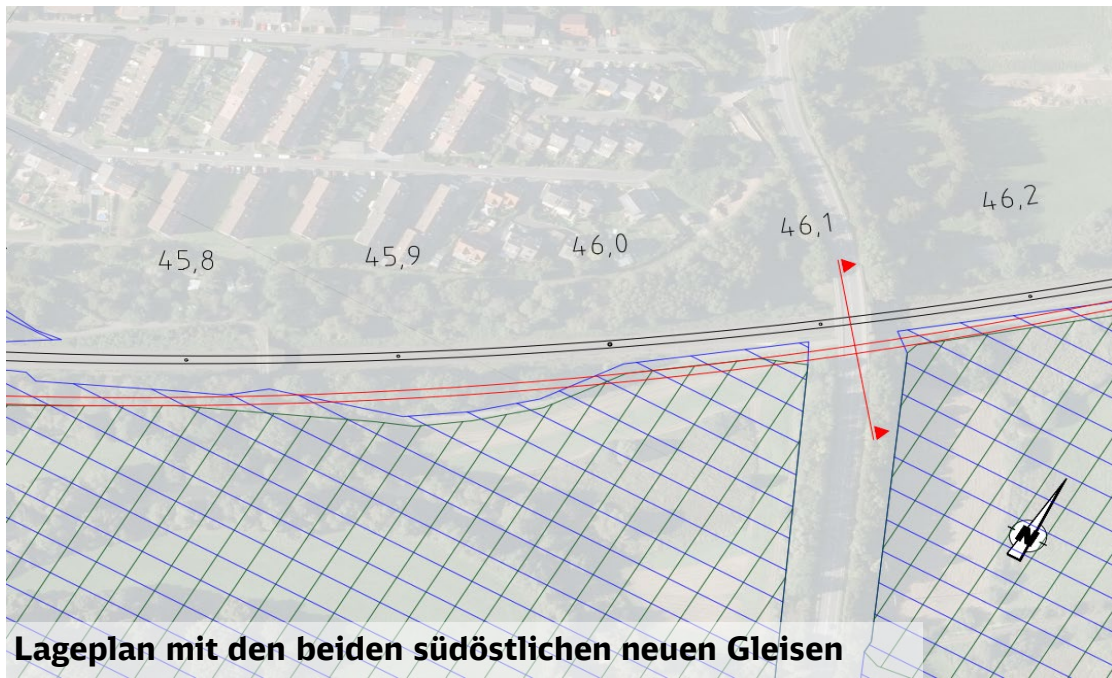


- Rückbau der Bestands-EÜ für Neuerrichtung nötig
- Prämisse: Bauwerkshöhe soll Auswahl verschiedener Brückenarten zulassen

grau/schwarz = Bestand
rot = Neuplanung
lila = informativ (schematisch)
blau = HQ 100



Straßenüberführung "SÜ L3333" (Ostspange)

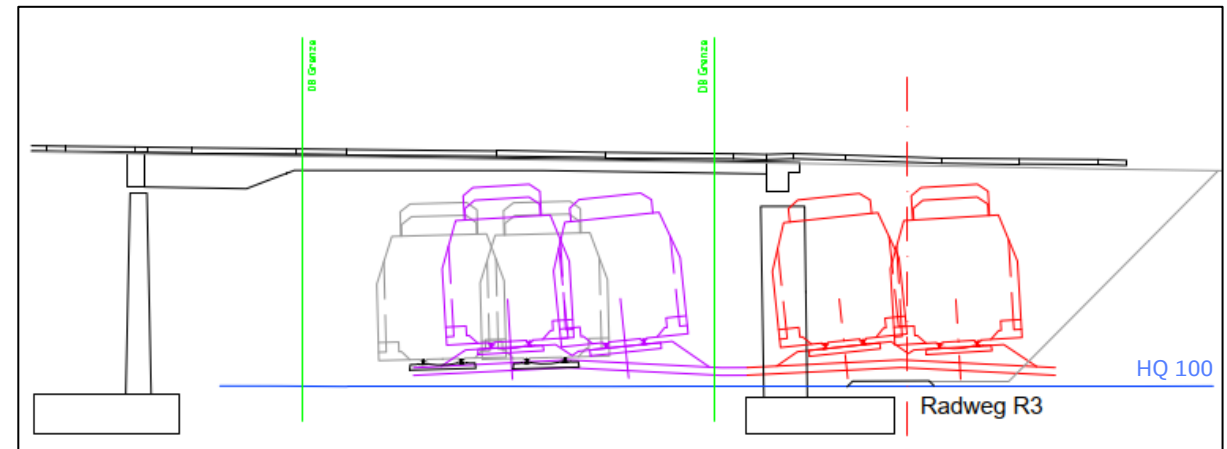


Lageplan mit den beiden südöstlichen neuen Gleisen

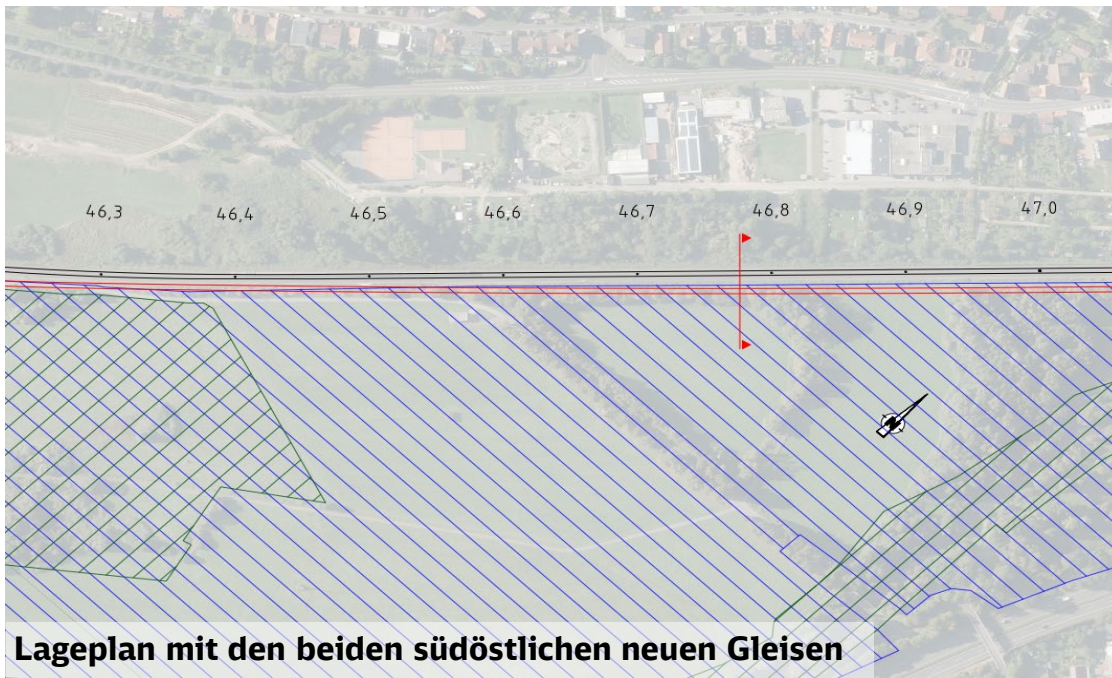
Überschwemmungsgebiet Fauna-Flora-Habitat-Gebiet

- Neubau der SÜ L3333 und Umlegung des Radfernwegs R3 notwendig

grau/schwarz = Bestand
rot = Neuplanung
lila = informativ (schematisch)
blau = HQ 100
grün = DB-Grenze

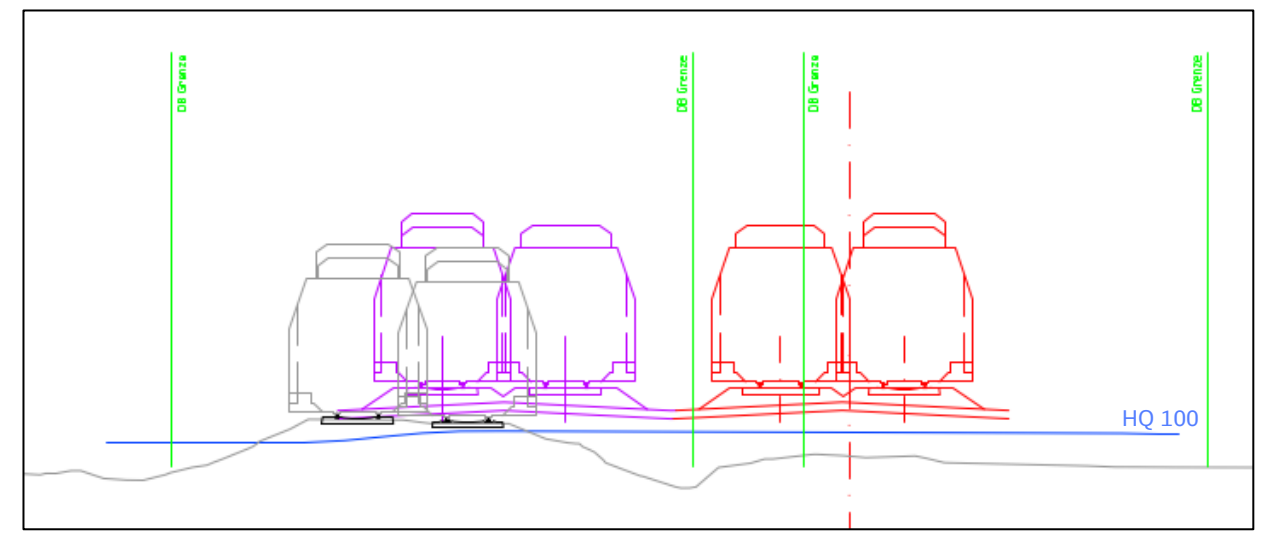


Bereich "Kinzigau"

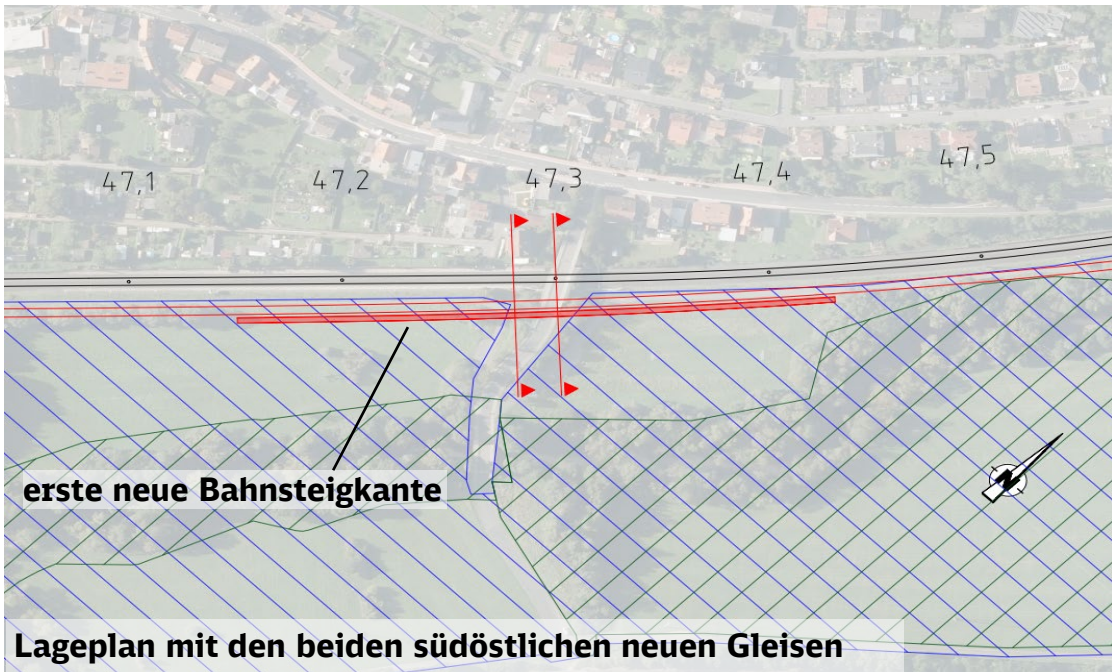


	Überschwemmungsgebiet		Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
--	-----------------------	--	----------------------------

grau/schwarz = Bestand
 rot = Neuplanung
 lila = informativ (schematisch)
 blau = HQ 100
 grün = DB-Grenze

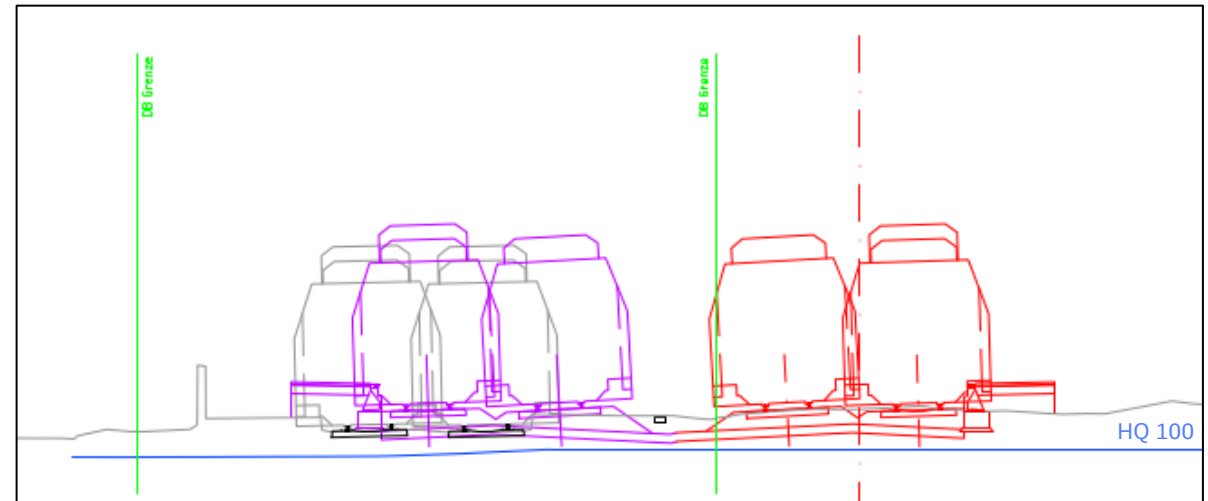


Haltepunkt "Hp Haitz-Höchst"

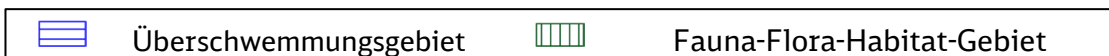
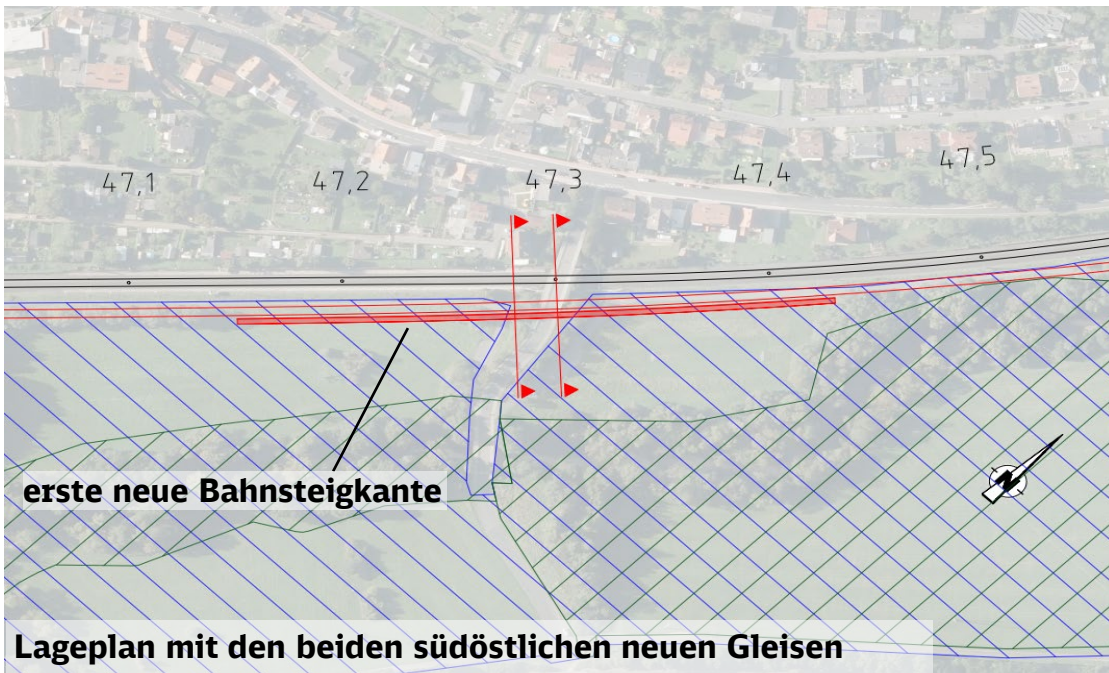


- Bahnsteigparameter:
 - Bahnsteiglänge 280 m
 - Bahnsteigbreite 2,75 m
 - Bahnsteighöhe 76 cm ü. Schienenoberkante

grau/schwarz = Bestand
 rot = Neuplanung
 lila = informativ (schematisch)
 blau = HQ 100
 grün = DB-Grenze

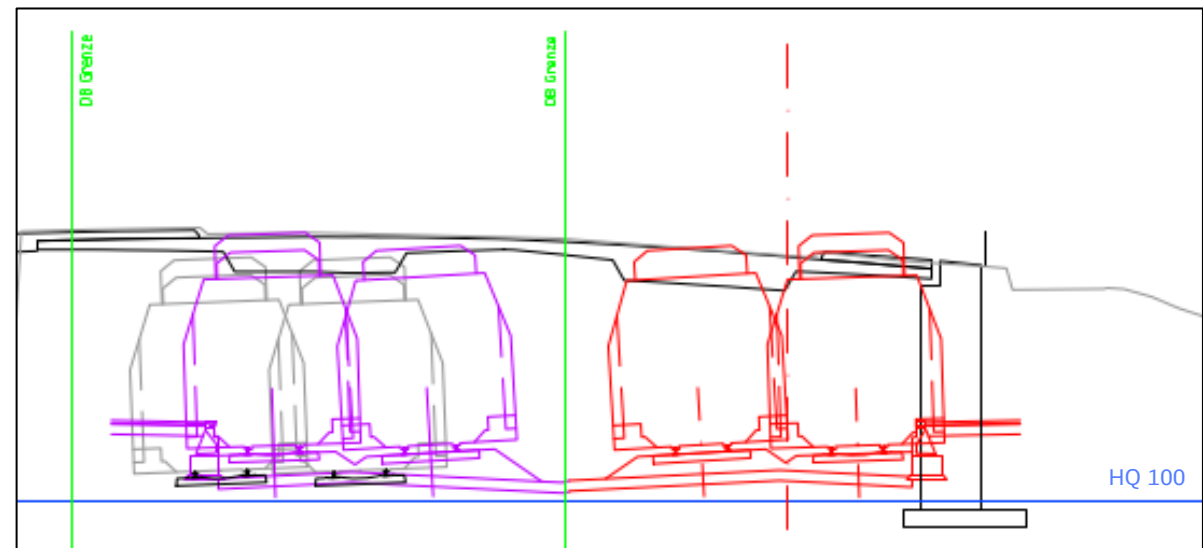


Straßenüberführung "SÜ Birsteiner Straße" (Feuerwehrallee)

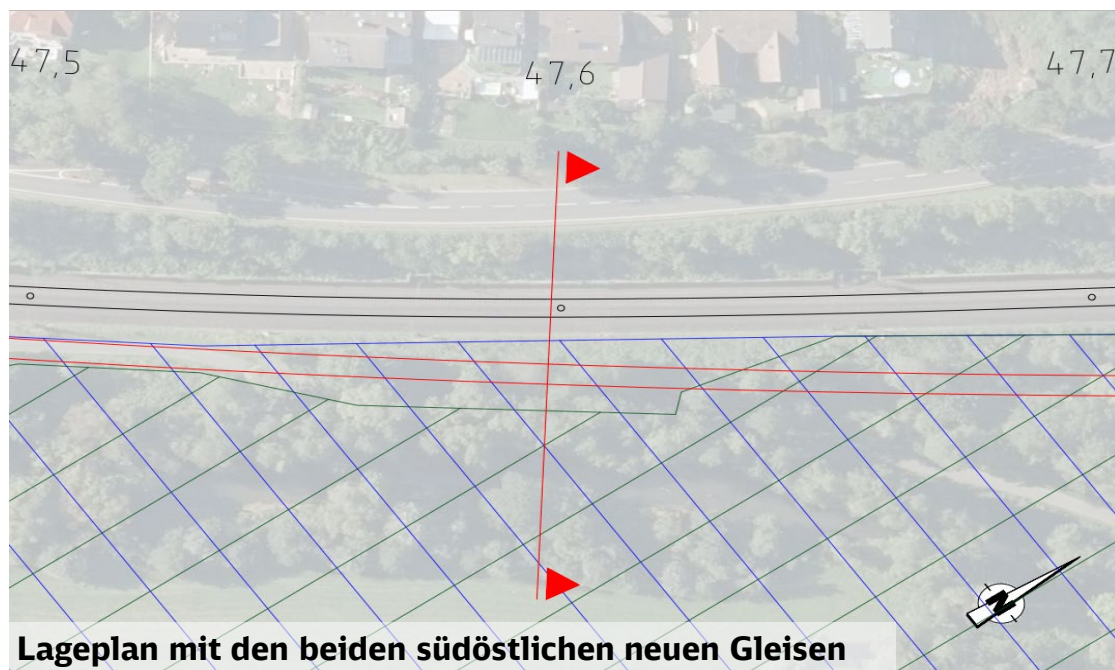


■ Neubau der SÜ Birsteiner Straße notwendig

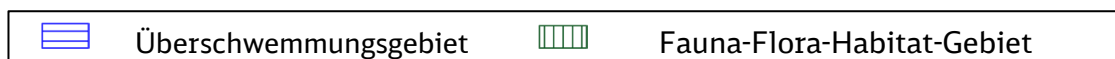
grau/schwarz = Bestand
rot = Neuplanung
lila = informativ (schematisch)
blau = HQ 100
grün = DB-Grenze



Engstelle "Kinzig"

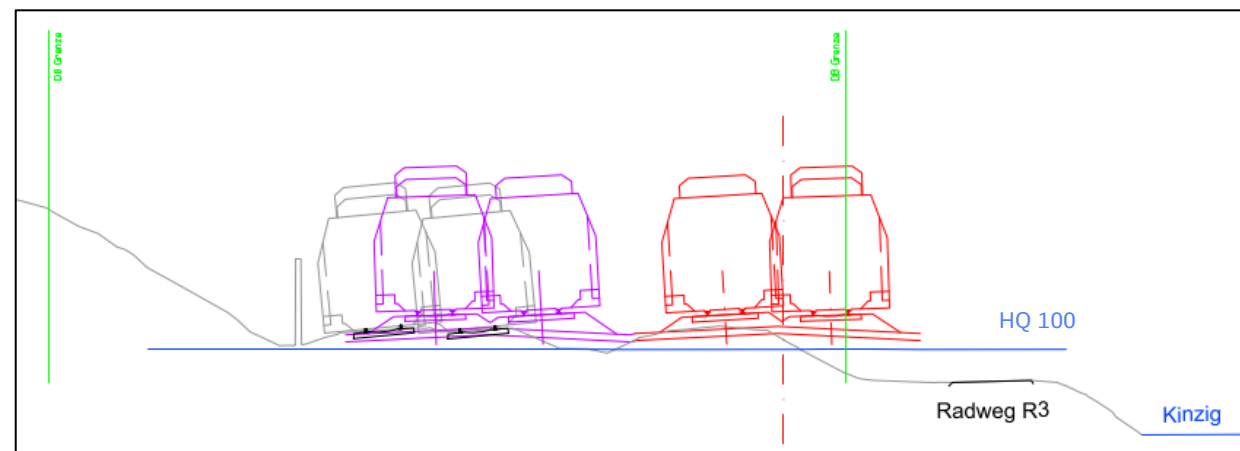


Lageplan mit den beiden südöstlichen neuen Gleisen

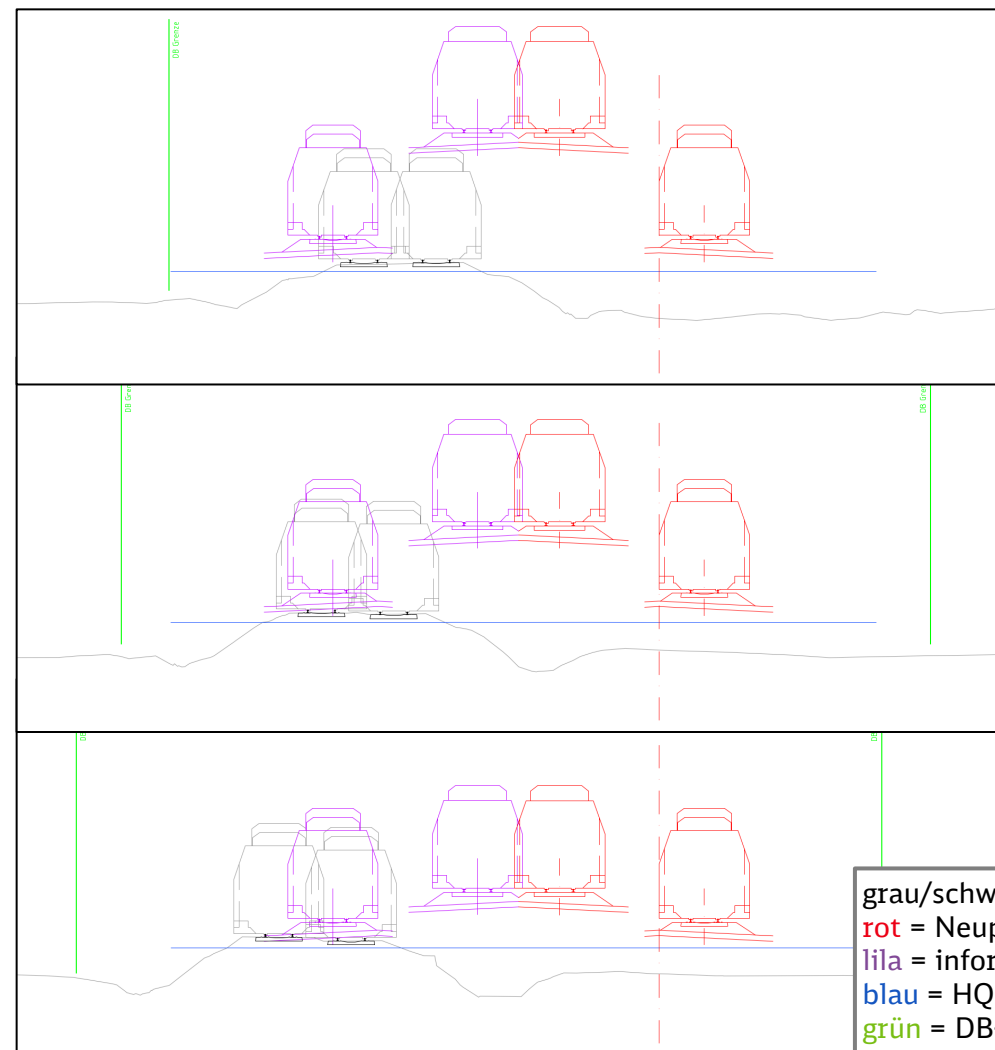
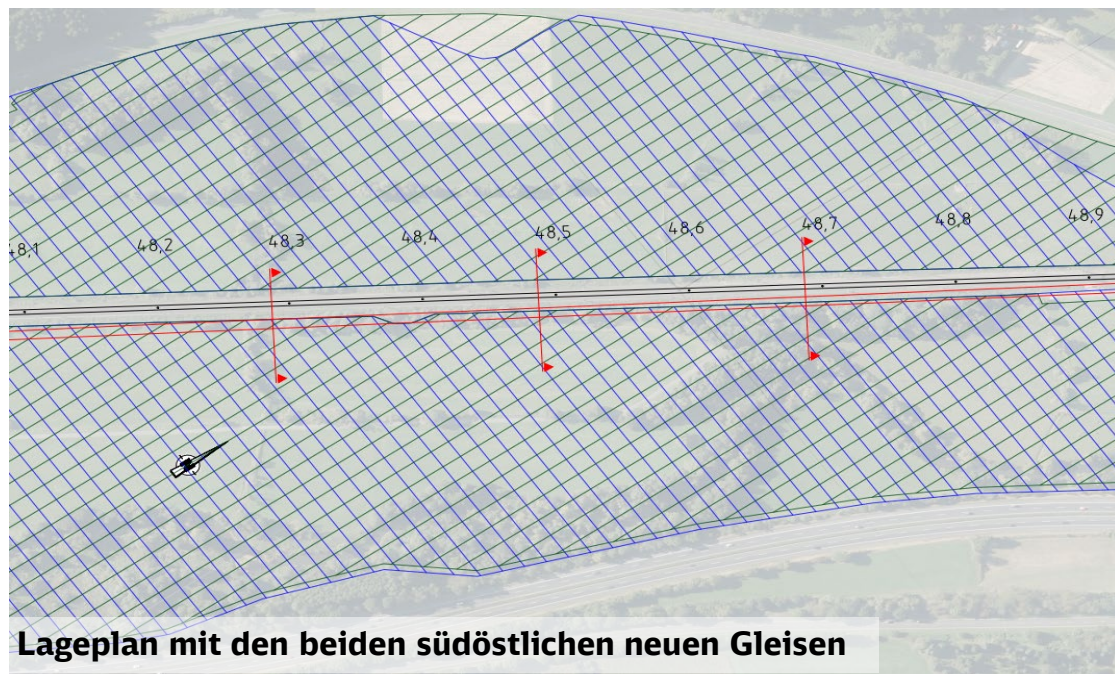


- Verlegung des Radfernwegs R3 notwendig
- Vermeidung / Minimierung Eingriff Uferbereich Kinzig

grau/schwarz = Bestand
rot = Neuplanung
lila = informativ (schematisch)
blau = HQ 100
grün = DB-Grenze

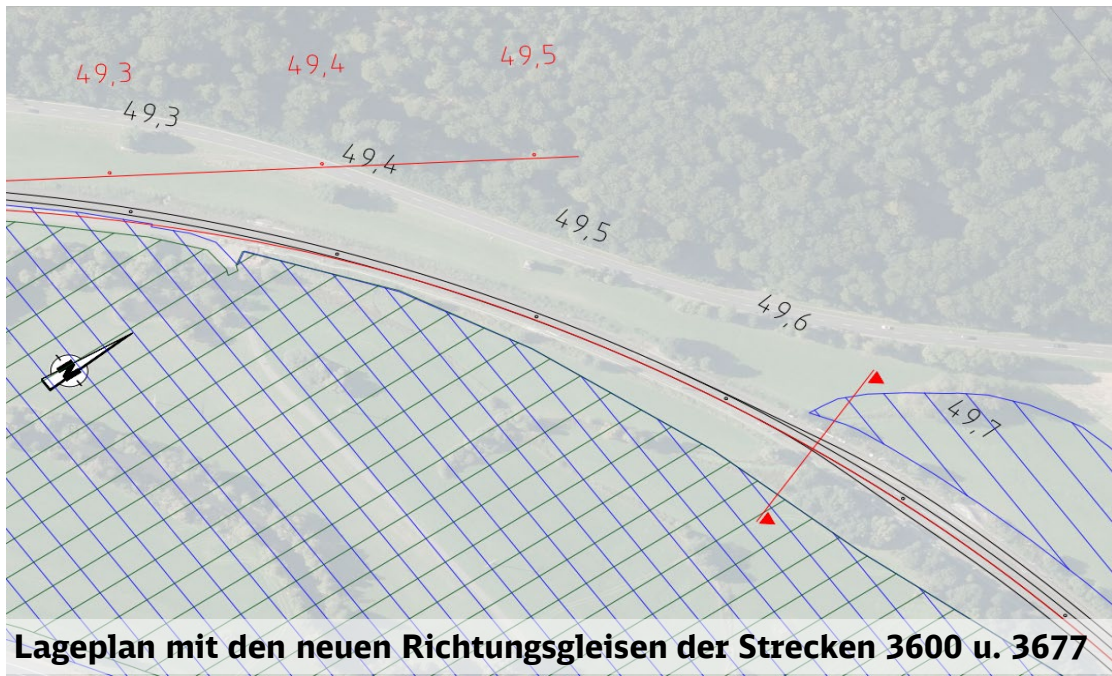


Anrampung NBS



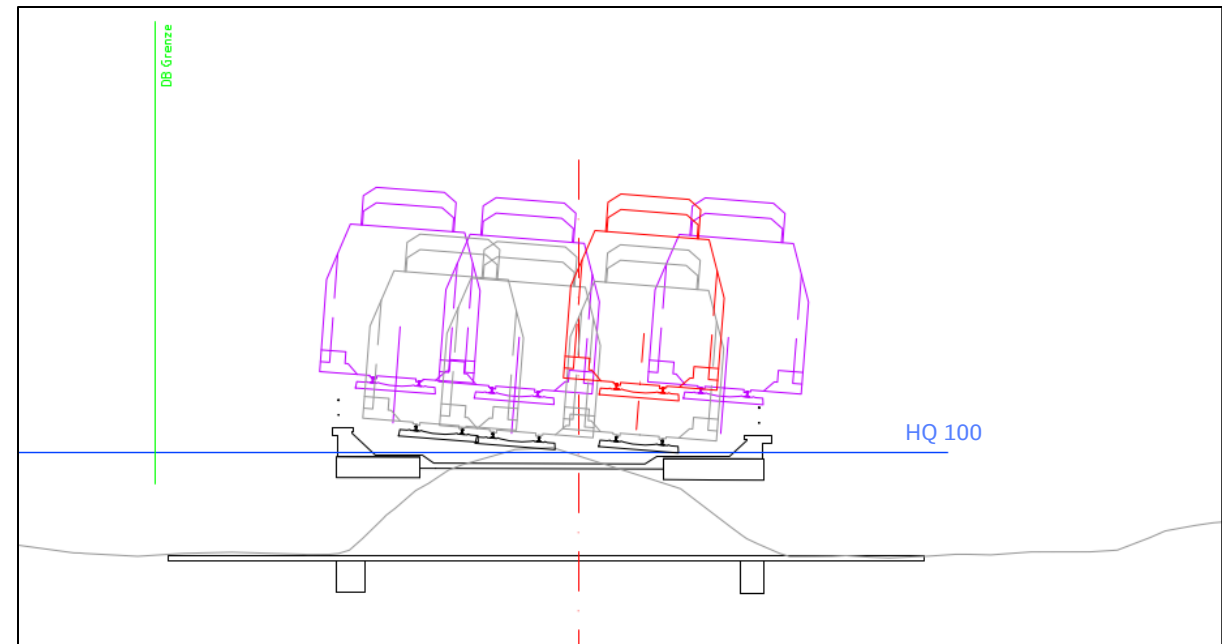
grau/schwarz = Bestand
 rot = Neuplanung
 lila = informativ (schematisch)
 blau = HQ 100
 grün = DB-Grenze

Einbindung Bf Wirtheim mit EÜ Flutöffnung



■ Neubau EÜ Flutöffnung notwendig

grau/schwarz = Bestand
rot = Neuplanung
lila = informativ (schematisch)
blau = HQ 100
grün = DB-Grenze







1. Begrüßung
2. Trassierungsrandbedingungen
3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim
- 4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern**
5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)
6. Sachstand Kompensation & Kartierung
7. Ausblick & Termine

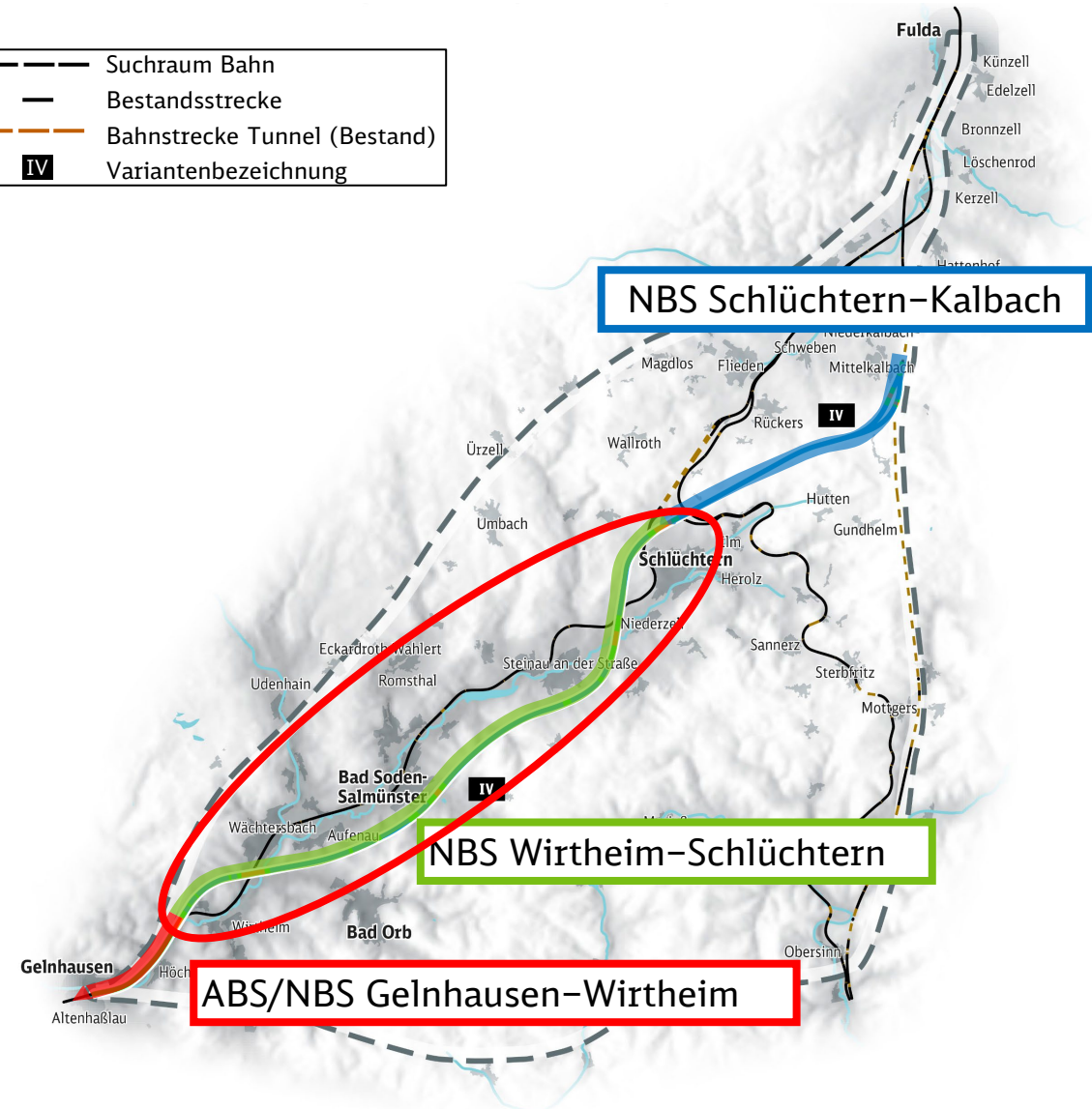
Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda

Abschnitt 2: NBS Wirtheim–Schlüchtern

Zahlen, Daten, Fakten

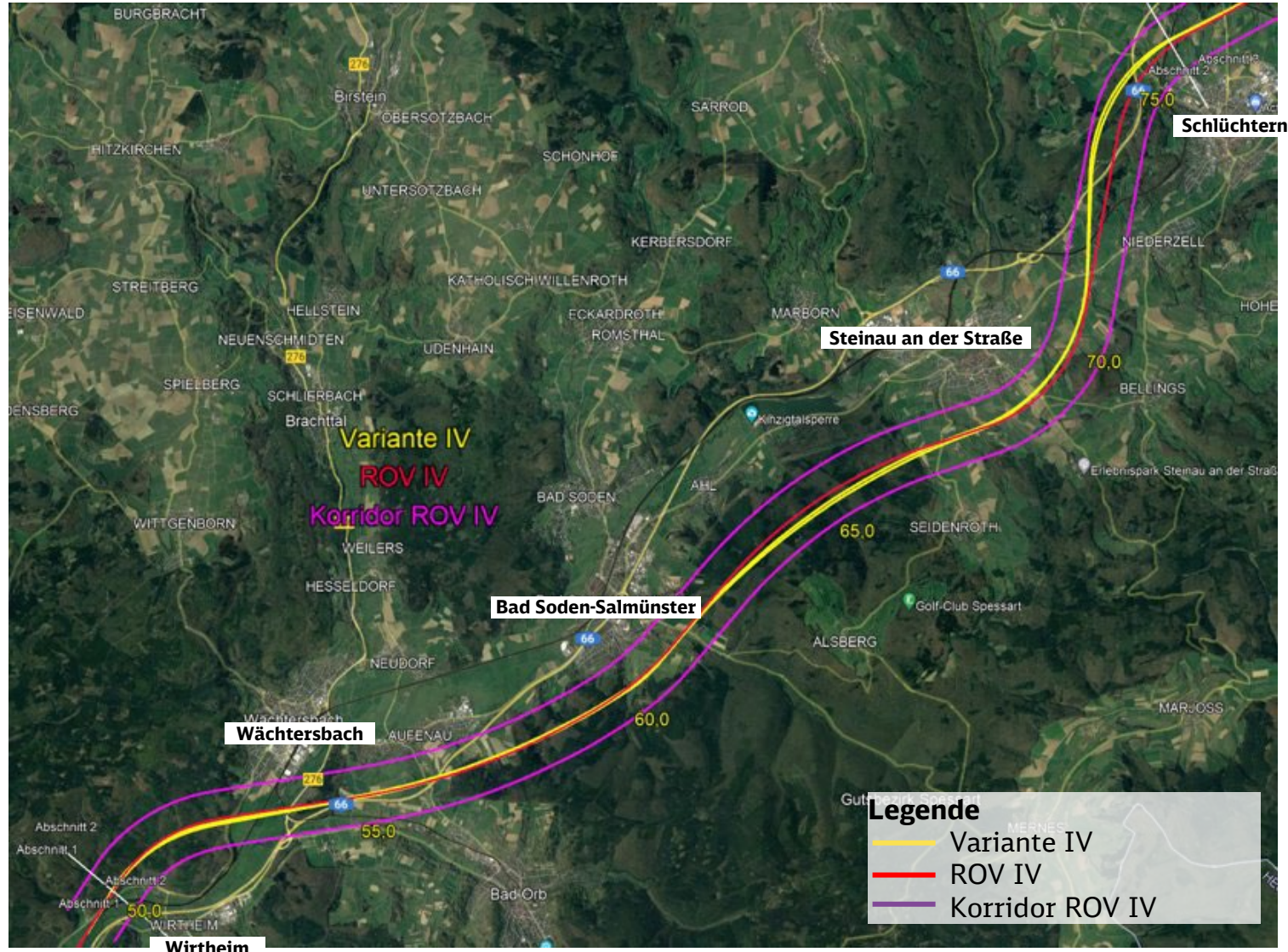
- Abschnittslänge: ca. 26,4 km
- Anzahl der Tunnel: 6 (mit jeweils 2 Röhren)
- Anzahl großer Ingenieurbauwerke: 5 Talbrücken
- Besonderheiten: ca. 21 km Tunnel
- aktueller Planungsstand: Vorplanung

	Suchraum Bahn
	Bestandsstrecke
	Bahnstrecke Tunnel (Bestand)
	Variantenbezeichnung



Was wurde bei der Weiterentwicklung der Trassierung betrachtet? NETZE

Abschnitt 2: NBS Wirthheim–Schlüchtern



- Trassierung beider einzelner Gleise unter Berücksichtigung der Verbindungsbauwerke zwischen den Tunneln und deren Ausstattung
- Optimierung der Tunnelverläufe
- Umfahrung von sensiblen Schutzgebieten und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Berücksichtigung der Reaktivierung der Strecke Wächtersbach–Bad Orb (9362) einschließlich Elektrifizierung
- Berücksichtigung von Maßgaben und Hinweisen aus der Landesplanerischen Beurteilung

Stand der Planung

- Trassierung = Arbeitsstand (Änderungen sind bedingt durch Planungsfortschritt möglich)

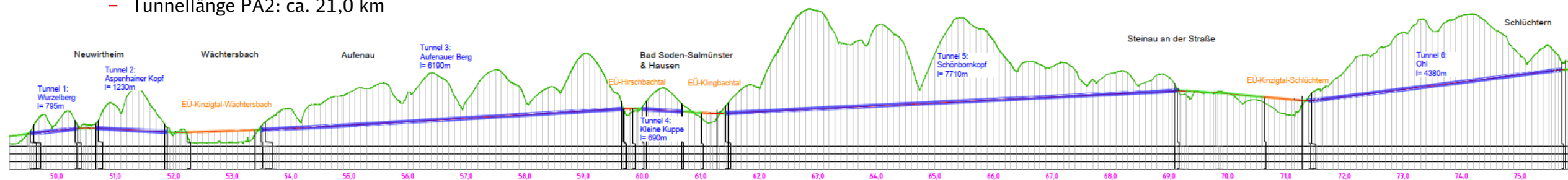
Was wurde bei der Weiterentwicklung der Trassierung betrachtet?

Abschnitt 2: NBS Wirtheim–Schlüchtern

Arbeitsstand

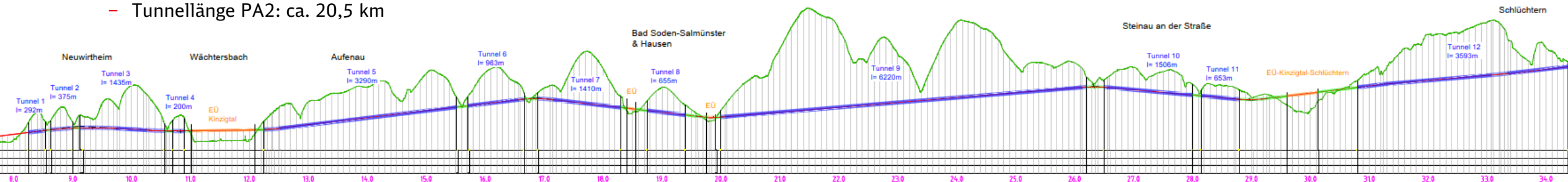
Längsschnitt Variante IV, Stand 15.11.2023

- Anzahl Tunnel: 6
- Tunnellänge PA2: ca. 21,0 km

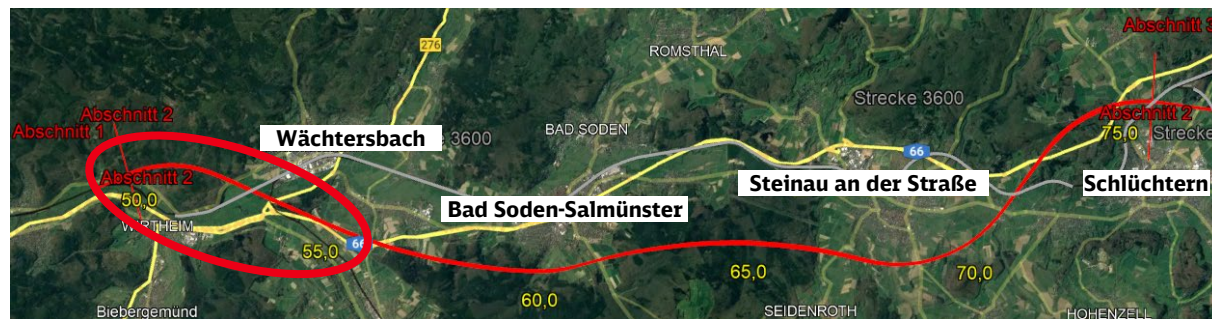


Längsschnitt Variante ROV-IV (alt)

- Anzahl Tunnel: 12
- Tunnellänge PA2: ca. 20,5 km

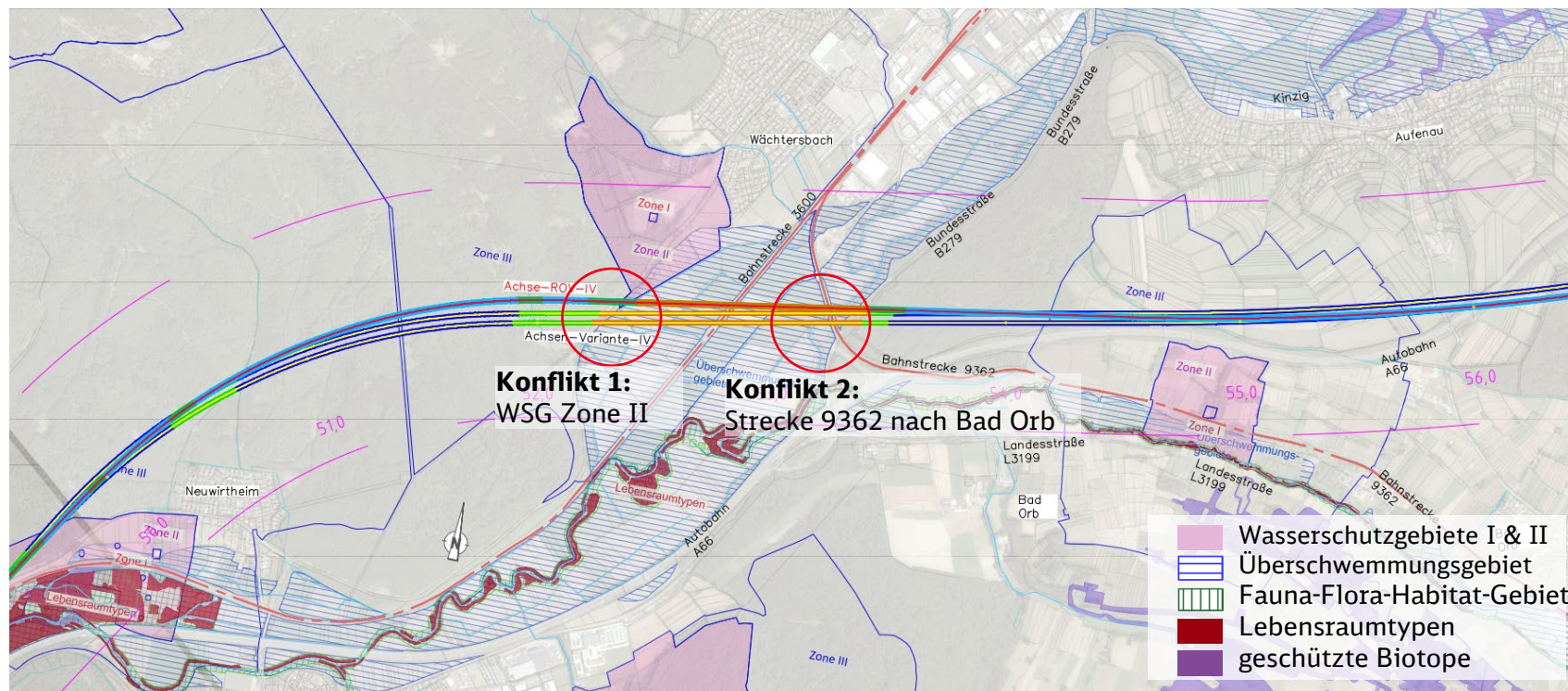
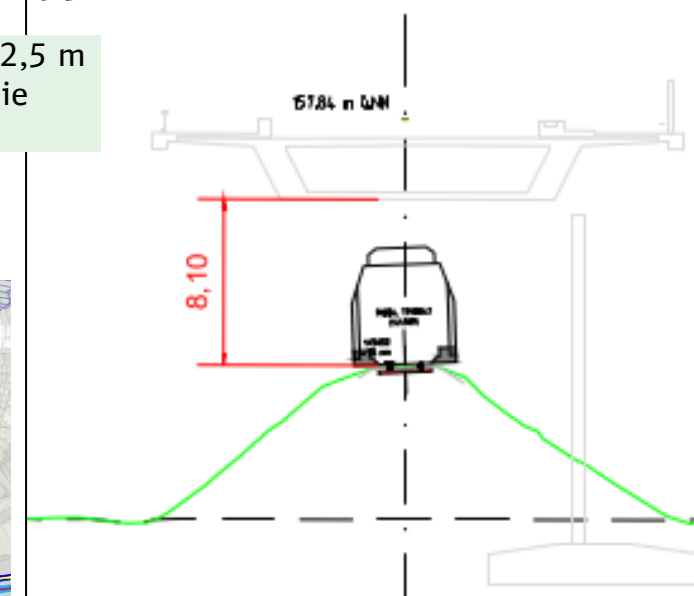


Optimierungen im Bereich des Wasserschutzgebietes und der Strecke 9362 nach Bad Orb



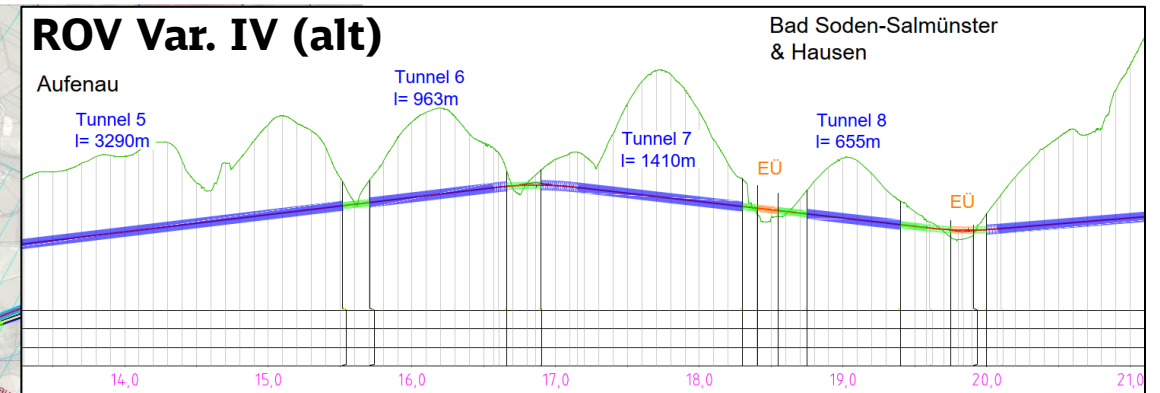
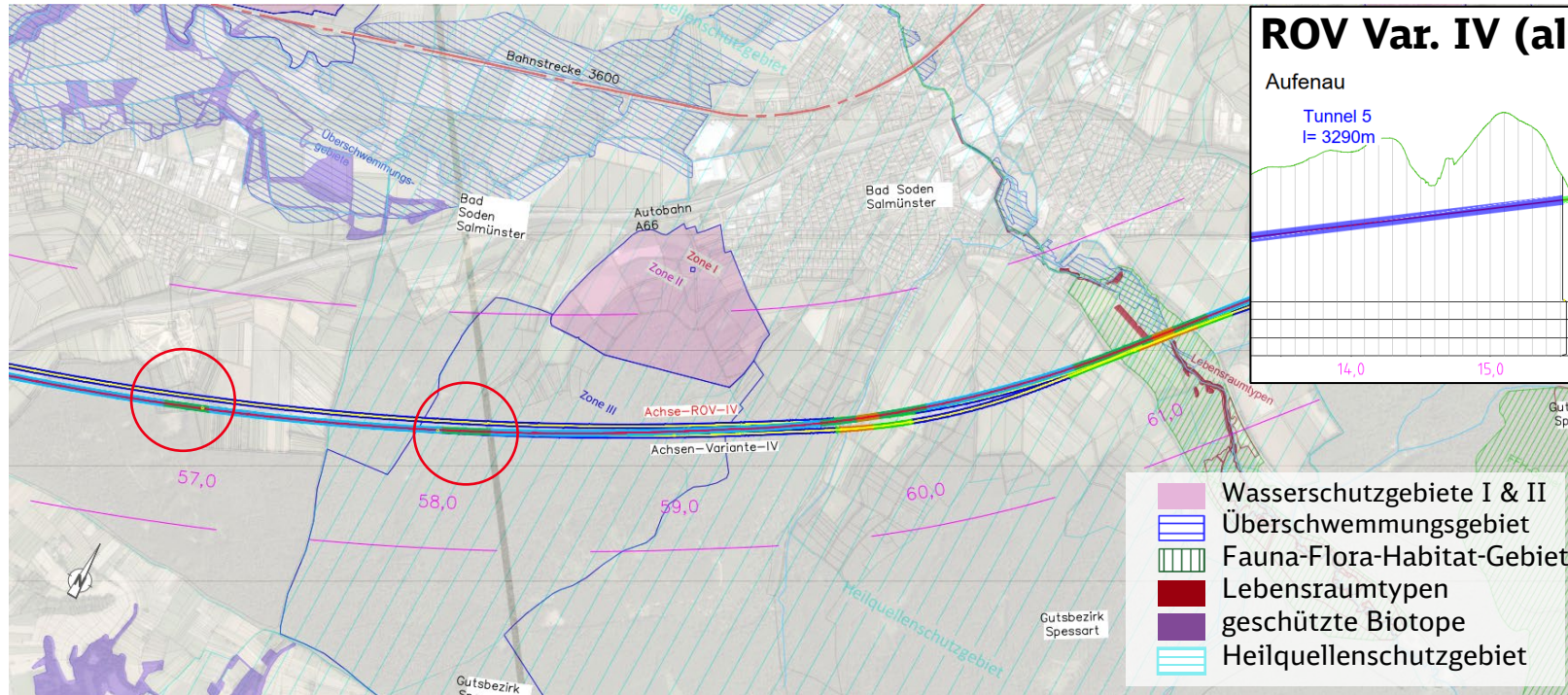
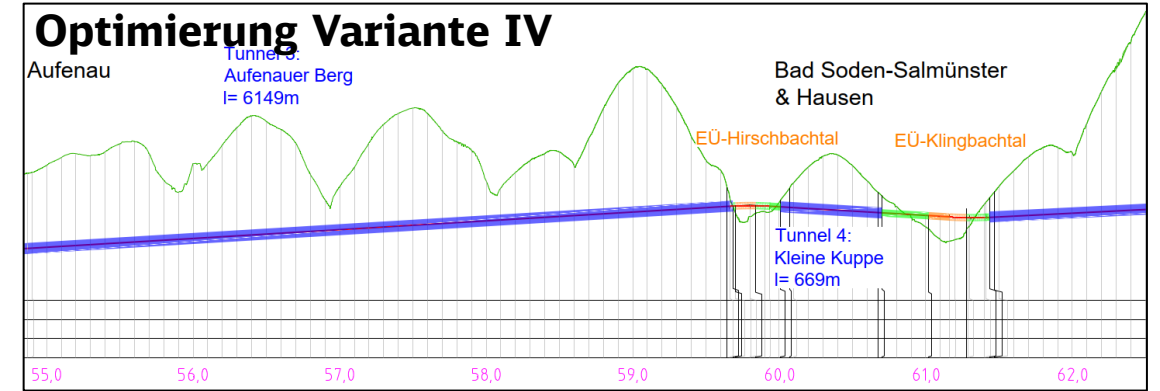
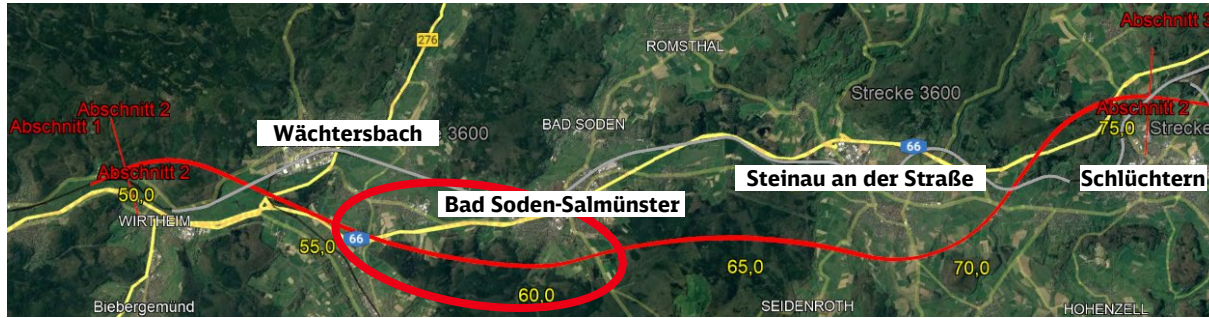
NBS wurde um ca. 2,5 m gegenüber ROV-Linie angehoben

Schnitt - Überquerung Strecke 9362 mit NBS



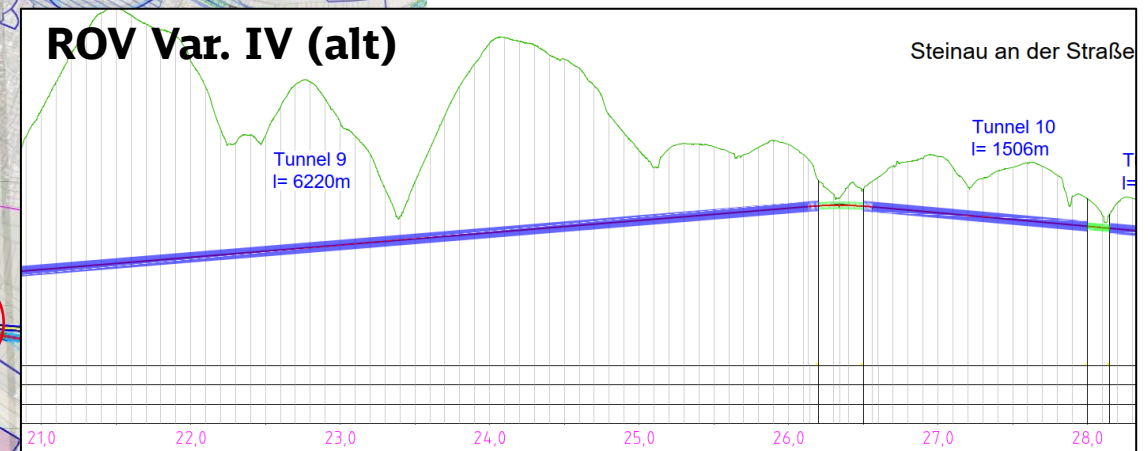
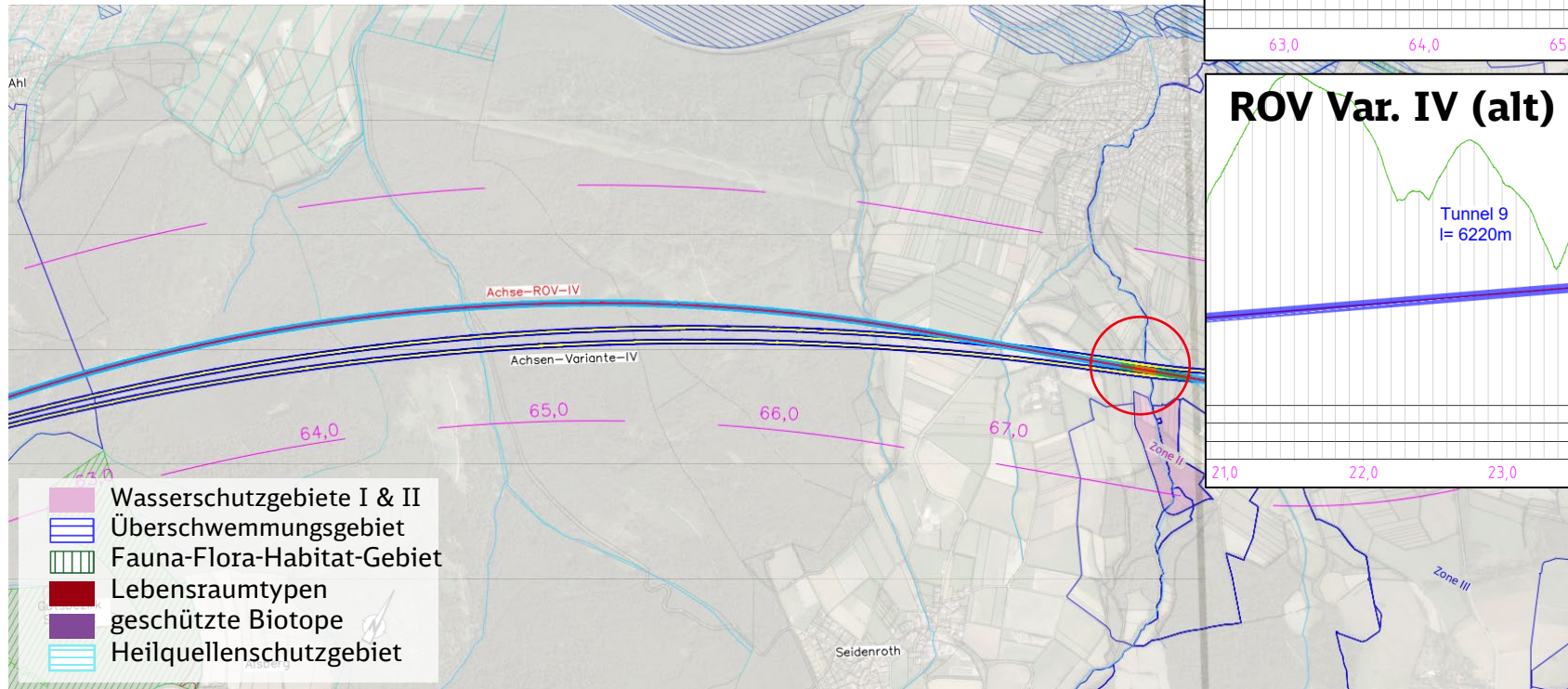
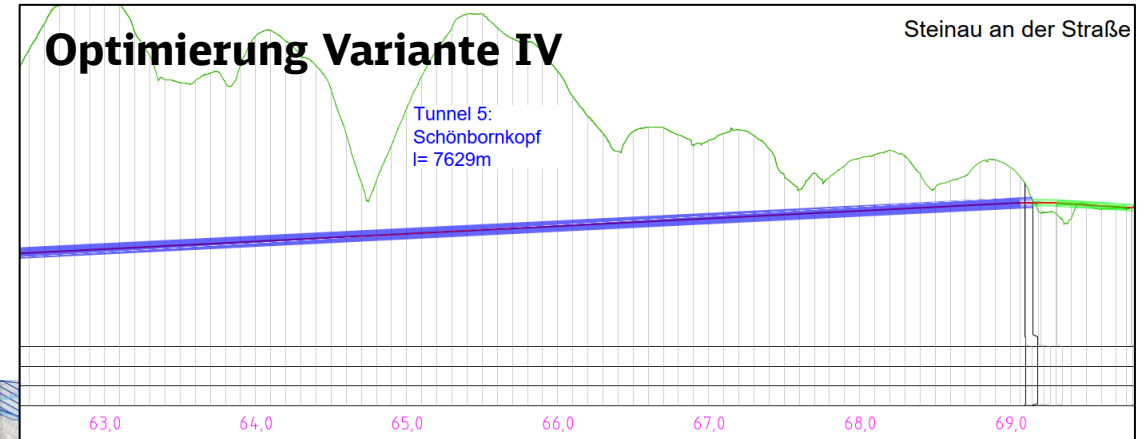
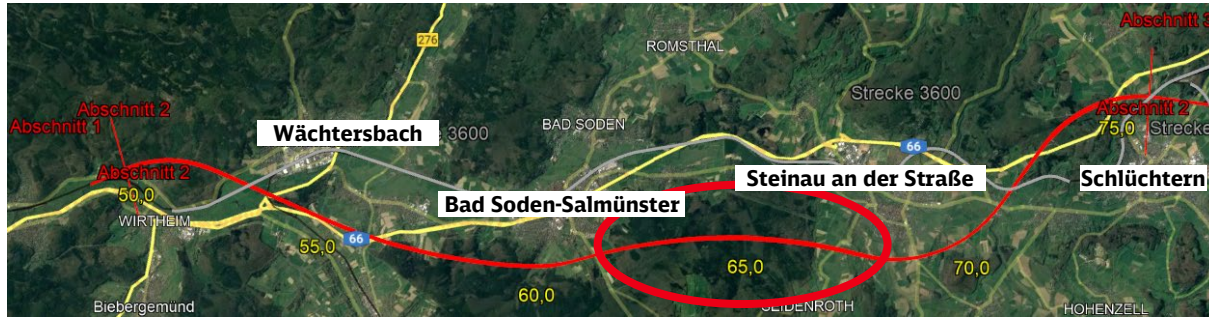
- Umfahrung Zone II des Wasserschutzgebietes 435-133 (Tiefbrunnen Mittbach), Wächtersbach (Hinweis D8.4)
- Berücksichtigung späterer Elektrifizierung der Strecke 9362 nach Bad Orb

Optimierung im Bereich Aufenau/Bad Soden-Salmünster



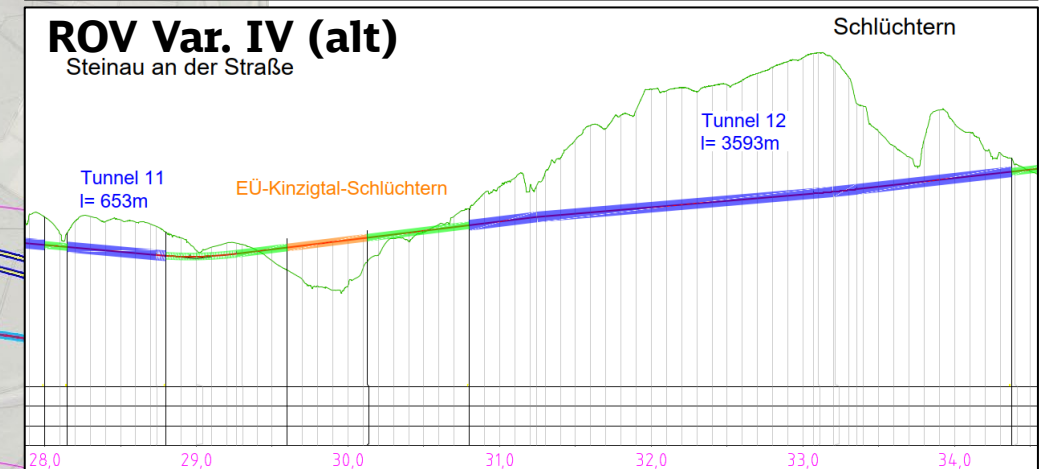
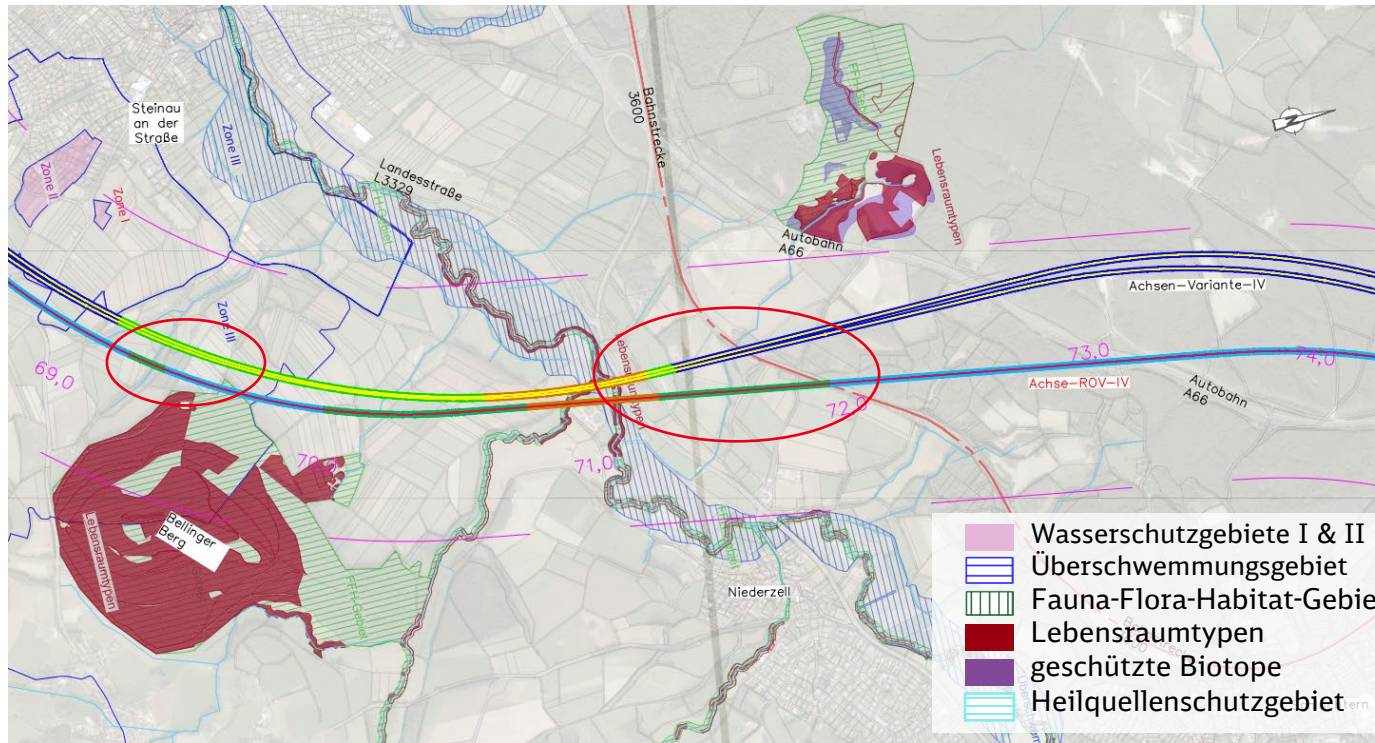
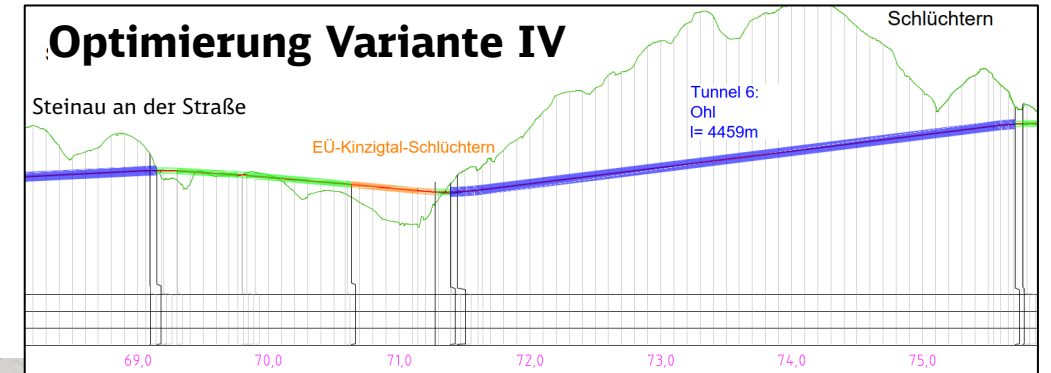
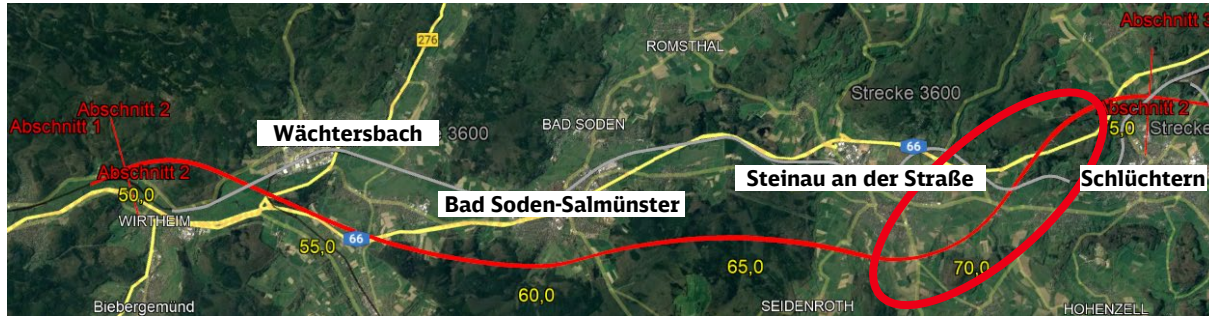
- Beseitigung der offenen Bereiche bei Aufenau und im Bereich des WSG Zone III südlich Bad Soden-Salmünster

Abweichung von der ROV-Variante zwischen Bad Soden-Salmünster und Steinau



- Beseitigung des offenen Bereiches am Sennelsbach südlich von Steinau an der Straße

Abweichung von der ROV-Variante zwischen Steinau und Schlüchtern



- Vergrößerung des Abstandes der NBS zum FFH-Gebiet Bellinger Berg
- Tiefpunkt der Gradienten auf Nordseite der EÜ verschoben mit Reduzierung der Brückenhöhe um bis zu 9 m

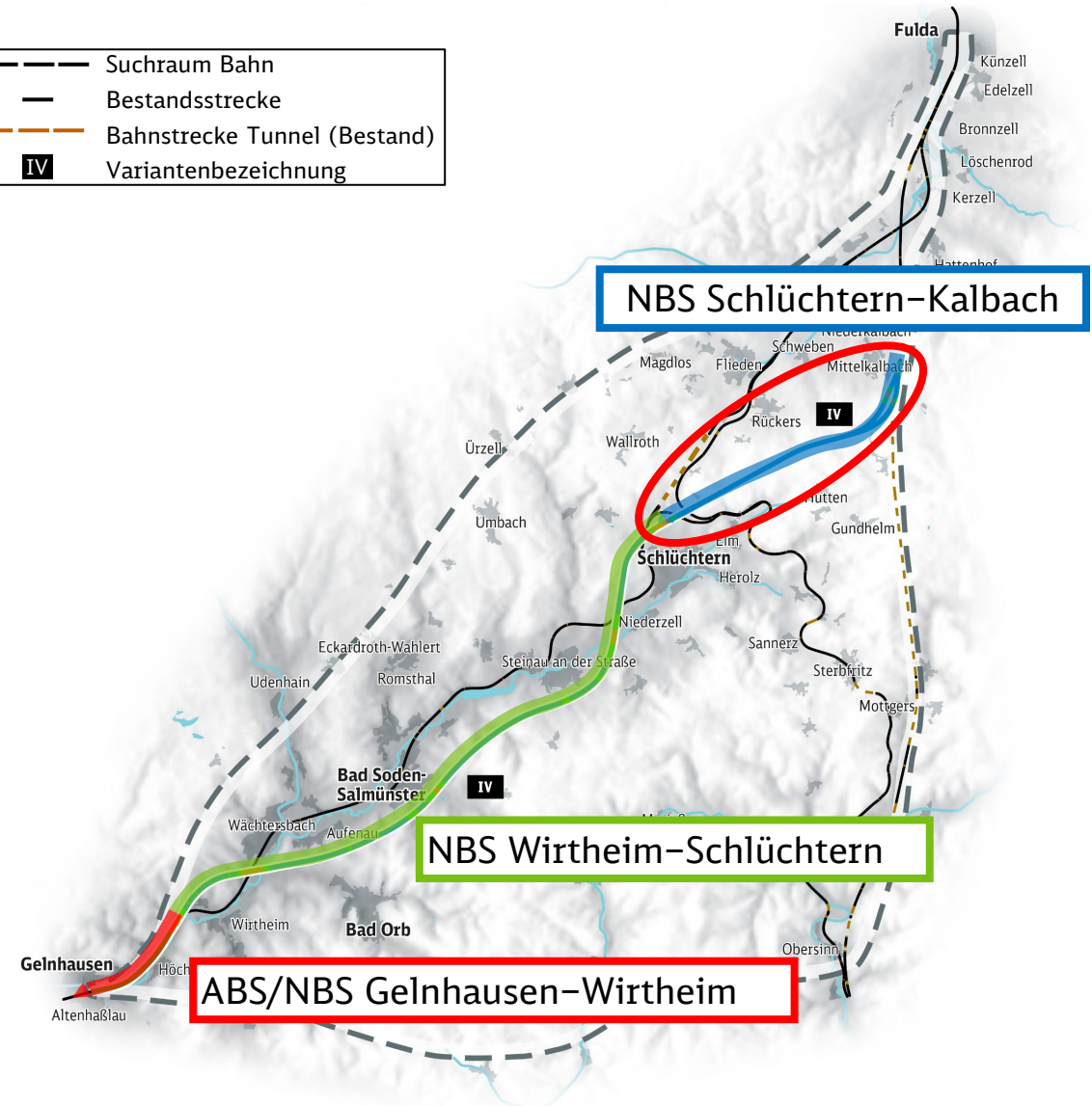
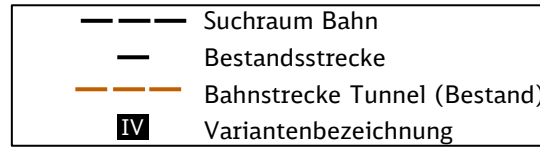
1. Begrüßung
2. Trassierungsrandbedingungen
3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim
4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern
- 5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)**
6. Sachstand Kompensation & Kartierung
7. Ausblick & Termine

Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda

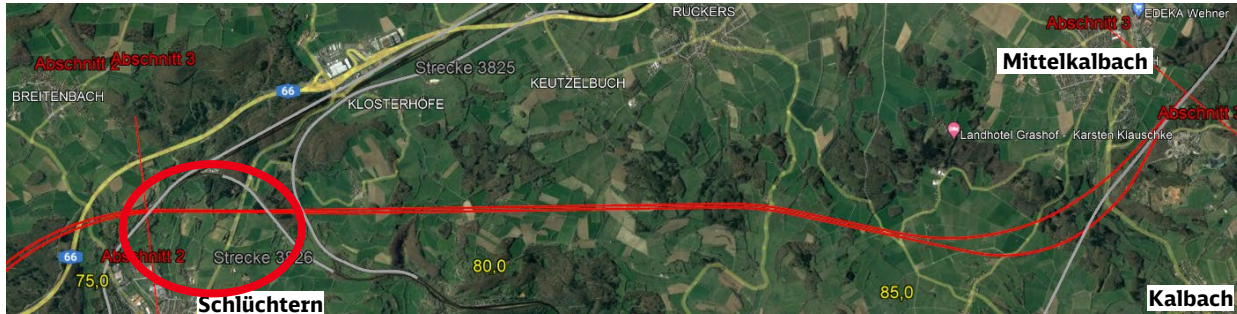
Abschnitt 3: NBS Schlüchtern–Kalbach

Zahlen, Daten, Fakten

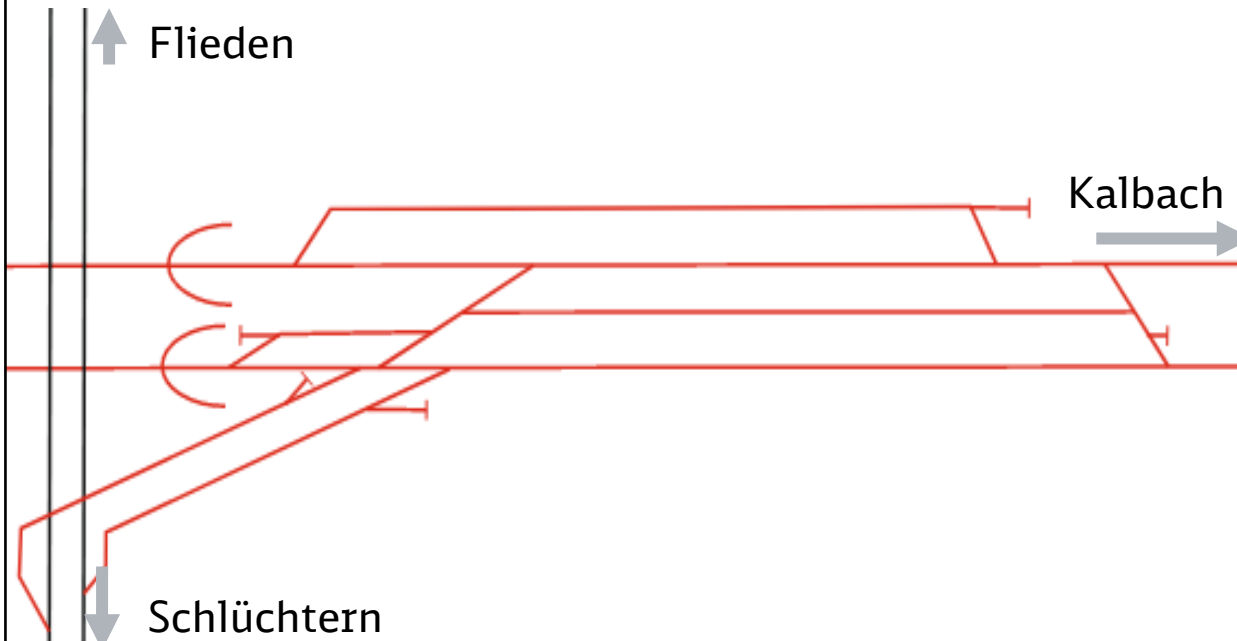
- Abschnittslänge: ca. 13,3 km
- Anzahl der Tunnel: 3 (1 zweiröhriger Tunnel, 2 einröhrige Tunnel)
- Anzahl großer Ingenieurbauwerke: 2 Talbrücken
- Besonderheiten: 2-gleisige Anbindung an die Bestandsstrecke 3600 nördl. Schlüchtern sowie an die Strecke 1733 bei Kalbach
- aktueller Planungsstand: Vorplanung



Aus dem Planungsfortschritt ergibt sich der Bedarf eines Betriebsbahnhofs nördlich Schlüchtern



Spurplanskizze



Betriebliche Funktionen:

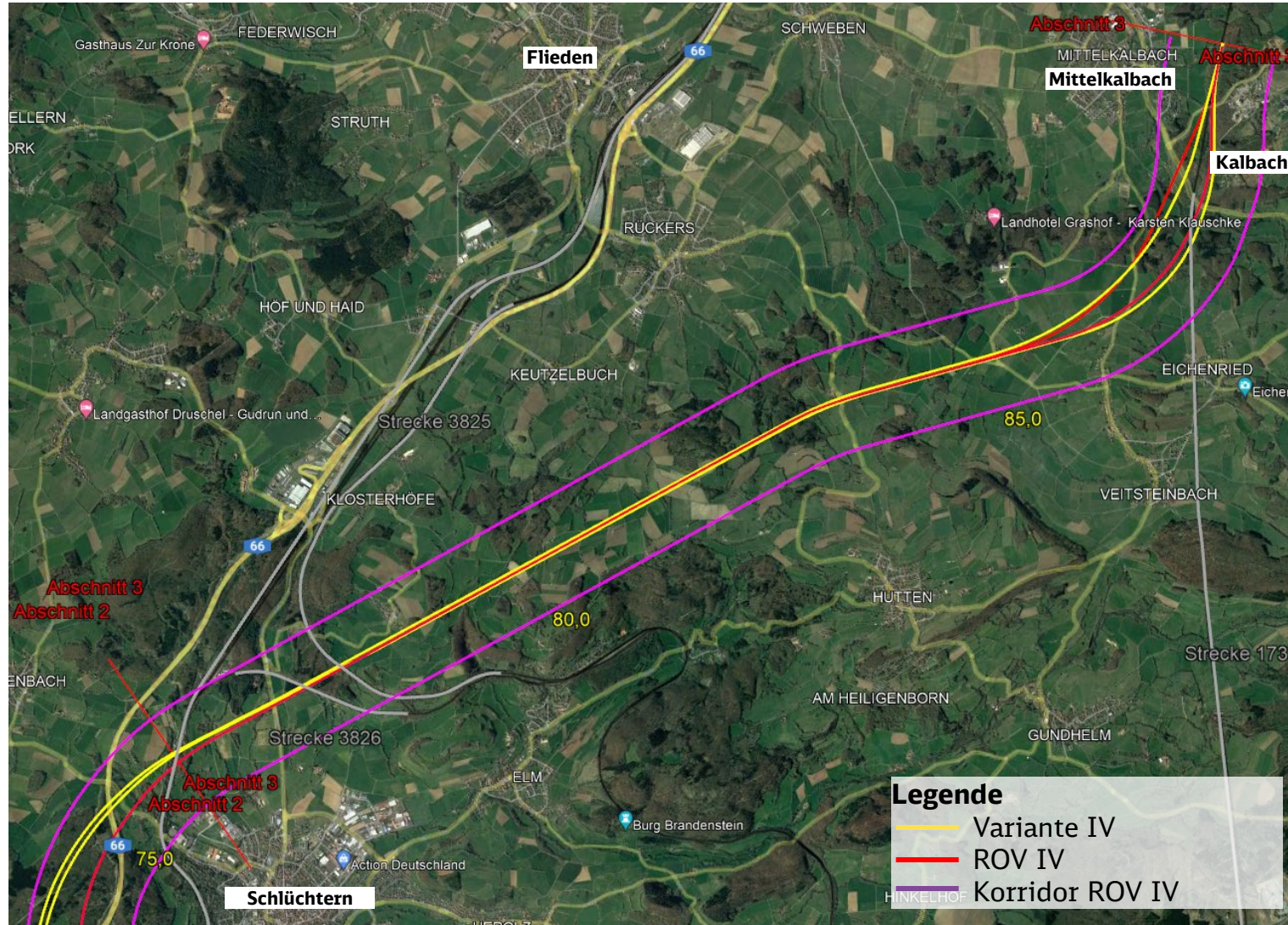
- 2-gleisige Verbindung der NBS zur Bestandsstrecke 3600
- Überleitverbindung innerhalb der NBS
- Überholgleise für Abstellmöglichkeit von Heißläufern auf der NBS

Verkehrlicher Nutzen:

- **Leistungsfähige Verknüpfung mit der Bestandsstrecke**, um eine frühzeitige IBN des Abschnitts Schlüchtern – Kalbach zu ermöglichen
- **Reduzierung der Störanfälligkeit** durch Schaffung von Überholmöglichkeiten und Wechsellmöglichkeit in das Gegengleis

Was wurde bei der Weiterentwicklung der Trassierung betrachtet?

Abschnitt 3: NBS Schlüchtern–Kalbach



- Trassierung beider einzelner Gleise unter Berücksichtigung der Verbindungsbauwerke zwischen den Tunneln und deren Ausstattung
- Optimierung der Tunnelverläufe
- Umfahrung von sensiblen Schutzgebieten und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Berücksichtigung von Maßgaben und Hinweisen aus der Landesplanerischen Beurteilung

Stand der Planung

- Trassierung = Arbeitsstand (Änderungen sind bedingt durch Planungsfortschritt möglich)

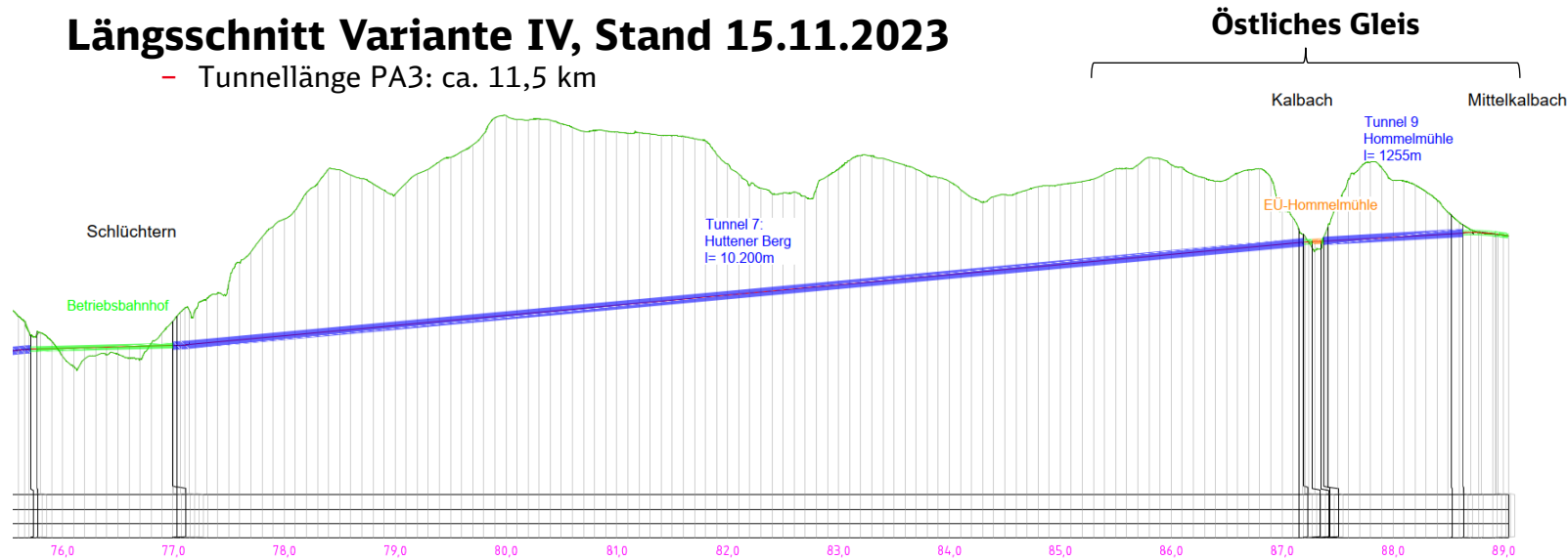
Was wurde bei der Weiterentwicklung der Trassierung betrachtet?

Abschnitt 3: NBS Schlüchtern - Kalbach

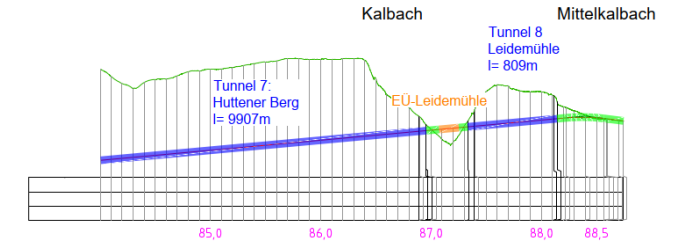
Arbeitsstand

Längsschnitt Variante IV, Stand 15.11.2023

- Tunnellänge PA3: ca. 11,5 km

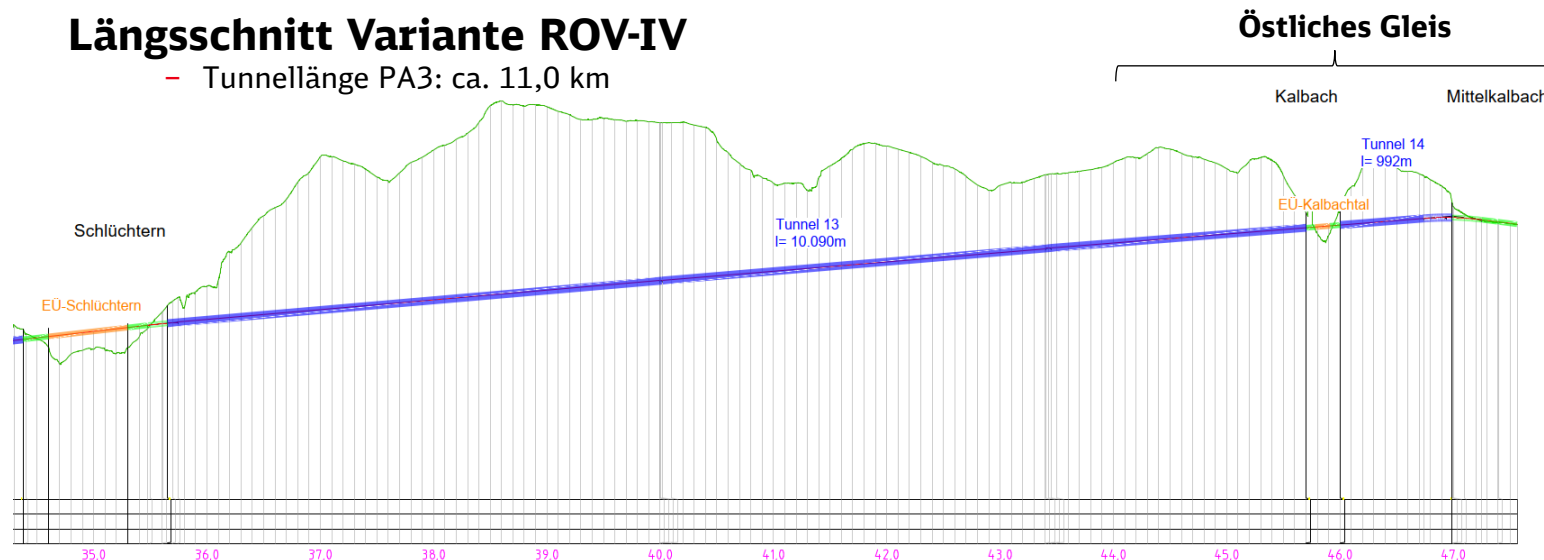


Westliches Gleis

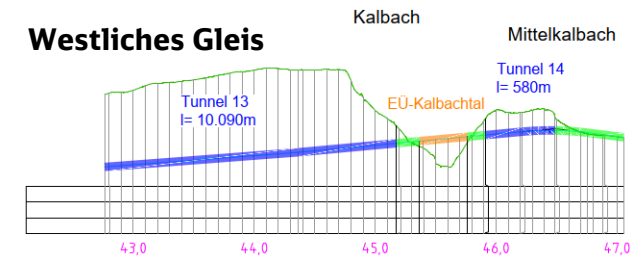


Längsschnitt Variante ROV-IV

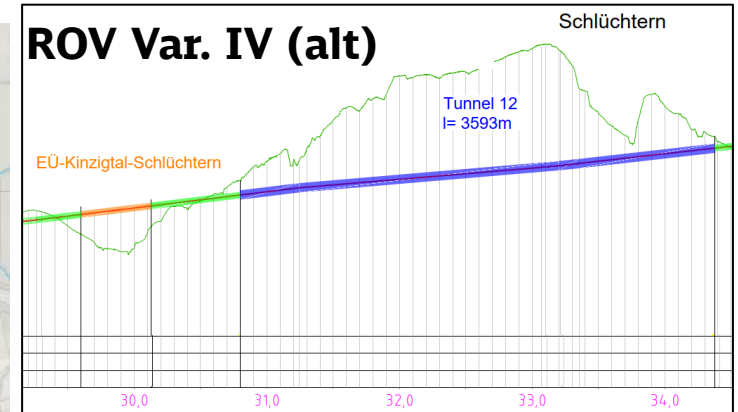
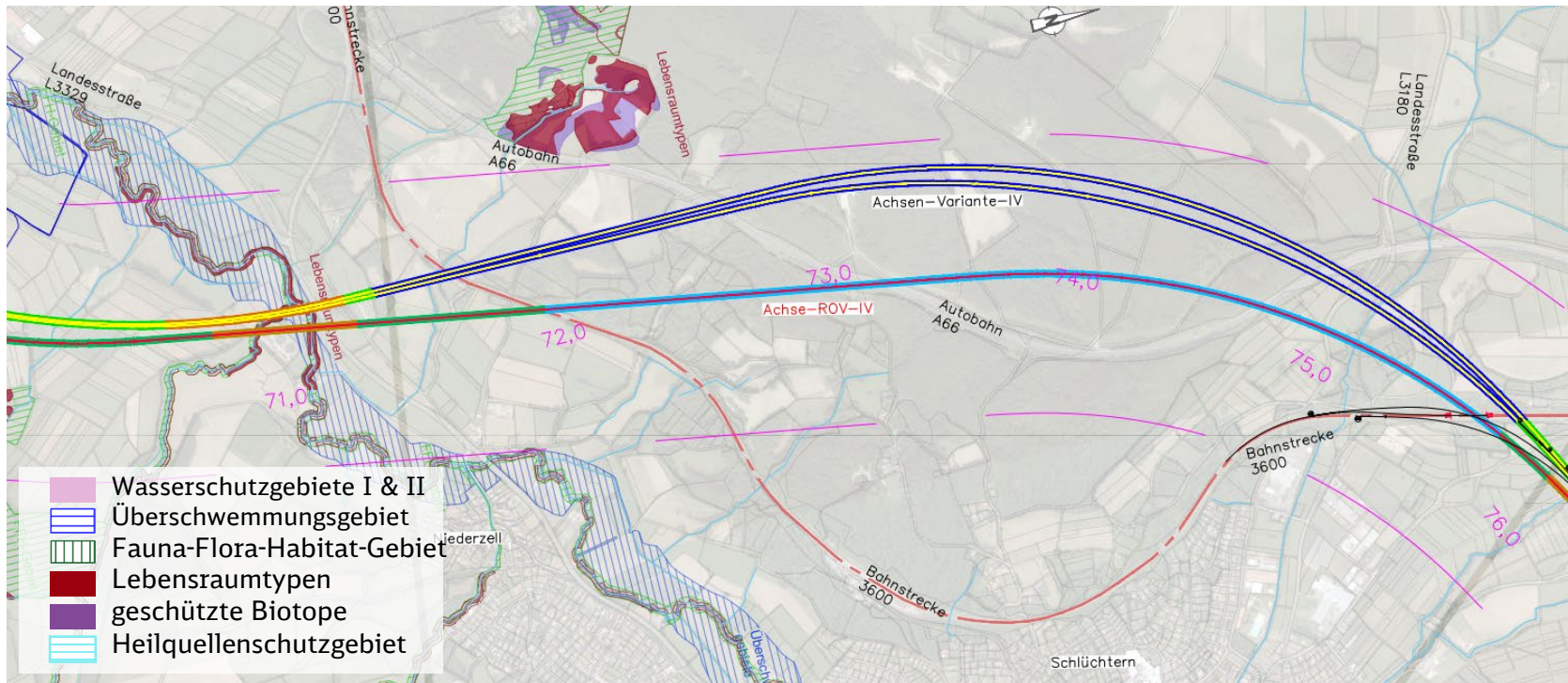
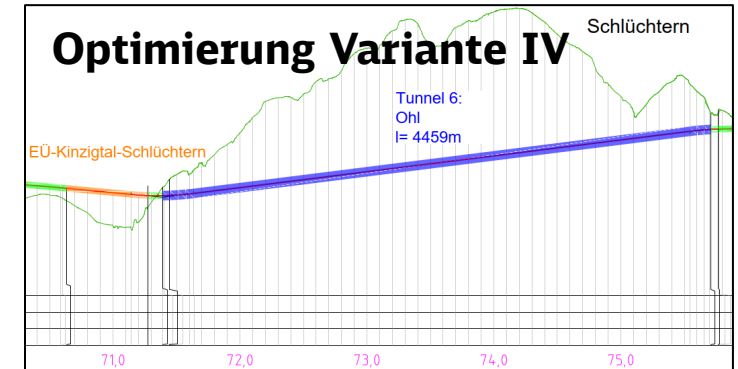
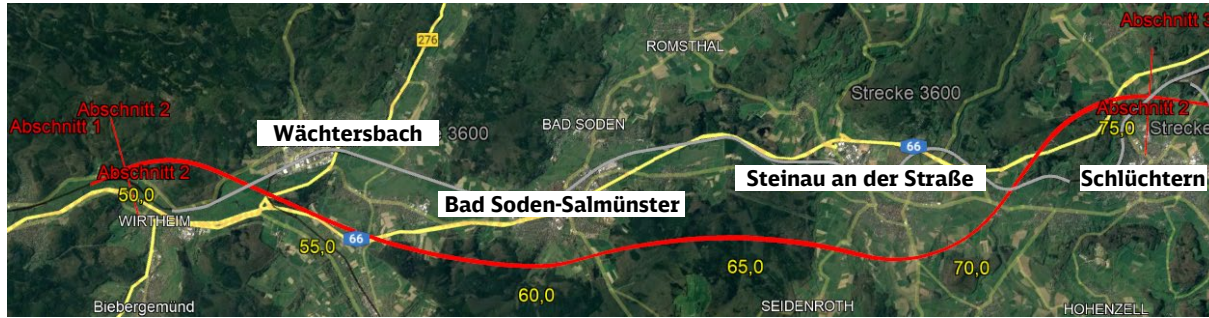
- Tunnellänge PA3: ca. 11,0 km



Westliches Gleis

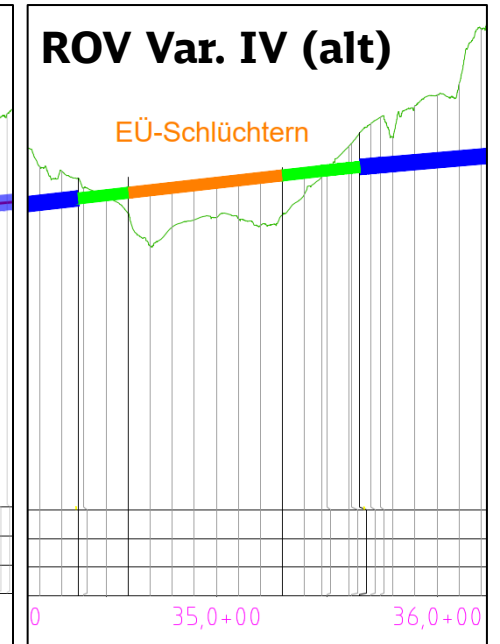
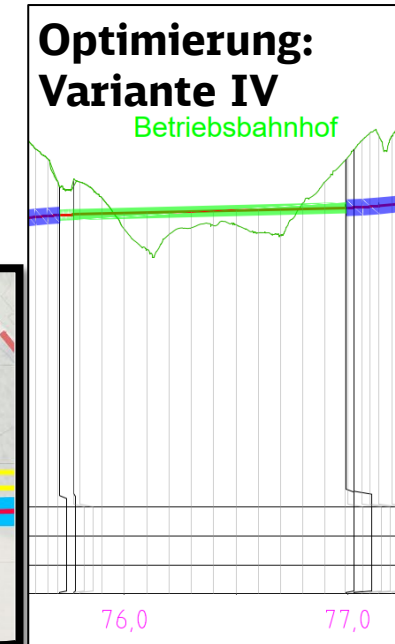
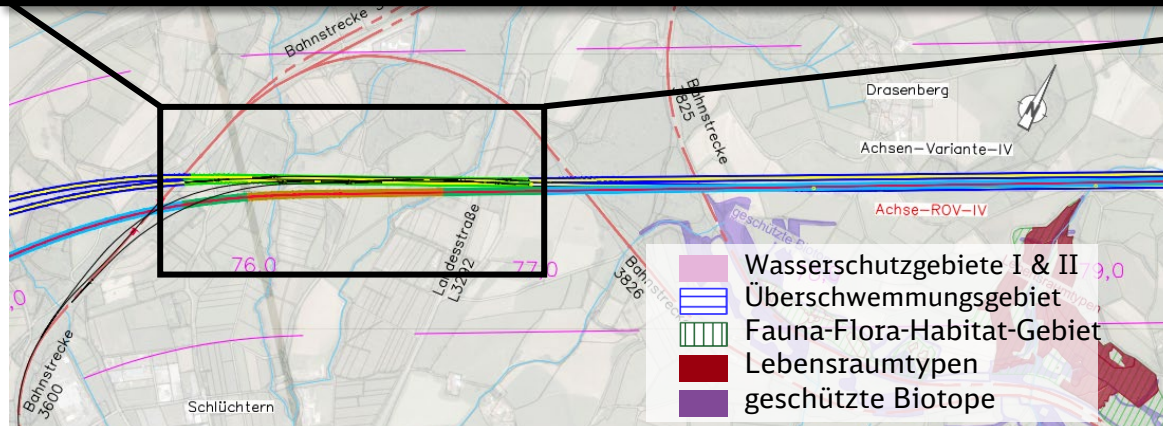
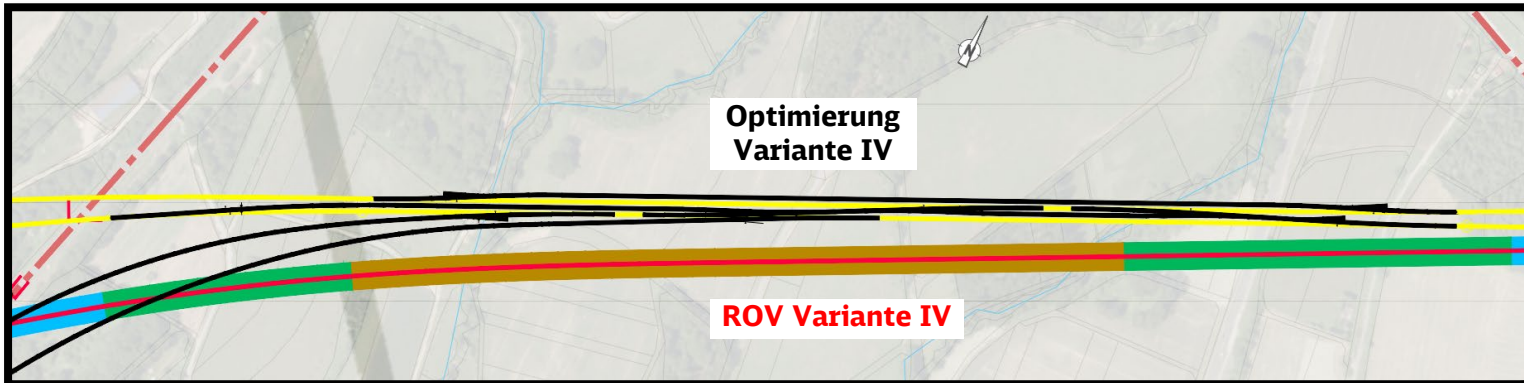
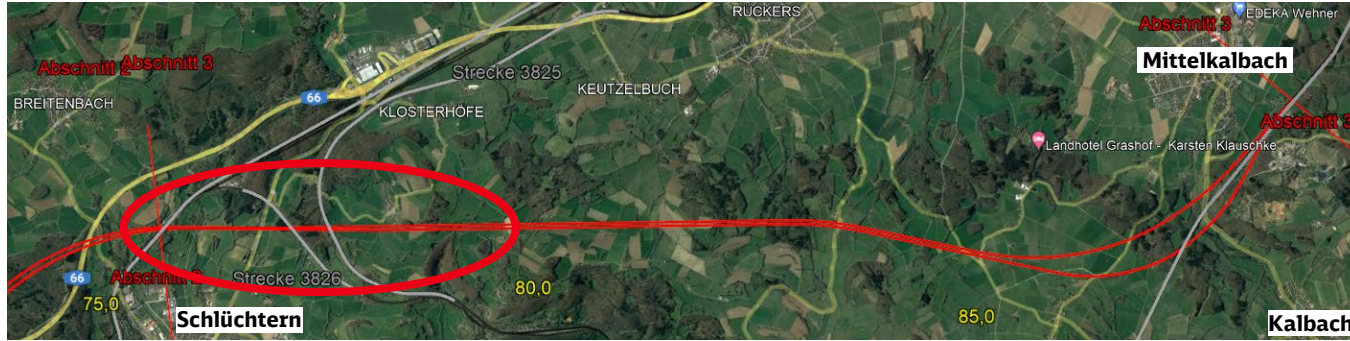


Optimierung im Bereich Schlüchtern



- Verschiebung der NBS nach Westen, um den Betriebsbahnhof Schlüchtern Nord mit den benötigten Weichen und den Anschluss an die Bestandsstrecke 3600 einbauen zu können
- Verlängerung des Tunnels Ohl

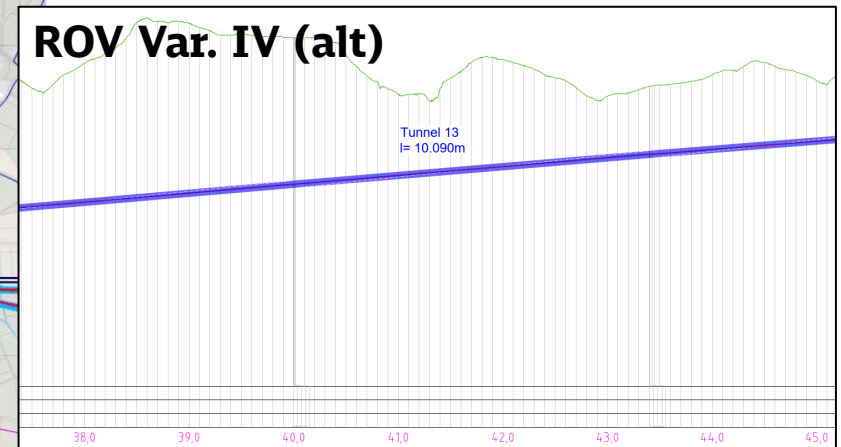
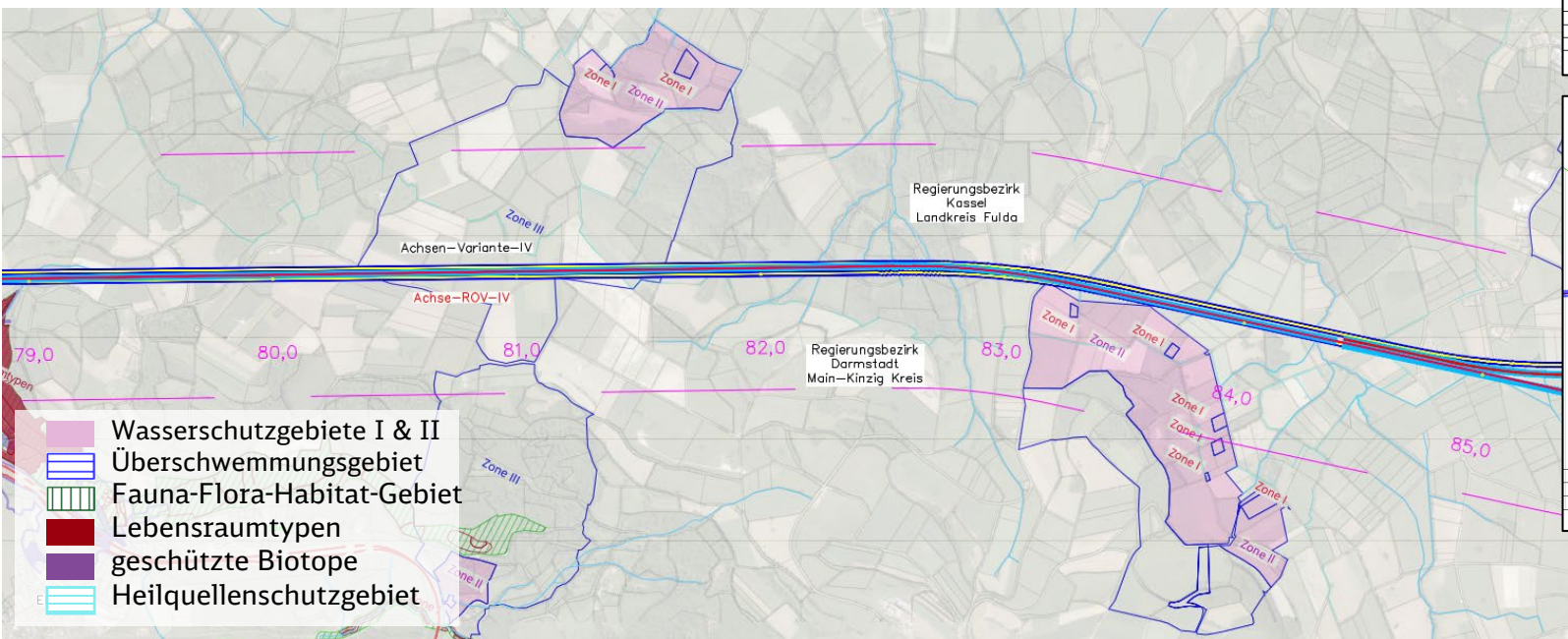
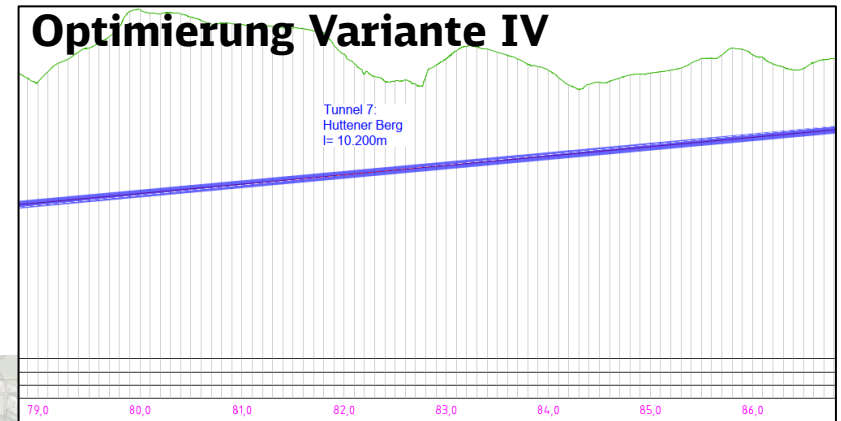
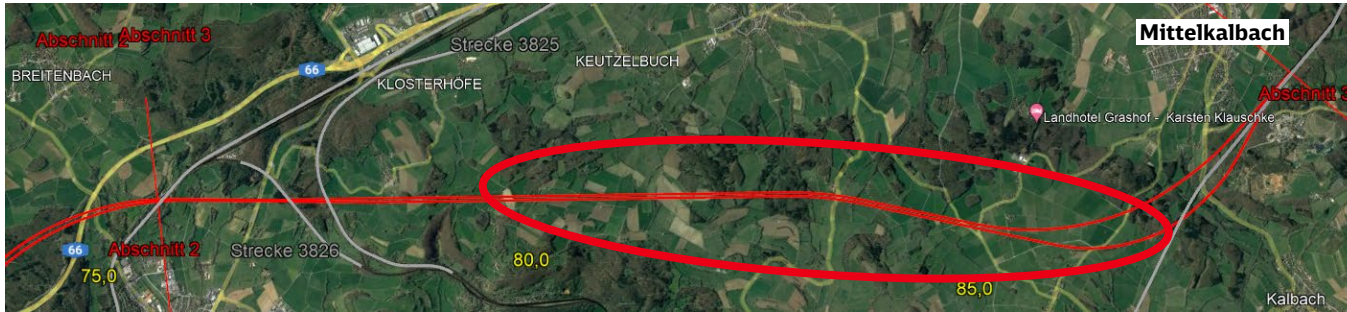
Betriebsbahnhof (Bbf) Schlüchtern Nord



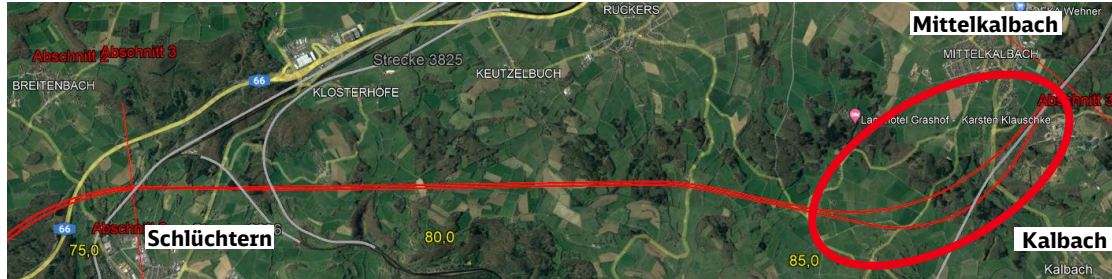
- Verschiebung der Achse nach Norden
- Reduzierung der Längsneigung im Bbf auf 2,5 ‰
- Reduzierung der Höhenlage
- Dammbauwerk mit kleineren Brücken für Riedbach und Mordgraben statt durchgehender Brücke

Optimierung im Bereich zwischen Schlüchtern und Kalbach

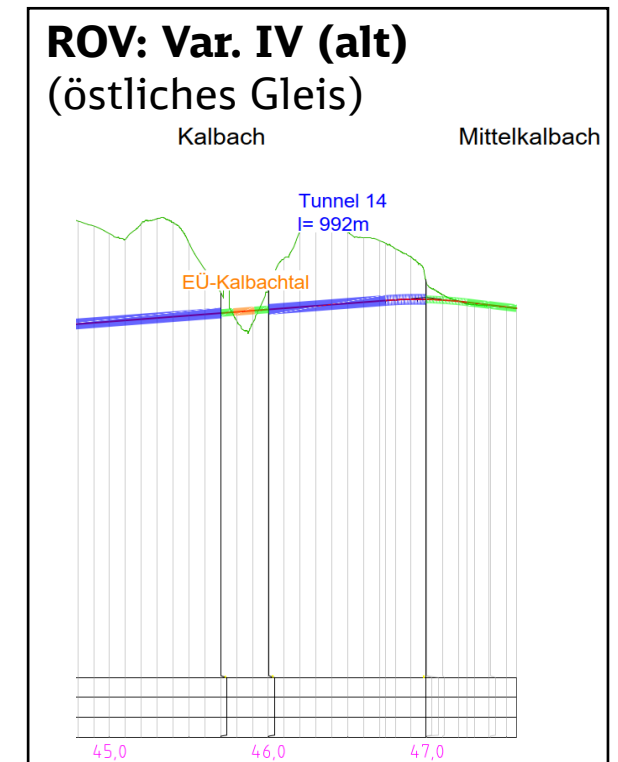
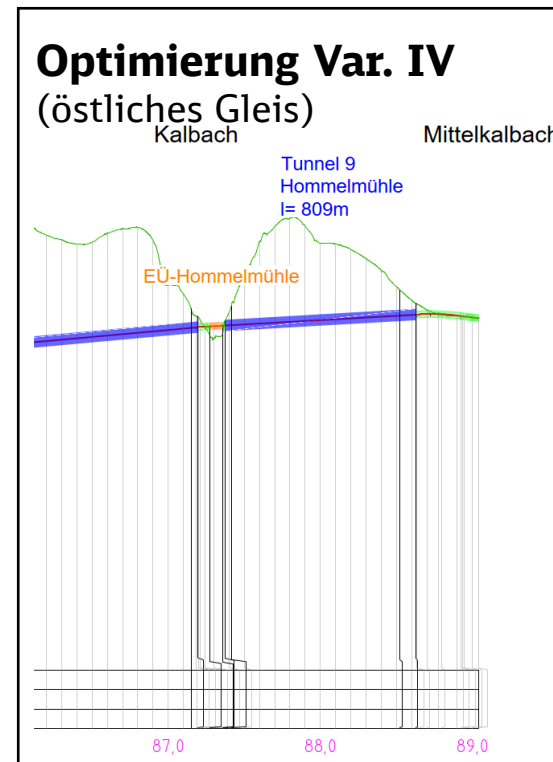
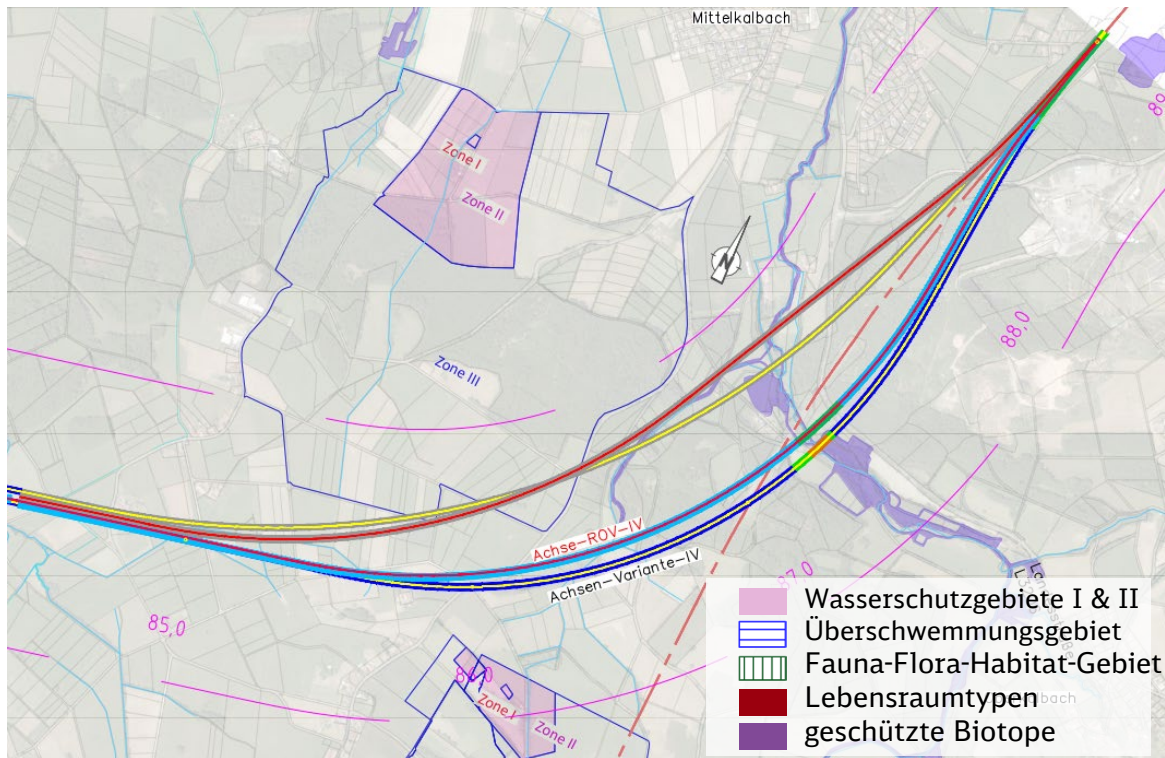
Langer Tunnel



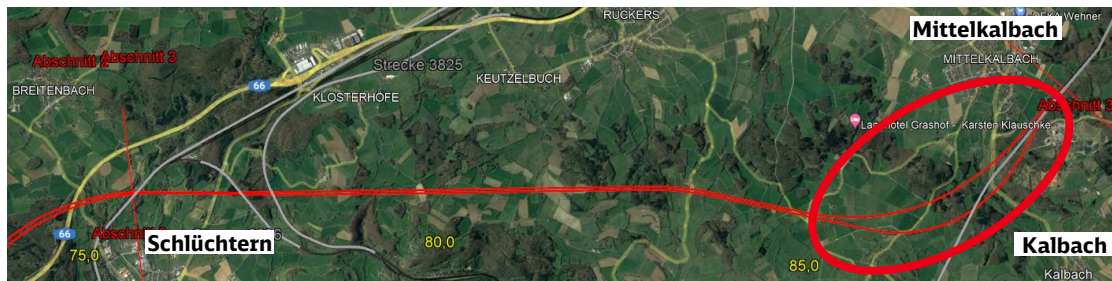
Einbindung in die Strecke 1733 im Bereich Kalbach, östliches Gleis



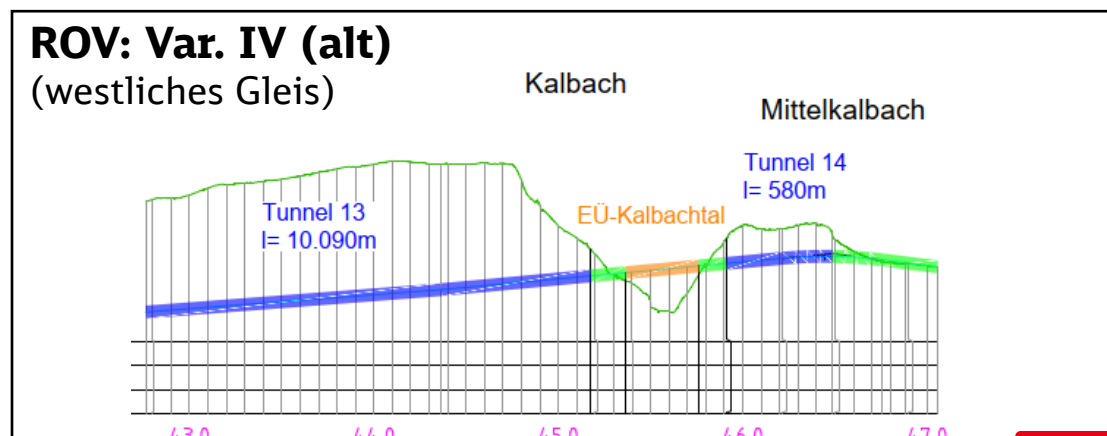
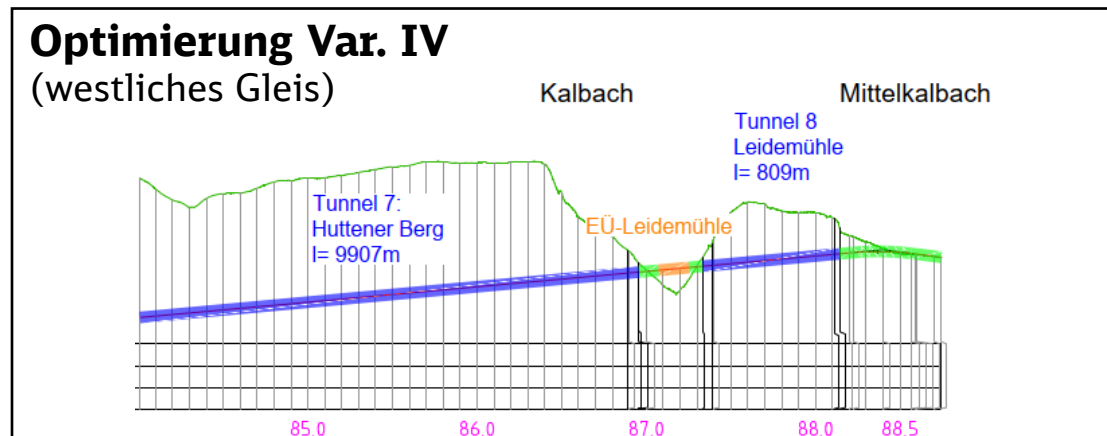
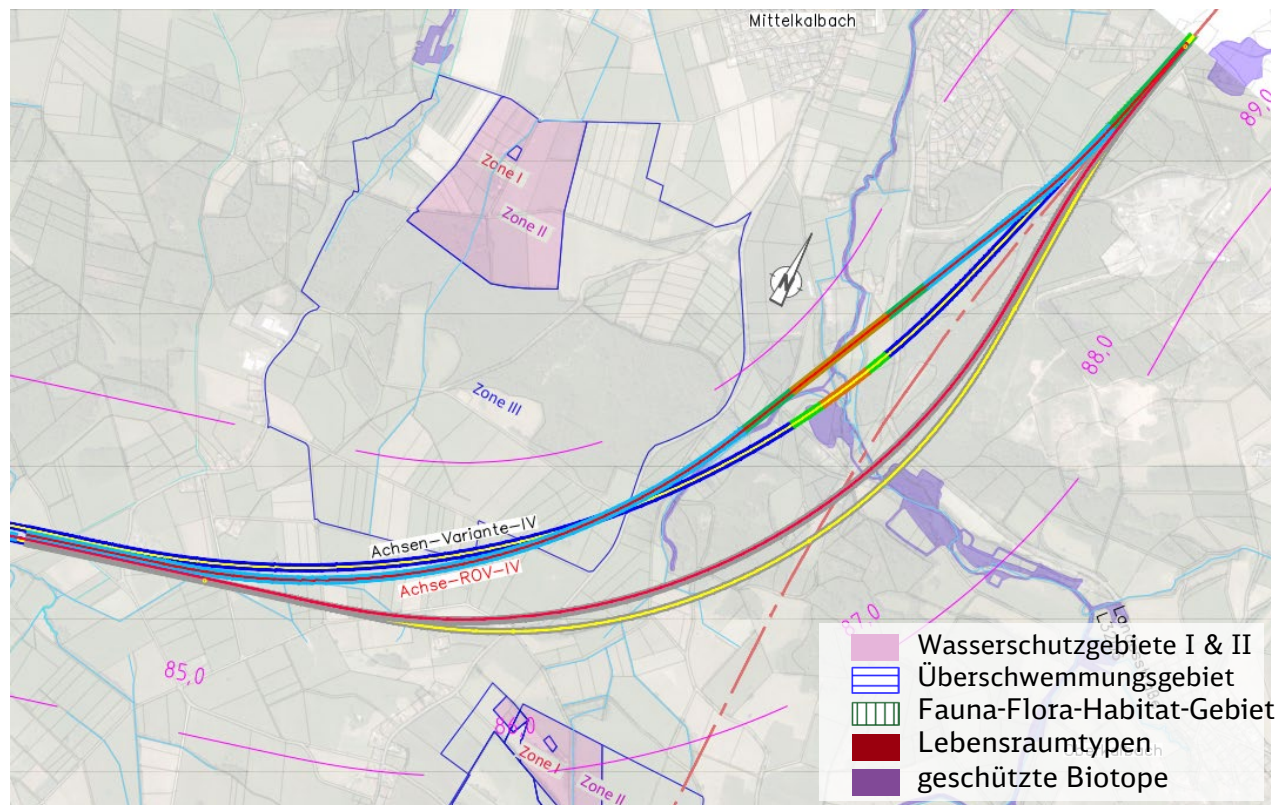
- Verlagerung der Gleisachse nach Osten, damit Unterquerung der 1733 im Dammbereich möglich wird



Einbindung in die Strecke 1733 im Bereich Kalbach, westliches Gleis



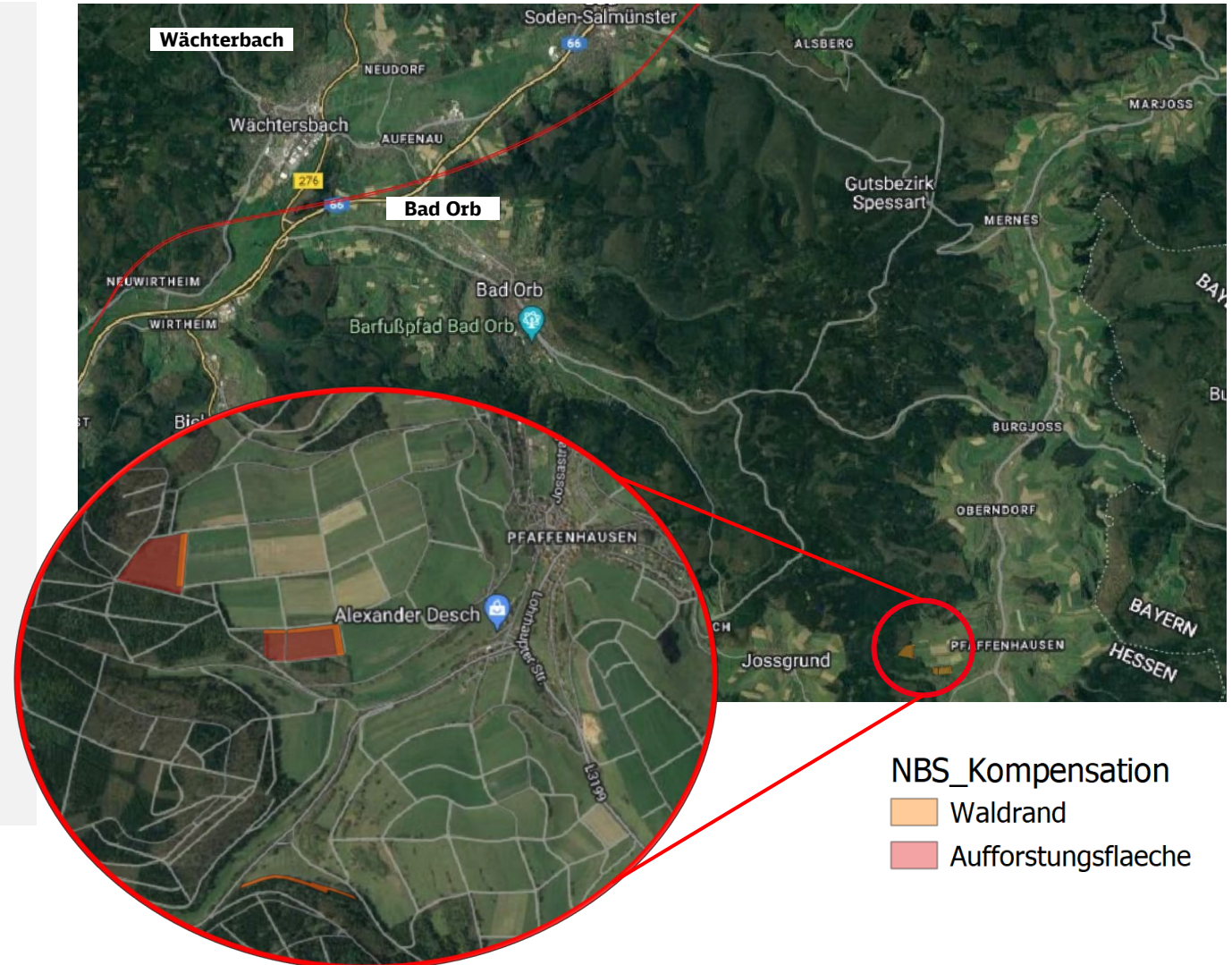
- Verlagerung der Gleisachse nach Osten



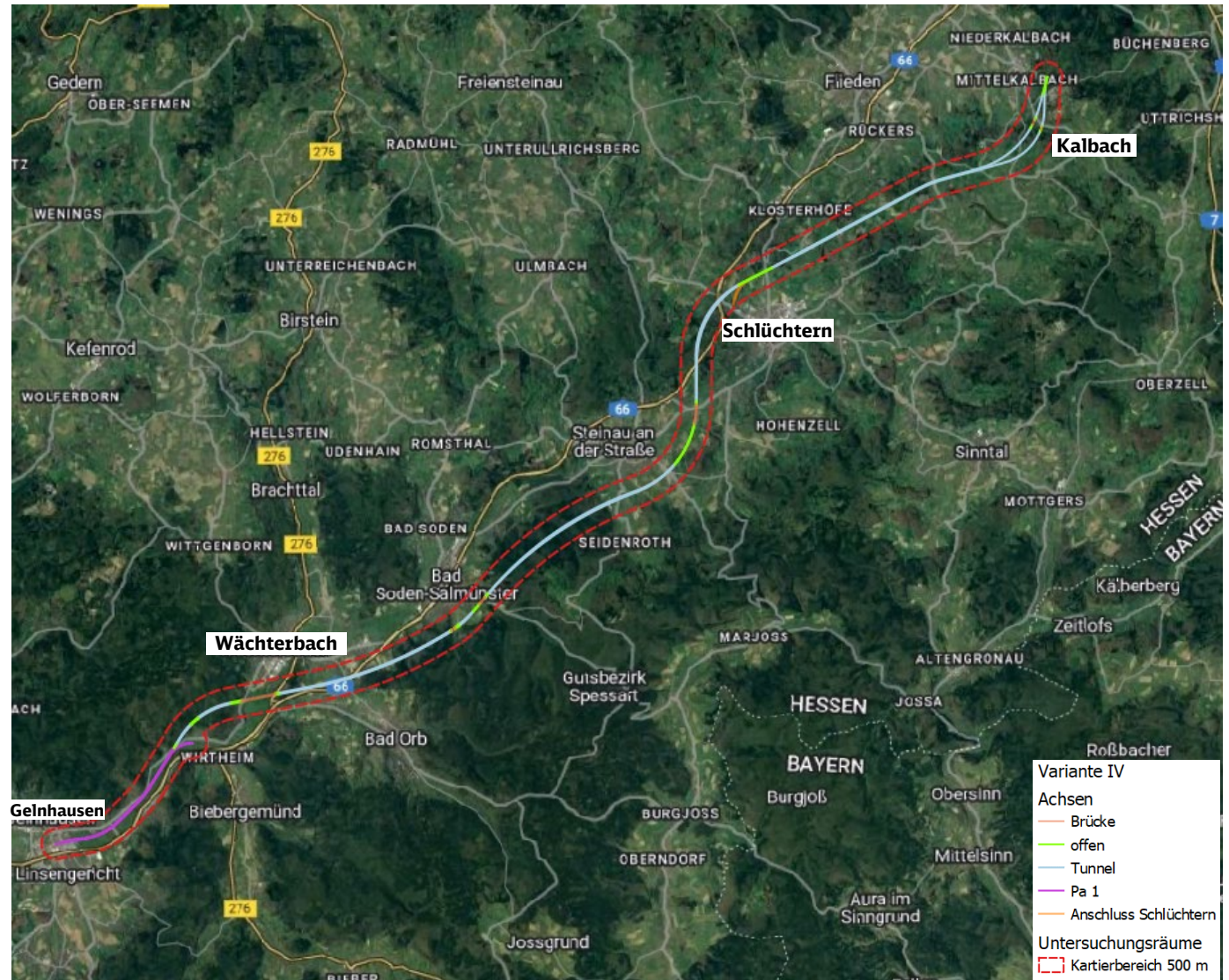
1. Begrüßung
2. Trassierungsrandbedingungen
3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim
4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern
5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)
- 6. Sachstand Kompensation & Kartierung**
7. Ausblick & Termine

Vorgezogene Kompensation: Aufforstungsflächen „Jossgrund“

- NBS Gelnhausen - Fulda → Abschätzung der Inanspruchnahme von Waldflächen
 - ca. 15 ha dauerhaft
 - ca. 10 ha temporär.*
- Ausgleich gemäß der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG und forstrechtlicher Ausgleich (Wald und Waldrand) erforderlich
- Bereits geplante und genehmigte Aufforstung
 - ca. 10 ha im Jossgrund - Pfaffenhausen → Ökokonto beantragt
- Beginn der Pflanzung:
 - November 23
- Lage ca. 10 km südlich der Trasse



- Bestandserfassung der Biotope ist abgeschlossen
- Folgende Fauna wurde erfasst:
 - Säugetiere (Fischotter, Biber, Haselmaus, Wildkatze, Dachs)
 - Fledermäuse (Transekte, Horchbox)
 - Vögel (Brutvögel, Rastvögel, Baumhöhlen, Struktur, Horst)
 - Reptilien (Transekt, KV)
 - Amphibien (Gewässer, Reusen)
 - Insekten [Ameisenbläuling, Libellen, Käfer (in Arbeit)]
 - Fische
- Folgende Arbeitsschritte stehen an:
 - Finalisierung der Bestandserfassung (Käfer)
 - Auswertung der Daten zur Bestandserfassung



1. Begrüßung
2. Trassierungsrandbedingungen
3. Sachstand Trassierung Abschnitt 1: Gelnhausen - Wirtheim
4. Sachstand Trassierung Abschnitt 2: Wirtheim - Schlüchtern
5. Sachstand Trassierung Abschnitt 3: Schlüchtern - Kalbach (SFS 1733)
6. Sachstand Kompensation & Kartierung
- 7. Ausblick & Termine**

Themenübersicht für die folgende Arbeitsgruppensitzungen

- Betrachtung Lärmsimulation Abschnitt 3
(**2. Sitzung** -> 06. März 2024)
- Betrachtung Lärmsimulation Abschnitt 1
(**3. Sitzung** vsl. April - Mai 2024)
- Betrachtung der Lärmsimulation an der Bestandsstrecke in Kombination mit Abschnitt 2
(**4. Sitzung** vsl. Juni – Juli 2024)





NETZE