



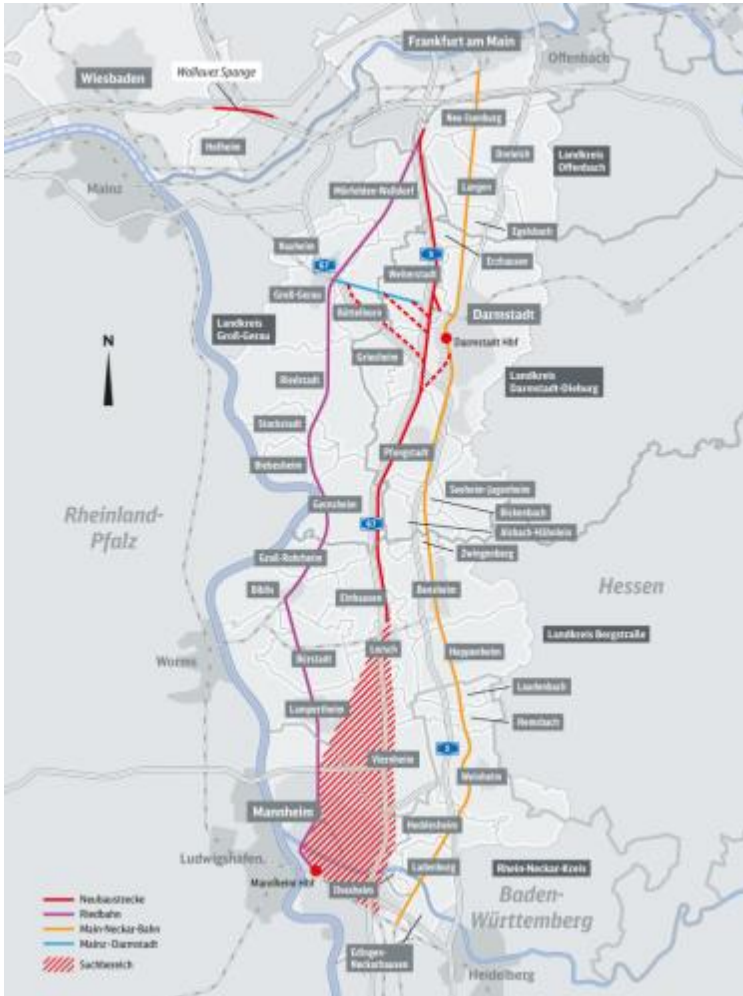
# Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

## 4. Sitzung des Beteiligungsforums

DB Netz AG | Jörg Ritzert | 8. Mai 2018

1. Bericht aus den Arbeitsgruppen

2. Zeitplan / Nächste Schritte



Letzte Arbeitsgruppensitzung:  
22. Februar 2018 in Lampertheim

## Themen der letzten Sitzung

- 1) Methoden zur Erhebung von Prognose- und Ist-Zugzahlen
- 2) Verkehrslenkung
- 3) Ergebnisse der Prüfung der vorgeschlagenen Verkehrskonzepte
  - Neubaustrecke als reine Güterverkehrsstrecke
  - Neubaustrecke für Mischverkehr am Tag mit Überholbahnhof
  - Viergleisige Neubaustrecke

Die **Prognose-Zugzahlen** des Bundes stammen aus einer Quelle, der sog. „Verkehrsverflechtungsprognose“

### Methodik zur Ermittlung der Prognose-Zugzahlen aus der Mittelrheinstudie

- Basis: Gutachterliche "**Verkehrsverflechtungsprognose 2030**", herausgegeben 2014, im Auftrag des BMVI - Ergebnisse in Jahresmengen → keine Zugzahlen
- **Umrechnung auf Tageswerte** mittels Divisionsfaktoren:
  - Division 365 für Personenfern- und -nahverkehr (siehe "Bewertungsverfahren BVWP 2003, Ergänzungen Schiene; Seite 123 u. a.)
  - Division 250/280 für den Schienengüterverkehr (siehe Mittelrheinstudie, Abschlussbericht Seite 30)
- **Umwandlung der Verkehrsströme in Zugzahlen und Umlegung auf Strecken** (Prozess im BVWP 2030)

# IST-Zugzahlen 2016 können aus drei Quellen stammen

## Quellen der Ist-Zugzahlen und Methoden zur Bestimmung der Tageswerte

### 1. IST-Zugzahlen der DB AG zur Infrastrukturbemessung aus der Betriebsstatistik (jährlich)

- Quelle: **Betriebsstatistik** der DB Netz AG
- Zwei **repräsentative Wochen** (meistens 13. und 43. Kalenderwoche); jährlich erfasst
- Durchschnittswert aus den Tagen Dienstag - Freitag
- **Differenzierung Tag/Nacht** sowie Fern-, Regional- und Güterverkehr, sonstige Züge

echtes „IST“

### 2. Trassenanmelde-Zugzahlen der DB AG für Schallberechnungen (jährlich)

- Quelle: **Trassenanmeldungen** der DB Netz AG am Jahresanfang; jährlich erfasst
- Je nach Häufigkeit der Anmeldung (z. B. je Tag, Woche) Zuordnung zum **Bemessungstag**
- **Differenzierung Tag/Nacht** sowie Fern-, Regional- und Güterverkehr, sonstige Züge

### 3. Trassenanmelde-Zugzahlen aus der Lärmkartierung des EBA (> jährlich)

- Quelle: **Netzfahrplan** und langfristiger **Gelegenheitsverkehr** der DB Netz AG
- Jahressummen 2016; wird nicht jährlich aktualisiert, mindestens aber alle 5 Jahre
- **Keine Einzeltageswerte**
- SPV: **Umrechnung auf Tageswerte** aus Jahressumme mit 365 Produktionstagen/Jahr
- SGV: Umrechnung auf Tageswerte aus Jahressumme mit 250 / 280 Produktionstagen/Jahr
- Differenzierung Fern-, Regional- und Güterverkehr, sonstige Züge
- **Differenzierung Tag** (6 - 18 Uhr), **Abend** (18 - 22 Uhr) und **Nacht** (22 - 6 Uhr)

angemeldete  
Züge

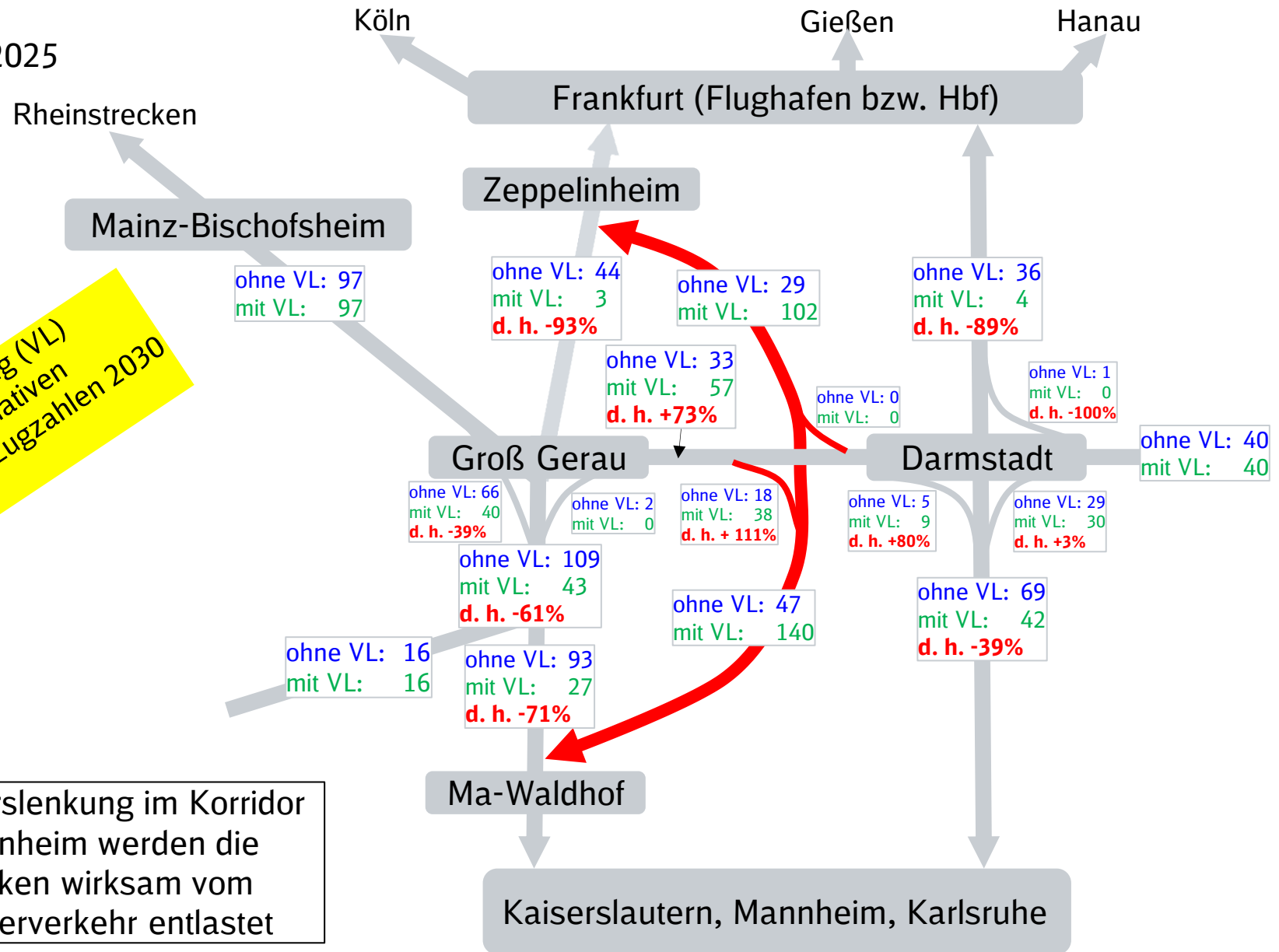
Die drei Methoden unterscheiden sich von der Methode der Prognosezugzahlen. Die Zugzahlen zur **Infrastrukturbemessung** (1.) werden **häufiger erhoben** und sind daher **aktueller als** die Daten der **EBA-Lärmkartierung**. Daher werden diese Zahlen weiterhin als Vergleich zu den Prognosezugzahlen verwendet.

# Die NBS ermöglicht **nachts** eine Entlastung der Bestandsstrecken von **Güterzügen**

Basis: Zugzahlen 2025

mögliche Verkehrslenkung (VL)  
 endgültige VL mit alternativen  
 Laufwegen steht mit Zugzahlen 2030  
 noch aus

Durch die Verkehrslenkung im Korridor  
 Frankfurt-Mannheim werden die  
 Bestandsstrecken wirksam vom  
 nächtlichen Güterverkehr entlastet

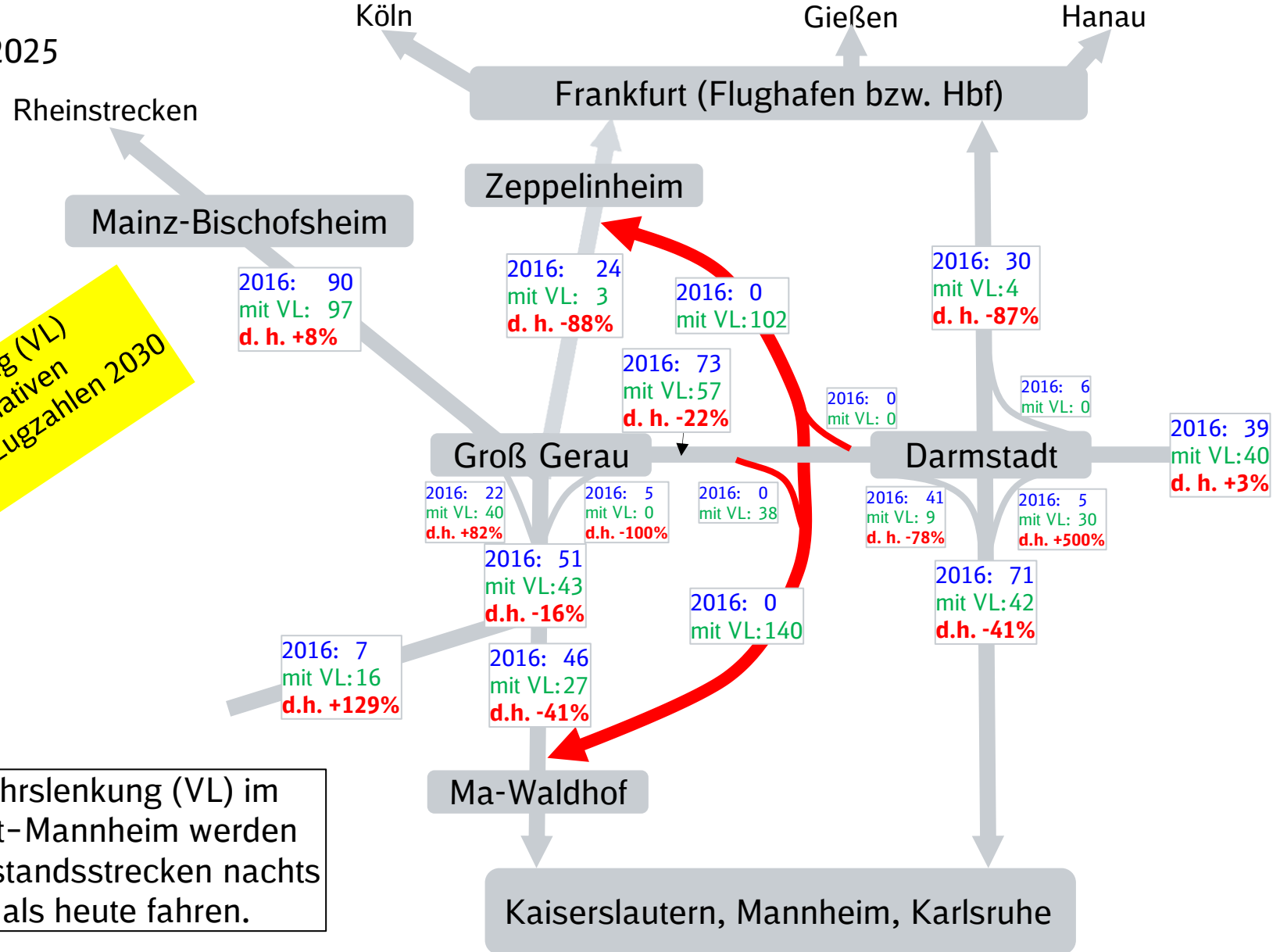


# Die NBS führt **nachts** auf den Bestandsstrecken zu einer Verringerung der **Güterzüge** auch gegenüber heute

Basis: Zugzahlen 2025

mögliche Verkehrslenkung (VL)  
endgültige VL mit alternativen  
Laufwegen steht mit Zugzahlen 2030  
noch aus

Durch die Verkehrslenkung (VL) im Korridor Frankfurt-Mannheim werden künftig auf den Bestandsstrecken nachts weniger Züge als heute fahren.



# Die Verkehrslenkung ist noch endgültig festzulegen

## Ziel der AG 2 „Verkehrskonzeption“ vom 22. Februar 2018

- Erklärung der Verkehrslenkung am Beispiel der Zugzahlen 2025

## Erforderliche Entscheidung im Projekt

- Festlegung der endgültigen Verkehrslenkung mit Zugzahlen 2030 zur Einleitung der ersten Planfeststellung im Projekt (PA 1 Zeppelinheim - Darmstadt Ende 2018)



## Mitglieder der Arbeitsgruppe 2 „Verkehrskonzeption“ haben verschiedene Verkehrskonzepte zur Prüfung vorgeschlagen

### **Abweichend vom BVWP aus der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Verkehrskonzepte**

1. Eine Neubaustrecke als reine Güterverkehrsstrecke
2. Eine Neubaustrecke für Mischverkehr am Tag mit Überholbahnhof
3. Eine viergleisige Neubaustrecke

Die Konzepte wurden trotz Verfehlung der verkehrlichen Ziele im BVWP von der Bahn betrachtet - hinsichtlich

- Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit
- Auflösung des Engpasses
- Entlastung der Bestandsstrecken
- Betriebsqualität
- Kosten und Genehmigungsfähigkeit

und mit einer zweigleisigen Neubaustrecke tagsüber für Fernverkehr und nachts für Güterverkehr verglichen.





















Fazit: Nach Zielvorgaben BVWP und nach Betrachtung aller Vor- und Nachteile wird die Variante „zweigleisige NBS tagsüber für SPFV und nachts für SGV“ als Vorzugsvariante weiter verfolgt

**Die von den Teilnehmern vorgeschlagenen Verkehrskonzepte wurden eingehend geprüft:**

- Alle Konzepte führen in unterschiedlichem Maße zu einer Entlastung der Bestandsstrecken von Güterverkehr.
- Bei einer zweigleisigen NBS nur für den Güterverkehr und bei einer zweigleisigen NBS mit Mischverkehr am Tage (Vorrang SGV) **bleiben** jedoch die **Engpässe auf den Bestandsstrecken** bestehen. Die **Strecken** sind **weiterhin überlastet** und es sind **keine Restkapazitäten für den Nahverkehr** vorhanden. Beim **SPFV** auf den Bestandsstrecken können **keine Fahrzeitgewinne** erzielt werden.
- Eine zweigleisige NBS mit Mischverkehr am Tage (Vorrang SPFV) **führt** auf den Bestandsstrecken **trotz Mehrkosten** (Überholbahnhof) **nur zu einer geringen Entlastung** der Bestandsstrecken von Güterverkehr. Die **Betriebsqualität verschlechtert** sich, das **Übertragungsrisiko von Verspätungen** steigt.
- Eine viergleisige NBS ist **kapazitiv nicht notwendig**. Damit fehlt die verkehrliche Begründung. Der **zusätzliche Flächenverbrauch** und die **Eingriffe in Natur und Umwelt** lassen sich somit nicht rechtfertigen. Damit wäre die **Genehmigungsfähigkeit** des gesamten Vorhabens auch aufgrund der erheblichen Mehrkosten **gefährdet**.

Eine zweigleisige NBS tagsüber für Fernverkehr und nachts für Güterverkehr **löst den Engpass auf** und **schaft Kapazitäten** für den Nahverkehr auf den Bestandsstrecken. Die **Fahrzeiten** des Fernverkehrs können **verkürzt** werden, die **Bestandsstrecken** werden **von nächtlichem Güterverkehr entlastet**.

# Fazit: die zweigleisige NBS tagsüber für SPFV und nachts für SGV wird als Vorzugsvariante weiter verfolgt

	NBS zweigleisig Güterverkehr	NBS zweigleisig Mischverkehr tagsüber (Vorrang SPFV)	NBS viergleisig	NBS zweigleisig SPFV Tag / SGV Nacht (gemäß BVWP)
Kapazität/ Leistungsfähigkeit	 Ausweitungen/Mehrverkehre im SPNV nicht möglich		 Überkapazität vorhanden	
Engpassauflösung	 Engpässe bleiben im Bestand bestehen	 Engpässe bleiben im Bestand bestehen		
Entlastung Bestandsstrecken vom SGV am Tag		 Nur geringfügige Verlagerung möglich, daher kaum Entlastung		 Keine Engpässe am Tag vorhanden
Betriebsqualität	 Es besteht weiterhin eine Überlastung der Strecke	 Übertragungsrisiko von Verspätungen im SPFV vergrößert sich		
Kosten + Genehmigungsfähigkeit	 Kein ausreichender Nutzen gegeben, daher keine Genehmigung möglich	 Kein ausreichender Nutzen gegeben, daher keine Genehmigung möglich	 Genehmigung fraglich, da Umwelteingriffe nicht notwendig, erhebliche Mehrkosten	 Erwartbar

# Arbeitsgruppe 4/5

## Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung / Pfungstadt-Lorsch



Letzte Arbeitsgruppensitzung:  
17. April 2018 in Weiterstadt

### Themen der Sitzung

- 1) Verfahren zur Variantenauswahl für das Planfeststellungsverfahren
- 2) Kriterien und Methodik für den Variantenvergleich
- 3) Darstellung der Varianten

Die Festlegung der Antragsvariante für das Planfeststellungsverfahren erfolgt in einem gestuften Verfahren

- 1. Beschreibung möglicher Varianten**
- 2. Abschichtung der Varianten gemäß der Projektziele gemäß BVWP/PRINS**
- 3. Betrachtung vernünftiger alternativer Linienführungen und Festlegung der Antragsvariante für das Planfeststellungsverfahren (vgl. § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG)**

*„...eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen...“*



BÜRO DRECKER  
Böttrop - Halberstadt - Hannover



FROELICH & SPORBECK  
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

## Vorgaben aus dem BVWP 2030

- Streckenführung bei Darmstadt zur Erreichung der Fahrtzeitziele für den Personenfernverkehr (PFV)
- Anbindung der Strecke Mainz-Darmstadt zur Lenkung des Güterverkehrs und Entlastung der Bestandsstrecken



Abschichtung

**Varianten ohne Zielerfüllung**

## Prüfung der verbleibenden Variante(n) auf Übereinstimmung mit den Zielvorgaben der Raumordnung

- Regionalplan Südhessen und Regionalplan Rhein / Neckar
- Landesplanerische Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren (Riedquerung und Mannheim Direkt)

### Zielsystem Umwelt

**Vergleichende Gegenüberstellung** der schutzgutbezogenen Rangfolgen; Plausibilitätsprüfung, Schutzgutübergreifender Gesamtvergleich

Empfehlung **Vorzugsvariante**

### Zielsystem Technik / Verkehr / Wirtschaftlichkeit

**Berücksichtigung der verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Belange**

Empfehlung **Vorzugsvariante**

**Abwägung**

**Vorzugsvariante**



BÜRO DRECKER  
Böttrop - Halletz - Hannover



FROELICH & SPORBECK  
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

# Kriterien zur schutzgutbezogene Bewertung im Variantenvergleich (Auswirkungsprognose *ZIELSYSTEM UMWELT*)

Kriterien	Potenzielle Auswirkungen	Berechnungs-/Bewertungsgrundlage	Bezugsgröße
<b>Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, kulturelles Erbe</b>			
§ 50 BImSchG - Planung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auswirkungen auf schutzwürdige Gebiete (Wohnen, Freizeit etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	Qualität
Reine und allgemeine Wohngebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlust</li> <li>Auswirkungen 49 dB (A) gemäß 16. BImSchV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 10 m)</li> <li>Schallberechnung</li> </ul>	ha Betroffene Anwohner /Wohneinheiten (WE)
Flächen mit Siedlungsbeschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlust</li> <li>visuelle Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 10 m)</li> <li>Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	ha Qualität
Grünflächen (siedlungsnah)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlust</li> <li>visuelle Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 10 m)</li> <li>Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	ha Qualität
Waldflächen (mit Erholungsfunktion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlust</li> <li>visuelle Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 10 m)</li> <li>Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	ha Qualität
Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlust</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 10 m)</li> </ul>	ha
Denkmäler / Bauensembles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlust</li> <li>visuelle Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 10 m)</li> <li>Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	m <sup>2</sup> /ha

# Kriterien zur schutzgutbezogene Bewertung im Variantenvergleich

Kriterien	Potenzielle Auswirkungen	Berechnungs-/Bewertungsgrundlage	Bezugsgröße
<b>Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</b>			
§ 50 BImSchG - Planung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auswirkungen auf schutzwürdige Gebiete (Naturschutz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fachgutachterliche Bewertung</li> </ul>	Qualität
Schutzgebiete/-objekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächeninanspruchnahme</li> <li>Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha
Schutzwürdige Wälder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächeninanspruchnahme / Funktionsverlust</li> <li>Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> <li>Aufwuchsbeschränkung bis 30 m beidseits der Trasse.</li> </ul>	ha
Planungsrelevante / entscheidungserhebliche Arten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lebensraumverlust</li> <li>Barrierewirkung / Kollision</li> <li>Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> <li>Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	ha Qualität
FFH-Lebensraumtypen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächeninanspruchnahme</li> <li>Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha
<b>Schutzgut Boden</b>			
Sonderstandorte (trocken / feucht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versiegelung / Funktionsverlust</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha
Wald mit Bodenschutzfunktion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versiegelung / Funktionsverlust</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha
Altlasten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inanspruchnahme / Mobilisierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	m <sup>2</sup> /ha



# Kriterien zur schutzgutbezogene Bewertung im Variantenvergleich

Kriterien	Potenzielle Auswirkungen	Berechnungs-/Bewertungsgrundlage	Bezugsgröße
<b>Schutzgut Fläche</b>			
Flächenverbrauch	• Flächenverlust	• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)	ha
Zwickel- und Inselflächen (< 100 ha)	• Funktionsverlust / Abriegelung / Erreichbarkeit	• Zwickel-/Inselfläche (ha)	ha
Zerschneidung	• Funktionsverlust / Abriegelung / Erreichbarkeit	• Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung	Qualität
<b>Schutzgut Wasser</b>			
Oberflächengewässer (Fließ- und Stillgewässer)	• Fließgewässerquerungen • Überbauung / Barrierewirkung	• Anzahl Querungen • Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)	ha
Vorbehaltsgebiet Grundwasserschutz	• Versiegelung / Überbauung • Verschmutzungsgefahr	• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)	ha
Trinkwasserschutzgebiet (Zone I / II / III)	• Versiegelung / Überbauung • Verschmutzungsgefahr	• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m) • Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung	ha Qualität
Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz	• Versiegelung / Überbauung	• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)	ha
Überflutungsgebiete	• Versiegelung / Überbauung	• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)	ha

# Kriterien zur schutzgutbezogene Bewertung im Variantenvergleich

Kriterien	Potenzielle Auswirkungen	Berechnungs-/Bewertungsgrundlage	Bezugsgröße
<b>Schutzgut Luft / Klima</b>			
(pot.) Kaltluftentstehungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionsverlust von lufthygienisch und klimatisch wirksamer Vegetation und Flächen</li> <li>• Einfluss von Klima- und Wetterereignissen auf das Vorhaben</li> <li>• Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimawandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> <li>• Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	ha
(pot.) Frischluftentstehungsgebiete			Qualität
(pot.) Luftleit- u. Sammelbahnen			
(pot.) überwärmter Stadtraum			
<b>Schutzgut Landschaft</b>			
Flächennutzung (Siedlung / Freiraum)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlust von landschaftsbildprägenden Strukturen und Elementen</li> <li>• Visuelle Beeinträchtigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> <li>• Fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung</li> </ul>	ha Qualität
Landschaftsschutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inanspruchnahme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha
Bereiche zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inanspruchnahme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha
Waldflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inanspruchnahme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbreite (zweigleisig 20 m, eingleisig 15 m)</li> </ul>	ha

# Schutzgutbezogene und schutzgutübergreifende Bewertung im Variantenvergleich

- Über die quantitative und qualitative Auswertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter erfolgt die Bildung einer Rangfolge unter den Varianten.
- Die Rangfolge ergibt sich bei einer Alternative durch eine besser-schlechter Relation.
- Bei der Gegenüberstellung von mehreren Alternativen werden äquidistante Konfliktklassen zwischen der schlechtesten und der besten Variante gebildet (Pessimum / Optimum).

## Beispiel: 5 Klassen

sehr günstig	günstig	neutral	ungünstig	sehr ungünstig
++	+	0	-	--

Die Klassen zeigen an, wie die Varianten *relativ* zueinander zu bewerten sind.  
Sie zeigen nicht an, dass die Beste Variante ++ konfliktfrei ist!

# Schutzgutbezogene und schutzgutübergreifende Bewertung im Variantenvergleich

## Berechnungsbeispiel zur Konfliktklassenbildung

### Beispiel - Durchfahrungslänge in Meter

sehr günstig	günstig	neutral	ungünstig	sehr ungünstig
++	+	0	-	--
100				1100

$$\text{Äquidistanzen} = 1100 \text{ m} - 100 \text{ m} = 1000 / 5 \text{ KL} = 200 \text{ m}$$

Bewertungsklassen				
100 - 300	301 - 500	501 - 700	701-800	801 - 1000

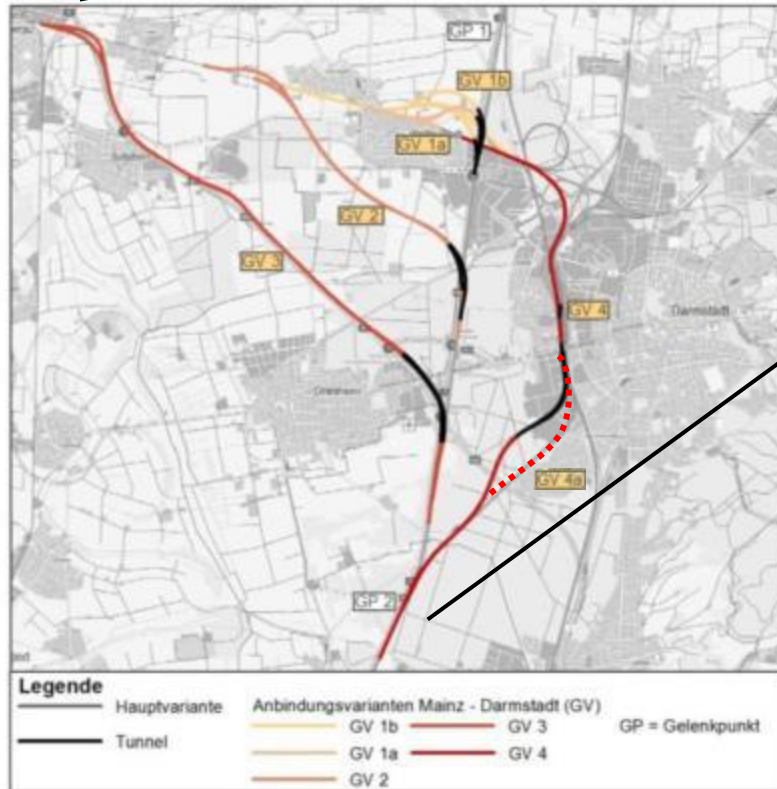
Bei geringen Unterschieden zwischen Optimum und Pessimum können 3 Klassen ausreichen  
günstig - neutral - ungünstig (Konvention)



# Kriterien zur wirtschaftlichen und technischen Bewertung

Kriterien	Potenzielle Auswirkungen	Berechnungs-/ Bewertungsgrundlage
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kostenhöhe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realkosten</li> </ul>
Kapazität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird die erforderliche Kapazität bereitgestellt?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Züge/24h</li> </ul>
Fahrzeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeit zwischen relevanten Knoten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeit</li> </ul>
Minimierung Laufweglänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laufweg zwischen relevanten Knoten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Streckenlänge</li> </ul>
Verkehrslenkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Richtungen können gelenkt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mögliche Verbindungen</li> </ul>
Betriebliche Flexibilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche betriebliche Flexibilität kann noch genutzt werden?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mögliche Umleitungsstrecken</li> <li>Weiterer betrieblich/verkehrlicher Nutzen</li> </ul>
Erste verkehrliche Nutzen (Teil IBN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche vorzeitigen Verkehrsziele können erreicht werden?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mögliche Teil-IBN</li> </ul>
Gesamtinbetriebnahme NBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einfluss auf Gesamtinbetriebnahme</li> </ul>	
Bauausführung (Risiken)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Risiken sind erkennbar?</li> </ul>	
Erschwernisse Verkehr, Beeinträchtigung Anwohner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Auswirkungen durch die betriebliche Variante</li> </ul>	

Bei der Variantenauswahl liegt der Schwerpunkt bei den Entscheidungen im Raum Darmstadt und Lorsch - Mannheim





# Auftrag aus letzter Sitzung der AG 4: Prüfung einer Variante Anbindung Darmstadt Süd für den Personenverkehr an der Eschollbrücker Straße

## Übersicht-Trassenalternativen aus der 3. Sitzung der Arbeitsgruppe 4

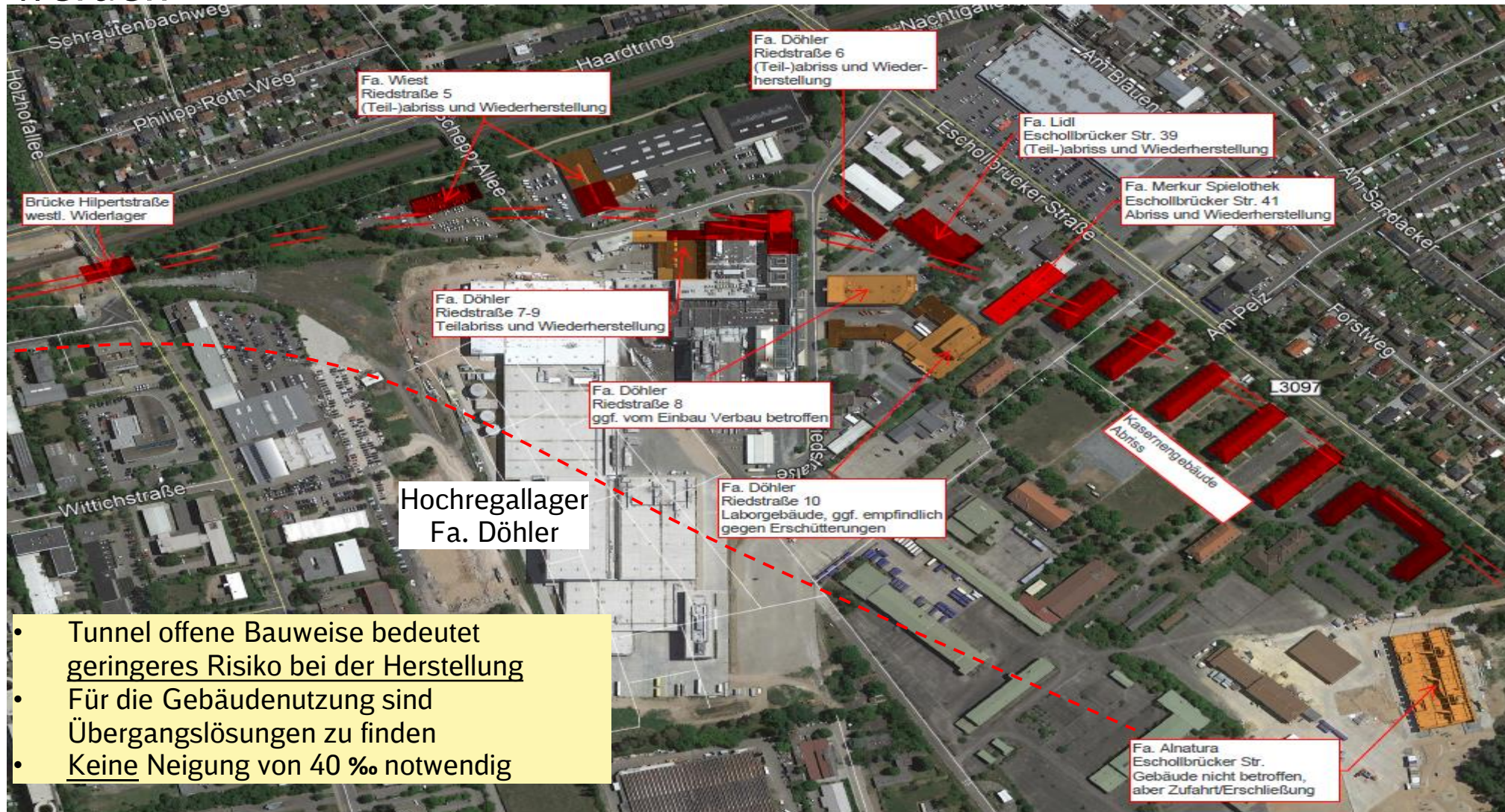


Prüfung ergab, dass diese Führung auch SGV-tauglich (12,5 ‰) ausgebildet werden kann. Somit wurde eine 2-gleisige Südanbindung **für PV und GV** als Variante **4a** geprüft. Durch diese Variante kann sowohl SGV aus Osten als auch aus Westen auf die NBS geleitet werden. Eine Anbindungskurve aus Richtung Westen kann entfallen.



# Auftrag aus letzter Sitzung der AG 4:

Eine technisch sehr aufwendige Untertunnelung des empfindlichen Hochregallagers der Fa. Döhler kann vermieden werden



- Tunnel offene Bauweise bedeutet geringeres Risiko bei der Herstellung
- Für die Gebäudenutzung sind Übergangslösungen zu finden
- Keine Neigung von 40 ‰ notwendig



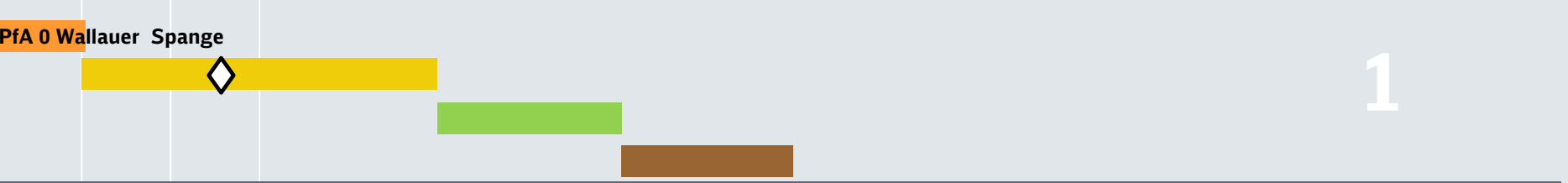
1. Bericht aus den Arbeitsgruppen

2. Zeitplan / Nächste Schritte

# Zeitplan / Planungsprozess

## Beteiligungsforum Rhein/Main–Rhein/Neckar

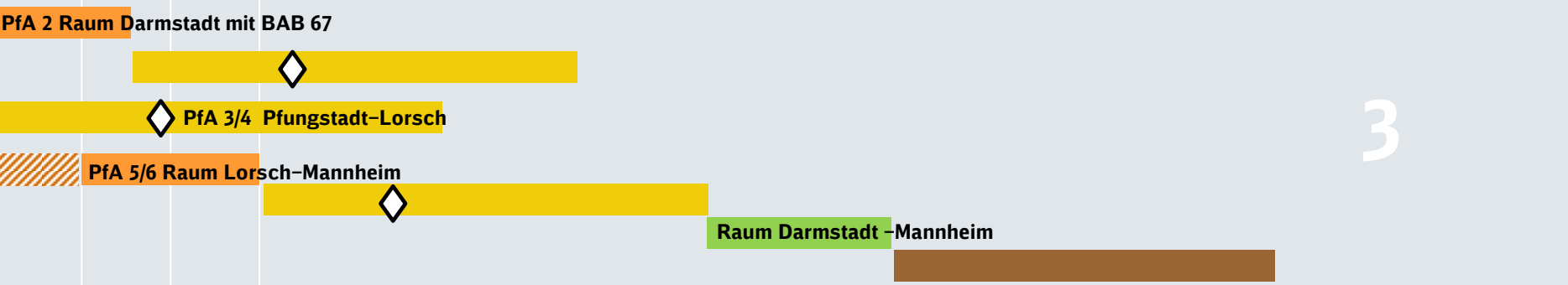
### 1. Stufe – Wallauer Spange



### 2. Stufe – Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (Teil „Hessen-Express“)



### 3. Stufe – Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (Gesamtausbau)



## **PfA 0 Wallauer Spange**

- Information der Öffentlichkeit
- Abschluss Vorplanung

Mai / Juni 2018

Sommer 2018

## **PfA 1 Zeppelinheim–Darmstadt-Nord**

- Abstimmung mit EBA zum Untersuchungsraum  
PFA 1 (Zeppelinheim - Darmstadt)
- Scoping (gemäß UVPG)
- Bürgerinformation nach § 25 VwVfG
- Einreichung Planfeststellung

Mai 2018

Herbst 2018

Herbst 2018

Ende 2018

## **PfA 2 Raum Darmstadt**

- Abschluss Variantenentscheidung
- Abschluss Vorplanung

Ende 2018

Sommer 2019

## **PfA 3/4 Pfungstadt–Lorsch**

- Scoping (gemäß UVPG)
- Einreichung Planfeststellung

Frühjahr 2019

Ende 2019

## **PfA 5/6 Lorsch–Mannheim**

- Abschluss Knotenuntersuchung Mannheim (in Abhängigkeit von Knotenuntersuchung des Bundes)
- Beginn technische Planung bei Vorliegen des Ergebnisses der Knotenuntersuchung

Q3 2018

Anfang 2019

Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit