DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Variante I

Ausgeschieden wegen fehlender BVWP- und D-Takt-Kompatibilität

Aktualisiert: 10/2020

„Direttissima mit Weiterstädter Kurve und Bündelung A 67 bis Lorsch“

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und bis Lorsch anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Nordanbindung Darmstadt

Im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Strecke Mainz–Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt und vor der Straßenquerung Landesstraße (L) 3113 an die Bestandsgleise angebunden.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt

Die „Kurze Weiterstädter Kurve“ fädelt östlich des Bahnhofs Weiterstadt höhenfrei aus der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt aus. In einem Rechtsbogen bindet sie unterirdisch, höhenfrei an die Haupttrasse der NBS in Richtung Süden an.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 57,8 km
Troglänge: 7,2 km
Tunnellänge: 12,7 km

Im Fokus

- Zweigleisige „Kurze Weiterstädter Kurve“ zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- Keine Südanbindung von Darmstadt an die NBS
- Vorzeitige Inbetriebnahme Hessen-Express möglich
- Keine Kompatibilität zum Deutschlandtakt im Raum Darmstadt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante II

Aktualisiert: 10/2020

„Direttissima mit Weiterstädter Kurve, eingleisiger Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd und Bündelung A 67 bis Lorsch“

Verlauf

Haupttrasse
Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und bis Lorsch anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Nordanbindung Darmstadt
Im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Strecke Mainz–Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt und vor der Straßenquerung Landesstraße (L) 3113 an die Bestandsgleise angebunden.

Südanbindung Darmstadt
Die Südanbindung Darmstadt fädelt höhengleich im Südkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt aus, verläuft eingleisig im Tunnel unter dem Gewerbegebiet Kelley-Barracks und verläuft anschließend geländegleich bis zur höhenfreien Einbindung in die NBS bei Eschollbrücken.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt
Die „Kurze Weiterstädter Kurve“ fädelt östlich des Bahnhofs Weiterstadt höhenfrei aus der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt aus. In einem Rechtsbogen bindet sie unterirdisch, höhenfrei an die Haupttrasse der NBS in Richtung Süden an.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 57,8 km
Troglänge: 7,2 km
Tunnellänge: 12,7 km

Im Fokus

- Zweigleisige „Kurze Weiterstädter Kurve“ zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- Eingleisige Südanbindung Darmstadt nur für Personenverkehr (wg. Trassenlängsneigung >12,5 ‰ nicht güterverkehrstauglich)
- Vorzeitige Inbetriebnahme Hessen-Express möglich
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante II.a

alt II.3

Aktualisiert: 10/2020

„Direttissima mit eingleisiger Weiterstädter Kurve, eingleisiger Güter- und Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd und Bündelung mit A 67 bis Lorsch“

Vorschlag der BI Pro Walderhalt

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und bis Lorsch anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Nordanbindung Darmstadt

Im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Strecke Mainz–Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt und vor der Landesstraße (L) 3113 an die Bestandsgleise angebunden.

Südanbindung Darmstadt

Die Südanbindung Darmstadt fädelt höhenfrei im Südkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt aus, verläuft eingleisig weitgehend im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße, führt über die A 5 und weiter geländegleich bis zur höhenfreien Einbindung in die NBS bei Eschollbrücken.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt

Die „Kurze Weiterstädter Kurve“ fädelt östlich des Bahnhofs Weiterstadt eingleisig höhenfrei aus der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt aus. In einem eingleisigen Rechtsbogen bindet sie unterirdisch höhenfrei an die Haupttrasse der NBS auf das Gleis in Richtung Süden an.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 57,8 km
Troglänge: 7,2 km
Tunnellänge: 12,7 km

Im Fokus

- Eingleisige „Kurze Weiterstädter Kurve“ (Fahrtrichtung West-Süd) zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- Eingleisige Südanbindung Darmstadt für Personen- und Güterverkehr
- Vorzeitige Inbetriebnahme Hessen-Express möglich
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante II.b

neue Variante

Aktualisiert: 10/2020

„Direttissima mit Weiterstädter Kurve, eingleisiger Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd entlang der Eschollbrücker Straße und Bündelung A 67 bis Lorsch“

Verlauf

Haupttrasse
Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und bis Lorsch anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Nordanbindung Darmstadt
Im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Strecke Mainz–Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt und vor der Straßenquerung Landesstraße (L) 3113 an die Bestandsgleise angebunden.

Südanbindung Darmstadt
Die Südanbindung Darmstadt fädelt höhengleich im Südkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt aus, verläuft eingleisig weitgehend im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße, führt über die A 5 und weiter geländegleich bis zur höhenfreien Einbindung in die NBS bei Eschollbrücken.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt
Die „Kurze Weiterstädter Kurve“ fädelt östlich des Bahnhofs Weiterstadt höhenfrei aus der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt aus. In einem Rechtsbogen bindet sie unterirdisch, höhenfrei an die Haupttrasse der NBS in Richtung Süden an.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 57,8 km
Troglänge: 7,2 km
Tunnellänge: 12,7 km

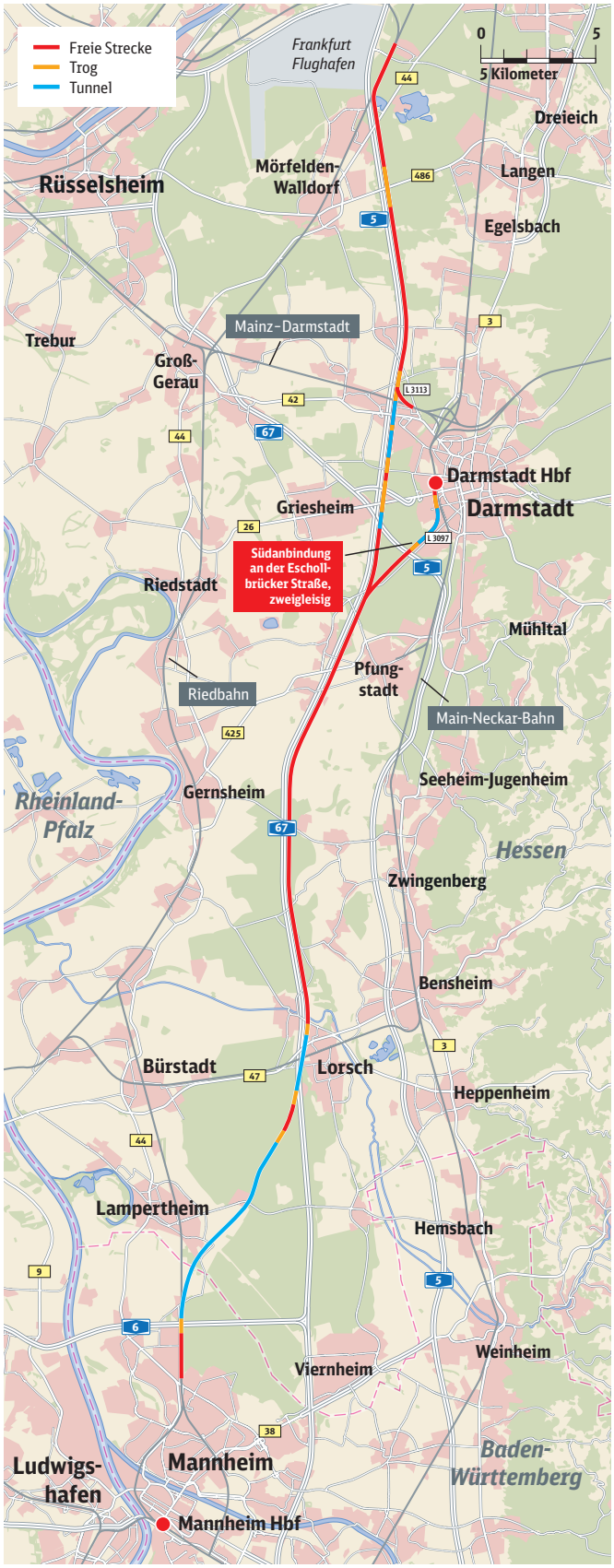
Im Fokus

- Zweigleisige „Kurze Weiterstädter Kurve“ zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- Eingleisige Südanbindung Darmstadt nur für Personenverkehr (wg. Trassenlängsneigung >12,5 ‰ nicht güterverkehrstauglich)
- Vorzeitige Inbetriebnahme Hessen-Express möglich
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante III

Aktualisiert: 10/2020



„Direttissima mit zweigleisiger Personen- und Güterverkehrs-anbindung Darmstadt Süd und Bündelung A 67 bis Lorsch“

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und bis Lorsch anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Nordanbindung Darmstadt

Im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Strecke Mainz–Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt und vor der Straßenquerung Landesstraße (L) 3113 an die Bestandsgleise angebunden.

Südanbindung Darmstadt

Die Südanbindung Darmstadt fädelt höhenfrei im Südkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt aus, verläuft zweigleisig weitgehend im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße, führt über die A 5 und weiter geländegleich bis zur höhenfreien Einbindung in die NBS bei Eschollbrücken.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 57,8 km
Troglänge: 7,2 km
Tunnellänge: 12,7 km

Im Fokus

- Zweigleisige Südanbindung Darmstadt für Personen- und Güterverkehr
- Vorzeitige Inbetriebnahme Hessen-Express möglich
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante IV

Aktualisiert: 10/2020

„Durchfahrung Darmstadt mit Güterverkehrskreisel und Bündelung A 67 bis Lorsch“

Verlauf

Haupttrasse
Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 bis Gräfenhausen, dann über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog. Weiter verläuft die NBS ab der Rheinstraße im Tunnel unter den Kelley-Barracks. Die Strecke quert im Anschluss die A 5 und folgt der Landesstraße (L) 3097 bis in den Kreuzungsbereich der A 67 und der L 3097. Von dort verläuft die NBS in östlicher Lage parallel zur A 67 bis Lorsch. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Güterverkehrsanbindung zur Strecke Mainz–Darmstadt
Aus Fahrtrichtung Süden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. Aus Fahrtrichtung Westen verkehren die Güterzüge über eine Rampe von der Bestandsstrecke in Richtung Süden.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 58,8 km
Troglänge: 5,4 km
Tunnellänge: 12,4 km

Im Fokus

- Kreisel und Rampe im Norden von Darmstadt Hbf zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt
- Teilkompatibel zum Deutschlandtakt im Raum Darmstadt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante IV.a

alt IV.1

Aktualisiert: 10/2020

„Durchfahrung Darmstadt mit Güterverkehrsanbindungen im Hauptbahnhof Darmstadt und Bündelung mit A 67 bis Lorsch“

Vorschlag VCD

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS ab der Rheinstraße bis zur Südgrenze des Gewerbegebiets Kelley Barracks das Stadtgebiet im Tunnel. Die Strecke quert im Anschluss die A 5 und folgt der Landesstraße (L) 3097 bis in den Kreuzungsbereich der A 67 und der L 3097. Von dort verläuft die NBS in östlicher Lage parallel zur A 67 bis Lorsch. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Güterverkehrsanbindungen an die NBS

- Umbau des Nordkopfs im Darmstädter Hauptbahnhof zur Führung der Güterzüge aus Nord, West und Ost auf die NBS.
- Diese Anbindung kann auch für den Personenfernverkehr genutzt werden.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 58,8 km
Troglänge: 5,4 km
Tunnellänge: 12,4 km

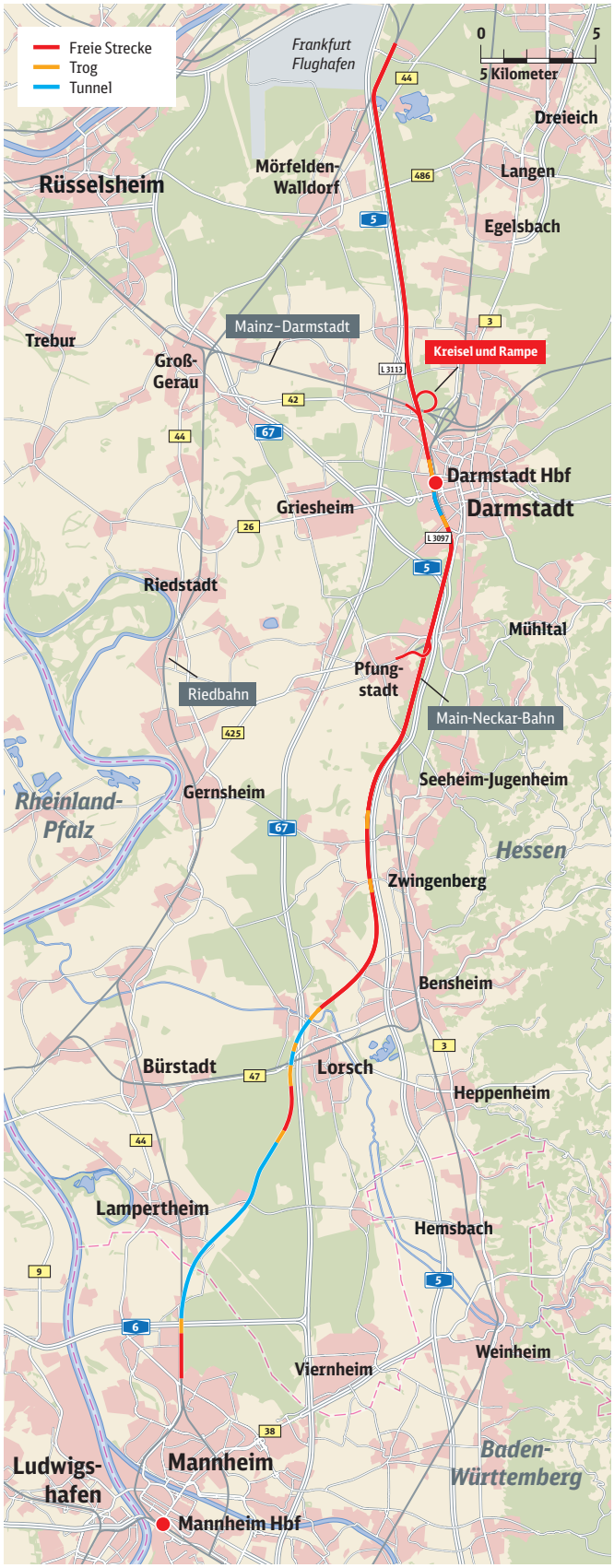
Im Fokus

- Umbau Nordkopf Darmstadt Hbf zur Anbindung der Bestandsstrecken an die NBS
- NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Synergien von Weiterstadt bis Lorsch durch gemeinsamen Bau/Ausbau der NBS und der A 5/A 67

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante V

Aktualisiert: 10/2020



„Durchfahrung Darmstadt mit Güterverkehrskreisel und Bündelung A 5 mit nördlicher Riedquerung“

Optional: zusätzliche höhenfreie Verbindung der Main-Neckar-Bahn mit der NBS bei Darmstadt-Eberstadt
Vorschlag VCD und Pro Bahn

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann geländegleich bis zur Südgrenze der Heimstättensiedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn und der A 5 auf deren Westseite. Südlich von Darmstadt geht die NBS auf dem Damm der Main-Neckar-Bahn in die Parallellage über, führt entlang der A 5 bis Zwingenberg und quert in einem Bogen nach Westen das Hessische Ried bis zur A 67 bei Lorsch.

Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Güterverkehrsanbindung zur Strecke Mainz–Darmstadt

Aus Fahrtrichtung Süden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. Aus Fahrtrichtung Westen verkehren die Güterzüge über eine Rampe von der Bestandsstrecke in Richtung Süden.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 58,9 km
Troglänge: 8,0 km
Tunnellänge: 11,3 km

Im Fokus

- Kreisel und Rampe im Norden von Darmstadt Hbf zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt
- Teilkompatibel zum Deutschlandtakt im Raum Darmstadt
- Separater Bau von zwei großen Infrastrukturmaßnahmen (NBS und Ausbau A 67) zwischen Darmstadt und Lorsch in unmittelbarer regionaler Nähe

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante V.a

alt V.4

Aktualisiert: 10/2020

„Durchfahrung Darmstadt mit Güterverkehrsanbindungen im Hauptbahnhof Darmstadt und Bündelung mit A 5 mit nördlicher Riedquerung“

Vorschlag aus IV.a integriert

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann geländegleich bis zur Südgrenze der Heimstättensiedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn und der A 5 auf deren Westseite. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft die Strecke geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Güterverkehrsanbindungen an die NBS

- Umbau des Nordkopfs im Darmstädter Hauptbahnhof zur Führung der Güterzüge aus Nord, West und Ost auf die NBS.
- Diese Anbindung kann auch für den Personenfernverkehr genutzt werden.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 58,9 km
Troglänge: 8,0 km
Tunnellänge: 11,3 km

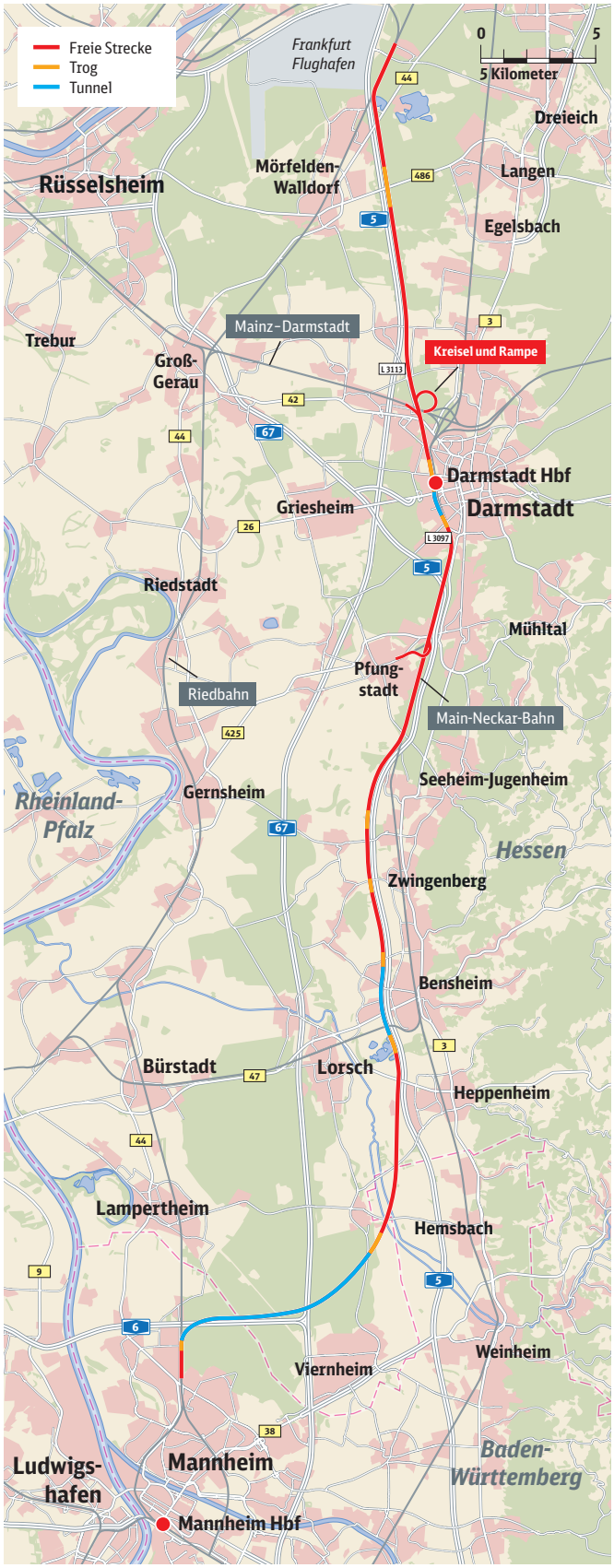
Im Fokus

- Umbau Nordkopf Darmstadt Hbf zur Anbindung der Bestandsstrecken an die NBS
- NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Separater Bau von zwei großen Infrastrukturmaßnahmen (NBS und Ausbau A 67) zwischen Darmstadt und Lorsch in unmittelbarer regionaler Nähe

DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
Variante VI

Aktualisiert: 10/2020



„Durchfahrung Darmstadt mit Güterverkehrskreisel und Bündelung A 5 mit südlicher Riedquerung“

Optional: zusätzliche höhenfreie Verbindung der Main-Neckar-Bahn mit der NBS bei Darmstadt-Eberstadt
Vorschlag VCD und Pro Bahn

Verlauf

Haupttrasse
Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann geländegleich bis zur Südgrenze der Heimstättensiedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn auf deren Westseite. Südlich von Darmstadt geht die NBS auf dem Damm der Main-Neckar-Bahn in die Parallellage über, bleibt parallel zur A 5 und unterfährt das Gewerbegebiet in Bensheim im Tunnel. Südlich von Heppenheim biegt die NBS nach Westen zum Autobahnkreuz Viernheim ab, verläuft nördlich parallel zur A 6 und bindet schließlich in Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an.

Güterverkehrsanbindung zur Strecke Mainz–Darmstadt
Aus Fahrtrichtung Süden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. Aus Fahrtrichtung Westen verkehren die Güterzüge über eine Rampe von der Bestandsstrecke in Richtung Süden.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 62,0 km
Troglänge: 8,3 km
Tunnellänge: 11,6 km

Im Fokus

- Kreisel und Rampe im Norden von Darmstadt Hbf zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS
- NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt
- Teilkompatibel zum Deutschlandtakt im Raum Darmstadt
- Separater Bau von zwei großen Infrastrukturmaßnahmen (NBS und Ausbau A 67) zwischen Darmstadt und Lorsch in unmittelbarer regionaler Nähe

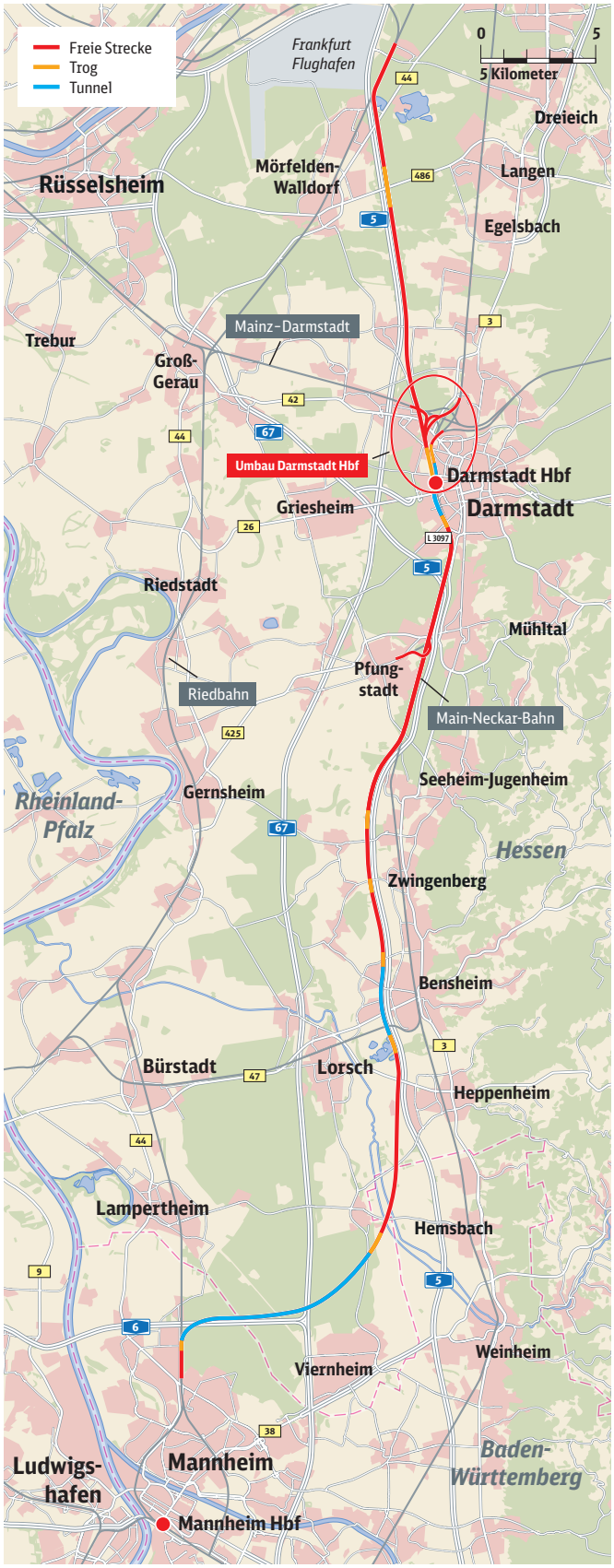
DB NETZE

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Variante VI.a

alt VI.4

Aktualisiert: 10/2020



„Durchfahrung Darmstadt mit Güterverkehrsanbindungen im Hauptbahnhof Darmstadt und Bündelung mit A 5 mit südlicher Riedquerung“

Vorschlag aus IV.a integriert

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann geländegleich bis zur Südgrenze der Heimstättensiedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn auf deren Westseite. Südlich von Darmstadt geht die NBS auf dem Damm der Main-Neckar-Bahn in die Parallellage über, bleibt parallel zur A 5 und unterfährt das Gewerbegebiet in Bensheim im Tunnel. Südlich von Heppenheim biegt die NBS nach Westen zum Autobahnkreuz Viernheim ab, verläuft nördlich parallel zur A 6 und bindet schließlich in Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an.

Güterverkehrsanbindungen an die NBS

- Umbau des Nordkopfs im Darmstädter Hauptbahnhof zur Führung der Güterzüge aus Nord, West und Ost auf die NBS.
- Diese Anbindung kann auch für den Personenfernverkehr genutzt werden.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 62,0 km
Troglänge: 8,3 km
Tunnellänge: 11,6 km

Im Fokus

- Umbau Nordkopf Darmstadt Hbf zur Anbindung der Bestandsstrecken an die NBS
- NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt
- Kompatibel zum Deutschlandtakt
- Separater Bau von zwei großen Infrastrukturmaßnahmen (NBS und Ausbau A 67) zwischen Darmstadt und Lorsch in unmittelbarer regionaler Nähe