



NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar
Sondersitzung des Bauausschusses der Stadt Darmstadt
07.10.2009

DB Netz AG

DB ProjektBau GmbH

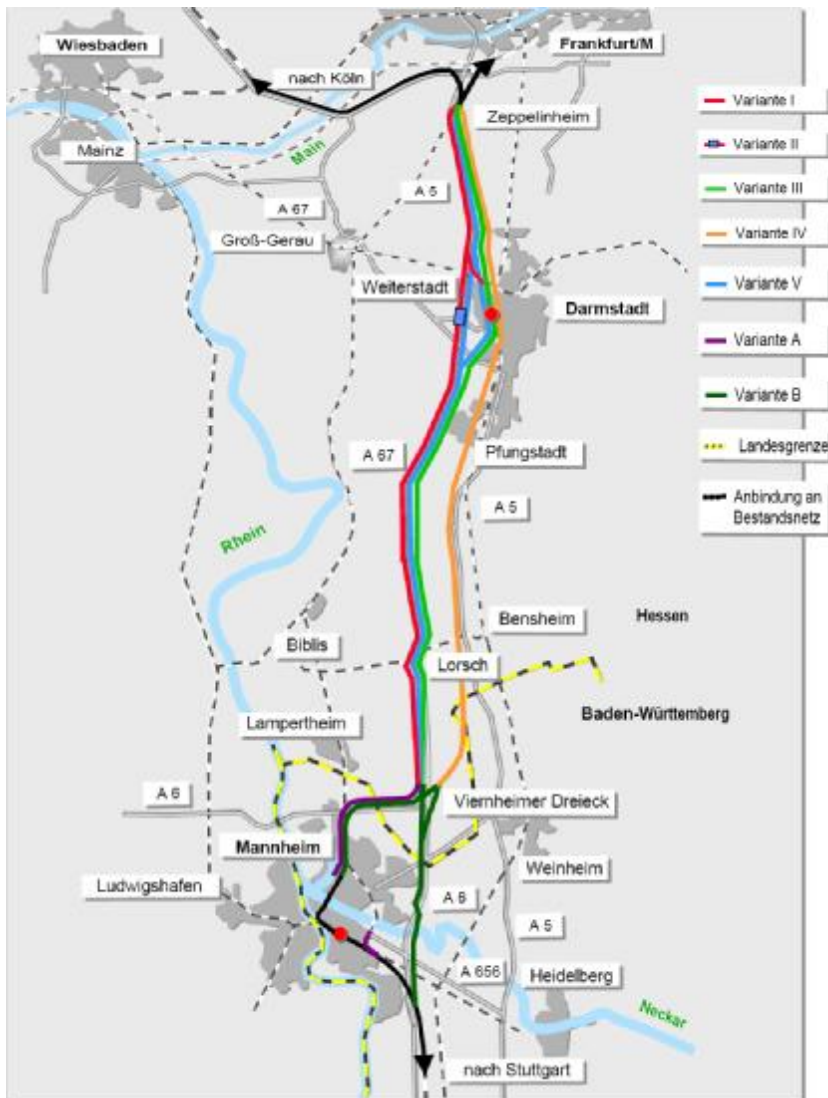
Joachim Nied

Paul Gerhardt

I.NPG1

I.BV-MI-P1

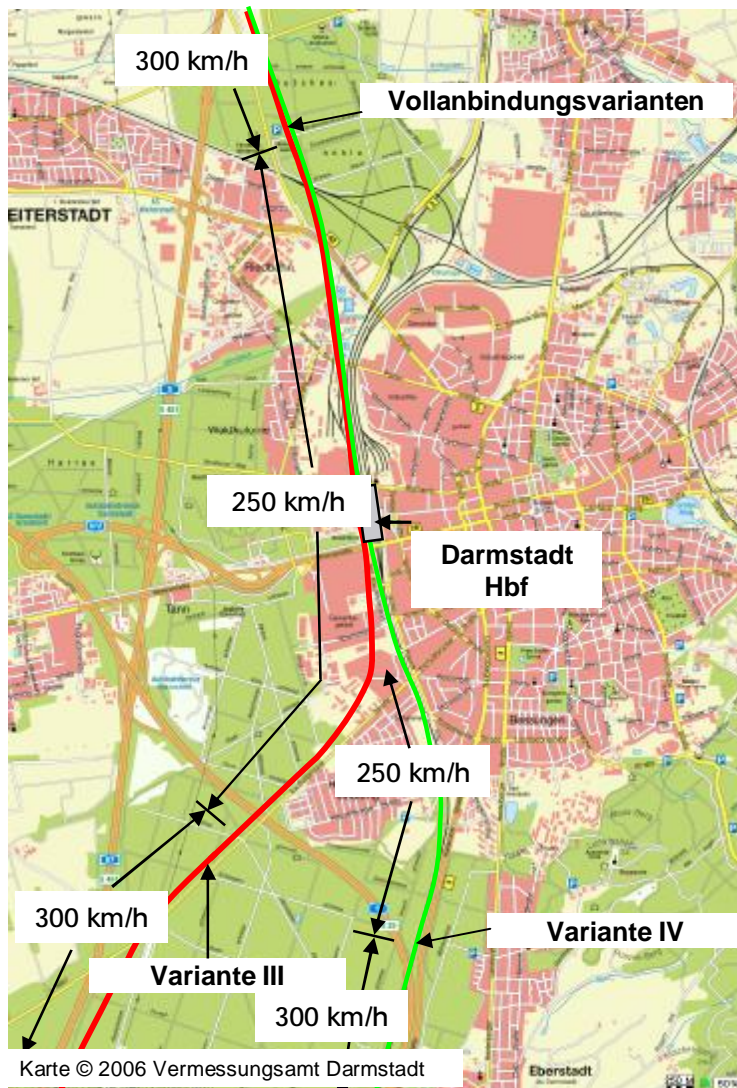
Grundlage der Neubaustrecke bildet der Bundesverkehrswegeplan



Ziele aller Raumordnungsvarianten:

- n kürzeste Verbindung zwischen den Schnellfahrstrecken Köln – Rhein/Main und Mannheim – Stuttgart (Lückenschluss TEN)
- n größtmögliche Fahr- und Reisezeitgewinne im Korridor
- n Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
- n Kapazitätserweiterung mit Potenzial für die Zukunft im Schienengüterverkehr (SGV)
- n bedarfsorientierte und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Bahnnetzes unter Berücksichtigung der Gesamtstruktur sowie ökologischer und ökonomischer Aspekte

Vollanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs gemäß Variante III und IV des Raumordnungsverfahrens



Grundlagen sind:

§ 252 Züge pro Tag auf der NBS durch das Stadtgebiet:

- 176 ICE mit 250 km/h ohne Halt,
- 36 ICE mit Halt (1 ICE pro Stunde und Richtung),
- 40 Güterzüge vor allem nachts.

Eine innerstädtische Trassierung für 250 km/h ist gemäß ZIV-Studie und Raumordnungsunterlagen möglich.

Variante III und IV: Im Bereich nördlich von Darmstadt

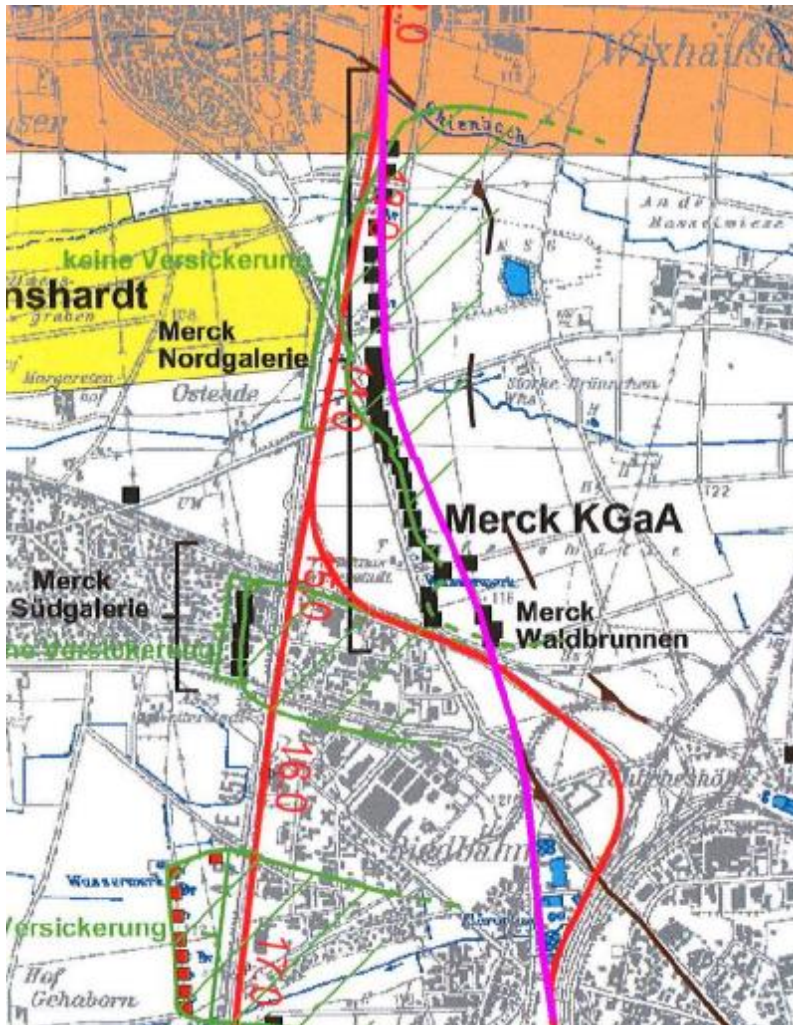


Bei den Vollarbindungsvarianten wird im Norden Darmstadts der Naherholungswald „Täubcheshöhle“ zwischen Weiterstadt und Arheilgen ungebündelt zerschnitten.

Dafür müssen ca. 19 Hektar Wald gerodet werden.

Karte © 2006 Vermessungsamt Darmstadt

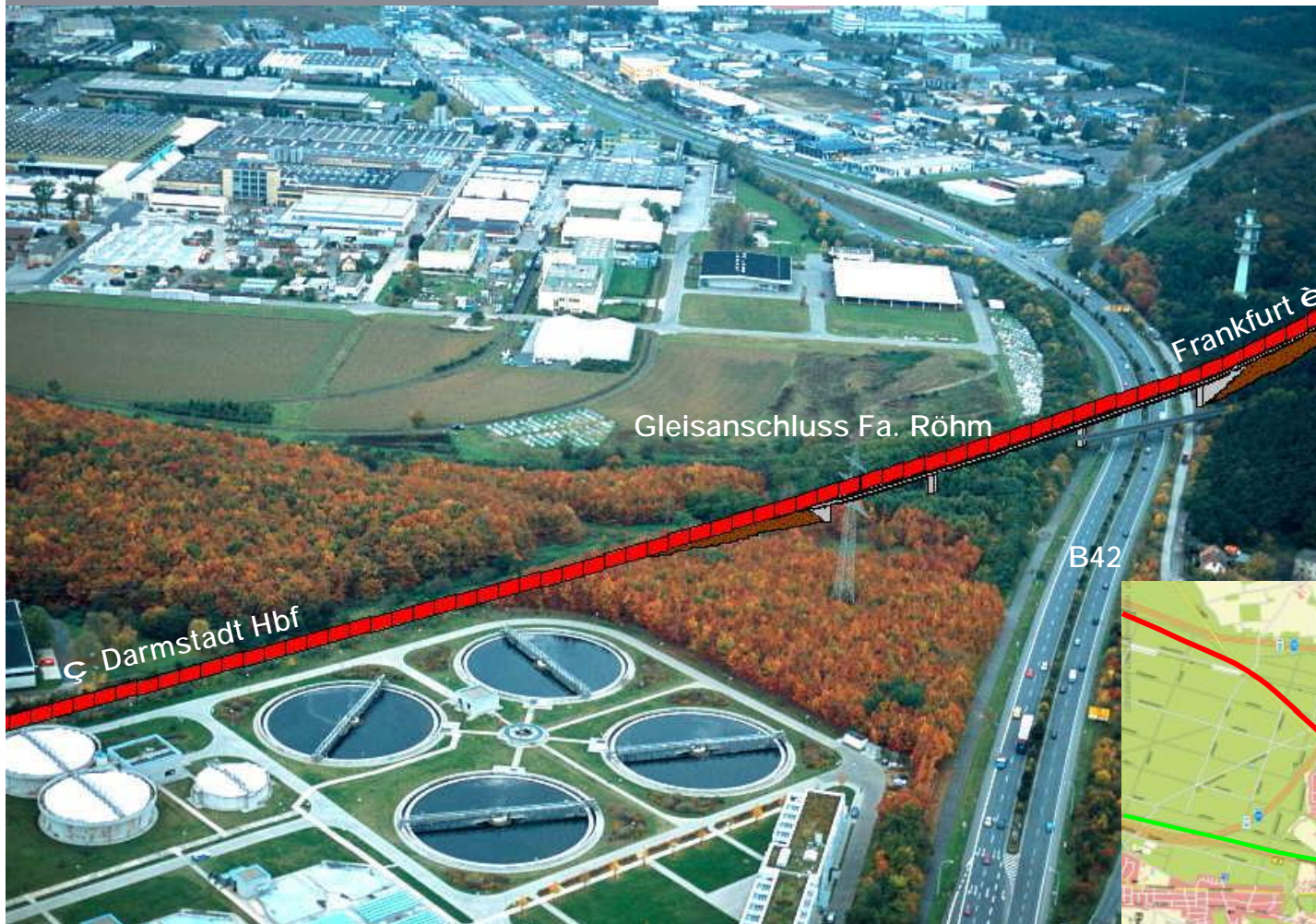
Variante III und IV: Im Bereich nördlich von Darmstadt



Die Hauptbrunnengalerie der Fa. Merck wird mit Einfluss auf

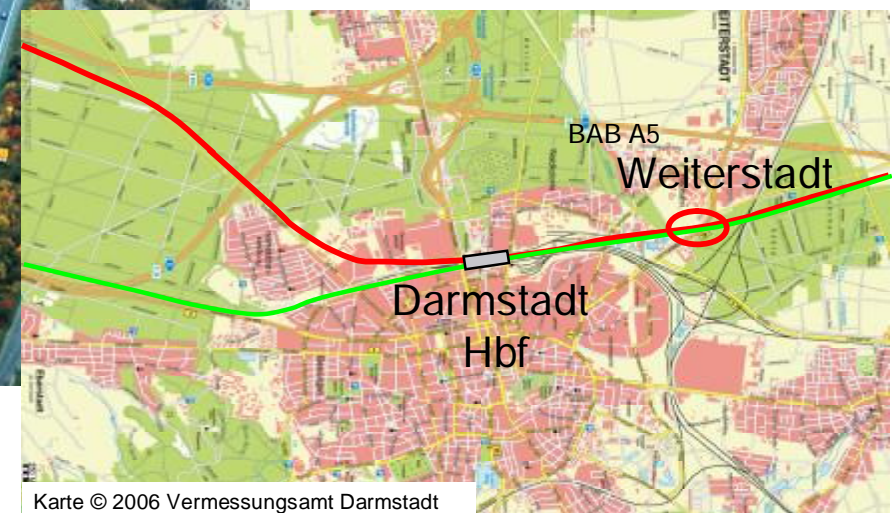
- § die Wassergewinnung (chemische und pharmazeutische Produktion),
- § die Produktionsabläufe,
- § eine erforderliche Ersatzstandortsuche für die betroffenen Brunnen und das Wasserwerk tangiert.

Variante III und IV: Im Bereich der B 42



Nördlich des Darmstädter Hauptbahnhofes sind folgende Brückenbauwerke erforderlich:

- 300 m lange Brücke zur Querung der Gräfenhäuser Straße, B 42, Anschlussgleis Fa. Röhm in 2. Ebene Querung im spitzen Winkel

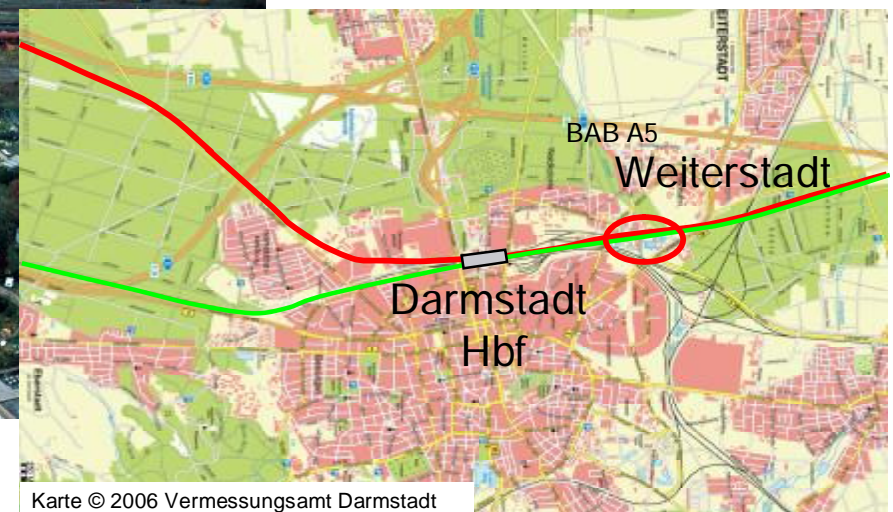


Karte © 2006 Vermessungsamt Darmstadt

Variante III und IV: Im Bereich der Kläranlage



- bis zu 400 m lange Brücke zur Überquerung der Kläranlage, des Darmbaches und der Mainzer Straße.



Variante III und IV: Im Bereich des Darmstädter Hauptbahnhofes



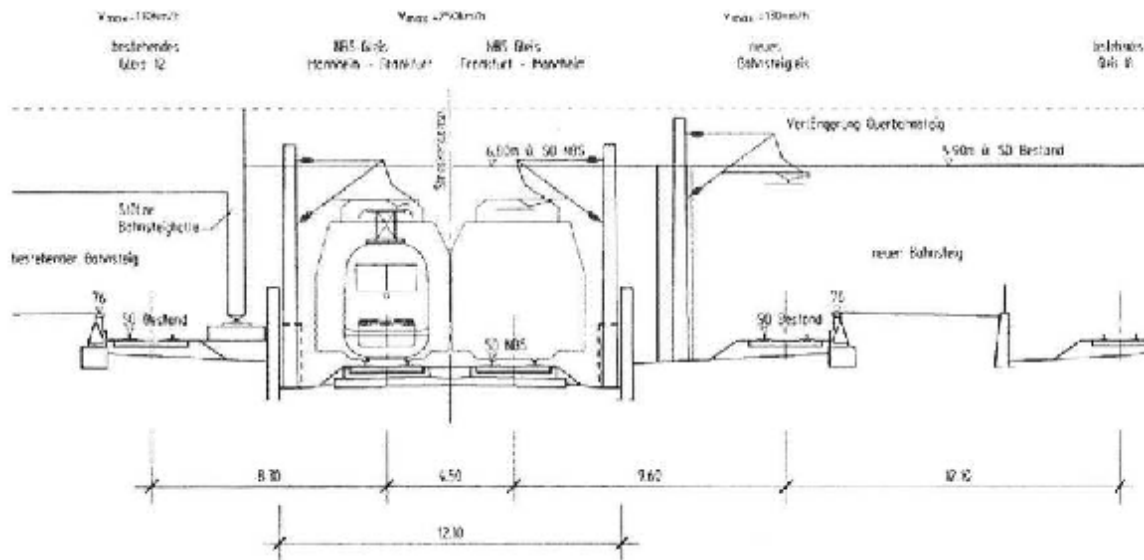
Umbau Hauptbahnhof Darmstadt:

- § Zwei neue Durchgangsgleise (im Einschnitt zur erweiterten lichten Höhe Brücke Dornheimer Weg und Bahngalerie)
- § ein neuer zusätzlicher Außenbahnsteig (400 m Nutzlänge)
- § umfangreiche Gleis-, Energie- und Signalumbauarbeiten
- § Einbindung der neuen Gleise in die bestehende Infrastruktur mit einer Vielzahl von Bauzuständen

Dadurch ergeben sich:

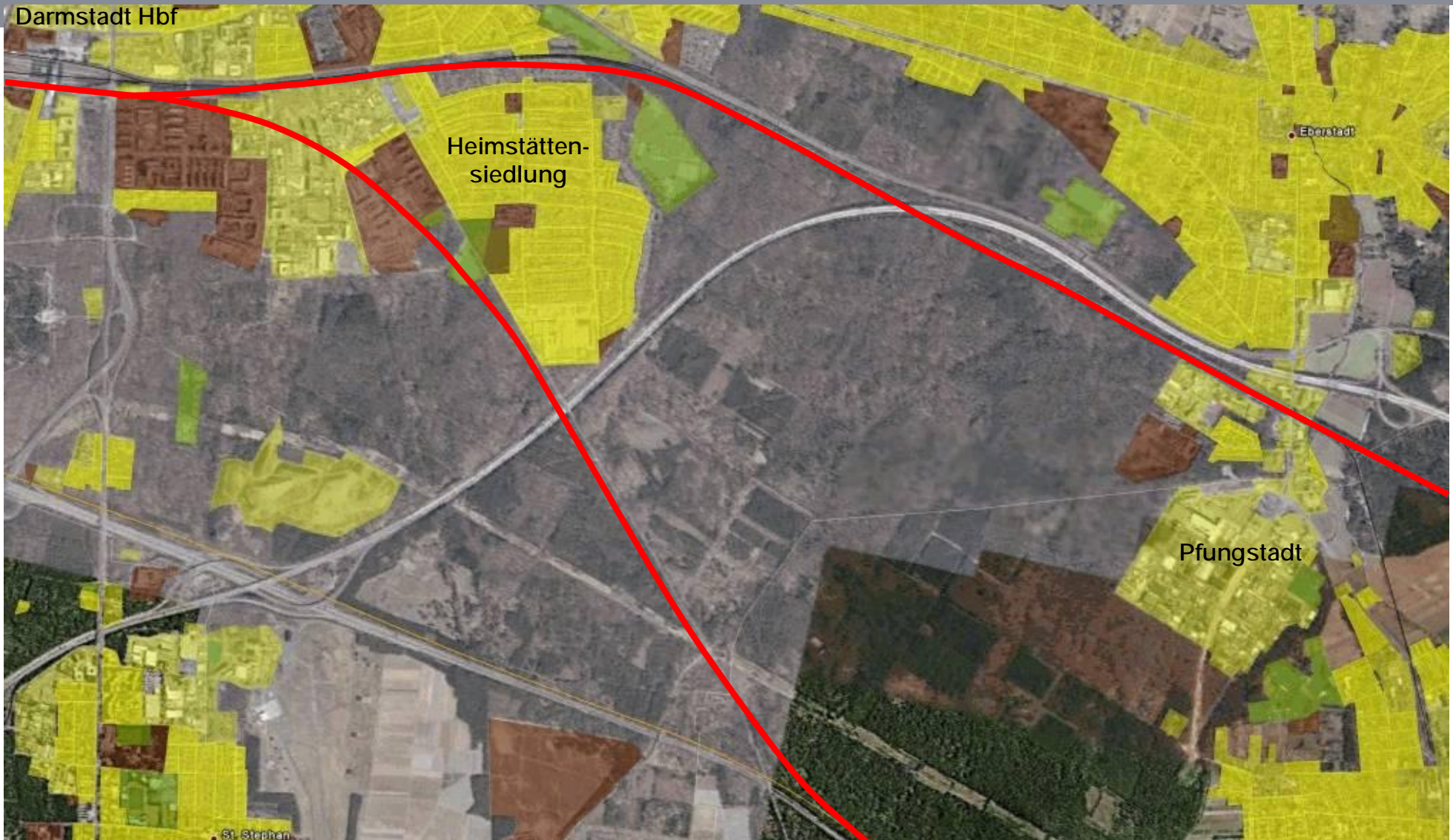
- § langwierige und komplexe Genehmigungsverfahren
- § jahrelange betriebliche Einschränkungen
- § Behinderungen durch Fahrzeitverlängerungen und Umwege für Bahnreisende

Variante III und IV: Im Bereich des Darmstädter Hauptbahnhofes



- Umbauarbeiten in der neuen Ladengalerie (Fundamentanpassung, Abgänge zum neuen Bahnsteig)
- Prüfung der Statik, ggf. Abriss und Neubau der Galerie aufgrund der dynamischen Belastung (Druck und Sog) durch mit 250 km/h durchfahrende ICE

Variante III und IV:
Im Bereich südlich Darmstadt Hauptbahnhof bis Pfungstadt



Variante III: Im Bereich südlich Darmstadt Hauptbahnhof bis zum Ernst-Ludwig-Park



Innerstädtische Baustellen:

- Langjährige Großbaustelle am Maritim Hotel (Tunnelportal)
- Erhebliche Flächeninanspruchnahme während der Bauzeit
- Geringe Überdeckungshöhe des Tunnelbauwerks (Risiko von aufwendigen Abfangungen)
- Ebenerdige Trasse entlang der Heimstätten-siedlung / Ernst-Ludwig-Park

Auswirkungen auf:

- Gewerbegebiete am Kavalleriesand, Fa. Döhler, Autohaus Wiest
- Barrierewirkung, da 252 Züge pro Tag verkehren
- ca. 35 Hektar Waldeinschlag
- eingeschränkte Sichtwirkung durch bis zu 5 m hohe Lärmschutzwände

Karte © 2009 Vermessungsamt Darmstadt

Variante IV: Im Bereich südlich Darmstadt Hauptbahnhof bis zu den Kleingärten



Innerstädtische Baustellen:

- Langjährige Großbaustelle am Maritim Hotel (Tunnelportal)
- Erhebliche Flächeninanspruchnahme während der Bauzeit
- Geringe Überdeckungshöhe des Tunnelbauwerks (Risiko von aufwendigen Abfangungen)

Auswirkungen auf:

- Gewerbegebiete am Kavalleriesand, Autohaus Wiest
- Aufgabe des Grünzuges hinter dem Autohaus Wiest aufgrund zweier zusätzlicher Gleise
- Die Kleingärten im Bereich der Heimstättensiedlung aufgrund erforderlicher großer Kurvenradien
- Die technische Planung aufgrund der Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt (war im Raumordnungsverfahren noch nicht bekannt)
- Lärmschutzmaßnahmen an der NBS (Main-Neckar-Bahn wird nicht berücksichtigt)

Variante IV: Im Bereich Darmstadt bis Lorsch

- § Geringere Auswirkungen im Darmstädter Stadtgebiet durch Bündelung mit der Main-Neckar-Bahn,
- § Verlagerung der Belastungen in Richtung südliche Bergstraße.
- § Resolution der Kommunen Alsbach-Hähnlein, Zwingenberg, Bensheim gegen Variante IV:
 - Betroffenheit bei Variante IV 160.000 Menschen gegenüber Variante III 80.000 Menschen,
 - Variante IV ist länger,
 - ungebündelte Rückführung der Trasse von BAB 5 zur BAB 67.
- § Ankündigung u.a. der Kommunen Bensheim und Bickenbach, in der Fortschreibung des Regionalplanes Südhessen gegen Variante IV zu stimmen.

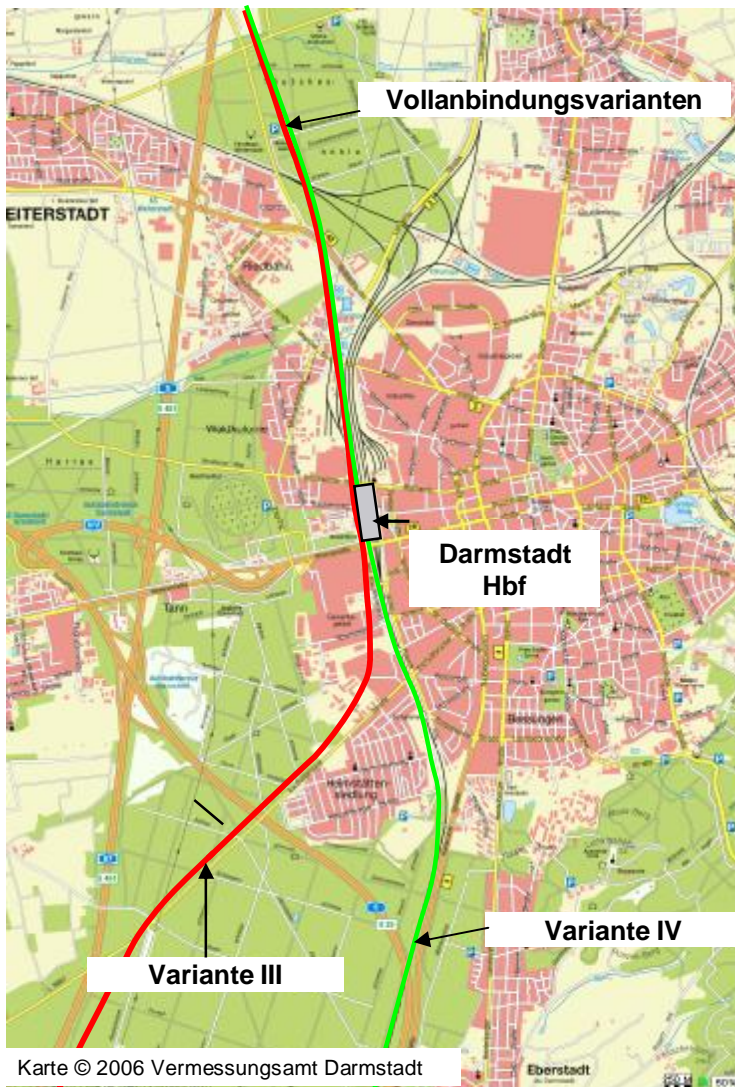


Variante III und IV: Änderungen seit dem Raumordnungsverfahren



- § Der Ausbau der BAB 67 im Zusammenhang mit z. B. der Erneuerung des Darmstädter Autobahnkreuzes und der Anschlussstelle Pfungstadt zieht Baumaßnahmen mit sich, die bereits in Weiterstadt beginnen und nahe an die Wohnsiedlung Ernst-Ludwig-Park heranreichen und bis ca. Lorsch führen.
- § Bauzeit für die Autobahn-Maßnahme alleine ca. 10 – 12 Jahre.
- § Eine ungebündelte Realisierung der NBS führt im gesamten südhessischen Raum zu zusätzlichen Belastungen im Korridor zwischen BAB 67 und BAB 5.
- § Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplanes Südhessen wird geprüft, ob eine von der Autobahn getrennte Trassenführung überhaupt zulässig sein kann bzw. ob die Variante III und IV als weiterzuverfolgende Varianten entfallen.

Fazit zur Vollanbindung Darmstadts



Die zweijährige Konsenstrassen-Diskussion hat gezeigt:

- § Bereits eine eingleisige Trasse in der Innenstadt mit geringerer Zugzahl und Geschwindigkeit führt zu Protesten der Anrainer
- § Tunnel aus Lärmschutzgründen über das gesetzliche Maß hinaus sind nicht finanzierbar

Bei einer zweigleisigen Trasse mit höheren Zugzahlen und Geschwindigkeiten in der Innenstadt sind die Belastungen für die Bürger noch größer.

Somit sind die Chancen, ein Planfeststellungsverfahren für eine Vollanbindung Darmstadts erfolgreich abzuschließen, aufgrund zu erwartender Klagen der Bürger

- § der Heimstättensiedlung und des Ernst-Ludwig-Parks (Variante III)
- § des Haardtrings und der südhessischen Kommunen (Variante IV)

als gering einzustufen.

NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar Kontaktaten

DB ProjektBau GmbH

Hahnstraße 52

60528 Frankfurt am Main

Projektleitung: Paul Gerhardt

Tel: 069/265 43400

Fax: 069/265 43402

E-Mail: paul.gerhardt@deutschebahn.com