



# Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

## 9. Sitzung des Beteiligungsforums

DB Netz AG | Jörg Ritzert | 25. Mai 2020

**1** Gesamtvariantenvergleich

**2** Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

**2.1** Vorschläge zur Hauptvariante II

**2.2** Vorschläge zur Hauptvariante IV

**2.3** Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

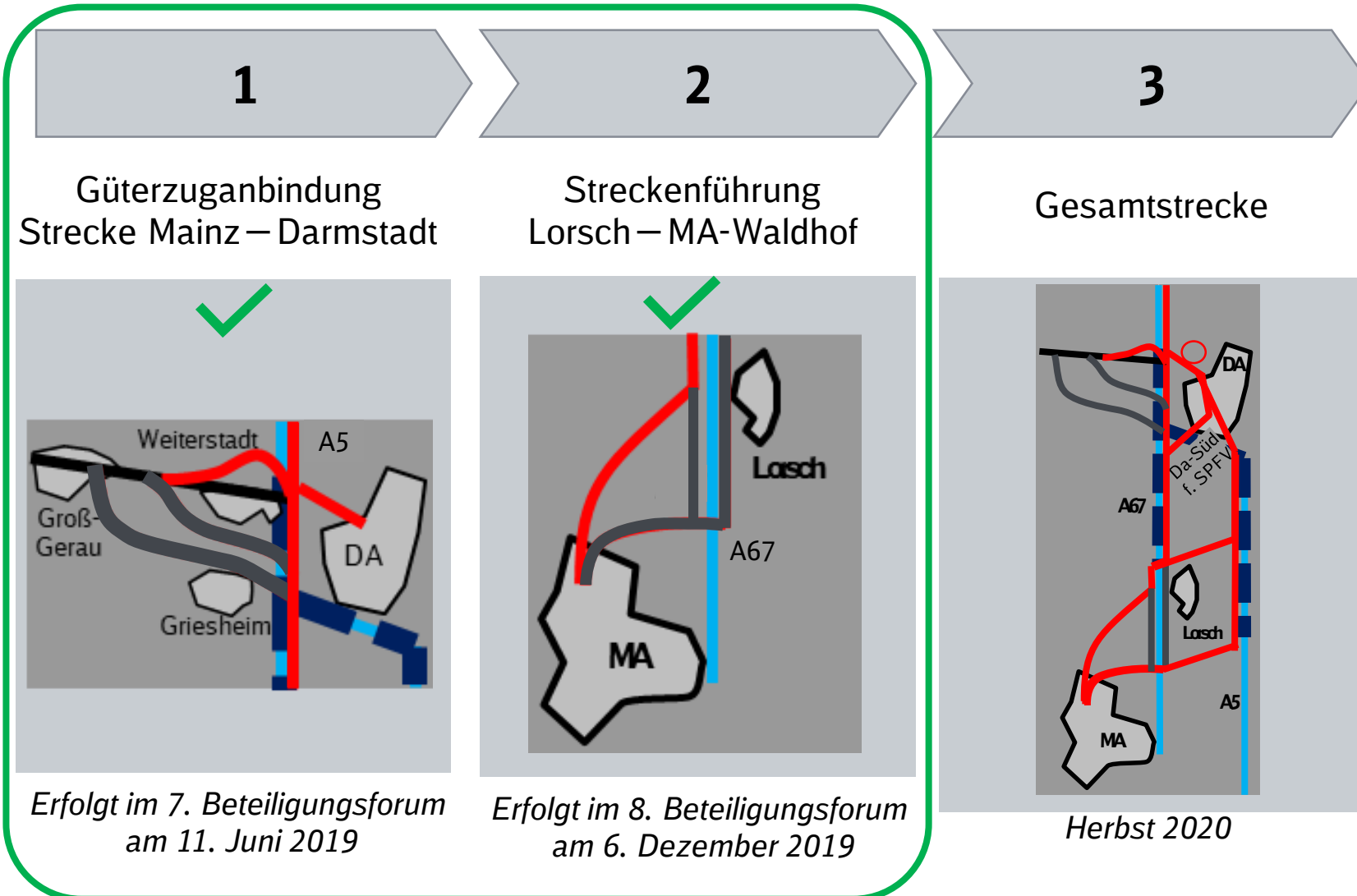
**3** Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

**4** Nächste Schritte

# Der großräumige Variantenvergleich erfolgt in drei Schritten

Die Vorzugsvarianten für die Güterzuganbindung der Strecke Mainz – Darmstadt und für den Abschnitt zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof sind bereits ermittelt worden

Schritt  
Entscheidung



Erfolgt im 7. Beteiligungsforum am 11. Juni 2019

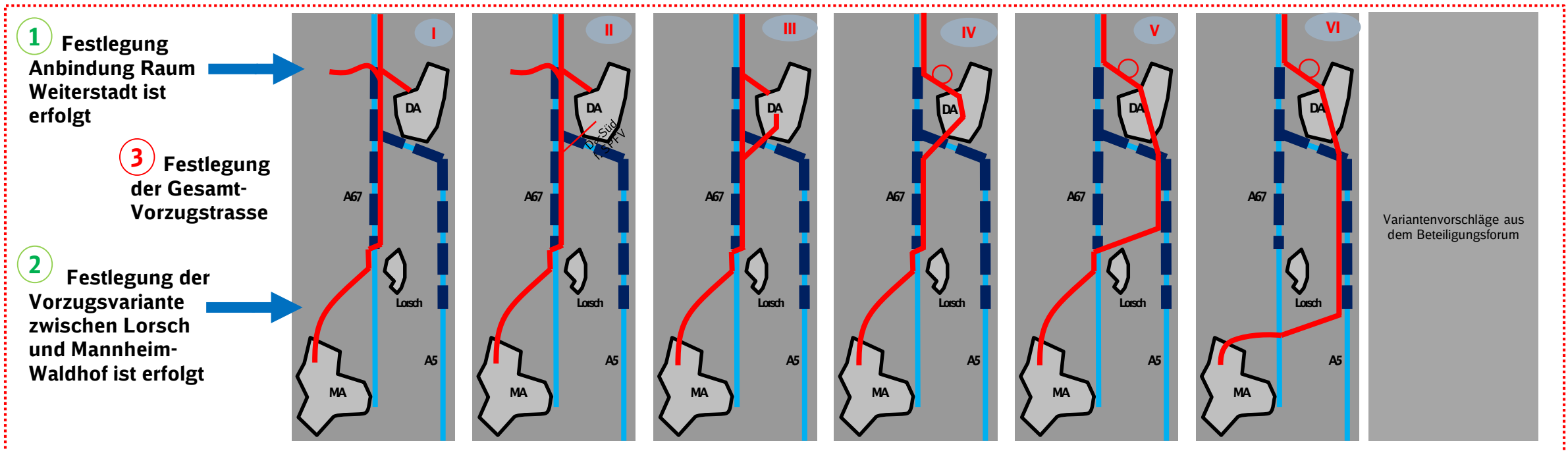
Erfolgt im 8. Beteiligungsforum am 6. Dezember 2019

Herbst 2020

- Legende:**
- Autobahn - Bestand
  - - - Autobahn - Ausbau im vordringlichen / weiteren Bedarf BVWP
  - NBS - zweigleisig
  - NBS - eingleisig

In Schritt drei (Gesamtrassenentscheid) werden die Hauptvarianten geprüft und bewertet. Dieser Schritt findet im Herbst statt.

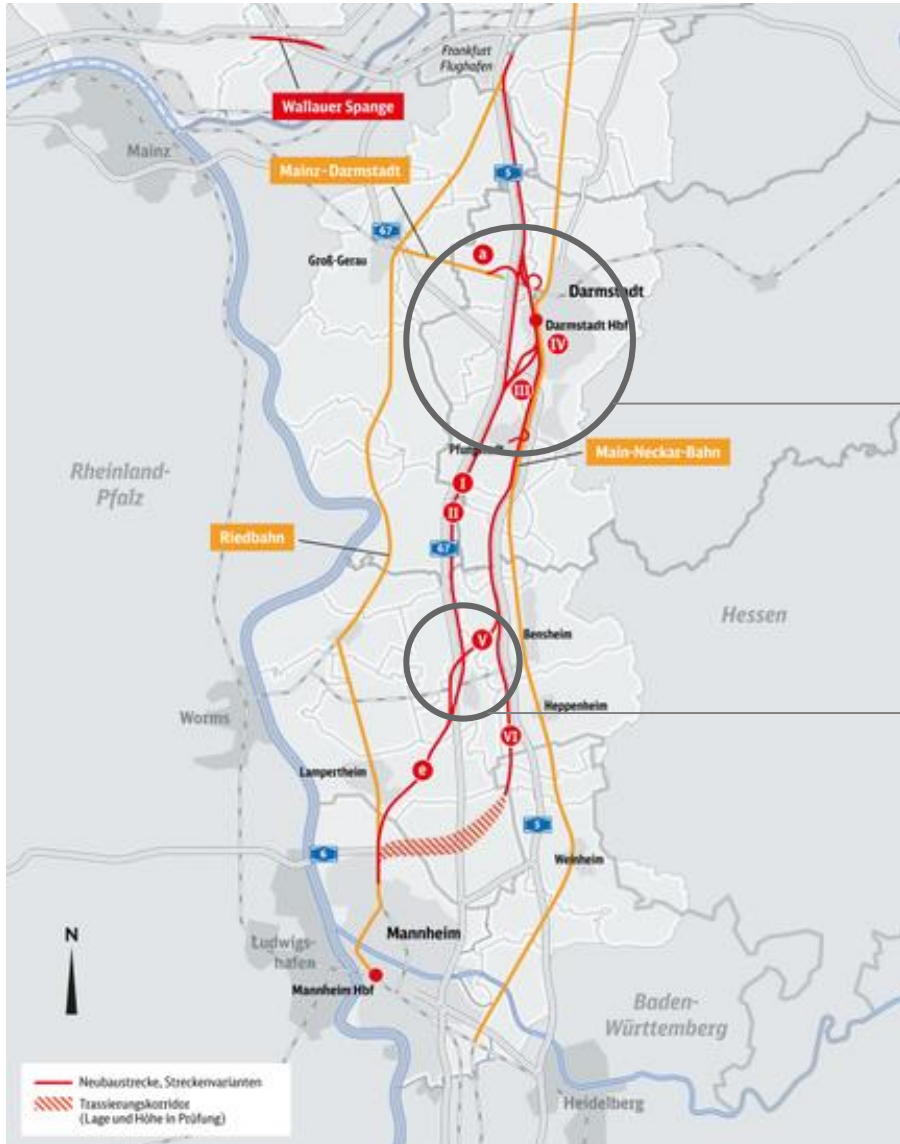
Die Ergebnisse des Gesamtrassenentscheids werden im Herbst im Beteiligungsforum vorgestellt und diskutiert



**Legende:**

- Autobahn - Bestand
- Autobahn - Ausbau im vordringlichen / weiteren Bedarf BVWP
- NBS - zweigleisig
- NBS - eingleisig

# Heute werden zunächst die Vorschläge von Forumsmitgliedern besprochen



Forumsmitglieder haben Vorschläge für den **Raum Darmstadt** und für **Langwaden – Einhausen – Lorsch** eingereicht

Für den Raum Darmstadt wurden **acht Vorschläge** eingereicht

Zwischen Langwaden und Lorsch wurde der Vorschlag der Region grafisch umgesetzt

1 Gesamtvariantenvergleich

2 Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

2.1 Vorschläge zur Hauptvariante II

2.2 Vorschläge zur Hauptvariante IV

2.3 Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

3 Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

4 Nächste Schritte

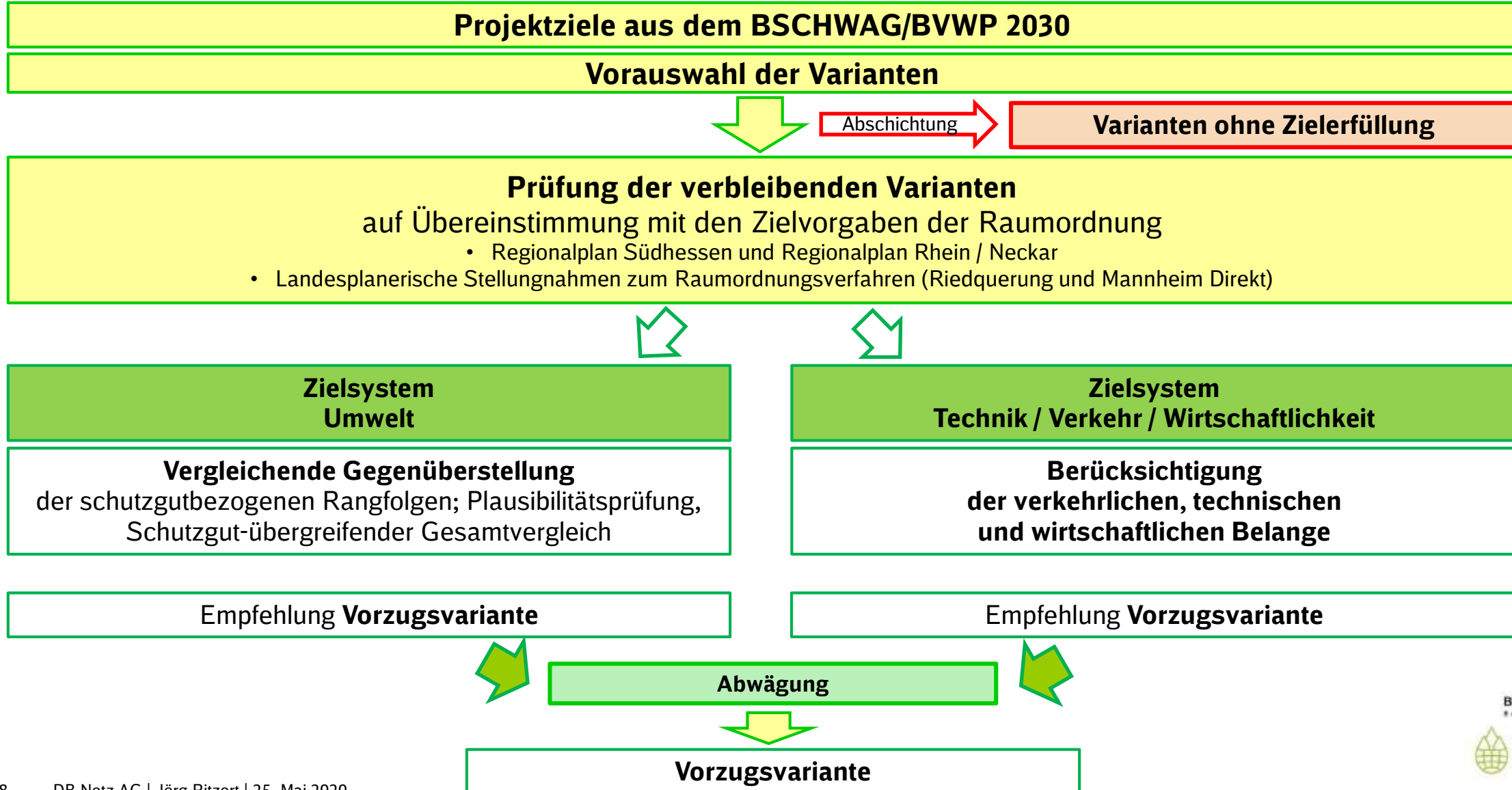
# Forumsmitglieder haben Vorschläge zu den Varianten II, IV und V bzw. VI eingereicht

## Varianten I und III fließen für diesen Bereich unverändert in den Hauptvariantenvergleich ein

Trassenvorschlag von	Inhalt	Zuordnung - Hauptvariante
IG kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße	Durchgehender Güter- und Personenfernverkehr (PFV) an Darmstadt vorbei und PFV mit Halt in Darmstadt weiter entlang der MNB (A5) / Verbindung MNB zu NBS südl. Da	II
	Fernbahnhof Darmstadt West anstelle einer 1-gleisigen Südanbindung Darmstadt	II
	„Wasserversorgervariante“ aus Raumordnung	V
VCD	Anschlussvarianten nördlich DA Hbf oder im Bereich DA Hbf oder südlich DA Hbf für Bestandsstrecken aus Richtung Langen und Babenhausen im Falle einer Durchfahrung Darmstadt und entlang A67 südlich Darmstadt	IV
	Anschluss für Bestandsstrecken aus Richtung Langen und Babenhausen im Falle einer Durchfahrung Darmstadt und entlang A5 südlich Darmstadt	V oder VI
Pro Bahn	Alternative Trassenführung durch Darmstadt und entlang der A5	V oder VI

# Ermittlung der Vorzugsvariante

Auch für den Vergleich der Vorschläge mit den bekannten Linienführungen der Hauptvarianten werden die Prüfschritte durchgeführt





**1** Gesamtvariantenvergleich

**2** Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

**2.1** Vorschläge zur Hauptvariante II

**2.2** Vorschläge zur Hauptvariante IV

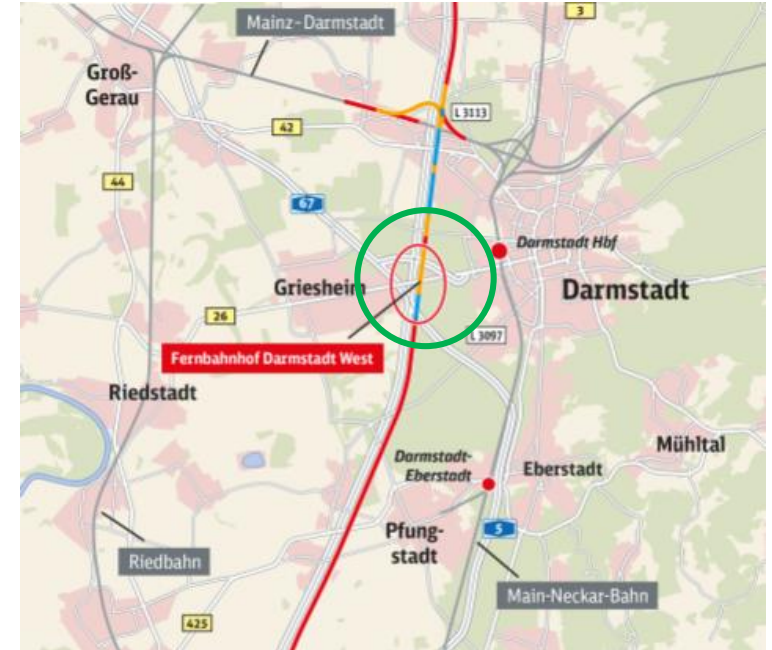
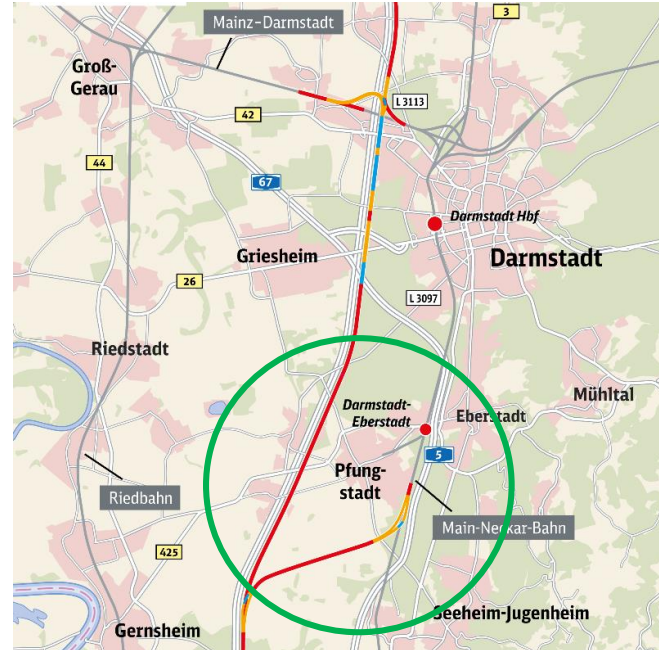
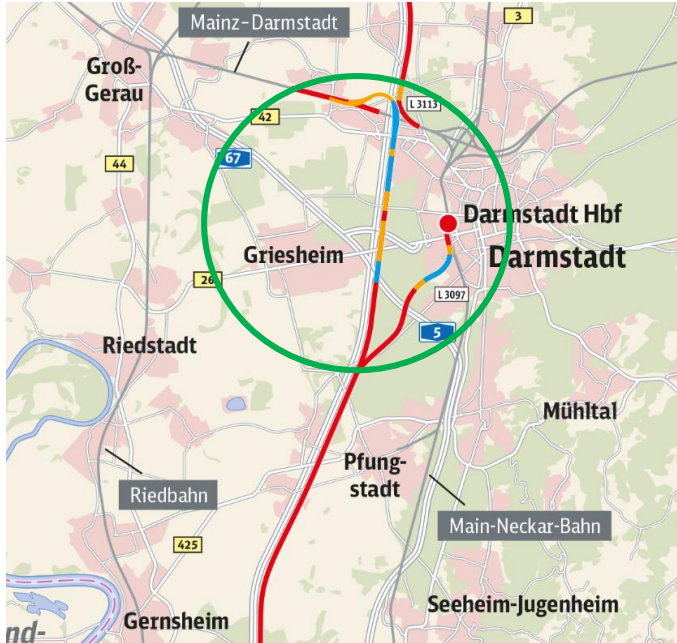
**2.3** Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

**3** Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

**4** Nächste Schritte

# Variante II - Direttissima mit eingleisiger Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd und Bündelung A 67 bis Lorsch

## Hauptvariante II im Bereich Darmstadt und eingereichte Vorschläge Ziel: Verschiebung bzw. Entfall eingleisige Südanbindung



**Hauptvariante II  
(Bereich Darmstadt)  
Direttissima mit eingleisiger  
Personenverkehrsanbindung  
Darmstadt Süd**

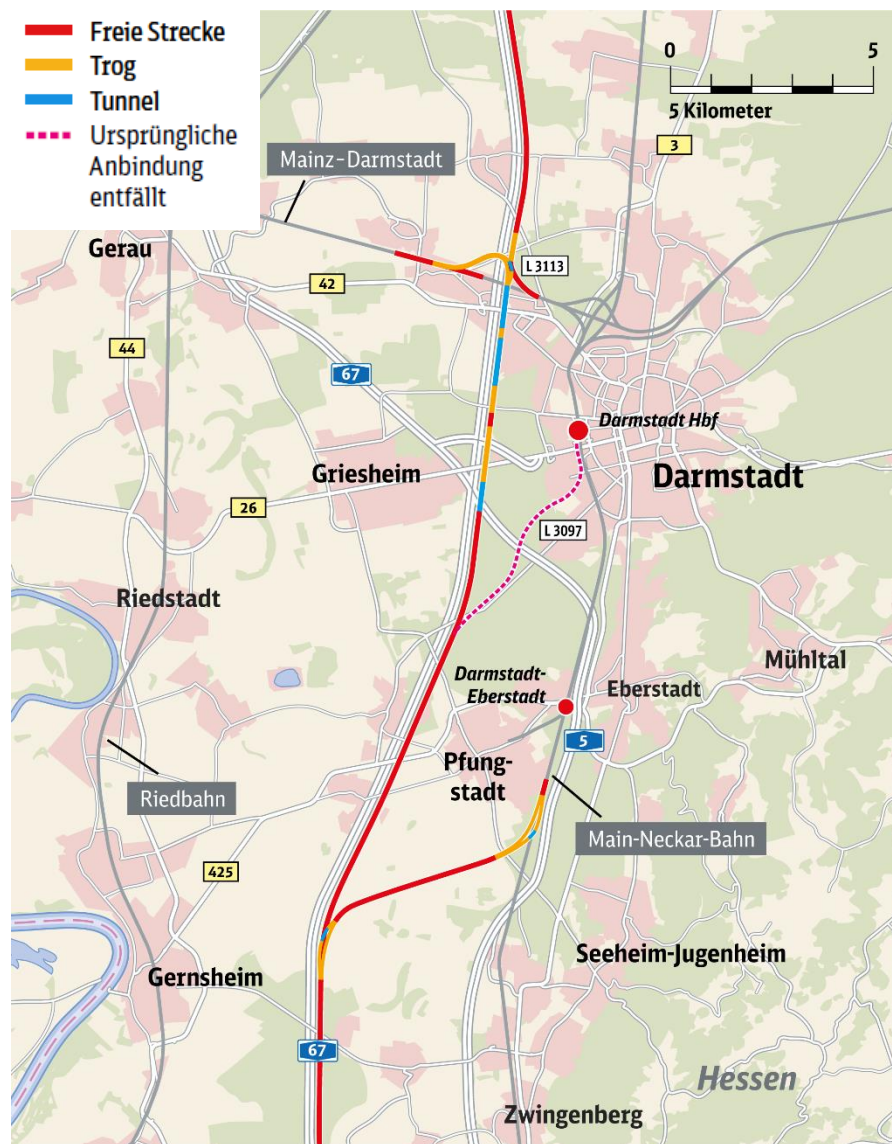
**Variante II.1  
Verschiebung der eingleisigen  
Südanbindung nach Süden  
IG „Kein ICE entlang der  
Eschollbrücker Straße“**

**Variante II.2  
Fernbahnhof Darmstadt West  
IG „Kein ICE entlang der  
Eschollbrücker Straße“**

— Freie Strecke  
— Trog  
— Tunnel

# Variante II.1

## Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Süden



### Inhalt des Vorschlags:

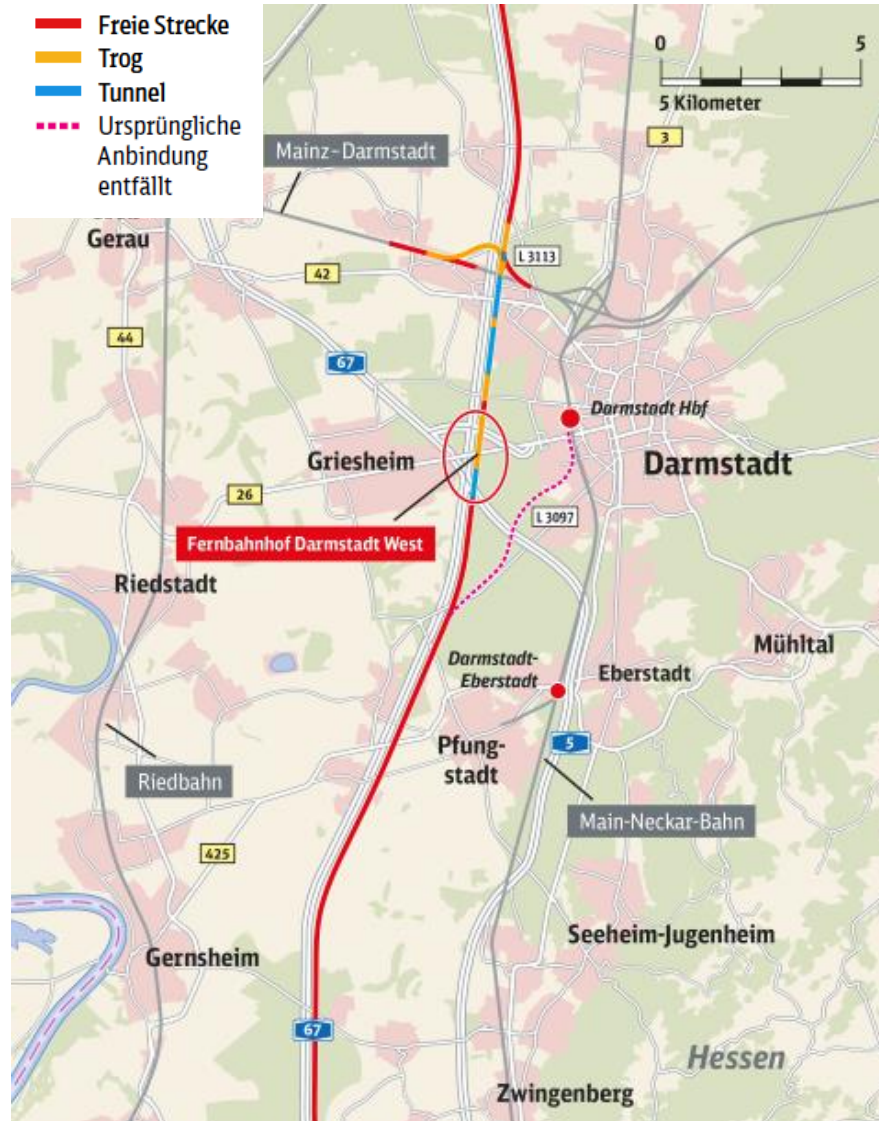
- **Südanbindung Darmstadt** entfällt und wird **nach Süden** verschoben
- Durchgehender Personenfernverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Güterverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Personenfernverkehr mit Halt im Hauptbahnhof Darmstadt wird südlich Darmstadt über die Main-Neckar-Bahn geführt und bei Pfungstadt **mittels eingleisiger Querung** zur NBS-Haupttrasse geleitet



**Variante II.1 wird für den Vergleich näher betrachtet**

## Variante II.2

# Fernbahnhof Darmstadt West anstelle einer eingleisigen Südanbindung DA



### Inhalt des Vorschlags:

- **Südanbindung Darmstadt entfällt**
- Durchgehender Personenfernverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Güterverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Personenfernverkehr mit Halt in Darmstadt erfolgt im **„Fernbahnhof Darmstadt West“** anstelle von Hauptbahnhof Darmstadt

**Variante ermöglicht keine Verknüpfung zwischen Fernverkehr untereinander und Nahverkehr im Darmstädter Hauptbahnhof**

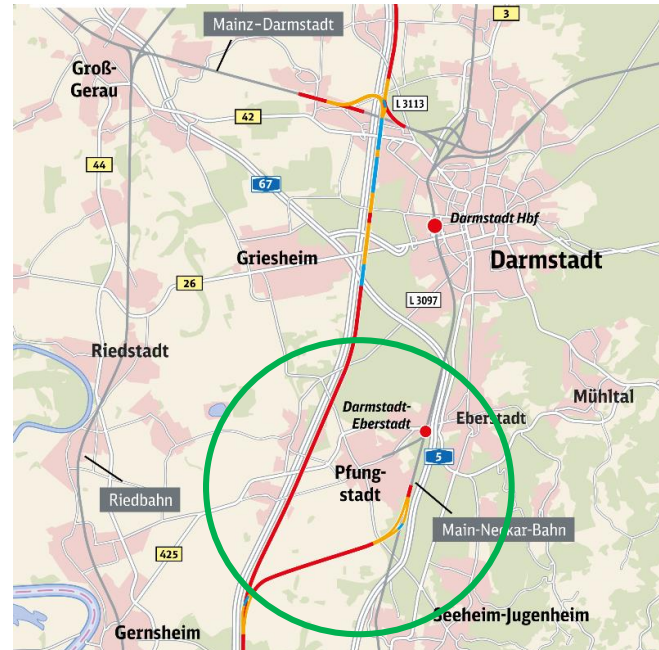
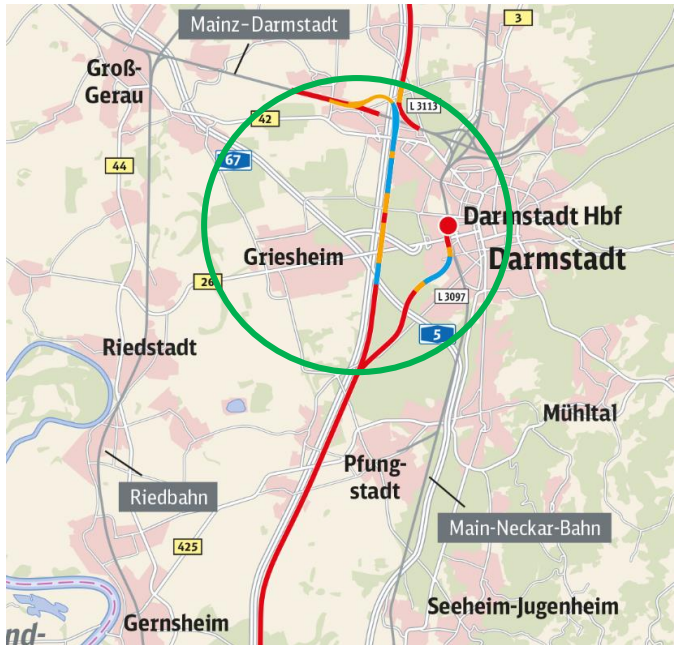
**Variante wäre zudem nicht aufwärts kompatibel mit dem Entwurf des Deutschlandtakts**



**Variante II.2 wird für den Vergleich nicht weiter betrachtet**

# Vorschlag II.1 wird detaillierter geprüft

Vorschlag II.1 wird für den Vergleich mit Hauptvariante II im Bereich Darmstadt herangezogen



Variante II.1 wird für den Vergleich mit Variante II näher betrachtet

**Hauptvariante II  
(Bereich Darmstadt)  
Direttissima mit eingleisiger  
Personenverkehrsansbindung  
Darmstadt Süd**

**Variante II.1  
Verschiebung der eingleisigen  
Südanbindung nach Süden  
IG „Kein ICE entlang der  
Eschollbrücker Straße“**

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel

1 Gesamtvariantenvergleich

2 Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

2.1 Vorschläge zur Hauptvariante II

2.2 Vorschläge zur Hauptvariante IV

2.3 Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

3 Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

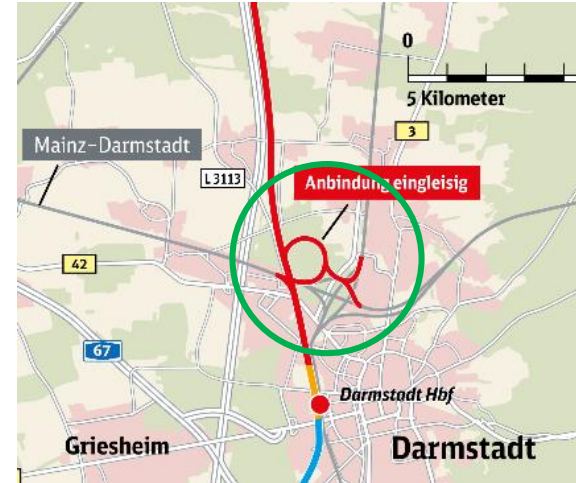
4 Nächste Schritte

# Variante IV

## Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A 67 bis Lorsch

### Hauptvariante IV im Bereich Darmstadt und eingereichte Vorschläge

Ziel: Flexibleres Verkehrsrouting auch von nördlicher Main-Neckar-Bahn und Osten



**Hauptvariante IV  
(Bereich Darmstadt)  
Durchfahrung Darmstadt mit  
Bündelung A67 bis Lorsch**

**Variante IV.1  
Anbindung der  
Bestandsgleise an die NBS  
im Hbf Darmstadt  
VCD**

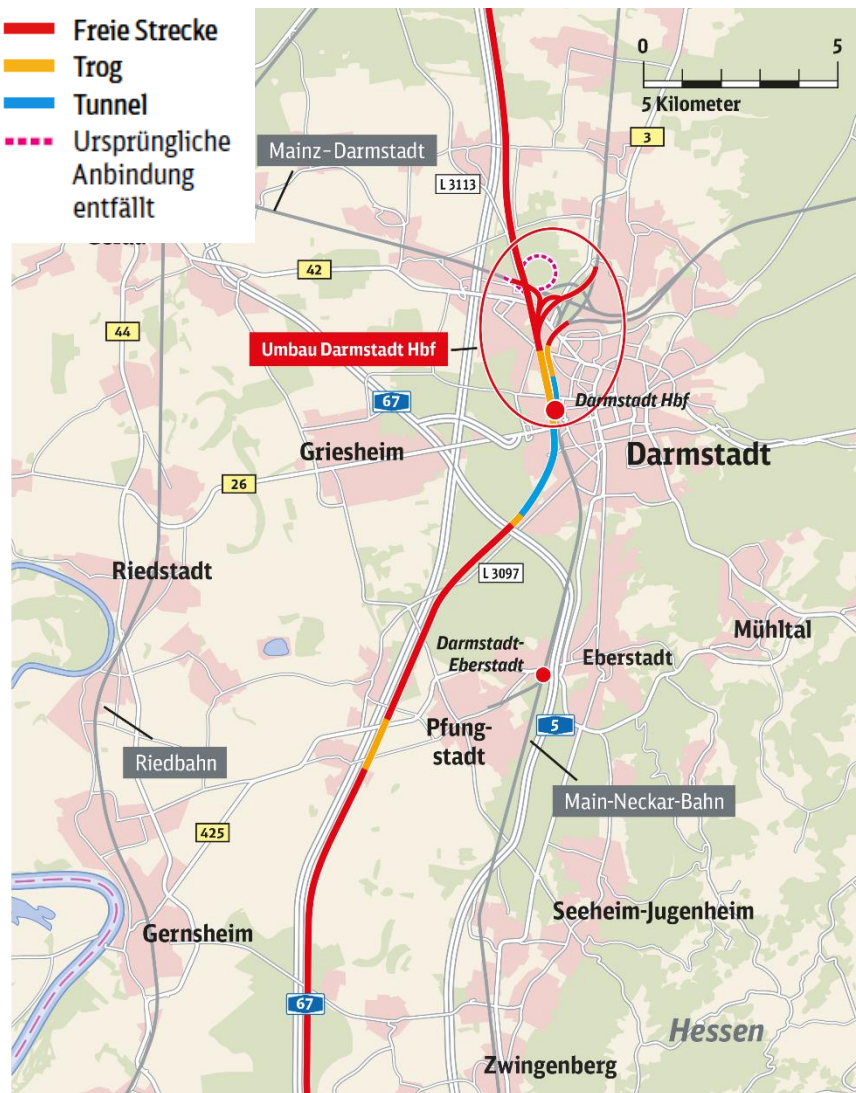
**Variante IV.2  
Anbindung der  
Bestandsgleise an den  
Güterverkehrskreislauf der  
NBS  
VCD**

**Variante IV.3  
Anbindung der  
Bestandsgleise an den NBS-  
Tunnel unter den „Kelley-  
Barracks“ südlich des Hbf DA  
VCD**

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel

# Variante IV.1

## Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Hauptbahnhof Darmstadt



### Inhalt des Vorschlags:

- Anbindungskurve aus Westen und Kreisel entfallen
- Anbindung des Güter- und Personenfernverkehrs zusätzlich aus nördlicher Main-Neckar-Bahn und des Güterverkehrs aus Aschaffenburg an die NBS Haupttrasse (Hauptvariante IV) im Hauptbahnhof Darmstadt
- Westanbindung des Güterverkehrs erfolgt ebenfalls im Hauptbahnhof Darmstadt (Nordkopf)

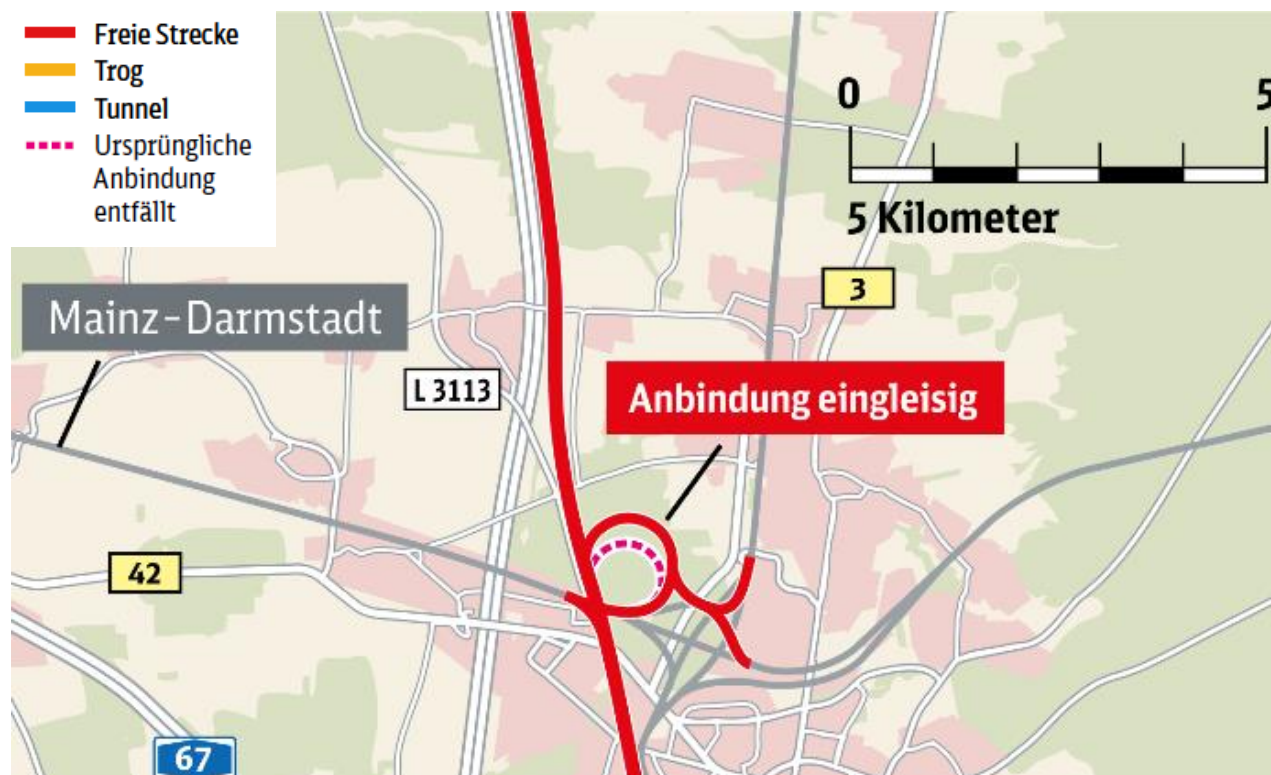


**Verkehrlich-betrieblich möglich, deshalb wird Variante IV.1 für den Vergleich mit Variante IV näher betrachtet**



## Variante IV.2

### Anbindung der Bestandsgleise (aus Osten und Norden) an den Güterverkehrskreis der NBS (Westanbindung)



#### Inhalt des Vorschlags:

- Zusätzliche Anbindung des Güter- und Personenverkehrs aus nördl. MNB und Güterverkehr aus Aschaffenburg an den „Anbindungskreis“ der NBS zur Strecke Mainz-Darmstadt
- Westanbindung des Güterverkehrs über „Rampe und Kreis“ im Norden von Darmstadt bleibt erhalten

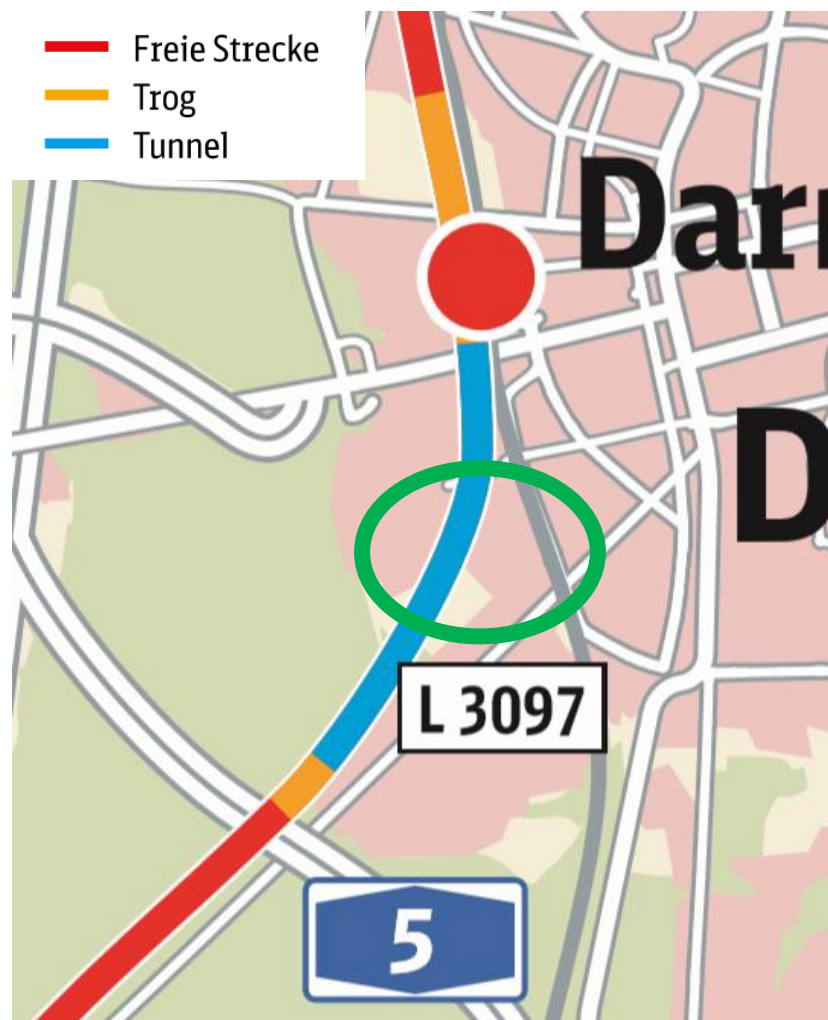
Konstruktion eines Fahrplanes für den Güterverkehr nicht möglich. Nur **wenige Güterzüge** zusätzlich über die Anbindung von nördl. MNB und Osten möglich. Deshalb **kein weiterer Nutzen** für die nächtliche Auslastung der NBS zur **Entlastung der Bestandsstrecken von Güterverkehr**.



**Variante IV.2 wird für den Vergleich nicht weiter betrachtet**

## Variante IV.3

### Anbindung der Bestandsgleise an den NBS-Tunnel unter dem Gewerbegebiet „Kelley-Barracks“ südlich Hbf Darmstadt



#### Inhalt des Vorschlags:

- Anbindung des Güter- und Personenverkehrs aus der nördlichen Main-Neckar-Bahn und des Güterverkehrs aus Aschaffenburg an die NBS im Tunnel unter dem Gewerbegebiet „Kelley-Barracks“ südlich Darmstadt Hbf
- Westanbindung des Güterverkehrs über „Rampe und Kreisel“ im Norden von Darmstadt bleibt erhalten

#### Trassierungsprämissen:

- Neigung max. 12,5 ‰
- Anbindung im Südkopf des Darmstädter Hauptbahnhofs
- Berücksichtigung Brand- und Katastrophenschutz im Tunnel (zwei eingleisige Tunnelröhren, Anbindung muss höhenfrei sein)

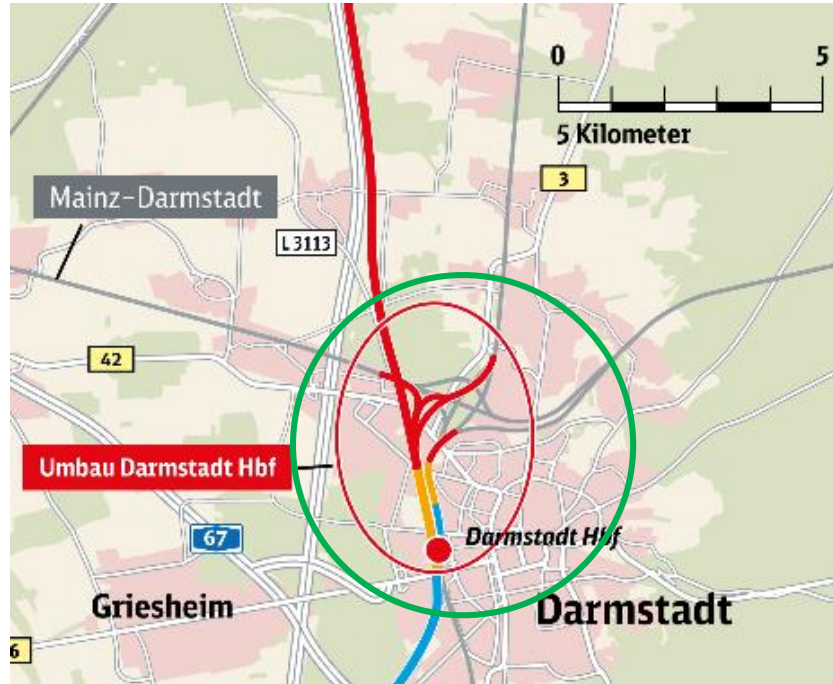
**Trassierung ist auf Grundlage der notwendigen Prämissen technisch nicht möglich, d.h. die max. Neigung kann nicht realisiert werden**



**Variante IV.3 wird für den Vergleich nicht weiter betrachtet**

# Vorschlag IV.1 wird detaillierter geprüft

Vorschlag IV.1 wird für den Vergleich mit Hauptvariante IV im Bereich Darmstadt herangezogen



Verkehrlich-betrieblich möglich, deshalb wird Variante IV.1 für den Vergleich mit Variante IV näher betrachtet

**Hauptvariante IV  
(Bereich Darmstadt)  
Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung  
A67 bis Lorsch**

**Variante IV.1  
Anbindung der Bestandsgleise an die  
NBS im Hbf DA  
VCD**

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel

1 Gesamtvariantenvergleich

2 Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

2.1 Vorschläge zur Hauptvariante II

2.2 Vorschläge zur Hauptvariante IV

2.3 Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

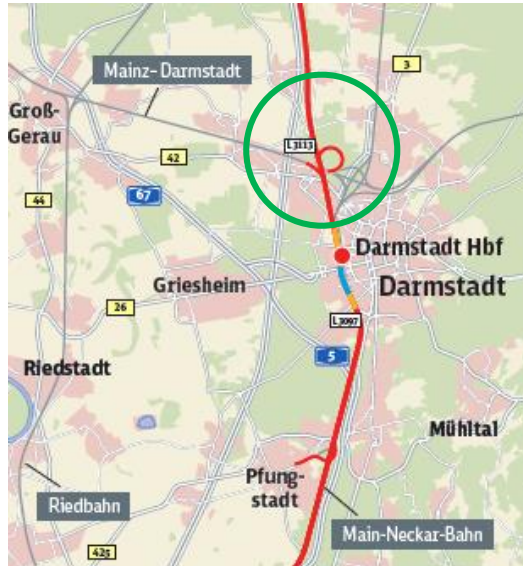
3 Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

4 Nächste Schritte

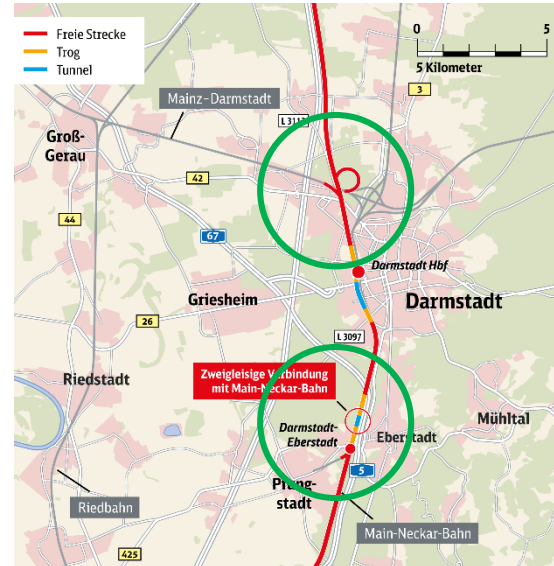
# Variante V bzw. VI - Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung bzw. südlicher Riedquerung

## Hauptvariante V/VI im Bereich Darmstadt und eingereichte Vorschläge

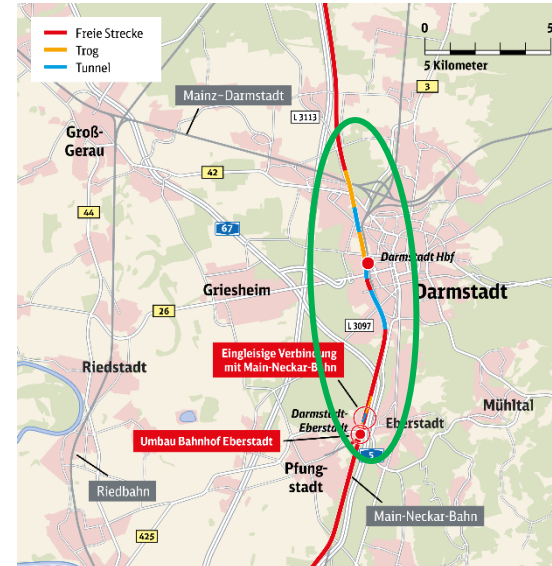
Ziel: Flexibleres Verkehrsrouting auch von nördlicher Main-Neckar-Bahn und Osten (V/VI.1 und V/VI.2)



**Hauptvariante V/VI  
(Bereich Darmstadt)  
Durchfahrung Darmstadt  
mit Bündelung A5**



**Variante V/VI.1  
Anbindung der Main-  
Neckar-Bahn an die NBS  
südlich von Darmstadt  
VCD**



**Variante V/VI.2  
Alternative Trassenführung  
zwischen Gräfenhausen und  
Darmstadt-Eberstadt  
Pro-Bahn**



**Variante V.3  
Ursprüngliche Riedquerung  
(Wasserversorgervariante)  
IG „Kein ICE entlang der  
Eschollbrücker Straße“**

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel

# Variante V/VI.1

## Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS südlich von Darmstadt



### Inhalt des Vorschlags:

- Anbindung des Güter- und Personenfernverkehrs aus nördlicher Main-Neckar-Bahn und des Güterverkehrs aus Aschaffenburg an die NBS-Hauptvariante V/VI mittels Verbindung (Main-Neckar-Bahn und NBS) südlich von Darmstadt
- Lage der Verbindung: zwischen Darmstadt Hbf und Darmstadt-Eberstadt
- Westanbindung des Güterverkehrs über „Rampe und Kreisel“ im Norden von Darmstadt bleibt erhalten
- Anbindung Pfungstadtbahn entfällt und wird in die zweigleisige Verbindung zwischen main-Neckar-Bahn und NBS integriert



**Verkehrlich-betrieblich möglich, deshalb wird Variante V/VI.1 für den Vergleich mit Variante V bzw. VI näher betrachtet**

## Alternative Trassenführung zwischen Gräfenhausen und Darmstadt-Eberstadt



### Hauptbestandteile des Vorschlags:

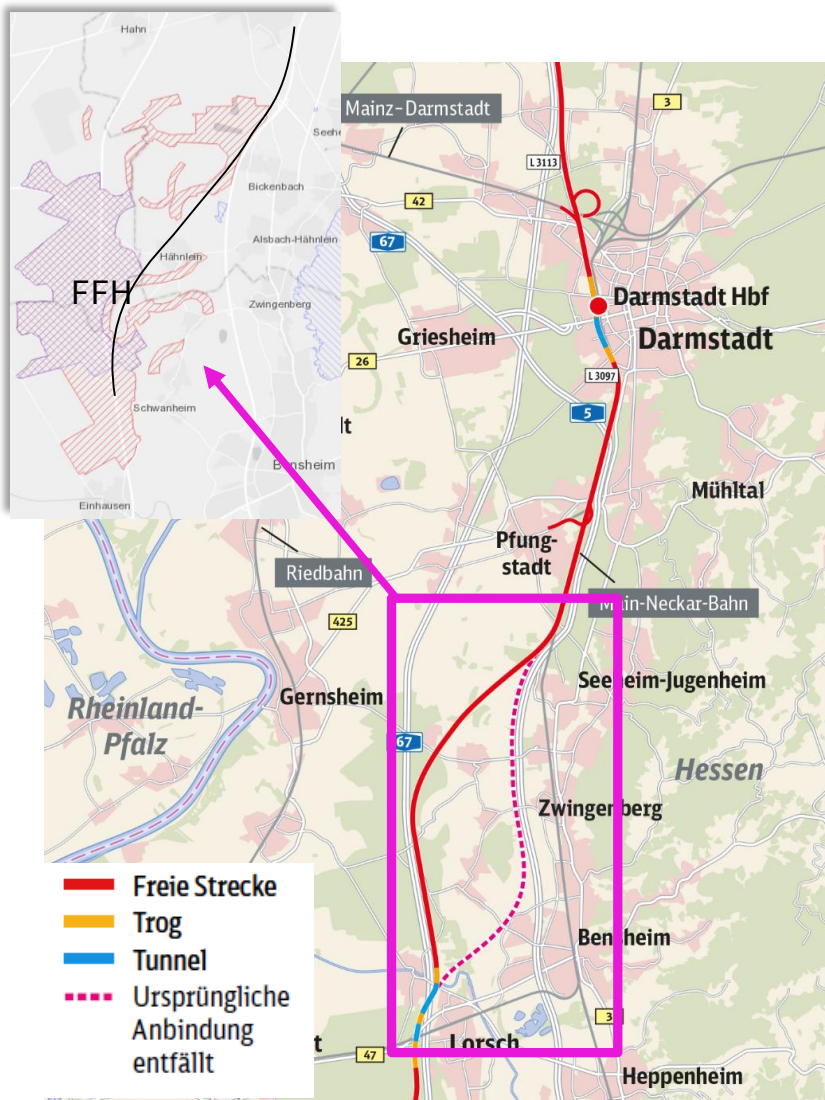
- Neue Trasse und Gradiente zwischen Gräfenhausen und Da-Eberstadt
- Entfall der Westanbindung (Rampe und Kreisel) im Norden von Darmstadt
- Tunnel unter Strecke Mainz – Darmstadt und Abschnitt Kläranlage -> **übergesetzliche Forderung**
- Außenliegende Bahnsteige im Hbf Darmstadt
- Umbau und Tunnelung des Zweifalltorwegs parallel zum Hbf Darmstadt -> **nicht projektbedingt**
- Anpassung Main-Neckar-Bahn an die Linienführung der NBS südlich der Hilpertstraße
- Gemeinsame Schallschutz-Einhausung der NBS und Main-Neckar-Bahn im Abschnitt Da-Süd -> **übergesetzliche Forderung**
- Verbindung der Main-Neckar-Bahn und der NBS im Abschnitt Da-Eberstadt
- Umgestaltung des Bahnhofs Eberstadt mit Änderung der Anbindung der Pfungstadtbahn



**Variante V/VI.2 wird für den Vergleich mit Variante V bzw. VI näher betrachtet**

# Variante V.3

## Ursprüngliche Riedquerung (Wasserversorgervariante)



### Inhalt des Vorschlags:

- Entspricht der „Wasserversorgervariante“ aus der Raumordnung
- Alternative Linienführung der Riedquerung zu Hauptvariante V
- Riedquerung südlich Pfungstadt und Langwaden
- Bisherige Trassierung entfällt und wird nach Westen verschoben

Variante wurde **bereits in der Raumordnung** untersucht und umweltfachlich **negativ** gegenüber der Variante V (gestrichelte Linie) **bewertet**.

Variante führt weiterhin ggü der Variante V zu erheblichen **Beeinträchtigungen mehrerer FFH- und Vogelschutzgebiete**: dem Pfungstädter Moor, den Altneckarschlingen und dem Jägersburger-Gernsheimer Wald.

Sie muss im Rahmen der **naturschutzrechtlichen Alternativenprüfung** zugunsten der „nördlichen Riedquerung“ der Hauptvariante V ausgeschieden werden. Um sie genehmigungsfähig zu trassieren - müsste sie so weit nach Süden verschoben werden, dass sie der „nördlichen Riedquerung“ entspricht.

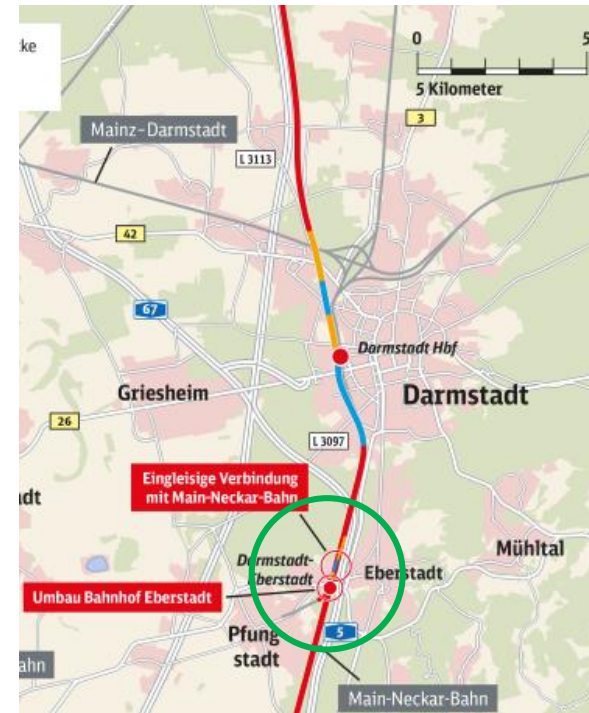
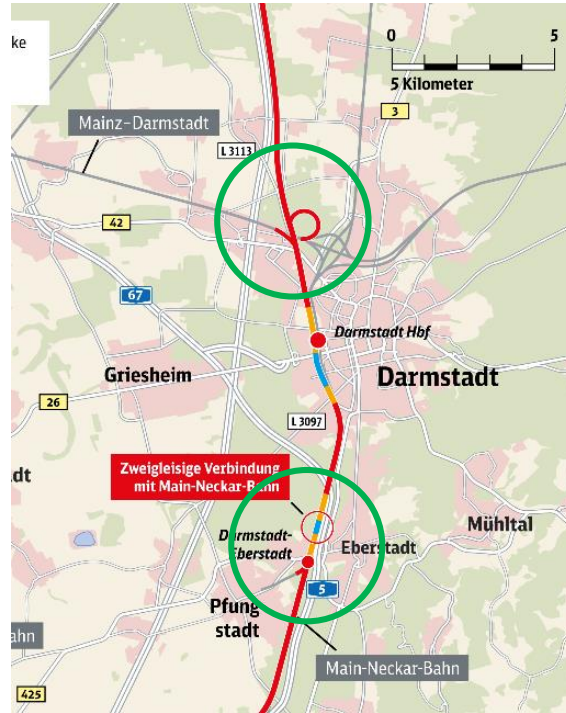
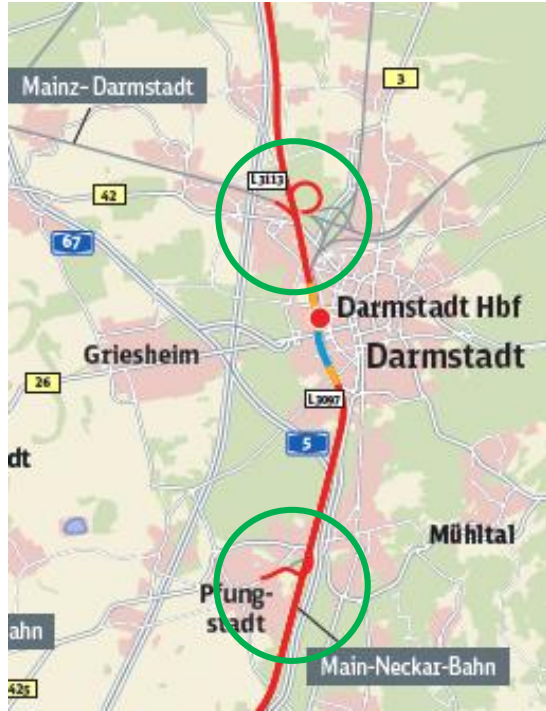


**Variante V.3 wird für den Vergleich nicht weiter betrachtet**



# Vorschläge V/VI.1 und V/VI.2 werden detaillierter geprüft

Vorschläge V/VI.1 und V/VI.2 werden für den Vergleich mit Hauptvariante V bzw. VI im Bereich Darmstadt herangezogen



Verkehrlich-betrieblich möglich, deshalb werden Varianten V/VI.1 und V/VI.2 für den Vergleich mit Variante V/VI näher betrachtet

**Hauptvariante V/VI  
(Bereich Darmstadt)  
Durchfahrung Darmstadt mit  
Bündelung A5**

**Variante V/VI.1  
Anbindung der Main-Neckar-  
Bahn an die NBS südlich von  
Darmstadt  
VCD**

**Variante V/VI.2  
Alternative Trassenführung  
zwischen Gräfenhausen und  
Darmstadt-Eberstadt  
Pro-Bahn**

— Freie Strecke  
— Trog  
— Tunnel

1 Gesamtvariantenvergleich

2 Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

2.1 Vorschläge zur Hauptvariante II

2.2 Vorschläge zur Hauptvariante IV

2.3 Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

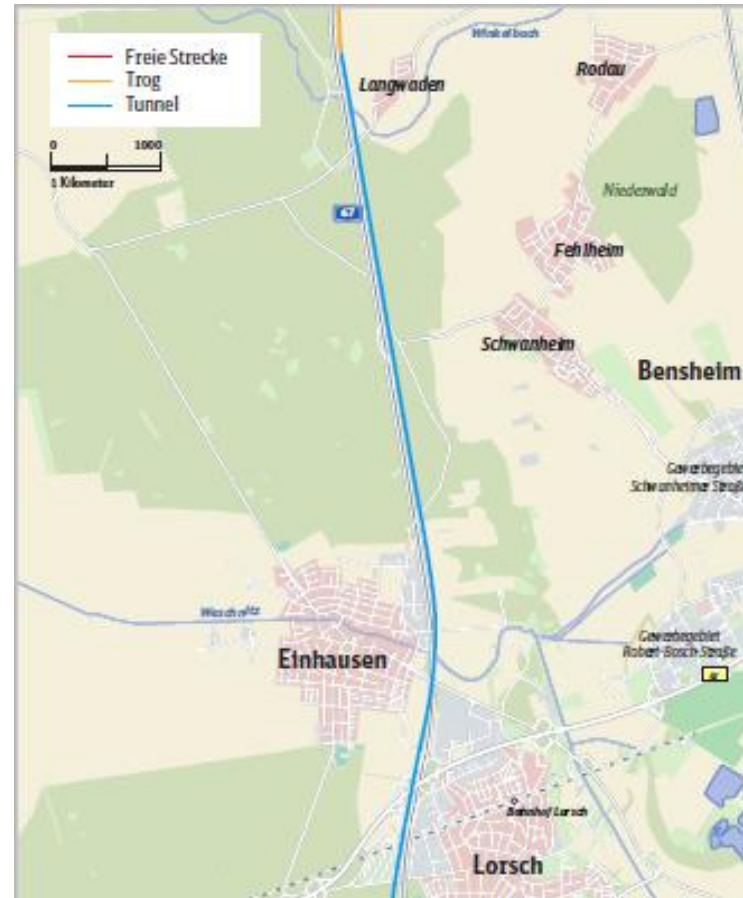
3 Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

4 Nächste Schritte

# Für Langwaden – Lorsch gibt es den bekannten Vorschlag aus der Region mit dem Tunnel zwischen Langwaden und Lorsch



**Hauptvariante I bis IV zwischen  
Langwaden und Lorsch**



**Vorschlag:  
Tunnel zwischen Langwaden und  
Lorsch  
Kreis Bergstraße**

Bergmännischer Tunnel zwischen  
Langwaden und Lorsch:

- Der Vorschlag enthält **übergesetzliche Forderungen**
- Der Vorschlag wird daher nach dem Gesamtvariantenentscheid für die **Parlamentarische Befassung** weiter betrachtet

**1** Gesamtvariantenvergleich

**2** Vorschläge für den Raum Darmstadt von Mitgliedern des Beteiligungsforums

**2.1** Vorschläge zur Hauptvariante II

**2.2** Vorschläge zur Hauptvariante IV

**2.3** Vorschläge zur Hauptvariante V/VI

**3** Vorschlag für Langwaden – Lorsch von Mitgliedern des Beteiligungsforums

**4** Nächste Schritte

Bis zu den Sommerferien werden die Vorschläge für den Raum Darmstadt geprüft und bewertet sein

## Zeitplan 2020

### 10. Beteiligungsforum

#### Raum Darmstadt

Umweltfachliche und verkehrlich/wirtschaftliche Betrachtung der eingereichten Vorschläge zur Festlegung der Hauptvarianten für den Gesamtvariantenvergleich

### 11. Beteiligungsforum

Gesamtvariantenentscheid

### 12. Beteiligungsforum

Auftakt Bearbeitung Regionaler Forderungen zur parlamentarischen Befassung

### Planungsworkshop

