

---

## **Offene Punkte und Schwachstellen am bisher bekannten Arbeitsstand des Projekts Schnellfahrstrecke Fulda – Bad Hersfeld – Gerstungen**

Beschluss: Gemeinsame Ausarbeitung der beiden PRO BAHN Landesverbände – final am 06.06.2023

---

Mit dem Bau der Schnellfahrstrecke Fulda – Bad Hersfeld – Gerstungen plant die DB Netz eine Beschleunigung der genannten ICE-Linien. Freiwerdende Trassen auf den Bestandsstrecken sollen SGV und SPNV zugutekommen. Die beiden Fahrgastverbände PRO BAHN Hessen e.V. und PRO BAHN Thüringen e.V. begrüßen die Notwendigkeit der Baumaßnahme und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den gesamten Schienenverkehr. Wir stellen jedoch die Frage, ob das Verhältnis aus finanziellem Aufwand und betrieblichen Nutzen dieses Bauprojektes allen vorhandenen Eisenbahnverkehrsarten in ausreichender Erforderlichkeit zugutekommt oder ob das geplante Verkehrsprojekt nicht zu einseitig dem Fernverkehr dient?

Für die parlamentarische Befassung regen wir die Behebung existierender Engpässe, die Schaffung zusätzlicher Kapazität insbesondere im Bahnhof Gerstungen und eine bessere (höhenfreie) Verknüpfung der Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke (NBS) an deren östlichen Ende an. Anbei finden Sie unsere Stellungnahme im Detail.

### **Ausgangssituation**

Der Korridor Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach / Bebra gehört zu einen der zentralen Strecken des Fernverkehrs (SPFV) und des Schienengüterverkehrs (SGV) und zum DB Hochleistungsnetz.<sup>1</sup> Um die Pariser Klimaziele einzuhalten und die Erderwärmung auf möglichst unter 2,0°C zu begrenzen, ist die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Eisenbahn ein wesentliches Element, um den Ausstoß von CO<sub>2</sub> und Stickoxiden aus den Auto- und Straßengüterverkehr zu vermeiden. Ziel der Bundesregierung ist es, die Reisenden im Personenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25% zu erhöhen.<sup>2</sup> Eine zentrale Maßnahme ist es daher, die erforderlichen Kapazitäten im Schienennetz zu erhöhen, um den zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können, so auch im Korridor Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach / Bebra. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir das DB Projekt „Fulda-Gerstungen“ zur Schaffung zusätzlicher Kapazität im Bahnnetz ausdrücklich!

Im Korridor Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach / Bebra verkehren heute folgende ICE Linien: Die Linien 11 und 50 jeweils im Zweistundentakt um eine Stunde versetzt. Die ICE Linie 11 hält nicht in Bad Hersfeld. Mehrmals am Tag wird der Korridor noch von ICE Sprintern der Linie 15 genutzt, die jedoch keine Verkehrshalte im betrachteten Gebiet haben. Der Bahnhof Bebra ist aktuell (fast) vollständig vom Fernverkehr abgehängt, einzig die IC Linie 51 bedient mit 3 Zugpaaren die Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Gera, wobei nur ein Zugpaar in Bebra hält. Der Regionalverkehr (SPNV) wird mit den RB 5 (Kassel – Fulda) und RB 6 (Bebra – Eisenach) sowie

---

<sup>1</sup> Verweis: DB Hochleistungsnetz - [https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666)

<sup>2</sup> Verweis: Deutschlandtakt Vision - <https://www.deutschlandtakt.de/vision/>

---

einzelnen RE 5 (Bebra – Frankfurt/Main) abgewickelt. Starker Güterverkehr (SGV) findet vor allem in Nord-Süd-Richtung statt. Es handelt sich hierbei zusammen mit der sogenannten Rheinschiene um eine der hoch ausgelasteten und wichtigsten Schlagadern des SGV in Deutschland<sup>3</sup>, welche aktuell im Schnitt von täglich 250 Güterzügen pro Tag und im Planungsszenario 2030 von 277 Güterzügen am Tag befahren wird.<sup>4</sup>

In Ost-West-Richtung gibt es ebenfalls nennenswerten SGV. Starker Güterverkehr findet außerdem, vor allem über den Bahnhof Gerstungen von und nach dem Werra-Kalirevier statt. Mit Ausnahme der aktuell nur dem Güterverkehr dienen eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenbahnen sind alle Bestandsstrecken zweigleisig und elektrifiziert. Die Elektrifizierung der Strecke Gerstungen – Heimboldshausen ist im Programm „Elektrische Güterbahnen“ beschlossen worden<sup>5</sup> und wird derzeit geplant.

## **1.) Durch Tunnel erkaufte Lärmschutz**

Wie im Beteiligungsforum angeregt, ist der Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke von Niederaula nach Bad-Hersfeld weitestgehend ohne Tunnel und damit für eine deutlich geringe Investitionssumme möglich.

Hingegen verläuft die gewählte Vorzugsvariante zum Großteil aus Lärmschutzgründen im Tunnel, welches mit deutlich höherem Bauaufwand, und sehr energieintensiven Bahnbetrieb, im Vergleich mit einer oberirdischen Führung, verbunden sein wird. Das Preis-Leistungsverhältnis der gewählten Vorzugsvariante ist aus unserer Sicht ungünstig, da der Fokus auf Lärmschutz durch Tunnelbauten liegt.

Mit dem offensichtlich beschlossenen Verzicht auf eine oberirdische Trassenführung der Schnellfahrstrecke wird auch deren Nutzung im schnellen SPNV, zumindest aber die Errichtung neuer Zugangsstellen für diesen ungeprüft vertan.

Die Kosten des Projektes werden zu einem großen Teil für Tunnelbauwerke aufgewendet werden müssen. Die Schaffung von zusätzlicher Kapazität durch kleine und mittlere Maßnahmen entlang des Projektkorridors entfällt hingegen.

## **2.) Verknüpfungspunkt Fulda**

Der Bahnhof Fulda ist aktuell Teil des überlasteten Schienenwegs Hailer-Meerholz – Fulda durch das Kinzigtal<sup>6</sup>. Langfristig wird dieser Abschnitt durch das Kinzigtal durch eine zweigleisige Neubaustrecke ergänzt. Im DB Netz Plan zur Erhöhung der Kapazität wird für den Zeitraum mit der Inbetriebsetzung der NBS durch das Kinzigtal, als auch der NBS Fulda-Gerstungen folgendes festgestellt:

„Aus der erhöhten verkehrlichen Anforderung für den Bereich Fulda durch die Realisierung der ABS/NBS sind weitere Infrastrukturmaßnahmen identifiziert worden. Diese beinhalten mehrere

---

<sup>3</sup> Verweis: Gutachten Umweltbundesamt (UBA) „Schienennetz 2025 / 2030 Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland - <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/schienennetz-2025-2030>

<sup>4</sup> Verweis: Bundesverkehrswegeplan - Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt 2-007-V01 (bvwp-projekte.de)

<sup>5</sup> Verweis: Elektrische Güterbahnen - <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>

<sup>6</sup> Verweis: Überlastete Strecken-  
<https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4816508/d0595758788002eaf1b08b6bffd018aa/Sachstand-UeLS-Strecken-data.pdf>

---

Weichenverbindungen für Parallelfahrten, zusätzliche Blocksignale und ein zusätzliches Bahnsteiggleis auf der Westseite, an dem die Züge von und nach Gersfeld halten können.“<sup>7</sup>.

Es ist uns nicht ersichtlich, ob und wann diese genannten Infrastrukturmaßnahmen der DB Gutachter zur Engpassbeseitigung umgesetzt werden. Sie sind weder Bestandteil im Projekt NBS Gelnhausen – Fulda, noch der NBS Fulda-Gerstungen. Wir sehen die Notwendigkeit die identifizierten Engpässe parallel zu den beiden Neubauprojekten in Planung zu nehmen und zu realisieren, um einen zukünftigen Engpass im Knoten Fulda zu vermeiden.

Eine im Beteiligungsforum durch die DB vorgestellte Lösung, Güterzüge nachts vorrangig nicht über Hünfeld, sondern südlich von Bad Hersfeld über die Verbindungsspanne der Neubaustrecke zur Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg zu leiten, wird die Engpasssituation in Fulda erheblich verschärfen.

### **3.) Verknüpfungspunkt Bad Hersfeld (Bebra)**

Im, für den SGV so relevanten Abschnitt Fulda – Bebra, wird nur durch die Verlagerung der stündlichen ICE-Trasse und des ICE-Sprinters neue Kapazität geschaffen. Uns stellt sich die Frage, ob damit in diesem zentralen Korridor der avisierte Marktanteil des SGV von 25% erreicht und bewältigt werden kann? Wir wünschen uns daher, die Überprüfung in einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für dieses Projekt anhand der Zugzahlen-Prognosen für 2040.

In der DB Netz Planung zur Erhöhung der Kapazität<sup>8</sup> wird im Projektgebiet (NBS-Fulda-Gerstungen) ein Engpass an der Anbindung des Bahnhofs Bebra identifiziert und folgende Abhilfemaßnahme definiert: „4.1.10 Schaffung einer parallelen Fahrmöglichkeit an der Südeinfahrt von Bebra Rbf“.

Diese Maßnahme ist nicht Bestandteil des Projektes. Uns stellt sich die Frage, ob und wann diese vorliegende Engpassbeseitigung umgesetzt werden soll?

### **4.) Verknüpfungspunkt Ronshausen**

Im aktuellen Planungsstadium ist für uns nicht genau erkennbar, wo die NBS auf östlicher Seite angebunden wird. Wird ein neuer, zusätzlicher Hönebacher Tunnel projektiert oder endet die NBS bereits westlich „davor“ im Raum Ronshausen? Wir deuten die aktuellen Planungen so, dass eine Verknüpfung (unabhängig wo) der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke niveaugleich und nicht niveaufrei geplant wird, d.h. eine konfliktfreie Betriebsführung ist damit nicht gegeben. Ein Konflikt, bzw. eine Behinderung entsteht z.B. bei einem ostwärts fahrenden Güter- oder Regionalzug dann, wenn gleichzeitig ein ICE westwärts in die Neubaustrecke einfahren möchte. Der schnelle ICE hat i.d.R. den betrieblichen Vorrang. Wenn der Güterzug wartet, kann es in der Folge dazu kommen, dass dieser mit langsamer Geschwindigkeit in der dort vorliegenden Steigung anfahren muss, und nachfolgende Züge nur entsprechend langsam folgen können.

Es gibt genügend Beispiele im In- und Ausland, wie solche Abzweigstellen niveaufrei, d.h. konfliktfrei gestaltet werden können. Zum Beispiel ist die vorhandene „Berliner Kurve“ zur Südumfahrung von Bebra höhenfrei an die Strecke von Gerstungen angebunden. Im Bahnhof Erfurt hingegen, wurde die

---

<sup>7</sup> Verweis: Plan zur Erhöhung der Kapazität

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4256244/da4cd7460a7cb92bf53624dd52a80724/pek\\_strecke\\_3600-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4256244/da4cd7460a7cb92bf53624dd52a80724/pek_strecke_3600-data.pdf)

<sup>8</sup> Vgl. Fußnote 6

Einbindung der Neubaustrecke in den Bahnhof nicht niveaufrei gestaltet, mit der Folge, dass nun nachträglich die dafür erforderlichen Überwerfungsbauwerke zur Erhöhung der Kapazität und des Betriebsflusses, in die Planungen aufgenommen wurde und nachgebessert werden muss.<sup>9</sup>

Wir wünschen uns an dieser Stelle den notwendigen Weitblick („nicht kleckern, sondern klotzen“), vor allem damit zukünftig eine optimale (pünktliche!) Betriebsqualität erreicht werden kann. Überwerfungsbauwerke als das Mittel für niveaufreie Abzweigungen gehören zu den zentralen Punkten, um die Betriebsqualität zu verbessern und werden in hochbelasteten Korridoren aus- oder nachgerüstet.<sup>10</sup> Ein Überwerfungsbauwerk sollte am östlichen Verknüpfungspunkt der NBS ebenso unbedingt eingeplant werden.

## **5.) Verknüpfungspunkt Gerstungen**

Im DB-Projekt Fulda – Gerstungen sind, anders als es die Projektbezeichnung vermuten lässt, überhaupt keine Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung im Bahnhof Gerstungen geplant. Dabei stellt der Bahnhof Gerstungen schon heute ein Nadelöhr für den SGV dar, resultierend aus der Kombination an Durchgangsverkehr und örtlichem Verkehr von/nach Heimboldshausen.

In den aktuellen Planungen von DB Netz endet der 740 Meter-Korridor zukünftig im Westen in Wartha (Werra) (seitenrichtig für Ost-West Verkehre).<sup>11</sup> Der Bahnhof Gerstungen bleibt ohne Puffermöglichkeit für diese Durchgangsgüterzüge (in Ost-West, als auch West-Ost Verkehre). Vor der Einfahrt in den Bündelungsabschnitt mit der NBS ist dies nachteilig für eine pünktlich Betriebsqualität und limitiert zudem die Kapazität.

Ein Großteil der Güterzüge führt in Gerstungen sowohl einen Traktions-, als auch einen Fahrtrichtungswechsel durch, was für erheblichen Rangierverkehr sorgt. Die Zuglängen im Bahnhof Gerstungen sind limitiert, so dass aktuell zum Beispiel die Intermodalzüge zwischen dem Werra-Kombi-Terminal (WKT) bei Heimboldshausen und dem Bahnhof Bebra nur wegen zu kurzer Gleise in Gerstungen in zwei Teilen gefahren werden müssen. Unberücksichtigt ist ferner die Verlagerung von sonstigen Güterverkehren aus dem Raum Gerstungen / Werra-Suhl-Tal auf die Schiene. Aktuell werden werktäglich allein im Gewerbegebiet Berka/Werra über 200 Lkw be- oder entladen. Die Transportmengen, welche in direkter Verbindung mit dem Kaliabbau stehen, steigen weiter an. Neben dem reinen Kalisalz, werden seit einigen Jahren Salzlauge und zukünftig in Größenordnung Materialien zur Abdeckung der Halden beliefert werden müssen.<sup>12</sup> In der folgenden Abbildung ist die Entwicklung und die Prognose der zu transportierenden Mengen per Bahn durch die Firma Kali + Salz dargestellt:

---

<sup>9</sup> Vgl. Deutschlandtakt – der Knoten Erfurt

<https://www.deutschlandtakt.de/blog/aufgegleist-der-knoten-erfurt/>

<sup>10</sup> Vgl. DB Netz Überwerfungsbauwerk Meckelfeld - <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/meckelfeld>

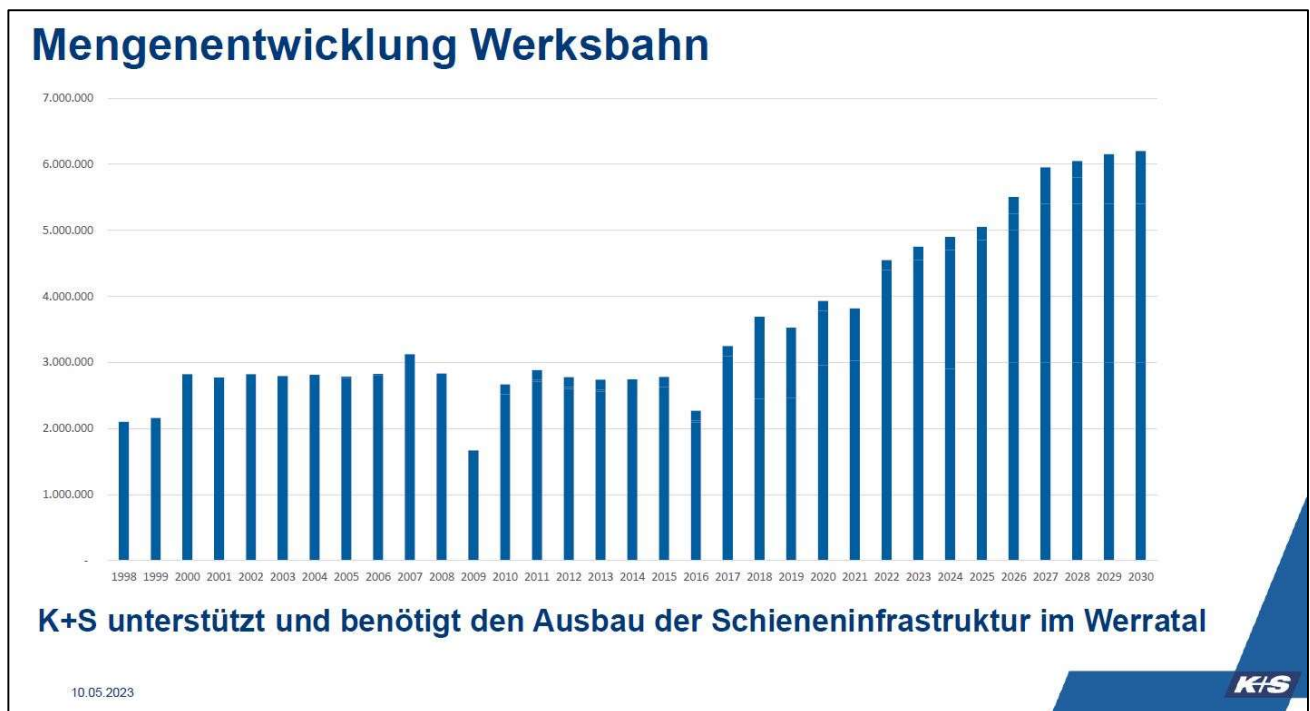
<https://die-gueterbahnen.com/news/animation-kleine-und-mittlere-massnahmen.html>

<sup>11</sup> Vgl. Bundesverkehrswegeplan 740m Netz

[https://www.bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/2-050-V01/2-050-V01.html](https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-050-V01/2-050-V01.html)

<sup>12</sup> Vgl. Osthessennews – Reaktivierung der Werratalbahn

<https://osthessen-news.de/n11711939/ziel-reaktivierung-werratalbahn-als-dampfmacher-fuer-die-gesamte-region.html>



*Abbildung 1 Schienengüterverkehr von uns aus dem Kalirevier, Quelle: K+S AG*

Die Reaktivierung der Strecke Heimboldshausen- Schenklengsfeld wird zudem aktuell für den Schienengüterverkehr vorbereitet <sup>13</sup>. Es ist davon auszugehen, dass ausgehend von dieser Reaktivierung weitere Mengen im Schienengüterverkehr auf die Strecke Heimboldshausen-Gerstungen (Strecke 6707) eingespeist werden.

Wird die Bahnstrecke und der Knotenbahnhof in Gerstungen nicht leistungsfähig ausgebaut (welches derzeit nicht erkennbar ist), werden die Transporte auf der Straße stattfinden müssen und jegliche gewünschte Verkehrsverlagerung bleibt Wunschdenken und kommt nicht über die übliche Sonntagsrede hinaus.

Wir sehen es daher als zwingend erforderlich, den Bahnhof Gerstungen in das Projekt zu integrieren und mit der notwendigen Kapazität auszustatten durch:

- Verlegung des durchgehenden Hauptgleises Eisenach => Bebra in nördliche Außenlage, damit der durchgehende Verkehr in dieser Relation nicht mehr durch in Gerstungen beginnende, endende oder wendende Züge, sowie Rangierfahrten behindert wird
- Schaffung von mindestens einem 740 Meter langen Überholgleis je Richtung für durchgehende Güterzüge und Containerzüge mit Fahrtrichtungswechsel
- Beginnen, enden und wenden von Zügen sowie Rangieren im Bahnhof Gerstungen sollte grundsätzlich in Gleisen möglich sein, die sich in Innenlage zu durchgehenden Hauptgleisen befinden
- durch eine örtliche Ladestraße/Serviceeinrichtung den „Zugang des Schienengüterverkehrs zu den Transportaufkommen der Zukunft sichern“<sup>14</sup>
- Mehr und längere Gleise für die Anbindung der Strecke 6707 von/ nach Heimboldshausen

<sup>13</sup> Vgl. Osthessennews – Kreisbahn wird reaktiviert  
<https://osthessen-news.de/n11731368/kreisbahn-wird-reaktiviert-regiobahn-thueringen-pachtet-bahnstrecke.html>

<sup>14</sup> Vgl. Masterplan Schienengüterverkehr - [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile)

## **6.) Neue Verbindungskurve von Dankmarshausen (Heringen) nach Hönebach berücksichtigen**

Vor dem Hintergrund, der in 5. Beschriebenen Engpässe auf der hoch ausgelasteten Strecke 6707 und der bestehenden Engpässe in Gerstungen, sollte innerhalb des DB Projektes „NBS Fulda-Gerstungen“ eine neue direkte Verknüpfung mit dieser Strecke geprüft werden.

Aller Schienenverkehr der Strecke 6707 fließt derzeit in und über die Strecke 3600 (Erfurt-Bebra), welche Ausbauegegenstand des Projektes „NBS Fulda-Gerstungen“ ist. Wir können nicht nachvollziehen, warum eine Kapazitätsausweitung zur Strecke 6707 auf Grund der aktuellen Defizite nicht berücksichtigt worden ist.

Zu prüfen ist, ob eine elektrifizierte, eingleisige Verbindungskurve aus dem Raum Hönebach (Strecke 3600) in den Raum Heringen/Dankmarshausen (Strecke 6707) ein geeignetes Infrastrukturelement sein kann, um die bestehenden und perspektivischen Kapazitätsdefizite zu beheben. Diese Verbindungskurve würde den räumlich beengten Bahnhof Gerstungen in erheblichem Maße entlasten und kann gleichzeitig einen schnellen SPNV Südthüringen ↔ Ostthessen ermöglichen.

### **Zusammenfassung**

Der Korridor Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach / Bebra ist bereits heute Bestandteil des DB Hochleistungsnetzes und neben der Rheinschiene eine der wichtigsten und hoch ausgelasteten Schlagadern für den SGV. Das Neubauprojekt in Form der NBS begrüßt PRO BAHN länderübergreifend, da damit die Zielvorgaben aus dem Deutschlandtakt vor allem für den SPNV erreicht werden und eine, aus unserer Sicht, wünschenswerte SPNV-Ausweitung verbunden sein kann. Als "Verlierer" sehen wir den SGV, für den es mit diesem milliarden schweren Projekt kaum nennenswerte Verbesserungen geben wird. Auch regional bestehende SGV-Bestands- und Verlagerungspotentiale kommen bei den aktuellen Planungen schlichtweg zu kurz. Mögliche Verkehrsverlagerungen vom Lkw auf den SGV werden buchstäblich verbaut; und das in einer Gegend mitten in Deutschland, in der immer noch neue Güterverkehrszentren (Hubs) gebaut werden!

Wir sehen außerdem die Gefahr, dass unter Umständen die verschiedenen Verkehrsarten des Schienenverkehrs gegeneinander ausgespielt werden. Das gilt es unbedingt zu vermeiden.

Auch weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass die Vergleichsweise hohen Baukosten der tunnelreichen Trassierung geschuldet sind. Diese wiederum begründet sich aus Forderungen zum Lärmschutz, vor allem im Umfeld der Kurstadt Bad Hersfeld. Der Energiemehrbedarf für Fahrten in Tunneln ist zudem enorm.

Die finanziellen Mehraufwendungen kommen also nur in bedingtem Umfang der Kapazitätssteigerung des Schienenverkehrs zugute. Diese sind aber dringend erforderlich, da der betrachtete Verkehrsraum eine erhebliche Drehkreuzfunktion im deutschen wie europäischen Eisenbahnverkehr innehat. Erhöht wird der Handlungsdruck durch noch immer nicht beseitigte Engpässe, die zum Teil auf die Zeit der deutschen Teilung zurückzuführen sind.

Für die parlamentarische Befassung des Projektes wünschen wir uns die notwendige Ergänzung der Infrastruktur des DB Projektes Fulda-Gerstungen, um das Ziel der Verkehrsverlagerung im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr ermöglichen zu können. Die notwendige Ergänzung der Infrastruktur ist die Grundlage dafür, dass zukünftig genügend Kapazität vorgehalten wird und damit die Grundlage für eine hohe Betriebsqualität und Pünktlichkeit gewährleistet werden kann. Den aktuellen Projektzuschnitt sehen wir dazu als nicht ausreichend und unterdimensioniert an.

---

Bei Fertigstellung des derzeit geplanten Projektes werden bestehende Engpässe nicht aufgelöst, teilweise sogar vergrößert und es wird nicht genügend Kapazität für die gewünschte, notwendige Verkehrsverlagerung geschaffen.

**Verbesserungsvorschläge PRO BAHN:**

- Durchführung einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für das durch Göttingen, Kassel, Fulda und Eisenach begrenzte Netz mit den Prognosen im Zugverkehr für 2040, zur Prüfung ob die Kapazitäten richtig dimensioniert sind
- bereits identifizierte Engpässe im Knoten Fulda auflösen und in die Umsetzung aufnehmen
- Auflösung bestehender identifizierter Infrastrukturdefizite „Bebra Südeinfahrt“ im Projekt Fulda – Gerstungen
- niveaufreie, statt wie bisher geplant, niveaugleiche Einmündung der NBS in die Bestandsstrecke an der östlichen Schnittstelle (gleich ob bei Ronshausen, Hönebach oder Gerstungen)
- Prüfung des durchgehenden zweigleisigen Neubaus bis Gerstungen, alternativ Wiedererrichtung des bis ca. 1945 vorhandenen dritten Gleises Bebra – Hönebach als „Kriechspur“ für schwere Güterzüge
- Alternativprüfung eines dritten Gleises durch einen neuen (zusätzlichen) Hönebacher Tunnel bis Gerstungen
- Prüfung einer Verbindungskurve aus dem Raum Hönebach in Richtung Dankmarshausen/Heringen
- Ausbau der Kapazität des Bahnhofs Gerstungen in Form von zusätzlichen und längeren Gleisen für den lokalen Güterverkehr, seitenrichtige Puffergleise für den Durchgangsgüterverkehr und einer Serviceeinrichtung für den Güterumschlag
- Deutliche Erhöhung der Gleiskapazitäten für den SGV ins Werra-Kalirevier durch Reaktivierung der zweigleisigen Einmündung der Werratalbahn (Strecke 6707)
- Berücksichtigung der SPNV-Reaktivierung Bad Salzungen – Gerstungen – Vacha durch Errichtung (Vorplanung) entsprechender barrierefreier Bahnsteige