



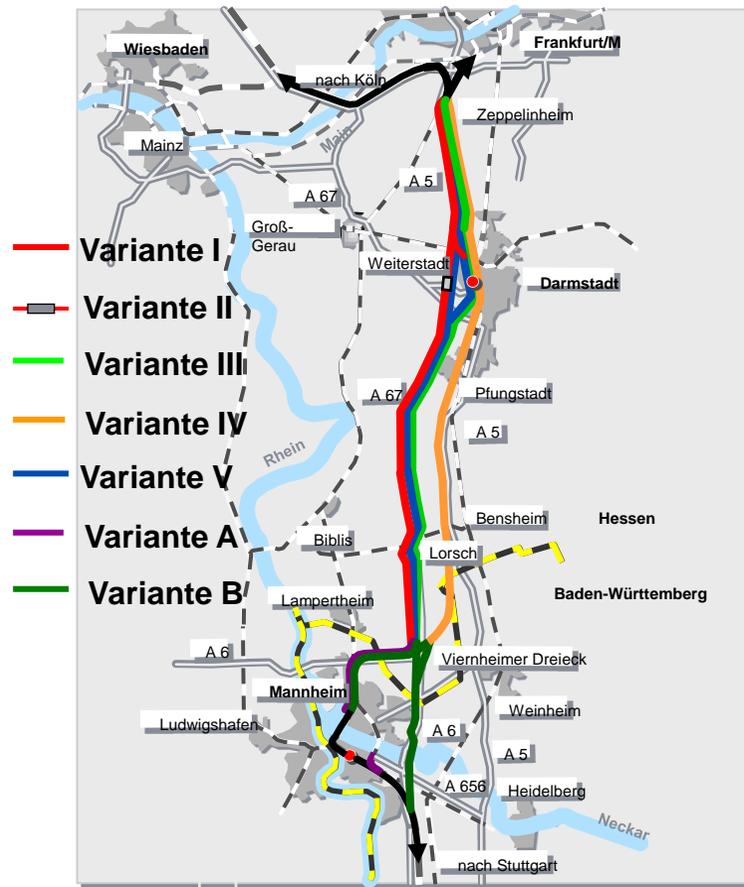
# Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

## Arbeitsgruppe 4 – Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung

1. Ergebnis Raumordnungsverfahren (ROV) 2004
2. Inhalte Auftrag des Bundes 2016
3. Vergleich Regionalplan Südhessen / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
4. Verkehrskonzept und Trassen Raum Darmstadt
5. Ausblick / Nächste Schritte

1. Ergebnis Raumordnungsverfahren (ROV) 2004
2. Inhalte Auftrag des Bundes 2016
3. Vergleich Regionalplan Südhessen / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
4. Verkehrskonzept und Trassen Raum Darmstadt
5. Ausblick / Nächste Schritte

# Das Raumordnungsverfahren (ROV) in Hessen weist für die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar eine 2-gleisige Durchfahrung von Darmstadt als Vorzugslösung aus



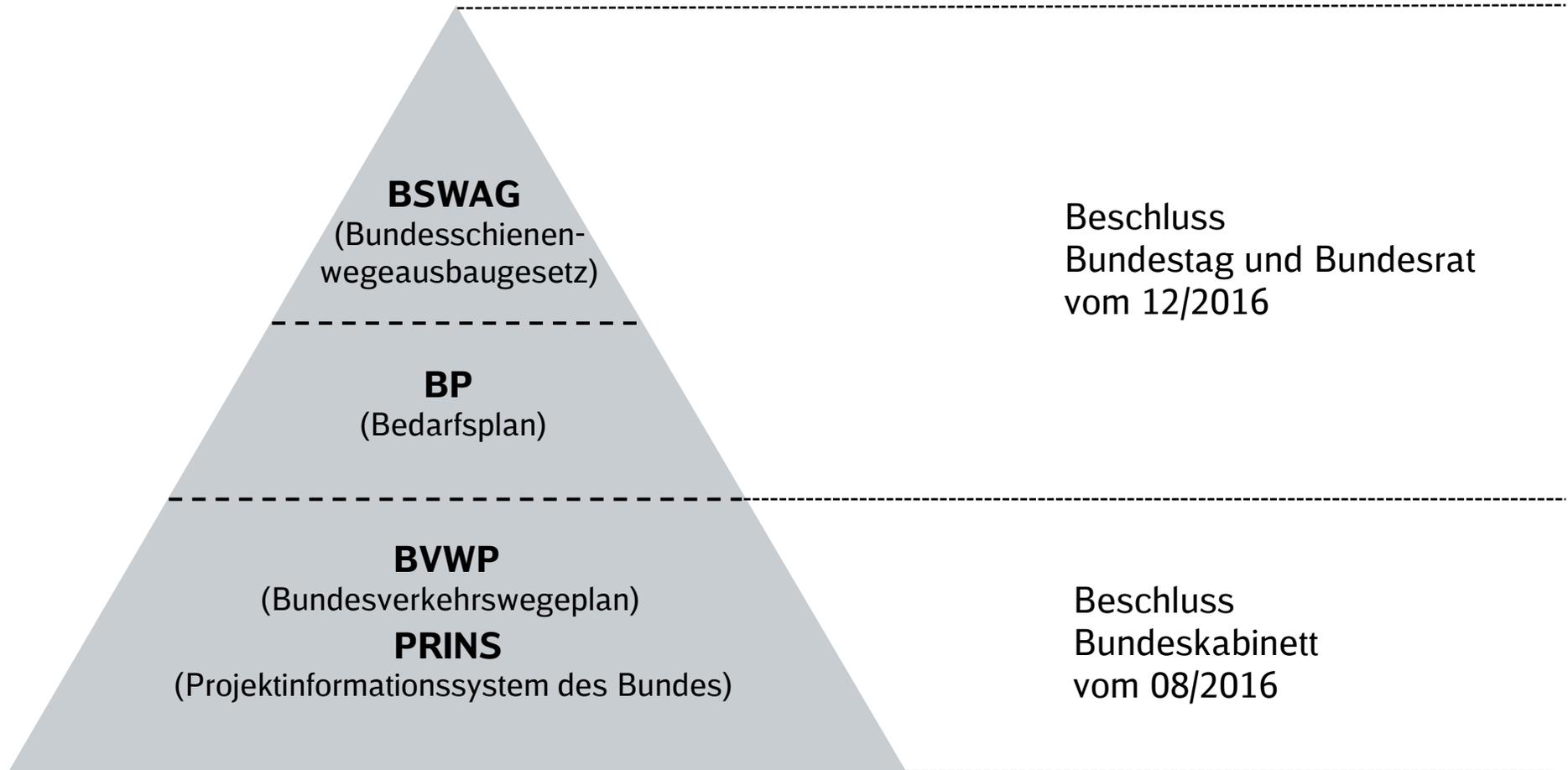
## Grundlage ROV (2004)

- Regionalplan Südhessen 2000
- Verkehrsprognose 2010

## Ergebnis ROV (2004)

- Die Varianten III (entlang der BAB A5/A67)+A und IV (entlang der BAB A 5)+A entsprechen den Erfordernissen der Raumordnung
- Die Varianten I, II, V und B entsprechen nicht den Erfordernissen der Raumordnung

1. Ergebnis Raumordnungsverfahren (ROV) 2004
2. Inhalte Auftrag des Bundes 2016
3. Vergleich Regionalplan Südhessen / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
4. Verkehrskonzept und Trassen Raum Darmstadt
5. Ausblick / Nächste Schritte



# Der am 29.12.2016 in Kraft getretene Bedarfsplan hat für die Teilmaßnahme NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar folgenden Inhalt

## **Projektziele gemäß Auftrag des Bundes für die NBS RMRN:**

- 2-gleisige NBS Zeppelinheim-Mannheim-Waldhof, Vmax 300km/h
- 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim
- 2. Gleis MA-Käfertal-MA Rbf
- Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt höhenfrei
- 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Wallauer Spange)

## **In PRINS sind auszugsweise bezüglich Darmstadt folgende Ziele genannt:**

- NBS als Mischverkehrsstrecke
- Verkehrslenkung zur Entlastung der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr
- Zur weiteren Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr ist eine Verbindung mit der NBS im Abschnitt Weiterstadt herzustellen
- Autobahnparallele Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim in Bündelung mit BAB A 5 und BAB A 67
- Gemeinsame Umsetzung mit dem Ausbau der BAB A 67 (südlich Darmstadt)
- Verbesserung der Anbindung von Darmstadt durch Nordanbindung (und ggf. Südanbindung, soweit verkehrliches Erfordernis im weiteren Planungsprozess nachgewiesen wird)
- Anbindung Wiesbaden und Flughafen Frankfurt

Im Mittelpunkt der **verkehrlichen Zielsetzung** der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar steht die Ausgestaltung als **Mischverkehrsstrecke**. Es entstehen **kapazitive** und **qualitative Verbesserungen** zwischen Frankfurt, Mannheim, Darmstadt und Wiesbaden.

1. Ergebnis Raumordnungsverfahren (ROV) 2004

2. Inhalte Auftrag des Bundes 2016

3. Vergleich Regionalplan Südhessen / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

4. Verkehrskonzept und Trassen Raum Darmstadt

5. Ausblick / Nächste Schritte

# Die Zielstellungen des Landesentwicklungs- und Regionalplanes Südhessen lassen sich durch den Bundesverkehrswegeplan erfüllen

## Vorgaben aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) und Regionalplan Südhessen 2010 (RPL) hinsichtlich Raum Darmstadt:

- Realisierung der NBS RMRN zwischen Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim
- Realisierung der NBS von Darmstadt bis Viernheim an BAB A 5 oder BAB A 67
- Realisierung der Verbindungsspange Wallau
  
- Anbindung über Darmstadt Hbf
- Direkte Schienennahverkehrsverbindung aus dem Raum Bergstraße über den Hauptbahnhof Darmstadt zum Flughafen

## Aussage im Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) hinsichtlich Raum Darmstadt:

- 2-gleisige NBS Zeppelinheim–Mannheim-Waldhof, Vmax 300km/h
- Autobahnparallele NBS Frankfurt–Mannheim in Bündelung mit BAB A 5 und BAB A 67
- 1-gleisige Verbindungsspange zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Wallauer Spange)
- Verbesserung der Anbindung von Darmstadt durch Nordanbindung (und ggf. Südanbindung, soweit verkehrliches Erfordernis im weiteren Planungsprozess nachgewiesen wird)
- 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim
- Gemeinsame Umsetzung mit dem Ausbau der BAB A 67 (südlich Darmstadt)
- Entlastung Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr

## Vorgabe RPL/LEP erfüllt:



„verkehrlich“

zusätzlich im BVWP (PRINS)

Nur eine NBS als Mischverkehrsstrecke **entlastet** das **Stadtgebiet von nächtlichem Güterverkehr**. Eine **durchgehende Bündelung mit der A5 und A67** ist dadurch geboten

1. Ergebnis Raumordnungsverfahren (ROV) 2004

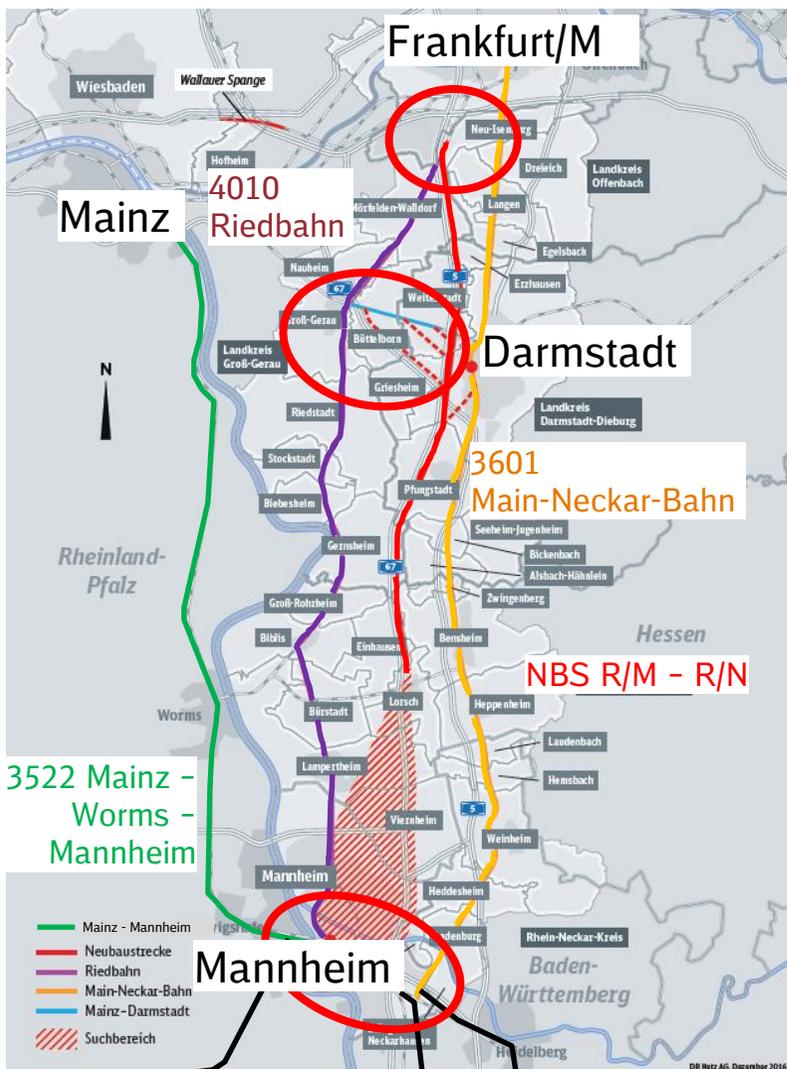
2. Inhalte Auftrag des Bundes 2016

3. Vergleich Regionalplan Südhessen / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

4. Verkehrskonzept und Trassen Raum Darmstadt

5. Ausblick / Nächste Schritte

# Die DB Netz AG realisiert für die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar eine Verkehrslenkung



## Ausgangslage

- Der BVWP 2030 gibt eine Verkehrslenkung (tags SPfV, nachts SGV) vor. Verkehrslenkende Maßnahmen sind durch den Infrastrukturbetreiber, die DB Netz AG, zu planen und umzusetzen.
- Ziel ist es, die Bestandsstrecken im Korridor nachts vom SGV zu entlasten.

## Lösungsansatz

- Bepflanzung der notwendigen Infrastruktur
- Leiten der SGV-Züge auf die NBS
  - von Norden SGV-Verkehrsströme Frankfurt-Mannheim
  - von Westen SGV-Verkehrsströme Rheinstrecken-Biblis-Mannheim
  - von Osten SGV-Verkehrsströme Aschaffenburg-Mannheim
- Anbindung SPfV und SPNV für Darmstadt Hbf

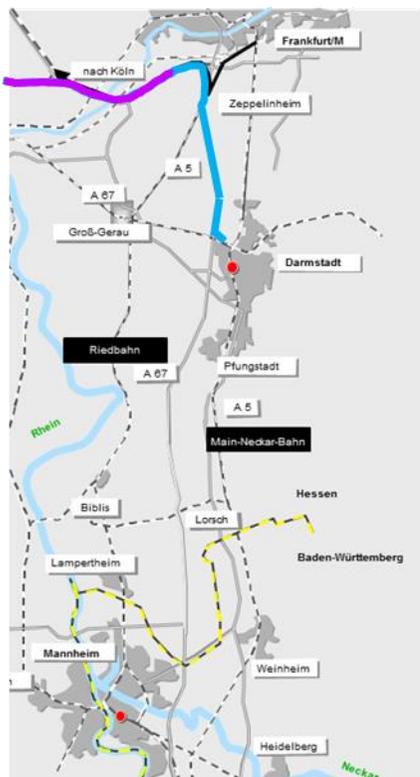
## Umsetzungsschritte für die Verkehrslenkung

- 1) Nutzung der rechtlichen Rahmenbedingungen (§57 Eisenbahnregulierungsgesetz, Schienennutzungsbedingungen, Trassenpreis)
- 2) Untersuchung der betrieblichen Infrastrukturplanung (Verlagerungspotentiale, Streckenkapazität, erforderliche Infrastruktur)
- 3) Festlegung der Rahmenbedingungen für den Betrieb

# Die Umsetzung der Stufen 1 und 2 ermöglicht ein bereits deutlich verbessertes Nahverkehrsangebot

## Stufenweise Realisierung des Projekts

### Hessen-Express



**Stufe 1:** Wallauer Spange = Anschluss Wiesbaden an FFM (Flughafen)

**Stufe 2:** Wallauer Spange + Anschluss Darmstadt = Hessen-Express

### Fahrzeiten mit dem Hessen-Express (neues Angebot)

- Darmstadt Hbf-Frankfurt-Flughafen: ca. 13 Minuten
- Wiesbaden Hbf-Frankfurt-Flughafen: ca. 15 Minuten

**Deutlich kürzere Fahrzeiten zwischen Wiesbaden, Darmstadt und Frankfurt-Flughafen**

# Mögliche Trassenanbindungen im Raum Darmstadt / Weiterstadt zur Realisierung des BVWP (PRINS)



# Nach BVWP (PRINS) gibt es 4 Alternativen für die Güterverkehrsanbindung der Bestandsstrecken

Weitere Kriterien – insbesondere „Schutzgut Mensch“ – werden im weiteren Planungs- und Bewertungsprozess berücksichtigt

## Erste Machbarkeitsbetrachtung für Güterverkehr:

Alternativen	Aspekte			Wesentliche Konfliktpunkte
	Länge	Flächeninanspruchnahme	tangierende Schutzgebiete	
<b>1</b> Anbindung NBS nördlich Weiterstadt	ca. 2,3 km	ca. 3,5 ha	keine	Höhenfreie Anbindung an NBS im Trog/Tunnel; Querung BAB A5 im Tunnel
<b>2</b> Verbindung NBS südwestlich Weiterstadt	ca. 7,2 km	ca. 15,5 ha	keine	Höhenfreie Anbindung an NBS im Trog; Querung BAB A5 im Tunnel
<b>3</b> Spange NBS – Klein-Gerau (BAB A67)	ca. 12,5 km	ca. 25 ha	USG <sup>1)</sup>	Höhenfreie Anbindung an NBS im Trog/Tunnel; Unterquerung AKDa/A67/A672 (langer Tunnel)
<b>4</b> Südanbindung Darmstadt	ca. 8,5 km	ca. 11,5 ha	LSG WSG III <sup>2)</sup>	keine nachhaltige Entlastung Bestandsstrecke von nächtl. GV; Durchquerung Stadtgebiet; Unterquerung Industriegebiet; Umbau Hbf Darmstadt

<sup>1)</sup> Überschwemmungsschutzgebiet  
<sup>2)</sup> Landschaftsschutzgebiet, Wasserschutzgebiet

1. Ergebnis Raumordnungsverfahren (ROV) 2004
2. Inhalte Auftrag des Bundes 2016
3. Vergleich Regionalplan Südhessen / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
4. Verkehrskonzept und Trassen Raum Darmstadt
5. Ausblick / Nächste Schritte

- **Entwicklung der Verkehrskonzeption**
  - bis Ende 2. Quartal 2017 (Zugzahlen von 2030)
  
- **Planung Anbindung Mainz-Darmstadt und Darmstadt Süd**
  - bis Anfang 2018
    - **Erarbeitung vertiefter Bewertungsgrundlagen für die 3 möglichen Anbindungsalternativen an die Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt**  
(Grundlagenermittlung und technische Planung)
  
    - **Technische Ausarbeitung der Südanbindung Darmstadt**  
(Grundlagenermittlung und technische Planung)
  
- **Vollständige Vorplanung Vorzugsvariante Anbindung Mainz-Darmstadt sowie Südanbindung Darmstadt**
  - ab Anfang 2018

**Danke für Ihre  
Aufmerksamkeit**