



# 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

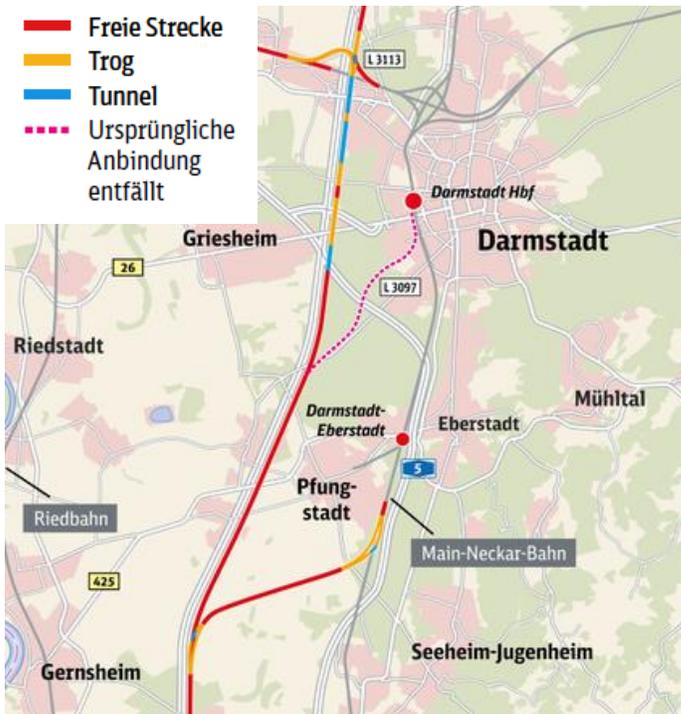
**4** Nächste Schritte

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

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



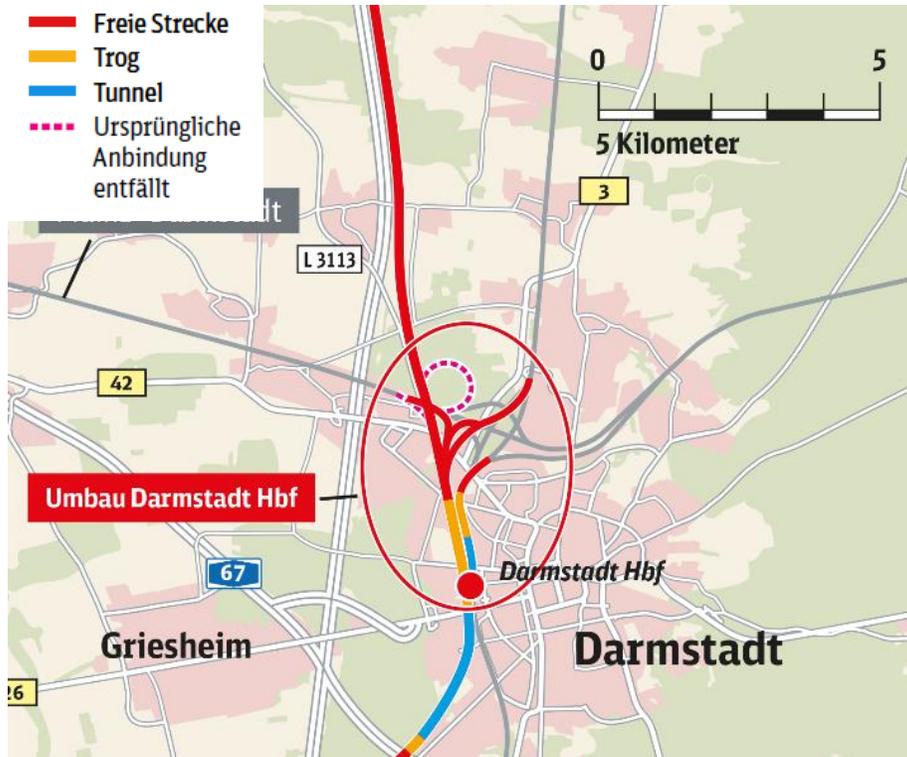
## III.1

**Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt**

IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“

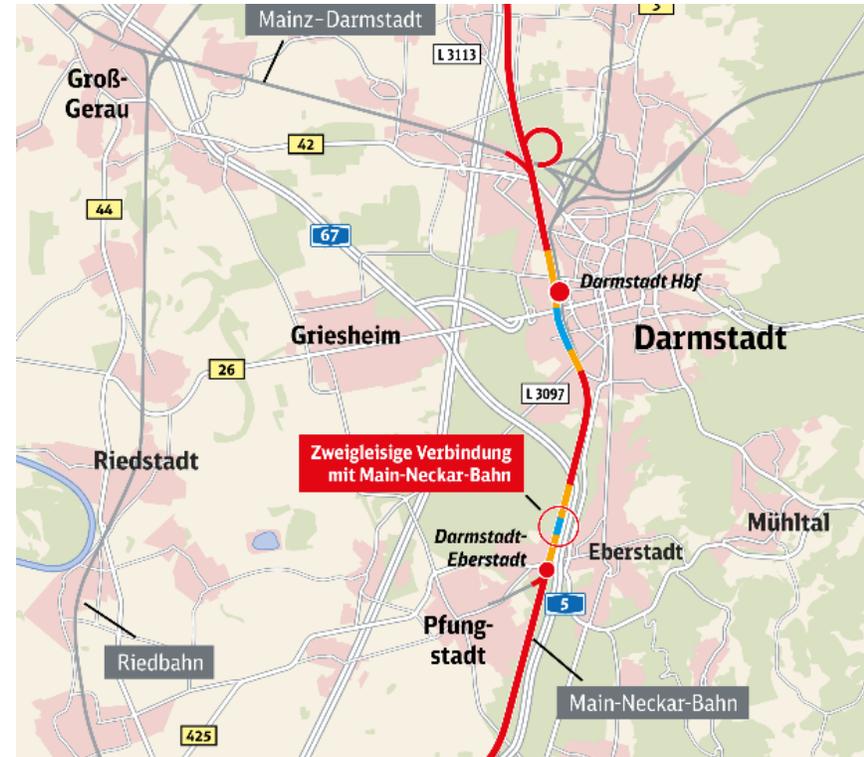
# Vorschläge IV.1 und V/VI.1

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

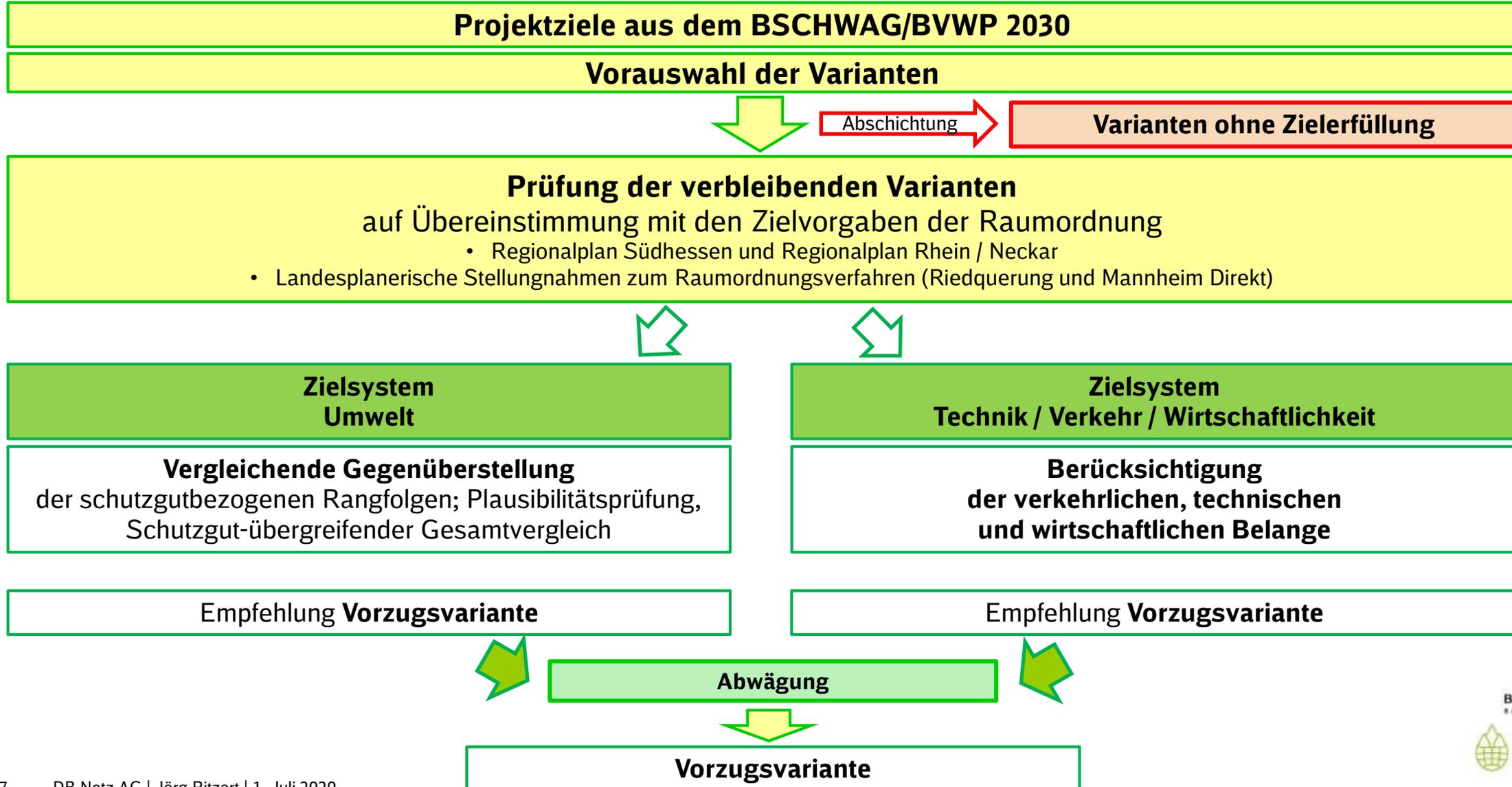
2 **Ergebnis der Prüfungen**

3 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich - Stand Juli 2020

4 Nächste Schritte

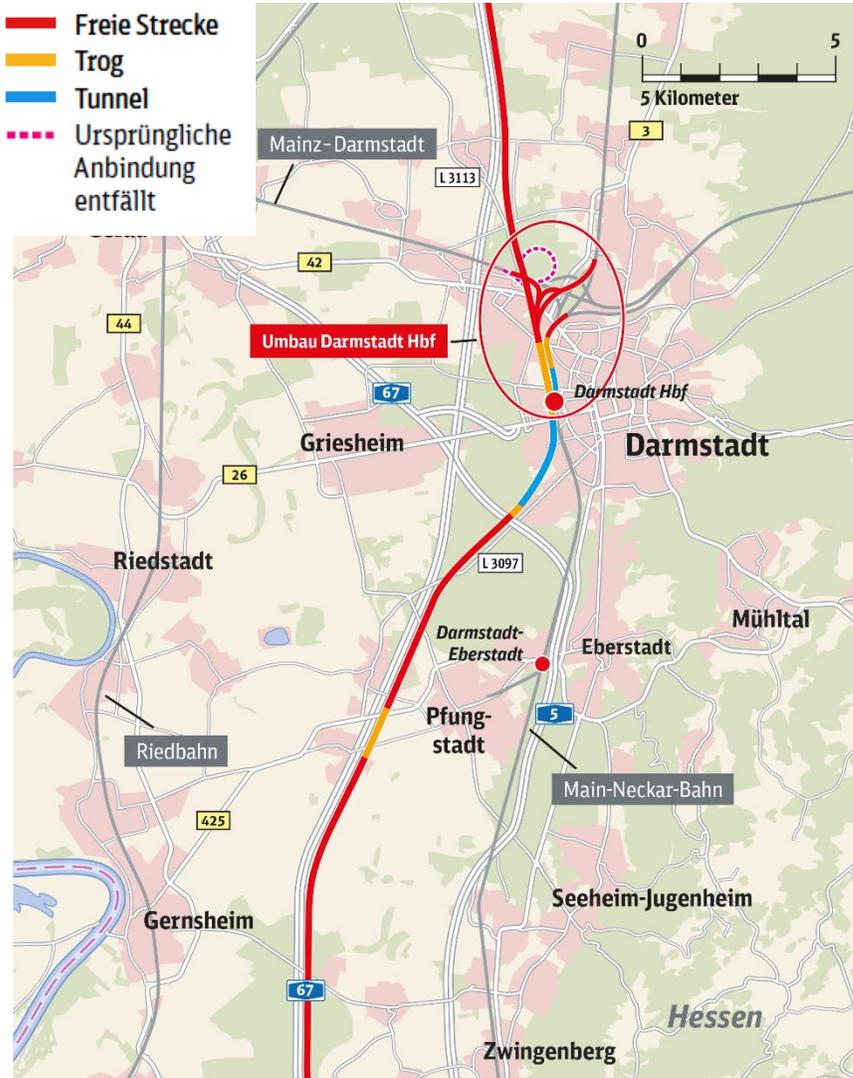
# Ermittlung der Vorzugsvariante

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	<b>IV.1</b> Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt	VCD	bekannt
5	<del>V/VI.1</del> <del>Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt</del>	<del>VCD und Pro Bahn</del>	<del>bekannt</del>

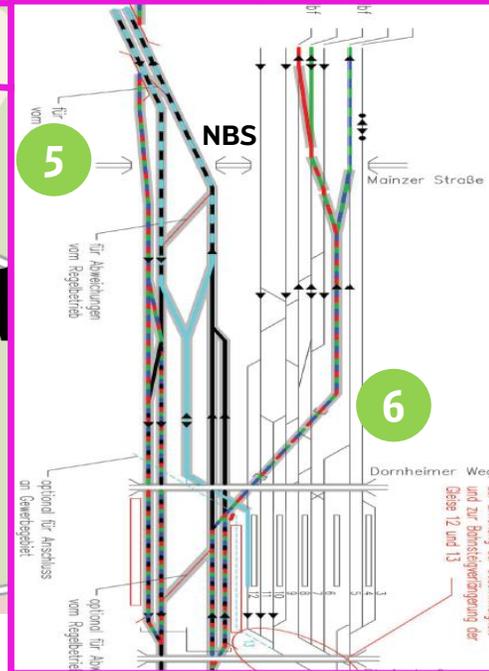
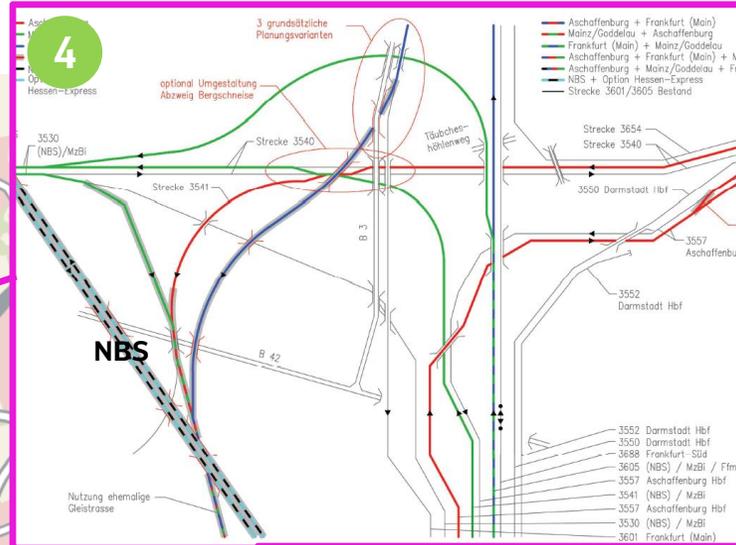
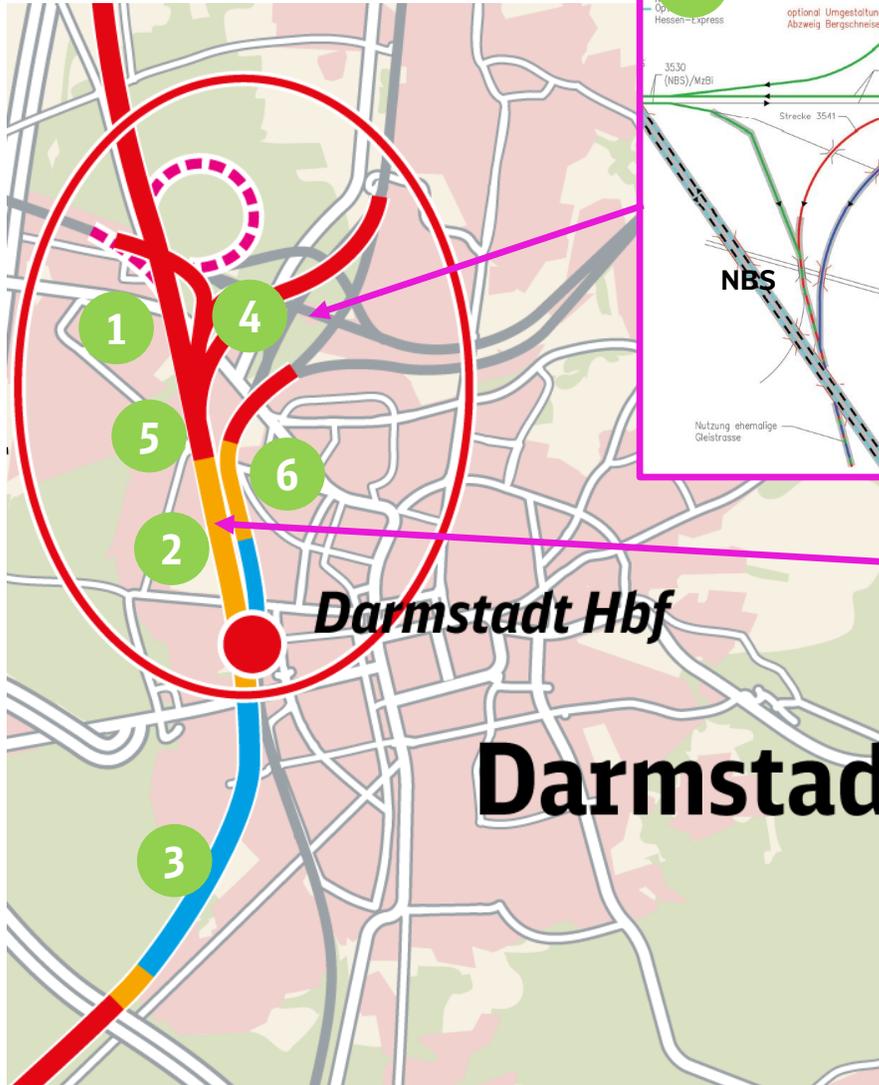
# Vorschlag IV.1 - Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Darmstädter Hauptbahnhofs



## 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)

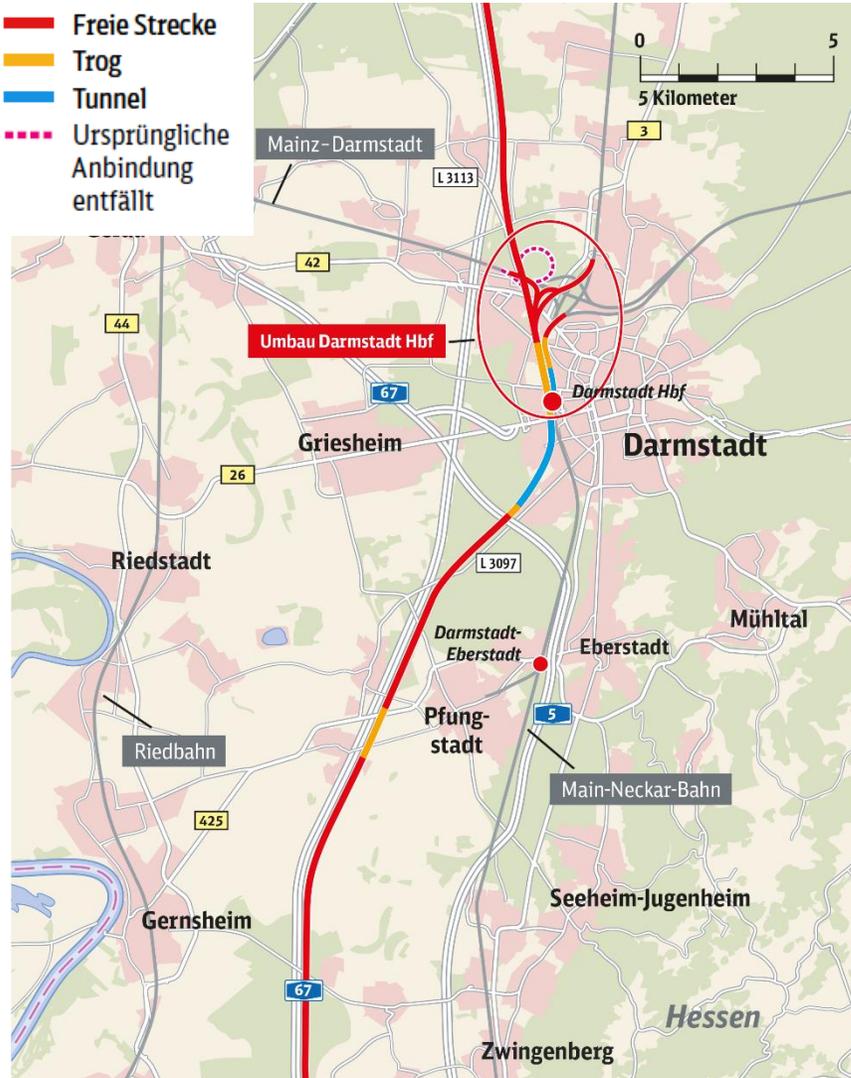
# Vorschlag IV.1 beinhaltet einen umfangreichen Umbau des Hbf Darmstadt



## 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.

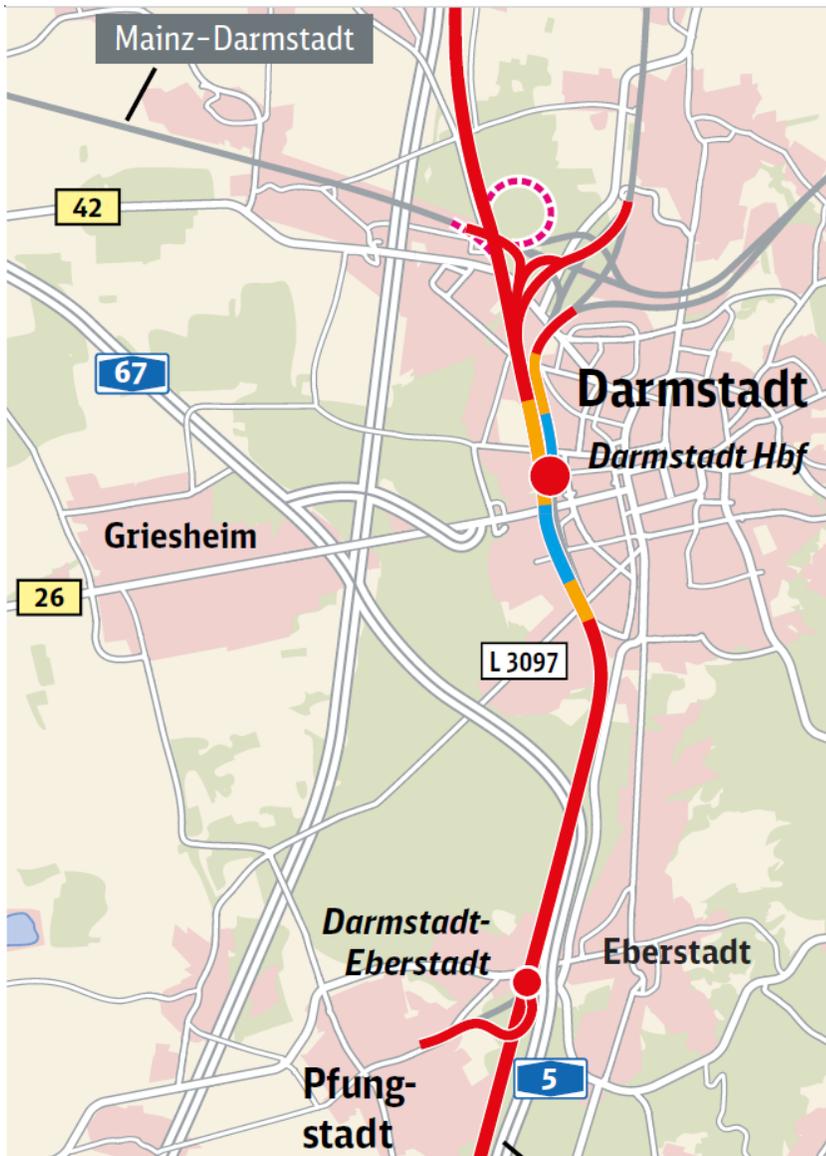
## Verkehrlich / betrieblicher Vergleich

- 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.

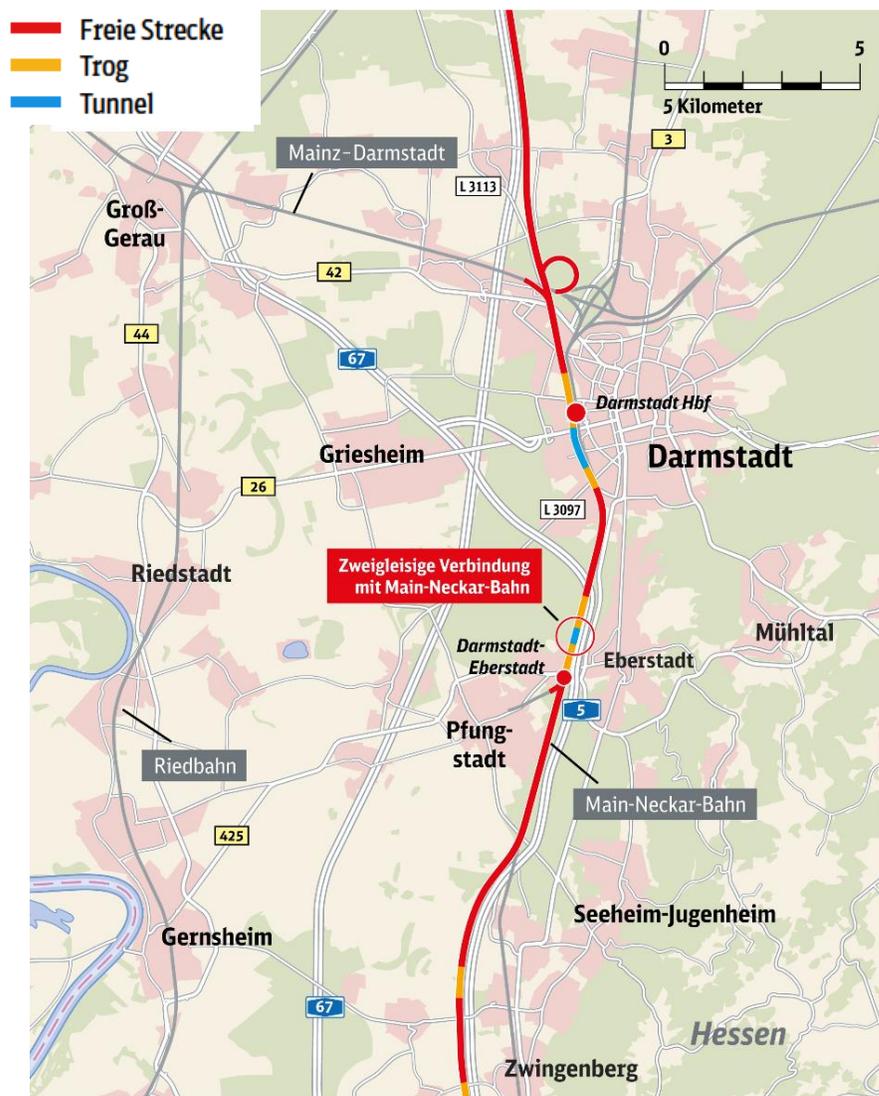


**Der Umbau des Nordkopfes im Darmstädter Hbf wird analog der Variante IV.1 als Vorschläge V.4 und VI.4 als zusätzliche Varianten in den Gesamtvariantenvergleich aufgenommen**

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	<b>V/VI.1</b> Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS bei Darmstadt-Eberstadt	VCD und Pro Bahn	bekannt

# Vorschlag V/VI.1

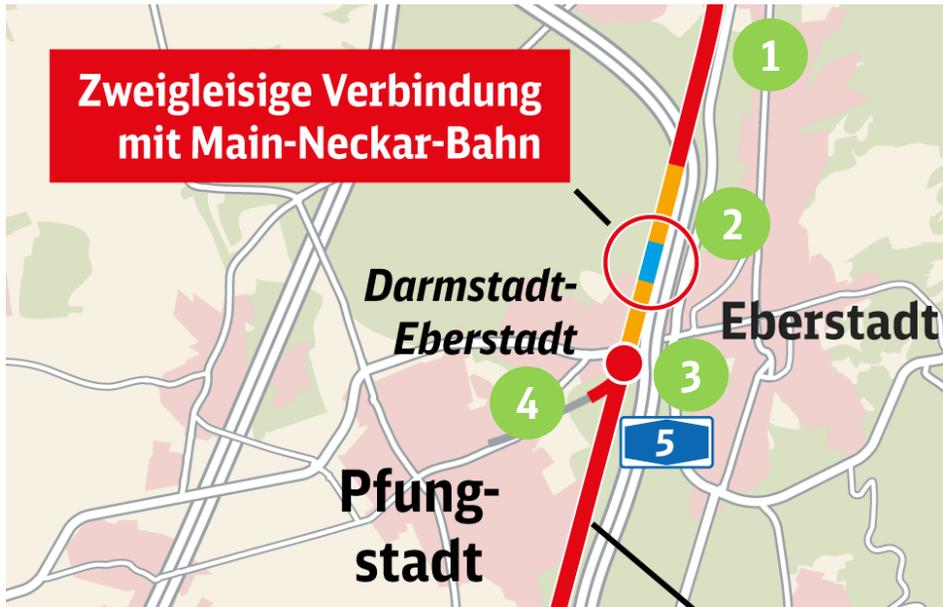
## Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS südlich von Darmstadt



### Inhalt des Vorschlags:

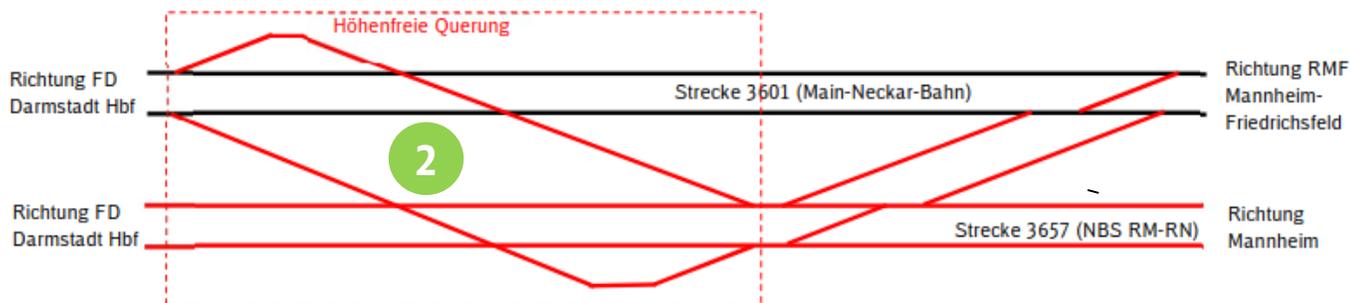
- Anbindung des Güter- und Personenfernverkehrs aus nördlicher Main-Neckar-Bahn und des Güterverkehrs aus Aschaffenburg an die NBS-Hauptvariante V/VI mittels Verbindung (Main-Neckar-Bahn und NBS) südlich von Darmstadt
- Lage der Verbindung: zwischen Darmstadt Hbf und Darmstadt-Eberstadt
- Westanbindung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

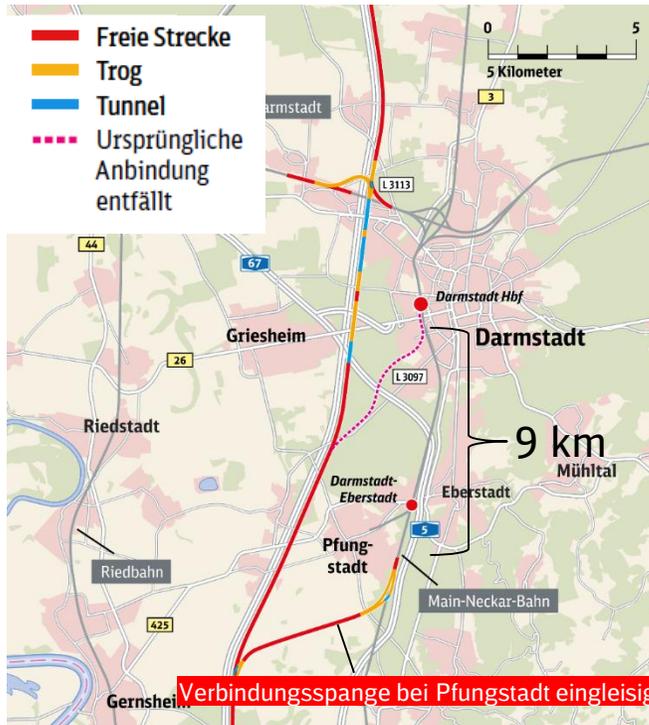


**Vorschlag V/VI.1 wird derzeit als Option in die Varianten V und VI aufgenommen**

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

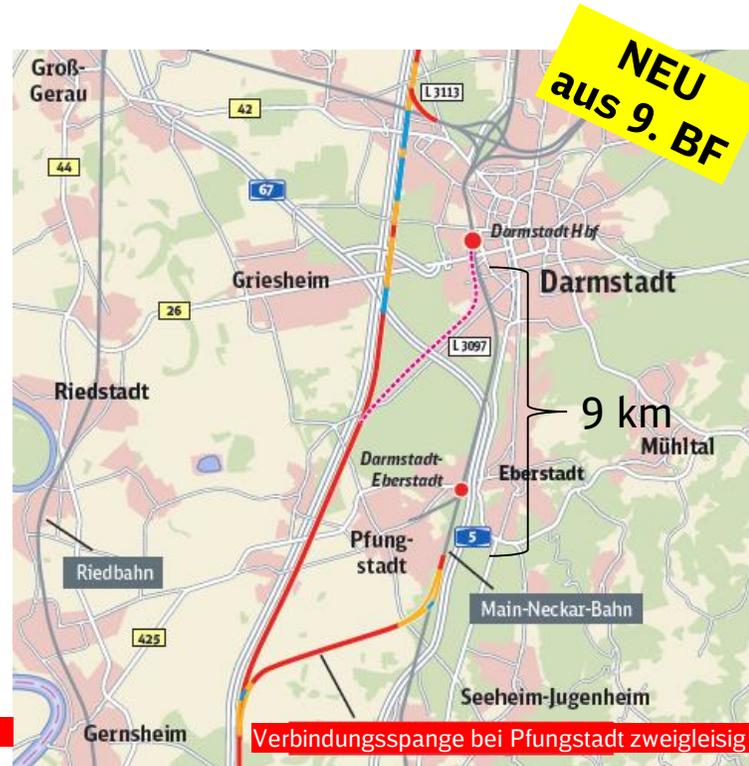
# Vorschläge II.1 und III.1

## 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

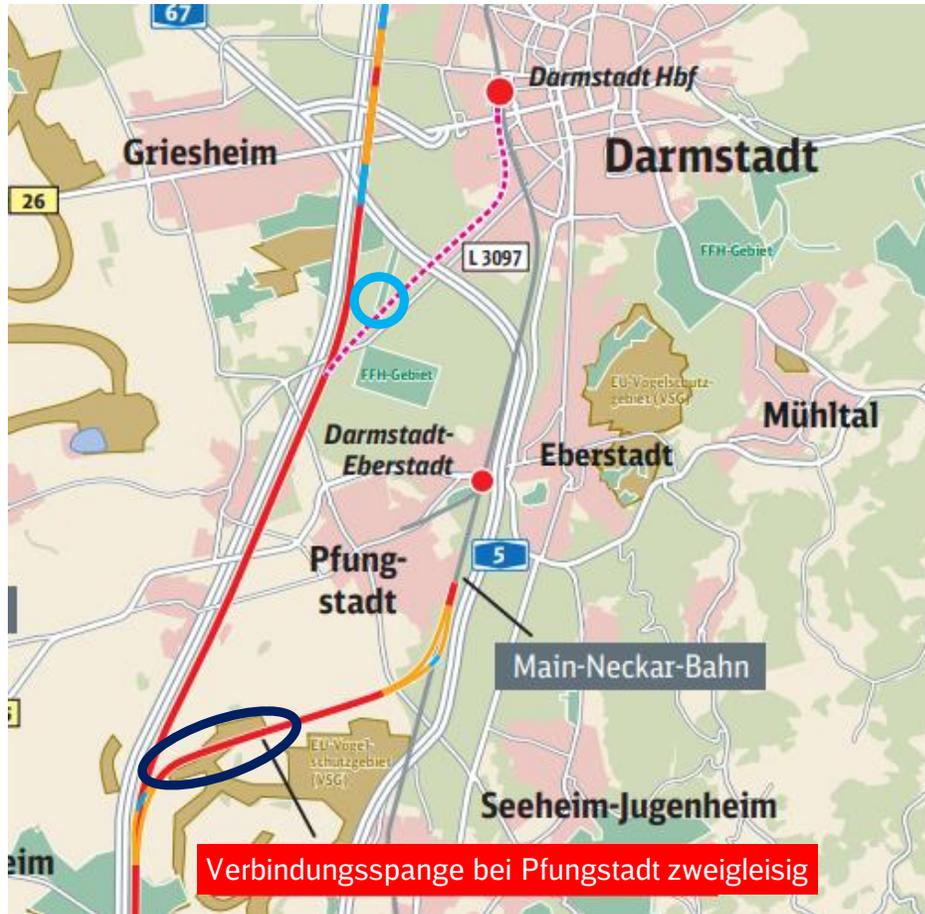


## Verkehrlich / betrieblicher Vergleich

- 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

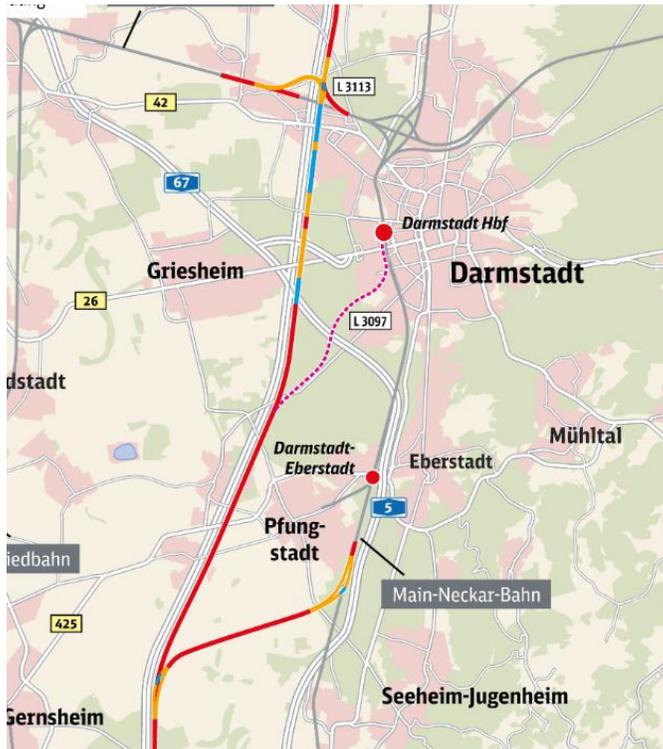


Verbindungsspange bei Pfungstadt zweigleisig  
(eingleisige Lage identisch)

## Umweltfachlicher Vergleich

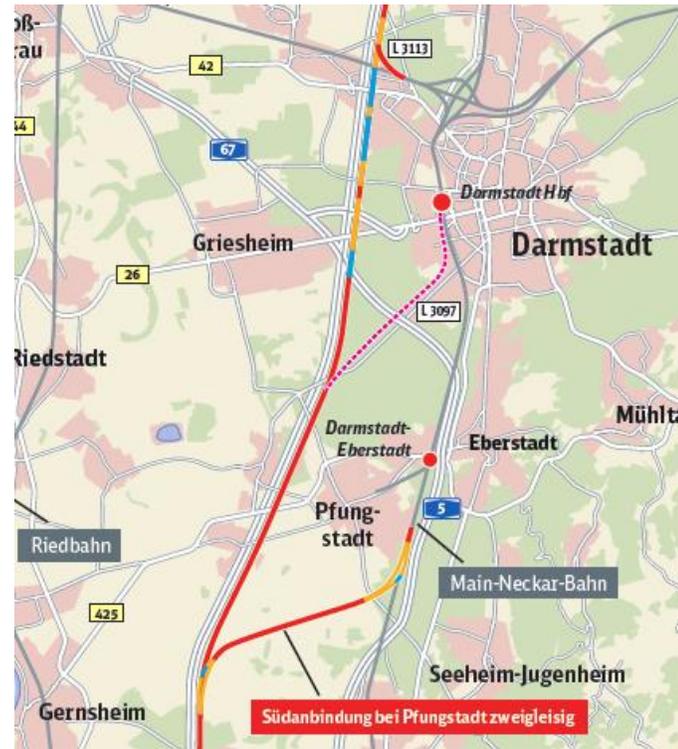
- Die zweigleisige **Verbindungsspange** südl. **Pfungstadt** quert **mittig** ein Natura2000 Gebiet im Bereich der Altneckarschlingen und beeinträchtigt das Gebiet auf rd. 20.000 m<sup>2</sup> (○); die zweigleisige **Südanbindung Darmstadt** berührt nur **randlich** ein Natura2000 Gebiet im Bereich eines Hochspannungsmastes im Südosten des Gebietes und beeinträchtigt das Gebiet auf rd. 100 m<sup>2</sup> (○). 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 Güterverkehrskreisel 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><b>Vorschlag VCD</b></p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreisel im Norden DA und Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung</p> <p><b>inkl. optionalem Vorschlag VCD und Pro Bahn</b></p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung</p>	<p>Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreisel im Norden DA und Bündelung A 5 und südlicher Riedquerung</p> <p><b>inkl. optionalem Vorschlag VCD und Pro Bahn</b></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><b>Vorschlag BI Pro Walderhalt</b> 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