



Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

10. Sitzung des Beteiligungsforums

DB Netz AG | Jörg Ritzert | 01. Juli 2020

1 **Vorschläge aus dem 9. Beteiligungsforum zum Raum Darmstadt**

2 Ergebnis der Prüfungen

3 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich – Stand Juli 2020

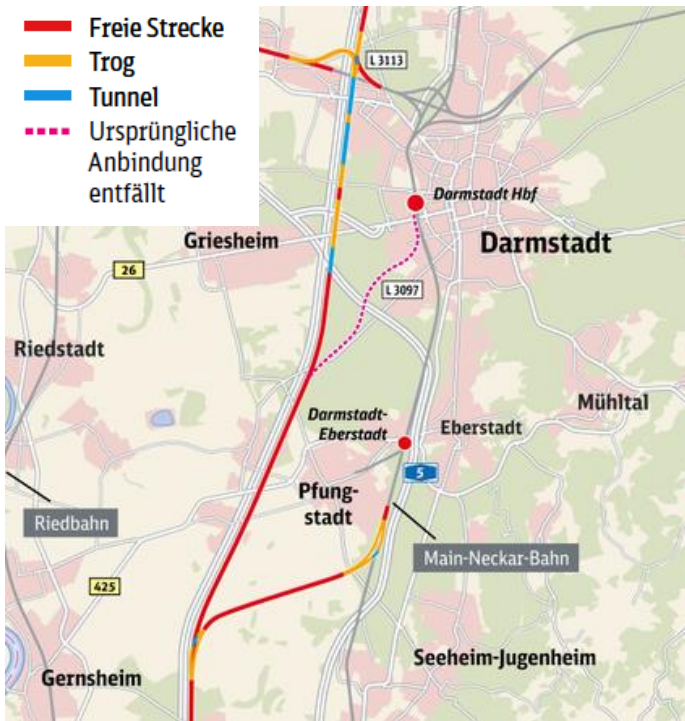
4 Nächste Schritte

Als Ergebnis der 9. Forumssitzung hat die Bahn nochmals fünf Vorschläge zum Raum Darmstadt geprüft

Nr.	Vorschlag	eingereicht von	Stand
1	II.1 Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	bekannt
2	II.3 Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve	BI Pro Walderhalt	neu
3	III.1 Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	neu
4	IV.1 Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt	VCD	bekannt
5	V/VI.1 Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt	VCD und Pro Bahn	bekannt

Vorschläge II.1, II.3 und III.1

Ziel: Verschiebung der Darmstädter Südanbindung



II.1

Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt

IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“



II.3

Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve

BI Pro Walderhalt



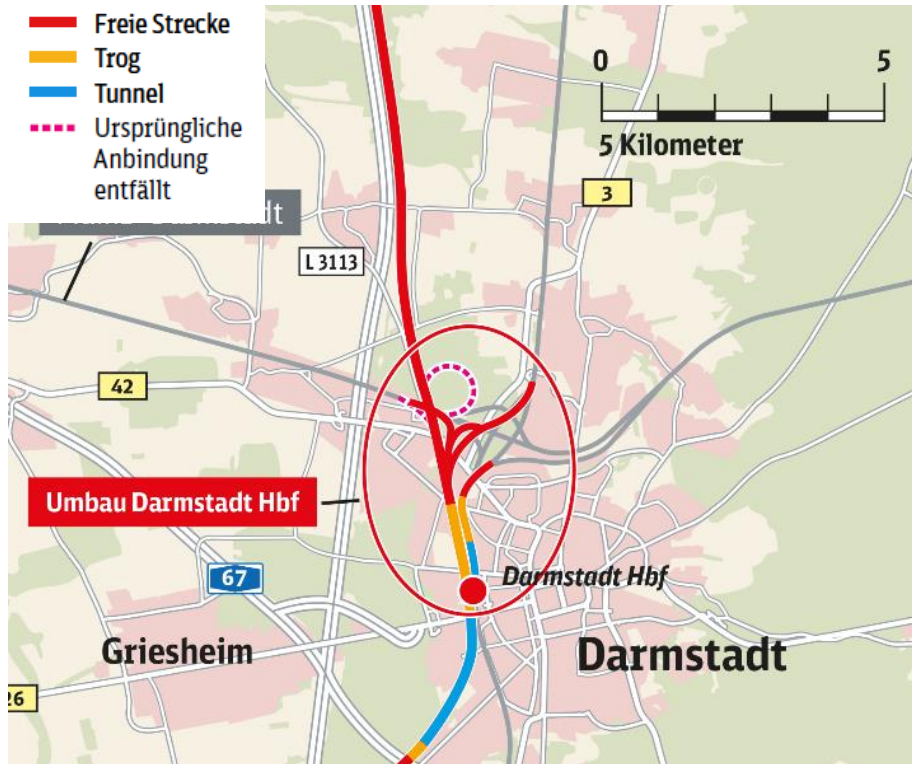
III.1

Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt

IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“

Vorschläge IV.1 und V/VI.1

Ziel: Flexibleres Verkehrsrouting auch von Norden und Osten



IV.1

Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt
VCD



V/VI.1

Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt Eberstadt
VCD und Pro Bahn

Der Vorschlag V/VI.2 von Pro Bahn wurde mit dem Vorschlag V/VI.1 vom VCD zusammengeführt

1 Vorschläge aus dem 9. Beteiligungsforum zum Raum Darmstadt

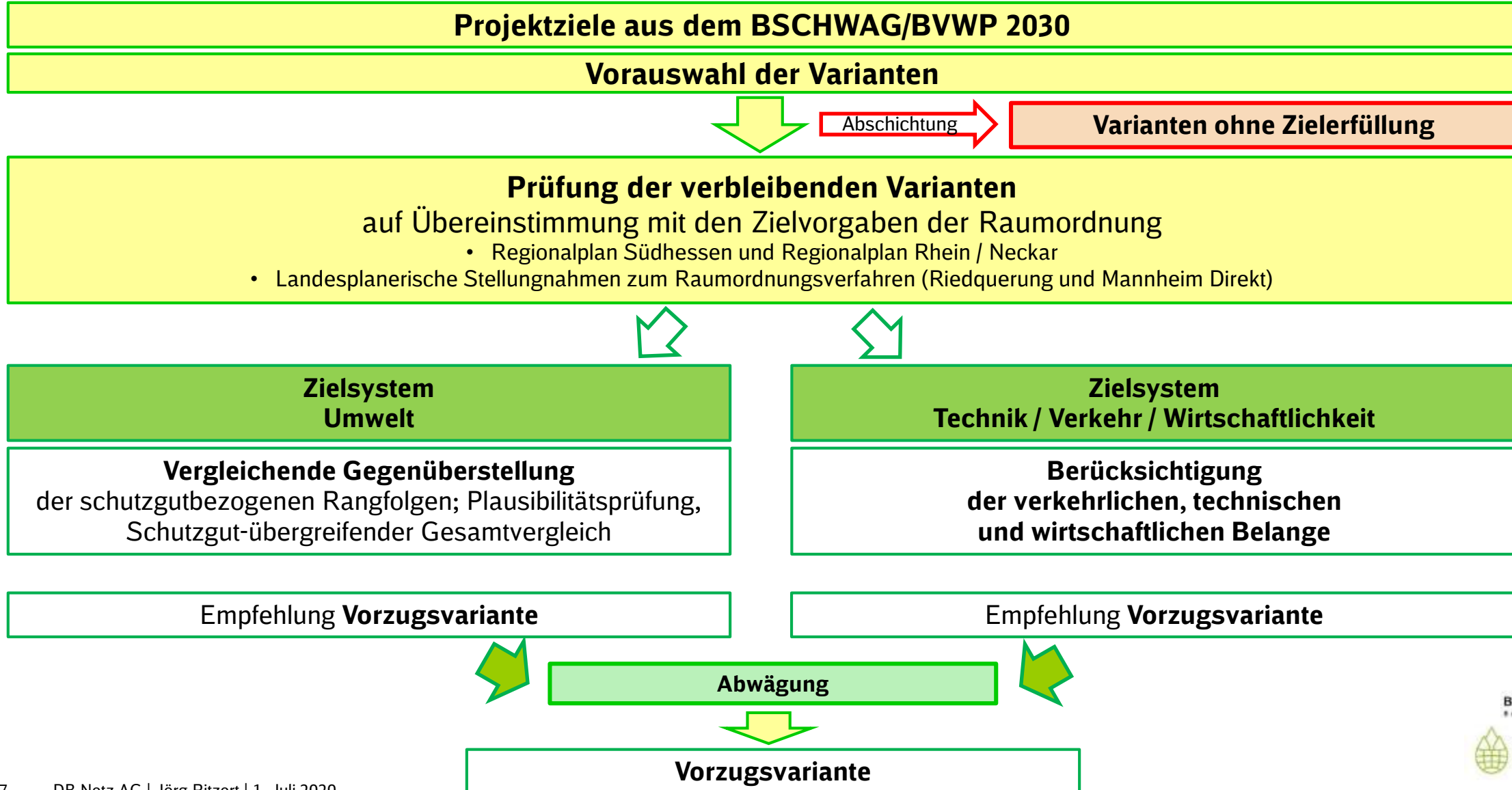
2 **Ergebnis der Prüfungen**

3 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich - Stand Juli 2020

4 Nächste Schritte

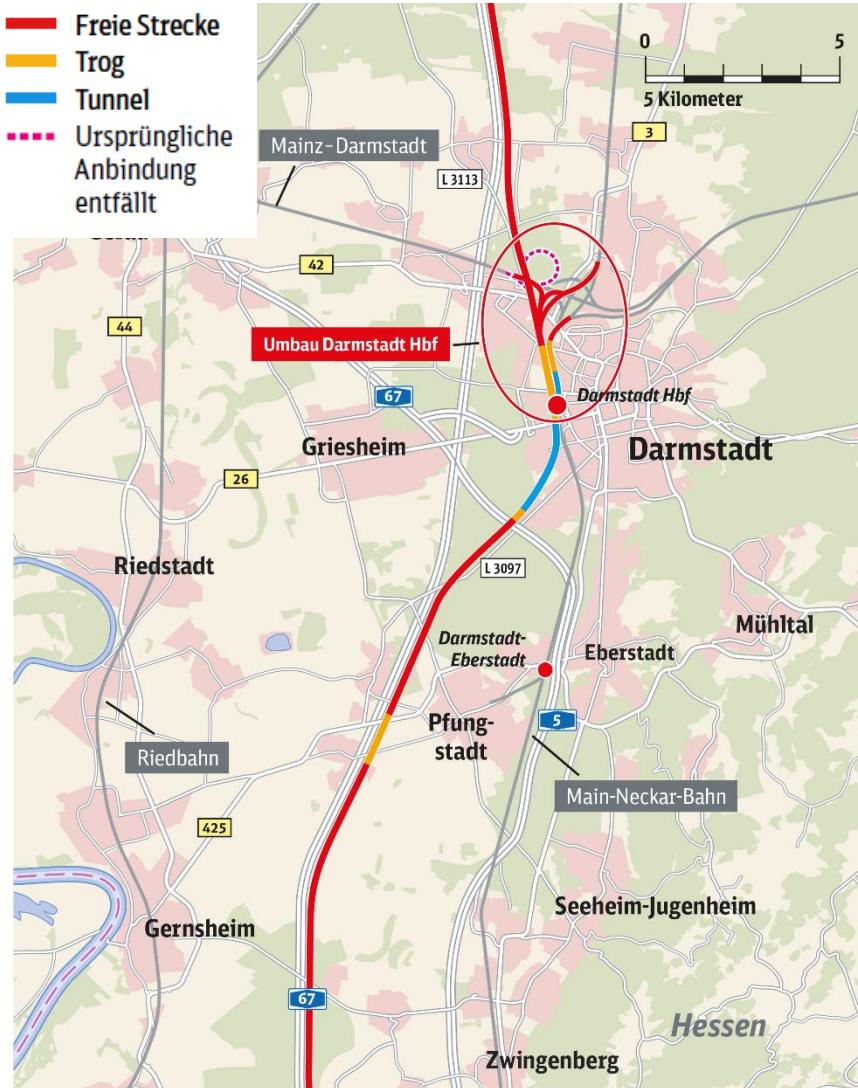
Ermittlung der Vorzugsvariante

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



Nr.	Vorschlag	eingereicht von	Stand
1	II.1 Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	bekannt
2	II.3 Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve	BI Pro Walderhalt	neu
3	III.1 Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	neu
4	IV.1 Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt	VCD	bekannt
5	V/VI.1 Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt	VCD und Pro Bahn	bekannt

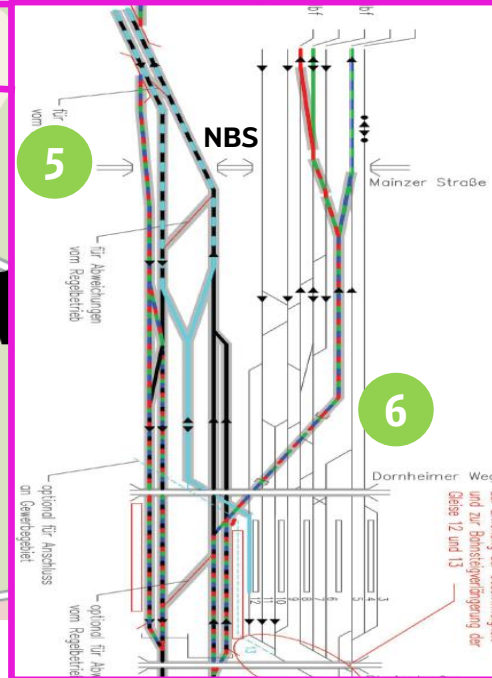
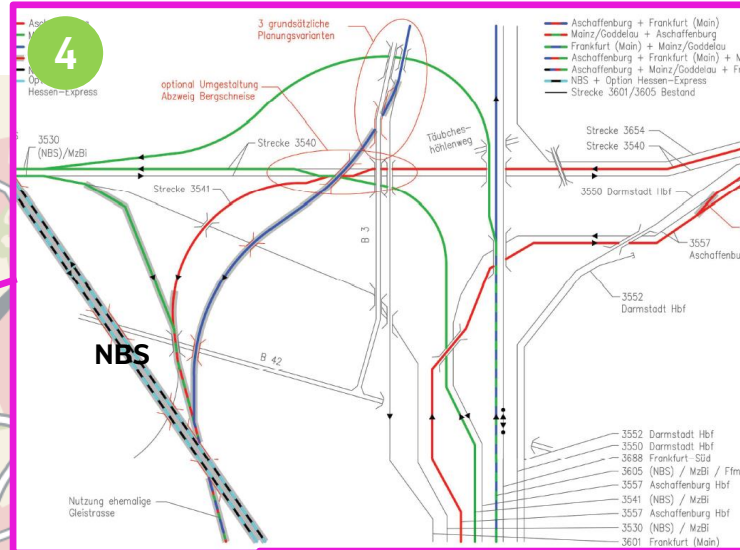
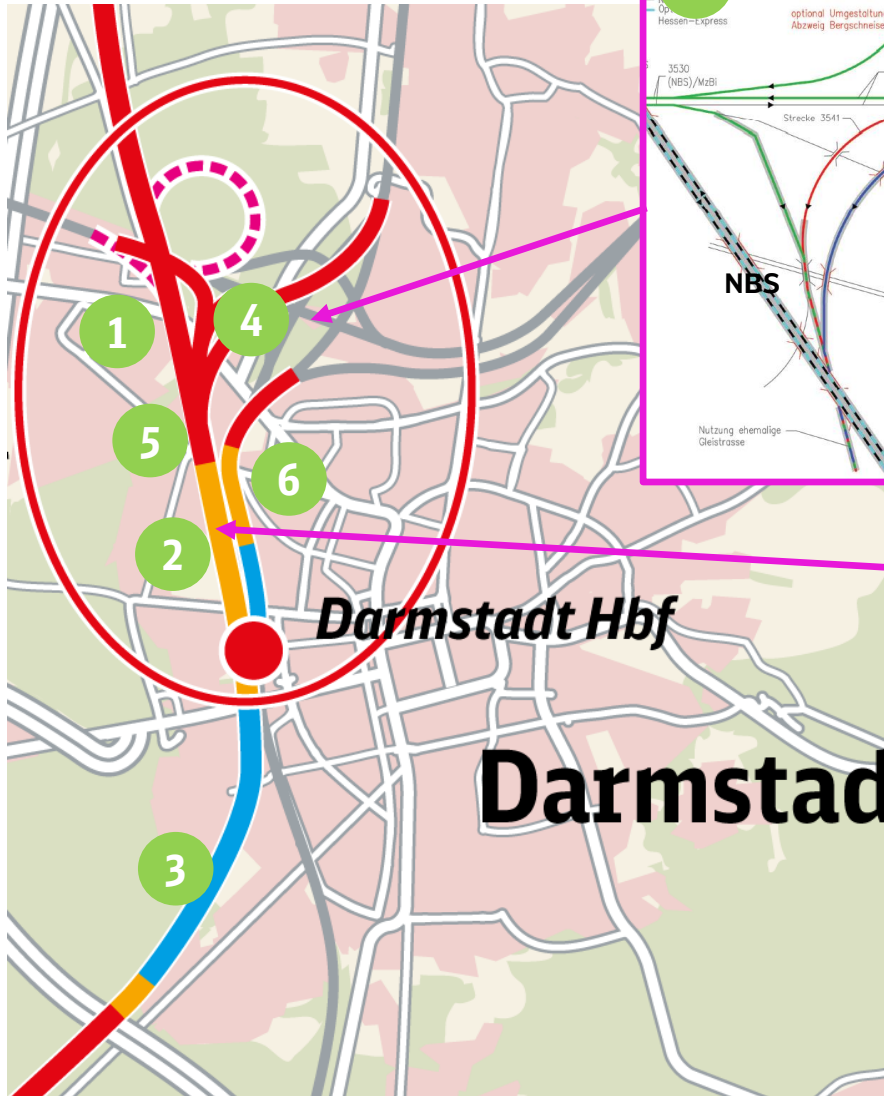
Vorschlag IV.1 - Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Darmstädter Hauptbahnhofs



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)

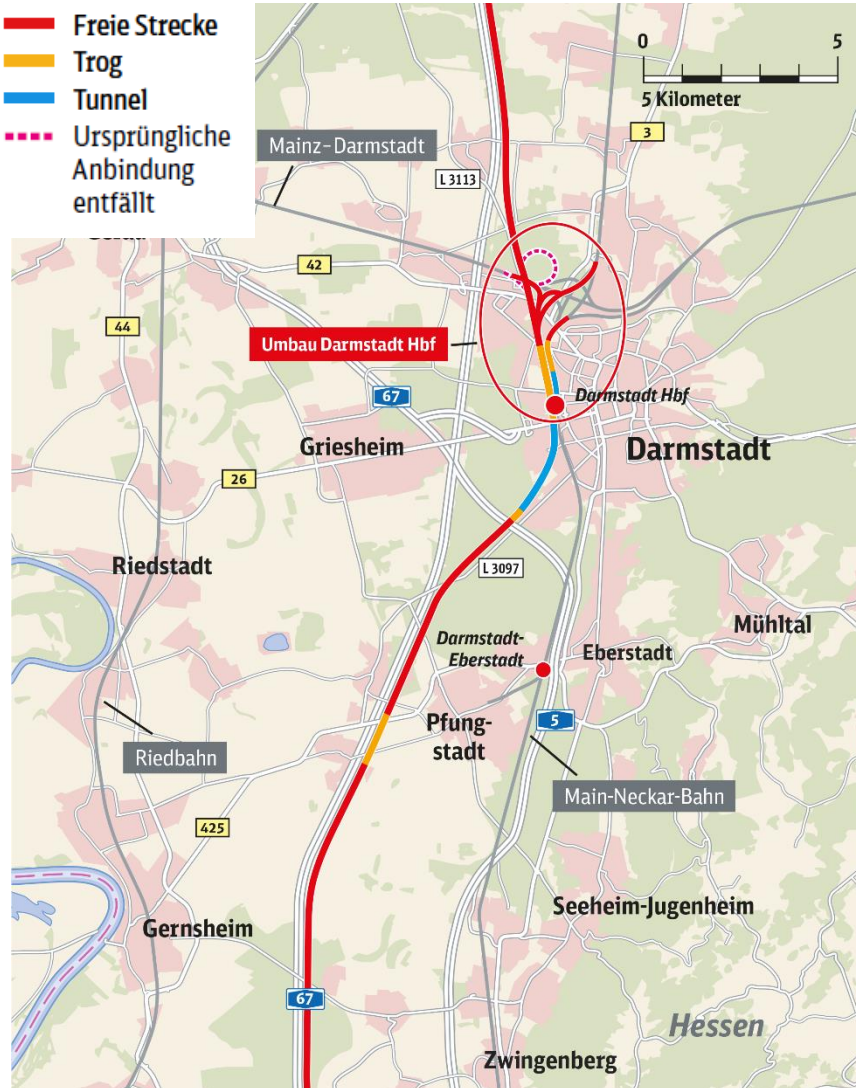
Vorschlag IV.1 beinhaltet einen umfangreichen Umbau des Hbf Darmstadt



Variantenbeschreibung

- 1 Brücke (NBS-Haupttrasse)
- 2 Trog Haupttrasse und Bahnsteige im Hbf
 - Anbindungen Bestandsnetz an **außenliegenden Bahnsteiggleisen**
 - Extrakzept für **Anbindung Hessenexpress** und Bahnsteiggleise im Hbf Darmstadt
- 3 Tunnel (NBS-Haupttrasse)
- 4 Umfangreicher Gleisumbau im Nordkopf Hbf
 - für **höhenfreie Anbindungen** an die NBS müssen die **Fahrrichtungen voneinander getrennt** werden
- 5 Reaktivierung stillgelegte Strecke zwischen Kläranlage und Gewerbebebauung für die Fahrtrichtung nach Süden
- 6 Trogbauwerk und Tunnel offene Bauweise (Querung von 8-10 Gleisen im Hbf)

Vorschlag IV.1 wird in den Gesamtvariantenvergleich als zusätzliche Variante aufgenommen



Umweltfachlicher Vergleich

- Aufgrund des Verzichtes auf den Anbindungskreislauf verursacht **Vorschlag IV.1 keine Neuzerschneidung**, nutzt Zwickelflächen in **bestehenden Gleisanlagen**, **schont Waldflächen** nördlich von Darmstadt und außerhalb des LSG - Darmstadt.
- Neue **Grundstücksbetroffenheiten** können **weitgehend vermieden** werden.
- **Vorschlag IV.1 ist umweltfachlich geringfügig vorteilhaft** zu der Hauptvariante IV.

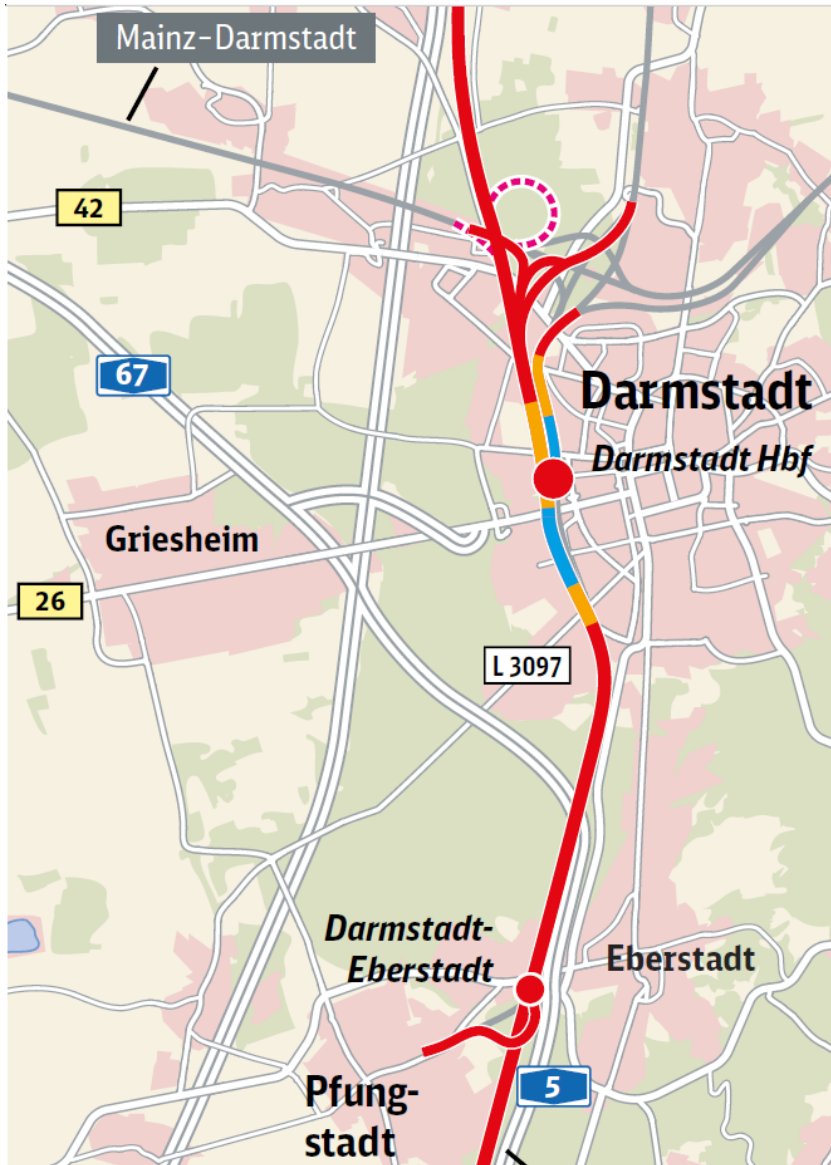
Verkehrlich / betrieblicher Vergleich

- Die **Güterzüge** können wie im PRINS zum BVWP gefordert aus Richtung Westen und zusätzlich noch aus der nördlichen Main-Neckar-Bahn und aus Richtung Aschaffenburg auf die NBS geführt werden. Damit ist eine größere betriebliche Flexibilität verbunden.
- Die Führung aus der nördlichen Main-Neckar-Bahn und aus Aschaffenburg kann auch für **Personenzüge** genutzt werden. Dies bedeutet einen **verkehrlichen Zusatznutzen** ggü den verkehrlichen Zielen.
- Aufgrund des Entfalles des Kreisels, den geänderten Umbaumaßnahmen im Nordkopf des Hbf Darmstadt und des dadurch entstehenden verkehrlichen Zusatznutzens ggü der Hauptvariante wird der Vorschlag als **eigenständige Variante** betrachtet.



Vorschlag IV.1 wird als zusätzliche Variante in den Gesamtvariantenvergleich aufgenommen

Der Umbau des Nordkopfes im Darmstädter Hauptbahnhof ist auch für Varianten V und VI umsetzbar



- Wie bei Vorschlag IV.1 kann der Umbau des Nordkopfes im Darmstädter Hbf auch bei den Hauptvarianten V und VI eingesetzt werden.
- Die umweltfachlichen und verkehrlich-betrieblichen Bewertungen sind identisch mit denen der Variante IV.1.



Der Umbau des Nordkopfes im Darmstädter Hbf wird analog der Variante IV.1 als Vorschläge V.4 und VI.4 als zusätzliche Varianten in den Gesamtvariantenvergleich aufgenommen

Nr.	Vorschlag	eingereicht von	Stand
1	II.1 Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	bekannt
2	II.3 Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve	BI Pro Walderhalt	neu
3	III.1 Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	neu
4	IV.1 Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt	VCD	bekannt
5	V/VI.1 Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt	VCD und Pro Bahn	bekannt

Vorschlag V/VI.1

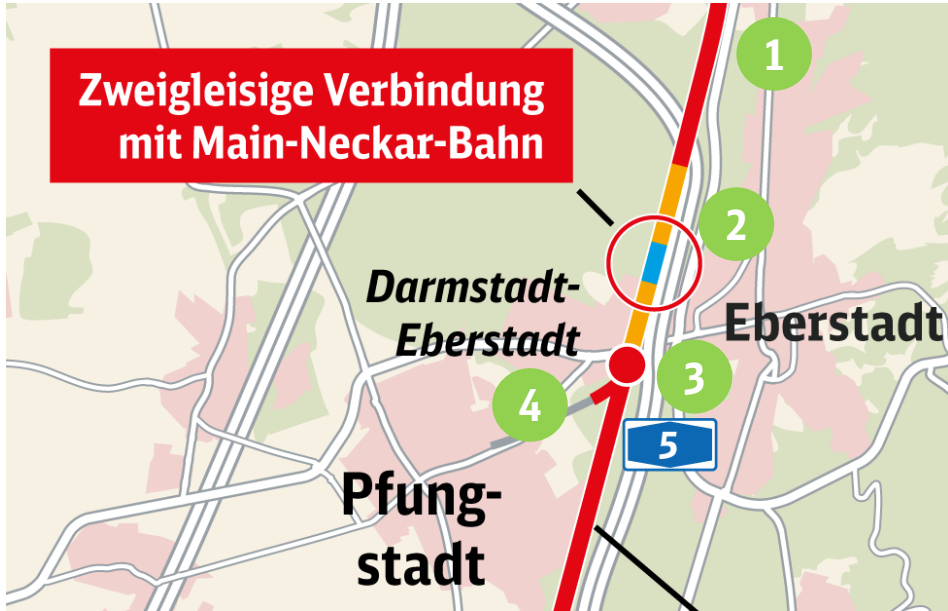
Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS südlich von Darmstadt



Inhalt des Vorschlags:

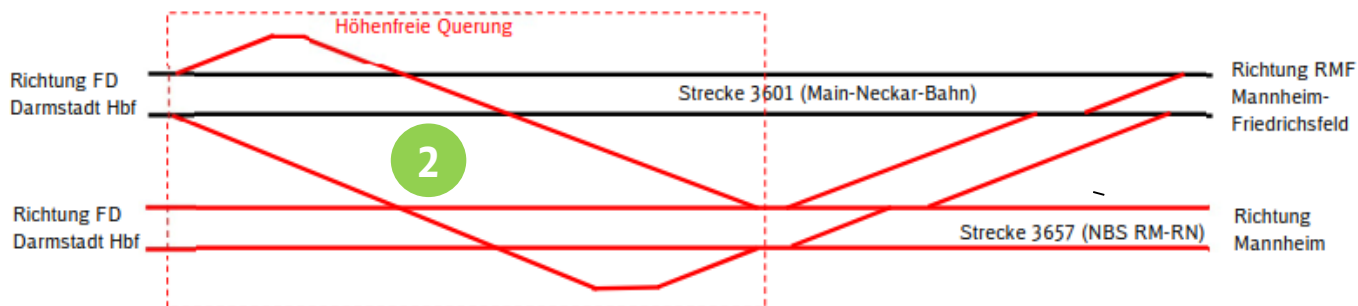
- Anbindung des Güter- und Personenfernverkehrs aus nördlicher Main-Neckar-Bahn und des Güterverkehrs aus Aschaffenburg an die NBS-Hauptvariante V/VI mittels Verbindung (Main-Neckar-Bahn und NBS) südlich von Darmstadt
- Lage der Verbindung: zwischen Darmstadt Hbf und Darmstadt-Eberstadt
- Westanbindung 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

Bei Vorschlag V/VI.1 wird die Main-Neckar-Bahn mit der NBS höhenfrei verbunden



Variantenbeschreibung

- 1 NBS - Haupttrasse
- 2 Höhenfreie Verbindung Main-Neckar-Bahn mit NBS zwischen BAB A 5 und Bf Eberstadt (Fahrtrichtung Süd: Unterquerung NBS Fahrtrichtung Nord: Unterquerung Main-Neckar-Bahn)
- 3 Bahnhof Darmstadt-Eberstadt (mit Verknüpfung MNB):
 - Anbindung Pfungstadtbahn auf Westseite,
 - Neuer Bahnsteig 3 erforderlich, entfall Gleis 3
- 4 Anschluss Pfungstadtbahn



Vorschlag V/VI.1 wird als Option bei den Hauptvarianten V und VI aufgenommen



Hauptvariante V/VI



Vorschlag V/VI.1

Umweltfachlicher Vergleich

- Da Vorschlag V/VI.1 eine sehr kleinräumige Anpassung der Hauptvarianten V bzw. VI ist, sind umweltfachlich **keine signifikanten Unterschiede** vorhanden.
- **Vorschlag V/VI.1 ist umweltfachlich** somit als **gleichwertig** zu den Hauptvarianten V und VI zu bewerten.

Verkehrlich / betrieblicher Vergleich

- Vorschlag V/VI. 1 ist durch die zusätzliche höhenfreie Verbindung der Main-Neckar-Bahn mit der NBS bei Darmstadt-Eberstadt eine Möglichkeit, die **betriebliche Flexibilität** der Hauptvarianten V und VI zu **erhöhen**.
- **Tagsüber** kann die zusätzliche Verbindung vsl. **nicht genutzt** werden, da die **Main-Neckar-Bahn stark ausgelastet** ist. Eine Nutzung des Abschnittes Darmstadt Hbf – Eberstadt für weitere ICE-Verkehre ist daher äußerst unwahrscheinlich. Ein verkehrlicher **Zusatznutzen wie bei Variante IV.1 entsteht** somit **nicht**.
- Nur für den Nachtzeitraum entsteht eine betriebliche Flexibilität für den Güterverkehr
- Damit ist Vorschlag V/VI.1 auch **verkehrlich-betrieblich** als quasi **gleichwertig** zu den Hauptvarianten V und VI zu bewerten.
- Falls Variante V oder VI Vorzugstrasse der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar werden, prüft die Bahn ob die zusätzliche Flexibilität für den Güterverkehr nachts diese Erweiterung rechtfertigt.

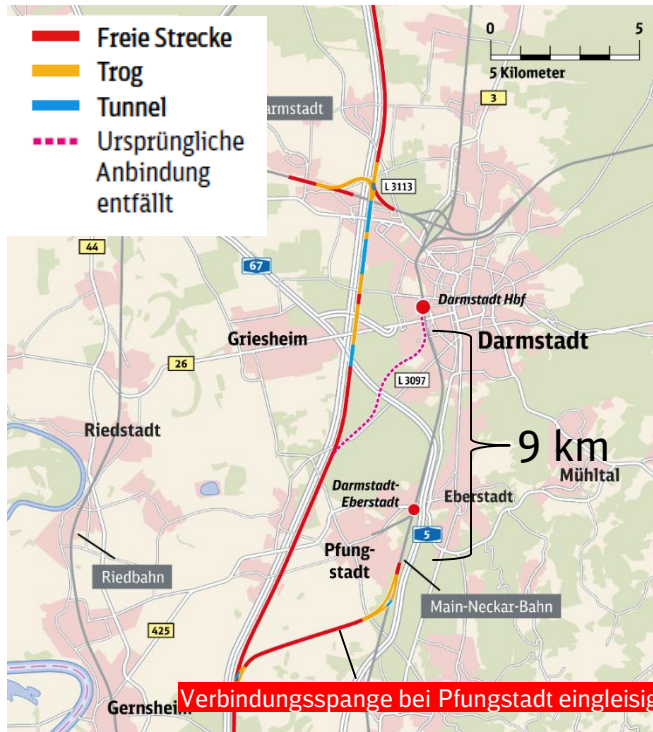


Vorschlag V/VI.1 wird derzeit als Option in die Varianten V und VI aufgenommen

Nr.	Vorschlag	eingereicht von	Stand
1	II.1 Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	bekannt
2	II.3 Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve	BI Pro Walderhalt	neu
3	III.1 Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	neu
4	IV.1 Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt	VCD	bekannt
5	V/VI.1 Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt	VCD und Pro Bahn	bekannt

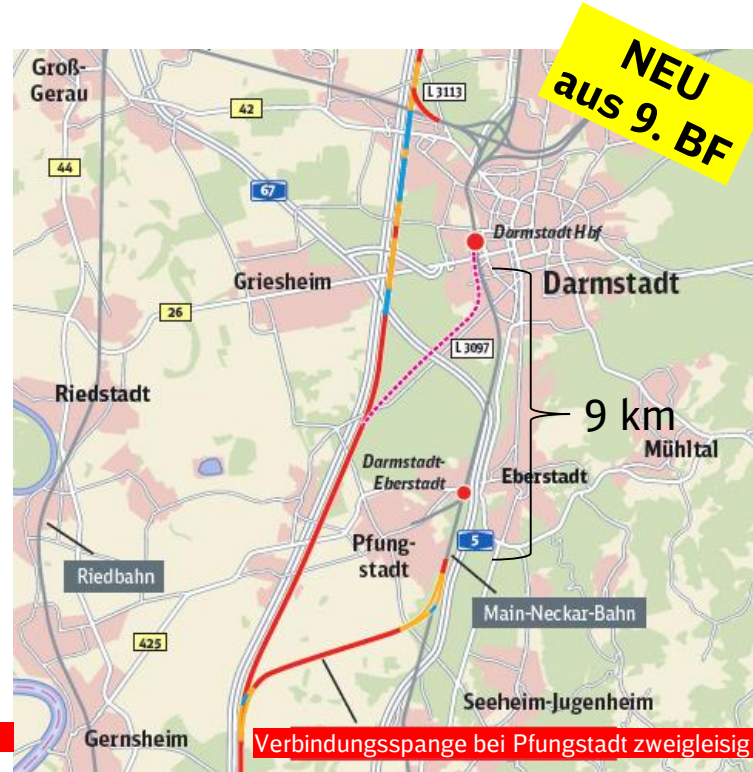
Vorschläge II.1 und III.1

Verschiebung der Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt



II.1

Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt



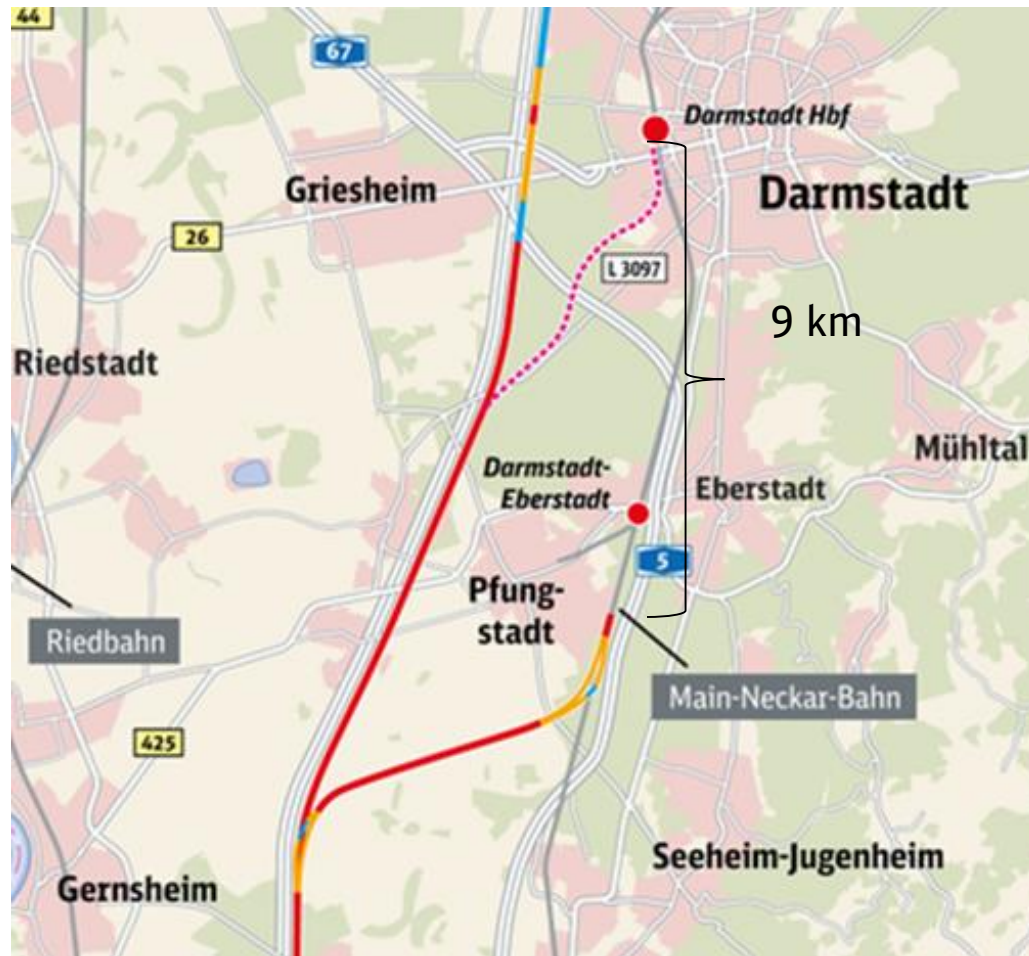
III.1

Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt

Inhalt der Vorschläge:

- **Südanbindung Darmstadt** entfällt und wird **nach Pfungstadt** verschoben (Verbindungsspanne Pfungstadt)
- Durchgehender Personenfernverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvarianten II und III)
- **Personenfernverkehr mit Halt im Hauptbahnhof Darmstadt** wird südlich von Darmstadt über die Main-Neckar-Bahn geführt und bei Pfungstadt mittels Querung zur NBS-Haupttrasse geleitet. Die ICE **nutzen ca 9 km die Main-Neckar-Bahn**
- Variante II.1:
Ein Großteil des Güterverkehrs im Korridor führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Variante III.1
Ein Großteil des Güterverkehrs im Korridor führt durch Darmstadt (analog Hauptvariante III)
- Der Laufweg zwischen Darmstadt Hbf und Mannheim ist bei der Spange Pfungstadt (II.1 und III.1) ggü. den Hauptvarianten II und III 1,7 km länger.

Eine Südanbindung bei Pfungstadt bedeutet ca. 3,5 Minuten Fahrzeitverlängerung und eine Beeinträchtigung der Betriebsqualität

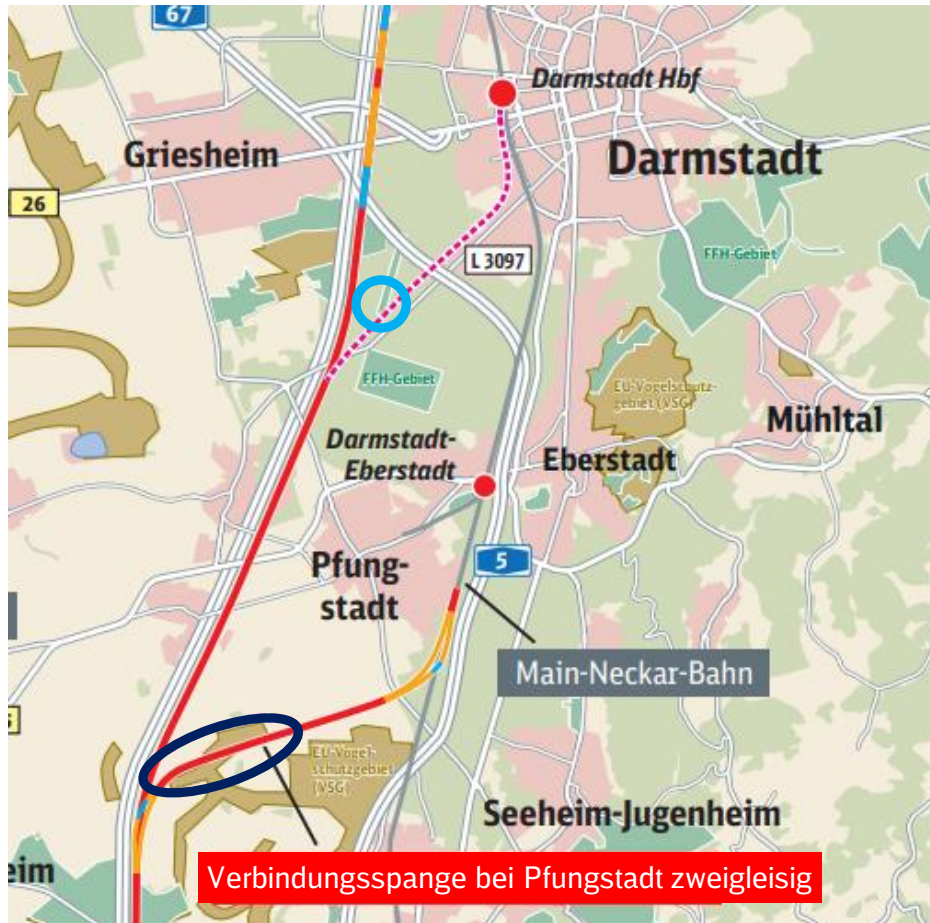


Verkehrlich / betrieblicher Vergleich

- Gemäß Entwurf D-Takt verkehren ICE-Linien von Frankfurt nach Darmstadt und weiter über die NBS nach Mannheim. Diese Züge müssen bei den Vorschlägen II.1 und III.1 zwischen DA Hbf und der **Verbindungsspanne Pfungstadt** ca. **9 km** die Main-Neckar-Bahn nutzen und können dadurch erst später auf 300km/h beschleunigen. Hierdurch entsteht ggü. den Südanbindungen Darmstadts der Hauptvarianten II und III eine **Fahrzeitverlängerung** von **ca. 3,5 Minuten** (überschlägige Betrachtung).
- Bereits **heute** weist die **Main-Neckar-Bahn am Tag** eine **hohe Auslastung** aus. Darunter leidet die **Betriebsqualität** schon heute. Durch die Verschiebung der Südanbindung nach Pfungstadt wird dieser Abschnitt der Main-Neckar-Bahn (Darmstadt - Eberstadt) noch weiter belastet und die Betriebsqualität beeinträchtigt.

II.1 Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadts nach Pfungstadt- Lage analog zu Vorschlag III.1

Eine Verbindungsspange bei Pfungstadt löst Natura 2000-Betroffenheiten aus – eine Alternativenprüfung ist daher zwingend vorzunehmen

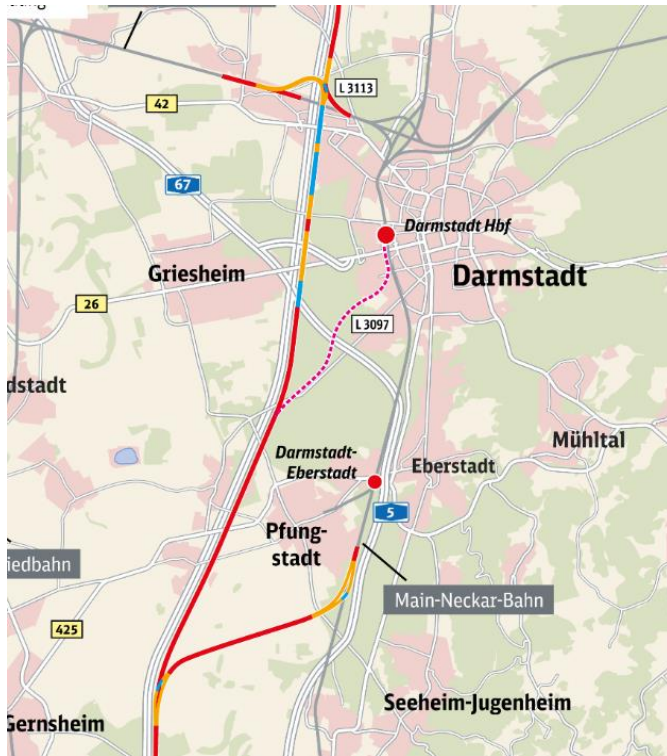


Verbindungsspange bei Pfungstadt zweigleisig
(eingleisige Lage identisch)

Umweltfachlicher Vergleich

- Die zweigleisige **Verbindungsspange** südl. **Pfungstadt** quert **mittig** ein Natura2000 Gebiet im Bereich der Altneckarschlingen und beeinträchtigt das Gebiet auf rd. 20.000 m² (○); die zweigleisige **Südanbindung Darmstadt** berührt nur **randlich** ein Natura2000 Gebiet im Bereich eines Hochspannungsmastes im Südosten des Gebietes und beeinträchtigt das Gebiet auf rd. 100 m² (○). Eine **Alternativenprüfung** gemäß §34 BNatSchG ist vorzunehmen. Gibt es eine **unkritische, zumutbare Alternative**, so ist diese **zwingend vorzuziehen**.
- Die **Südanbindungen Darmstadts der Hauptvarianten II und III** sind beide aus naturschutzrechtlichen Gründen **vorzugswürdig**.
- Zwar weisen die Südanbindungen Darmstadts der Hauptvarianten II und III höhere Waldverluste auf, dem stehen aber **Vorteile bei weiteren Schutzgütern** gegenüber:
 - **Geringere Schallbelastung** bei III ggü III.1 wg Tunnellage bei III
 - **Geringere Neuzerschneidung bei II**
Keine Neuzerschneidung bei III
 - **Geringerer Flächenverbrauch** (Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes)
 - **Keine Inanspruchnahme von Landwirtschaft / Privateigentum, keine Nutzungseinschränkungen**
 - **Geringere Beeinträchtigungen der Schutzgüter Wasser und Landschaft**
- In der Bewertung weiterer Kriterien wie Luft und Klima, sind die Vorschläge II.1 und III.1 gleichwertig mit den Hauptvarianten II und III.

Vorschläge II.1 und III.1 sind verkehrlich-betrieblich und umweltfachlich schlechter zu bewerten als die Hauptvarianten II und III



II.1

Verschiebung der eingleisigen Südanbindung nach Pfungstadt



III.1

Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung nach Pfungstadt

Die Vorschläge II.1 und III.1

- verlängern die **Fahrzeit** für die in Darmstadt haltenden ICE-Züge Richtung Mannheim um ca. **3,5 Minuten**
- verschlechtern die **Betriebsqualität und Pünktlichkeit für den Nah- und Fernverkehr** auf der Main-Neckar-Bahn
- lösen **Natura 2000-Betroffenheiten** aus und stellen damit im Vergleich zu den bekannten Südanbindungen auf Darmstädter Gemarkung ein **hohes planrechtliches Genehmigungsrisiko** dar



Varianten II.1 und III.1 werden für den Vergleich nicht weiter betrachtet

Nr.	Vorschlag	eingereicht von	Stand
1	II.1 Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadt nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	bekannt
2	II.3 Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve	BI Pro Walderhalt	neu
3	III.1 Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt	IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“	neu
4	IV.1 Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt	VCD	bekannt
5	V/VI.1 Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt	VCD und Pro Bahn	bekannt

Für den im letzten Forum eingereichten Vorschlag II.3 ist die Prüfung noch nicht abgeschlossen

Der Vorschlag wird in den nächsten Wochen detailliert geprüft und mit Hauptvariante II verglichen



Vorschlag II.3

Eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadts entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer **eingleisigen** Weiterstädter Kurve

Inhalt des Vorschlags:

- Eingleisige Südanbindung entfällt und wird nach Süden an die Eschollbrücker Straße verschoben
- Die Anbindung der Strecke Mainz – Darmstadt in Fahrtrichtung West – Süd erfolgt über eine eingleisige Anbindungskurve bei Weiterstadt
- Die Anbindungskurve aus Richtung Süden nach Westen bei Weiterstadt entfällt
- Durchgehender Personenfernverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Personenfernverkehr mit Halt im Hbf Darmstadt wird über die eingleisige Südanbindung Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße zur NBS-Haupttrasse geleitet
- Güterverkehr aus Norden führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante II)
- Güterverkehr aus Westen wird über die eingleisige Kurve bei Weiterstadt Richtung Süden geführt
- Güterverkehr aus Süden wird über die eingleisige Südanbindung Darmstadt an der Eschollbrücker Straße in Richtung Westen geführt. Zusätzlich können Güterzüge aus Süden auch auf die nördliche Main-Neckar-Bahn oder in Richtung Aschaffenburg geführt werden

Vorschlag II.3 wird noch geprüft

1 Vorschläge aus dem 9. Beteiligungsforum zum Raum Darmstadt

2 Ergebnis der Prüfungen

3 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich – Stand Juli 2020

4 Nächste Schritte

Stand heute werden im Gesamtvariantenvergleich neun Varianten betrachtet – Vorschlag II.3 wird noch geprüft

I	II	III	IV	IV.1	V*	V.4	VI*	VI.4	II.3
<p>Direttissima mit zweigleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr mit Bündelung A 67 bis Lorsch</p>	<p>Direttissima mit zweigleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr, eingleisigem Personentunnel DA-Süd und Bündelung A67 bis Lorsch</p>	<p>Direttissima mit zweigleisigem Personen- und Güterverkehrstunnel DA-Süd und Bündelung A67 bis Lorsch</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreis im Norden DA und Bündelung A 67 bis Lorsch</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A67 bis Lorsch</p> <p>Vorschlag VCD</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreis im Norden DA und Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung</p> <p>inkl. optionalem Vorschlag VCD und Pro Bahn</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreis im Norden DA und Bündelung A 5 und südlicher Riedquerung</p> <p>inkl. optionalem Vorschlag VCD und Pro Bahn</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A 5 und südlicher Riedquerung</p>	<p>Direttissima mit eingleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr, eingleisigem Personen- und Güterverkehrstunnel (Escholl. Straße) und Bündelung A67 bis Lorsch</p> <p>Vorschlag BI Pro Walderhalt Noch in Prüfung</p>

Die Varianten I - V.4 beinhalten südlich Lorsch die „schnelle Tunneldiagonale“

* optional: zusätzliche höhenfreie Verbindung der Main-Neckar-Bahn mit der NBS bei Darmstadt-Eberstadt

1 Vorschläge aus dem 9. Beteiligungsforum zum Raum Darmstadt

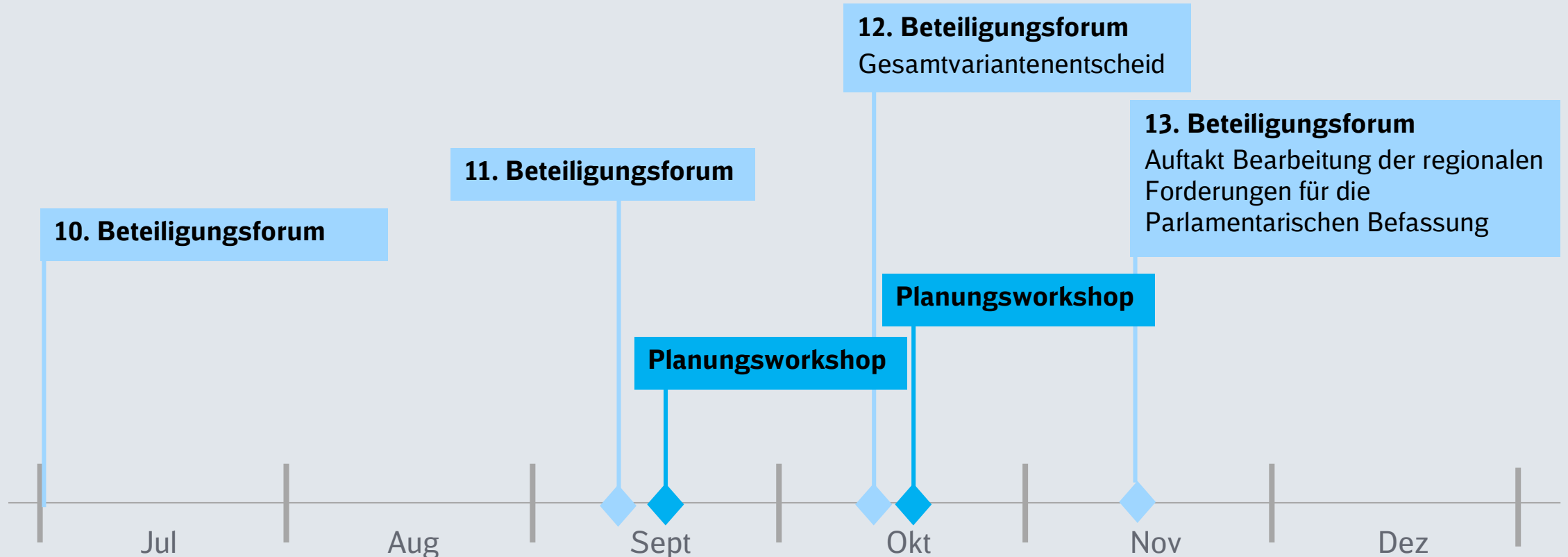
2 Ergebnis der Prüfungen

3 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich - Stand Juli 2020

4 **Nächste Schritte**

Im Herbst dieses Jahres soll die Gesamttrasse ermittelt sein

Zeitplan 2. Halbjahr 2020



Sommerferien und Herbstferien HE und BW werden berücksichtigt