

## **NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar**

Bau- und Infrastrukturausschusssitzung Stadt Darmstadt und  
LKr Darmstadt - Dieburg

---

DB ProjektBau GmbH

---

Paul Gerhardt

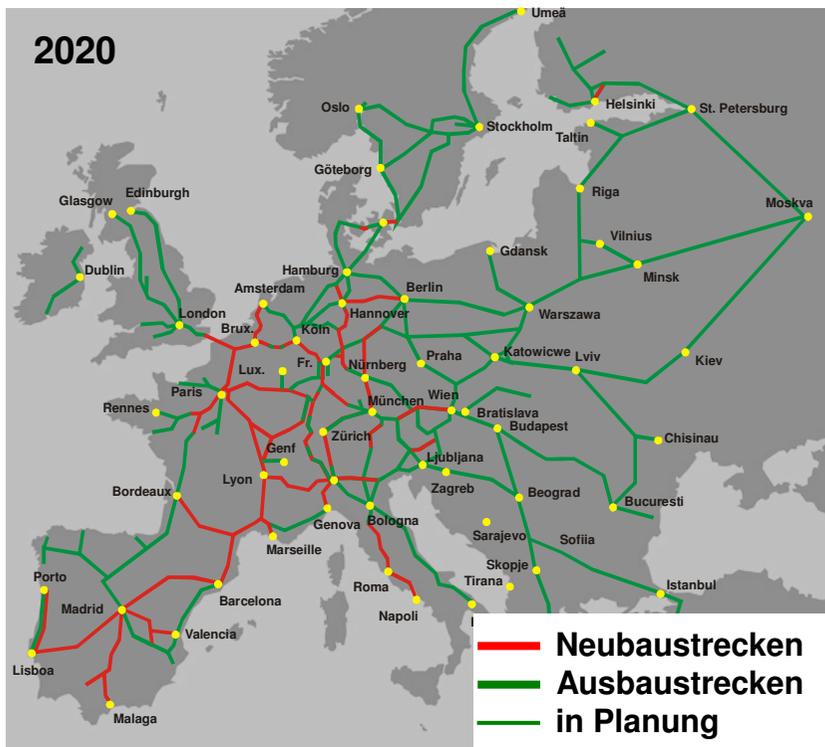
---

---

Darmstadt, 20.08.2007

# NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar Lückenschluss im Transeuropäischen Netz (TEN)

Das geplante Transeuropäische Netz (TEN) soll die Zentren Europas mit einem leistungsfähigen Hochgeschwindigkeits-Schienennetz verbinden.



Hierfür sind Kapazitätserweiterungen erforderlich:

- ✓ ■ Deutschland: mit den Schnellfahrstrecken Köln-Frankfurt und Mannheim-Stuttgart
- ✓ ■ Niederlande: mit dem Neubau der Betuwe-Linie
- ✓ ■ Schweiz: mit dem Lötschbergtunnel
- Schweiz: mit dem Gotthardtunnel (2018)
- Deutschland: mit dem Ausbau Karlsruhe-Basel (2020)
- ...



Die Neubaustrecke ist als Lückenschluss zwischen dem Rhein/Main-Gebiet und dem Rhein/Neckar-Raum von höchster europäischer Bedeutung.

# NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar

## Zentrale Projektziele in der Übersicht

### Zentrale Projektziele:

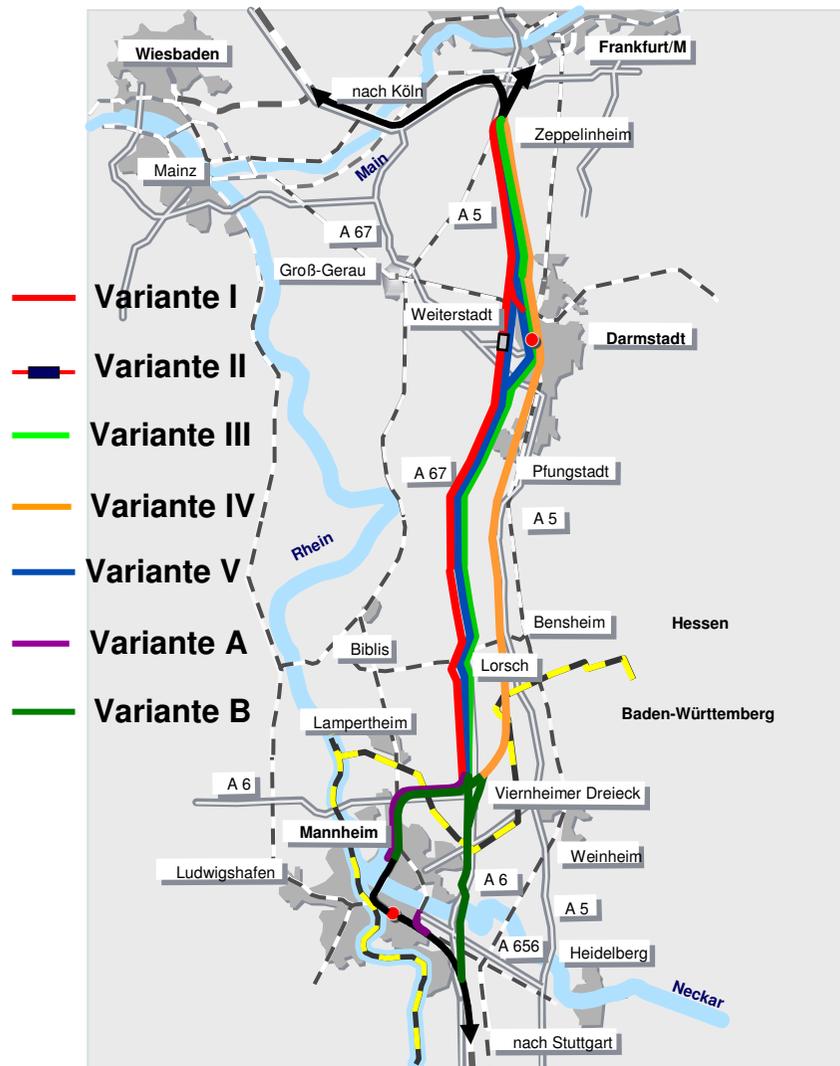
- bedarfsorientierte und zukunftsgerechte Weiterentwicklung des Bahnnetzes unter Berücksichtigung der Gesamtstruktur sowie ökologischer und ökonomischer Aspekte
- kürzeste Verbindung zwischen den Schnellfahrstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart (Lückenschluss TEN)
- größtmögliche Fahr- und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

### **aber auch:**

- Minimierung von Umweltbeeinträchtigung und Flächenverbrauch.  
Die NBS wird im „Schatten“ der BAB A5, bzw. A67 geführt.

# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

## Varianten im Raumordnungsverfahren und landesplanerische Beurteilungen



Die landesplanerische Beurteilung des RP DA vom 23.06.04 ergibt:

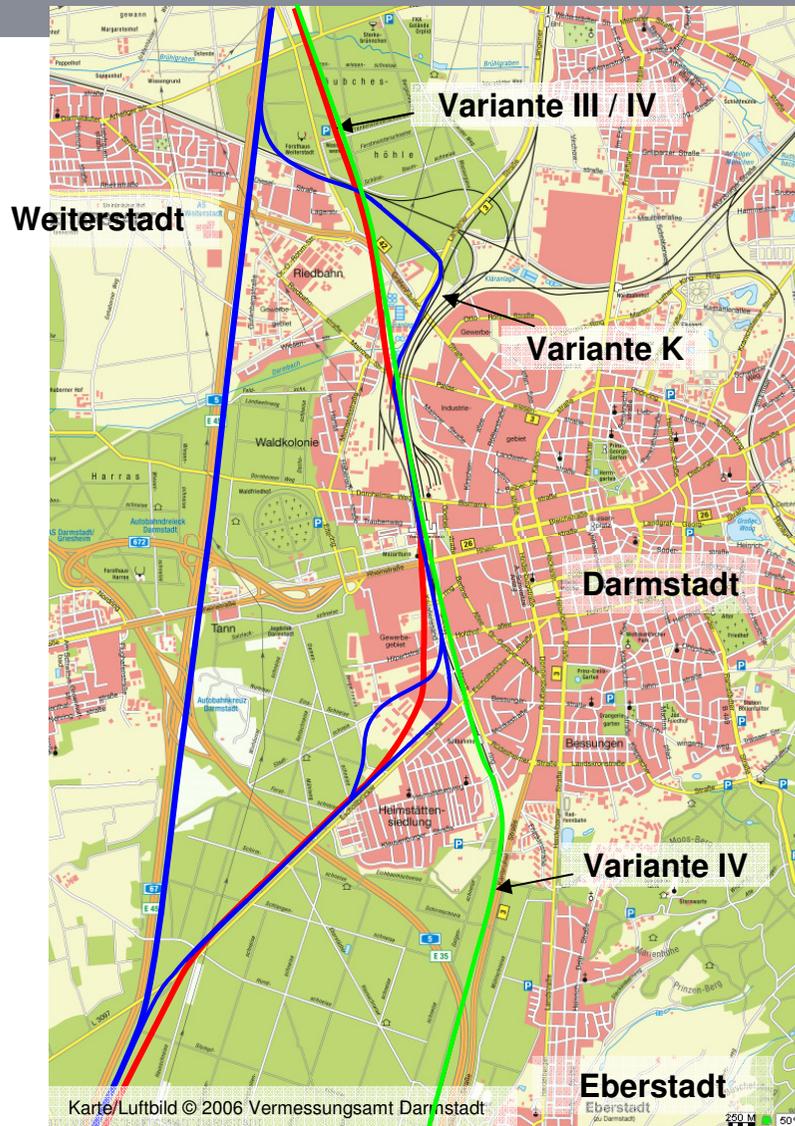
- Varianten III A und IV A entsprechen den Erfordernissen der Raumordnung, insofern sind die Bereiche nördlich und südlich von Darmstadt raumgeodnet.

Nach Auswertung der landesplanerischen Beurteilung durch die DB AG ergibt sich

- die raumordnerische Beurteilung berücksichtigt nur die regionalen Belange der Länder
- die Variante IV weist bezogen auf die Lärmbelastung für das Schutzgut Mensch das höchste Konfliktpotenzial auf
- die verkehrspolitischen Ziele können mit den Varianten III+A und IV+A nicht erreicht werden

Die raumordnerische Beurteilung berücksichtigte nur die regionalen Belange der Länder, nicht die überregionalen verkehrspolitischen Ziele des Projektes

# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, Konsenstrasse Hessen Variantenvergleich im Bereich Weiterstadt, Darmstadt, Pfungstadt



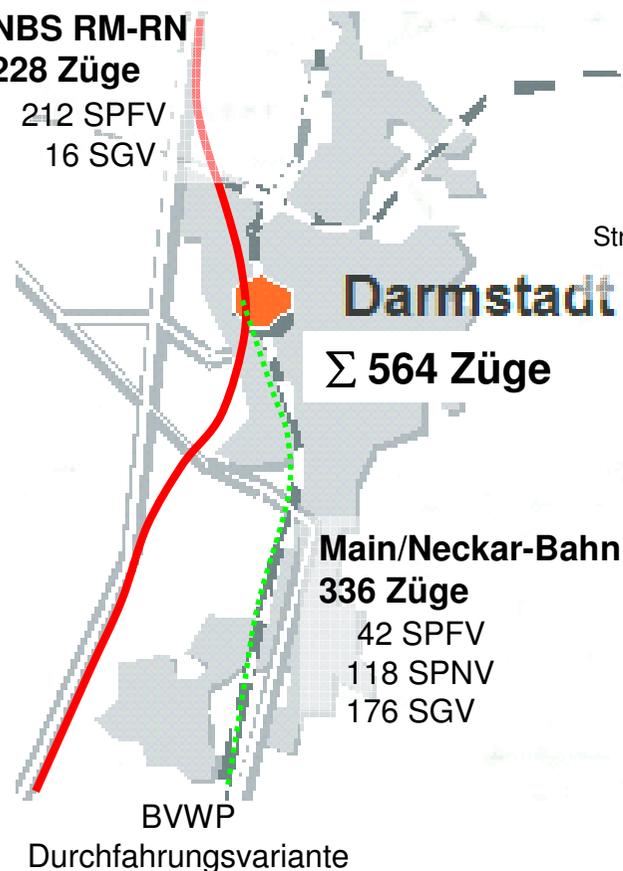
## Risiken der Varianten III und IV

- 210 Züge mehr pro Tag durch das Stadtgebiet
  - die ICE mit mindestens 250 km/h und
  - die Güterzüge in der Nacht
- Kläranlage wird in 2. Ebene überfahren
- Großbaustelle am Maritim Hotel über Jahre
- Im Bereich des Hauptbahnhofs müssen wegen der dynamischen Belastung noch weitgehende Untersuchungen der Gebäudestruktur stattfinden
- .....

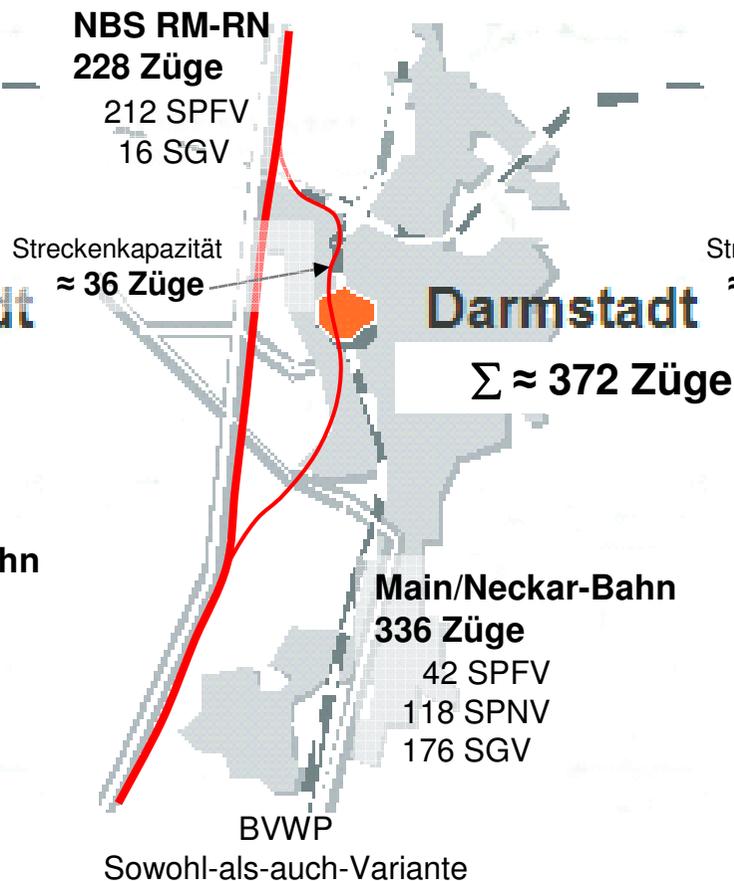
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

## Zugzahlen ( $\Sigma$ beider Richtungen) im Bereich der Stadt Darmstadt

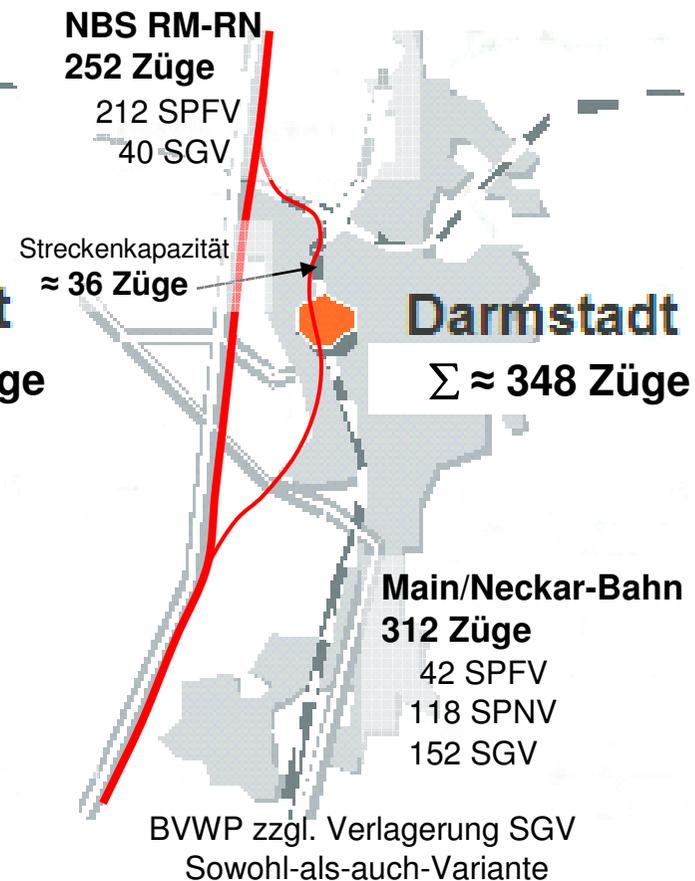
**NBS RM-RN**  
**228 Züge**  
212 SPFV  
16 SGV



**NBS RM-RN**  
**228 Züge**  
212 SPFV  
16 SGV



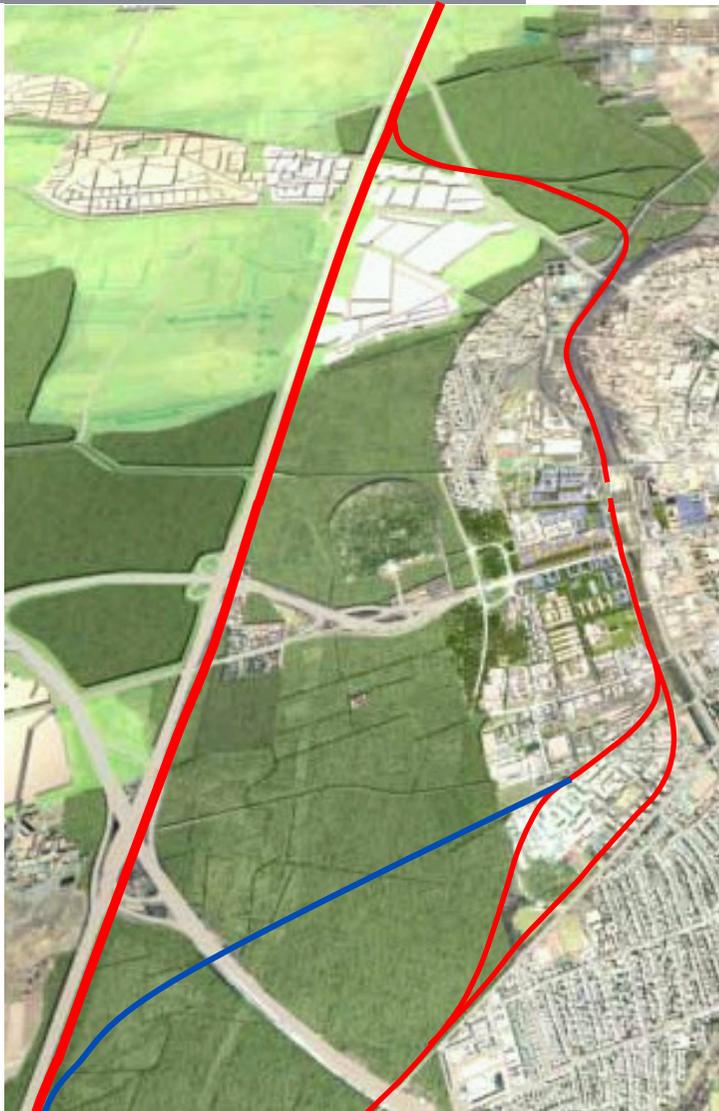
**NBS RM-RN**  
**252 Züge**  
212 SPFV  
40 SGV



- Entlastung Stadtgebiet Darmstadt um mehr als 210 durchfahrende Züge / Tag
- Entlastung Stadtgebiet Darmstadt um bis zu 40 Güterzüge in den Nachtstunden
- Haltemöglichkeit für einen ICE pro Stunde und Richtung von der NBS kommend in Darmstadt Hbf

# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, Konsenstrasse Hessen

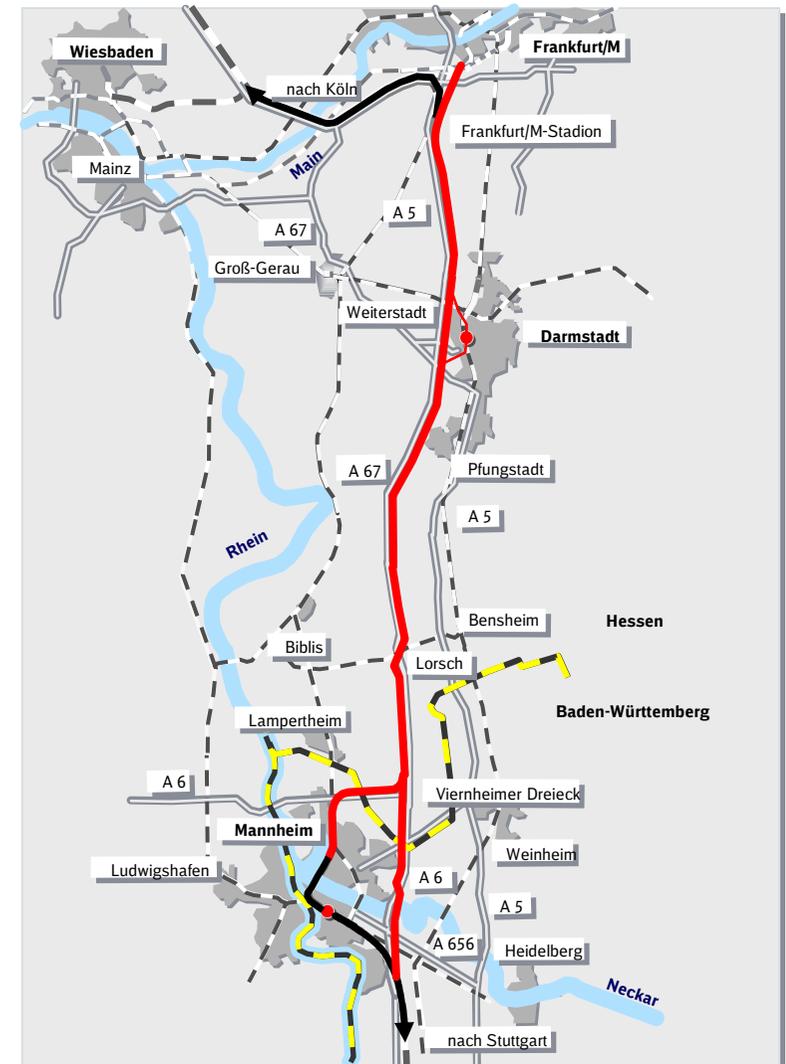
## Raumverträglichkeit des Anbindungsastes im Stadtgebiet Darmstadt



- **weniger Lärm und Erschütterung durch weniger und langsamere Züge**
  - Befahrung ausschließlich durch ICE (keine Güterzüge)
  - reduzierte Ein- und Ausfahrtgeschwindigkeit im Hbf Darmstadt, da alle Züge halten
- **weniger Flächeninanspruchnahme**
  - eingleisige Trassenführung
- **weniger Neuzerschneidung**
- **geringere Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Nutzung bestehender Eisenbahninfrastruktur**

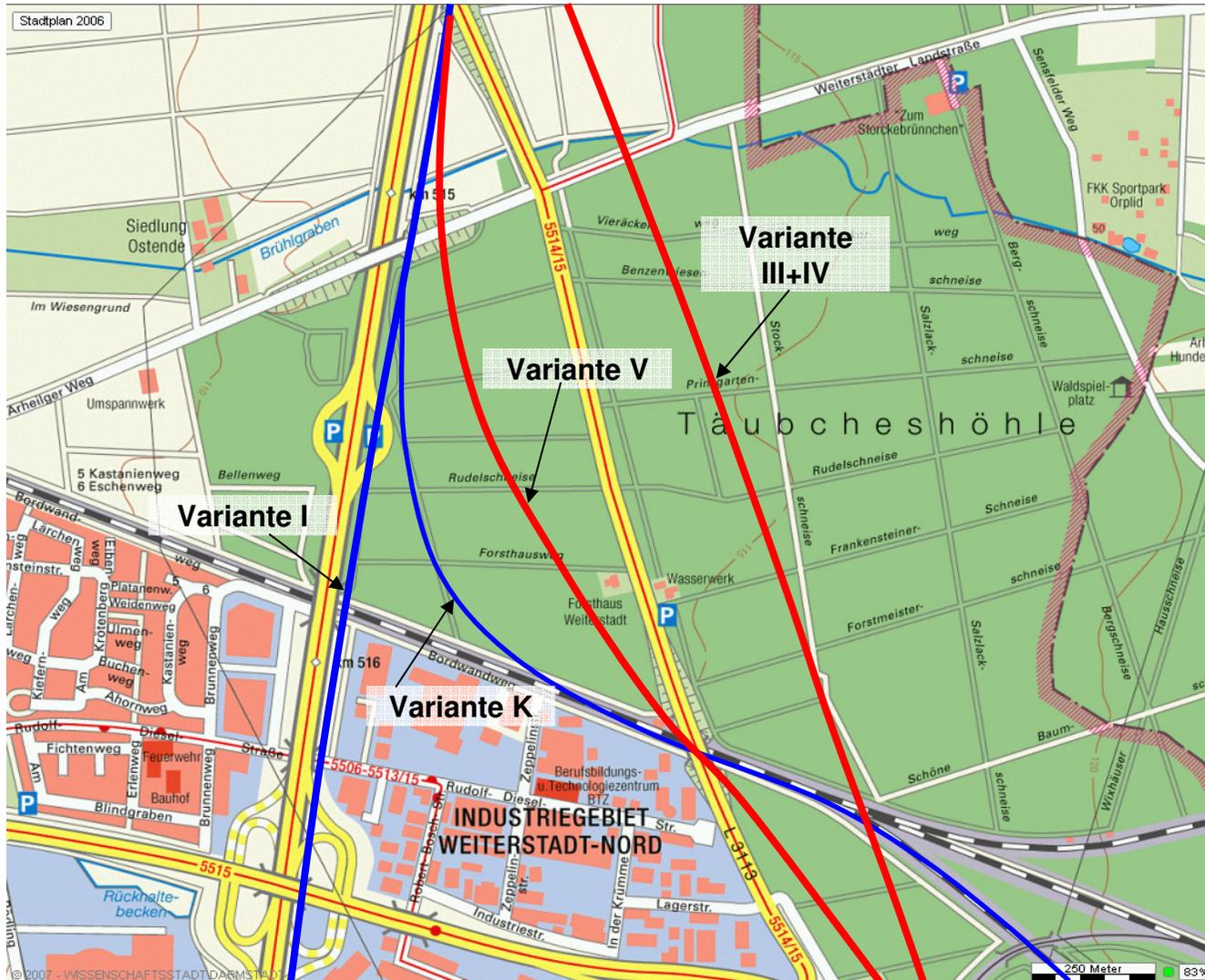
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar Streckencharakteristik

- Länge ca. 85 km (zzgl. Anbindung Darmstadt)
- Streckengeschwindigkeit 300 km/h (max.)
- zweigleisige Streckenführung (Darmstadt eingleisig)
- parallele Lage zur BAB
- Lage in der Ebene (keine Gebirgszüge etc.)
- Ing. Bauwerke
  - ca. 100 Straßenüberführungen
  - ca. 30 Eisenbahnüberführungen
  - ca. 19 km Troglage
  - ca. 7 km Tunnel



# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, Konsenstrasse Hessen Variantenvergleich im Bereich Weiterstadt

Karte/Luftbild © 2006 Vermessungsamt Darmstadt



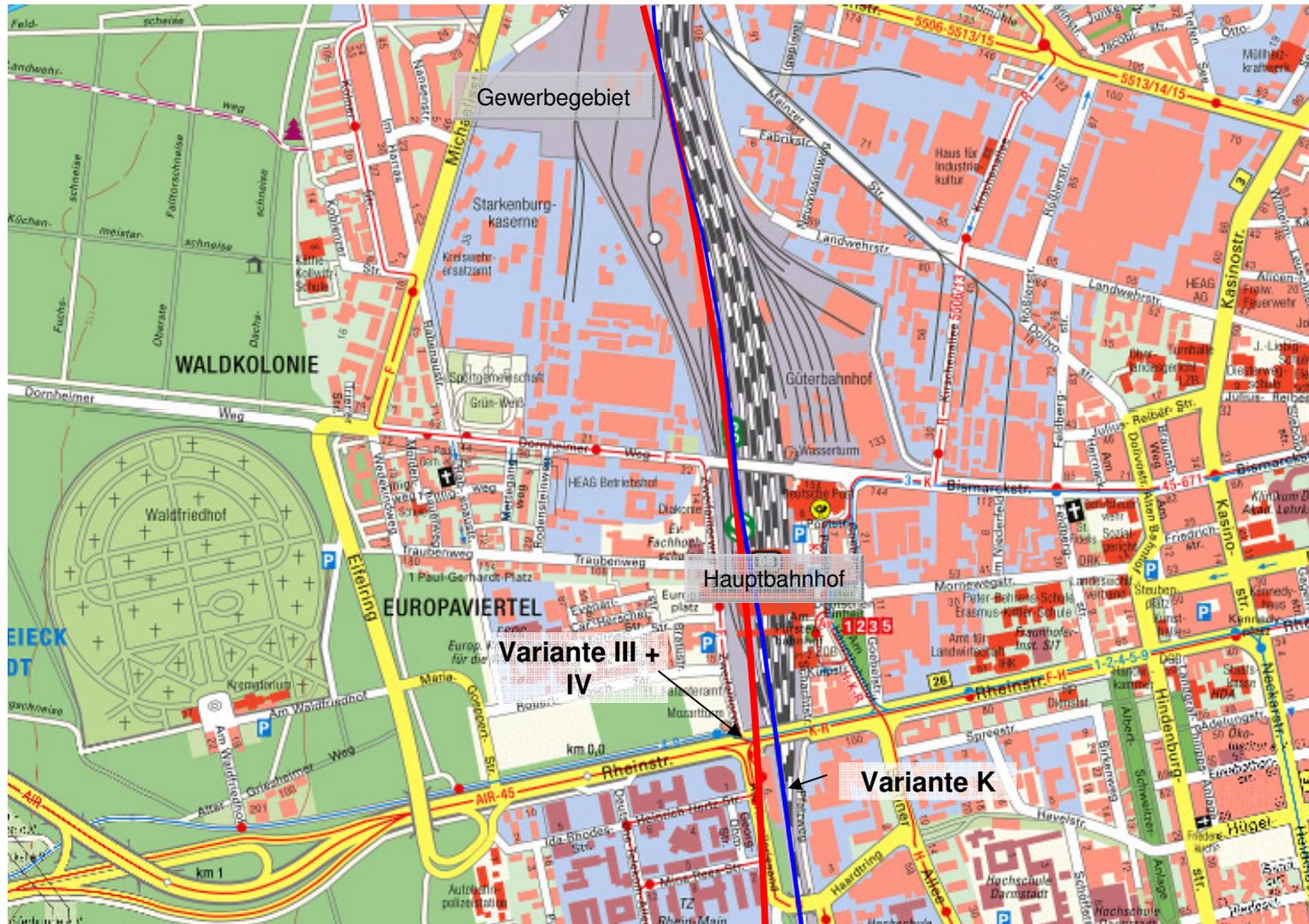
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, Konsenstrasse Hessen Variantenvergleich im Stadtgebiet Weiterstadt/Darmstadt

Karte/Luftbild © 2006 Vermessungsamt Darmstadt



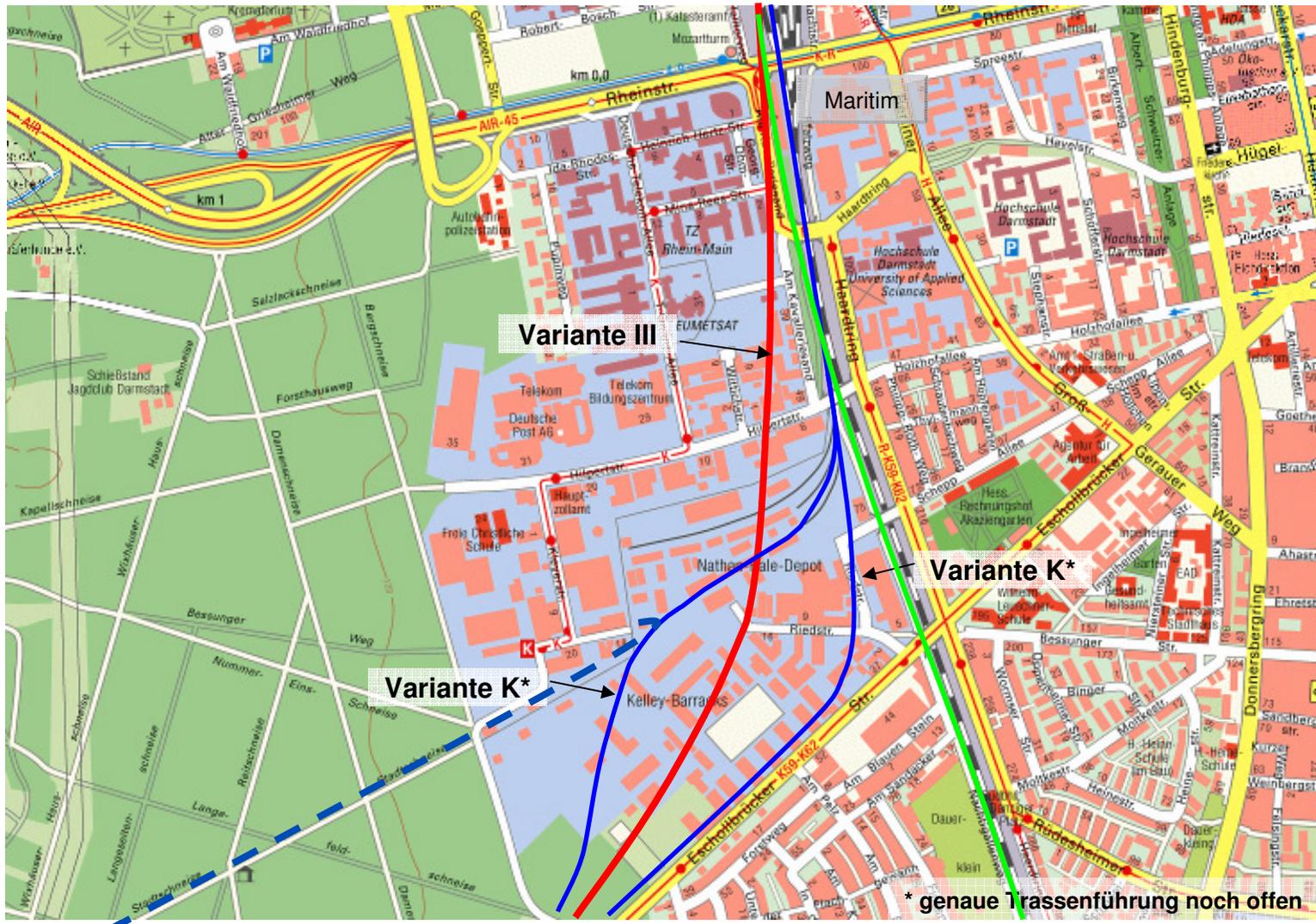
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, Konsenstrasse Hessen Variantenvergleich im Stadtgebiet Darmstadt

Karte/Luftbild © 2006 Vermessungsamt Darmstadt



# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, Konsenstrasse Hessen Variantenvergleich im Stadtgebiet Darmstadt

Karte/Luftbild © 2006 Vermessungsamt Darmstadt



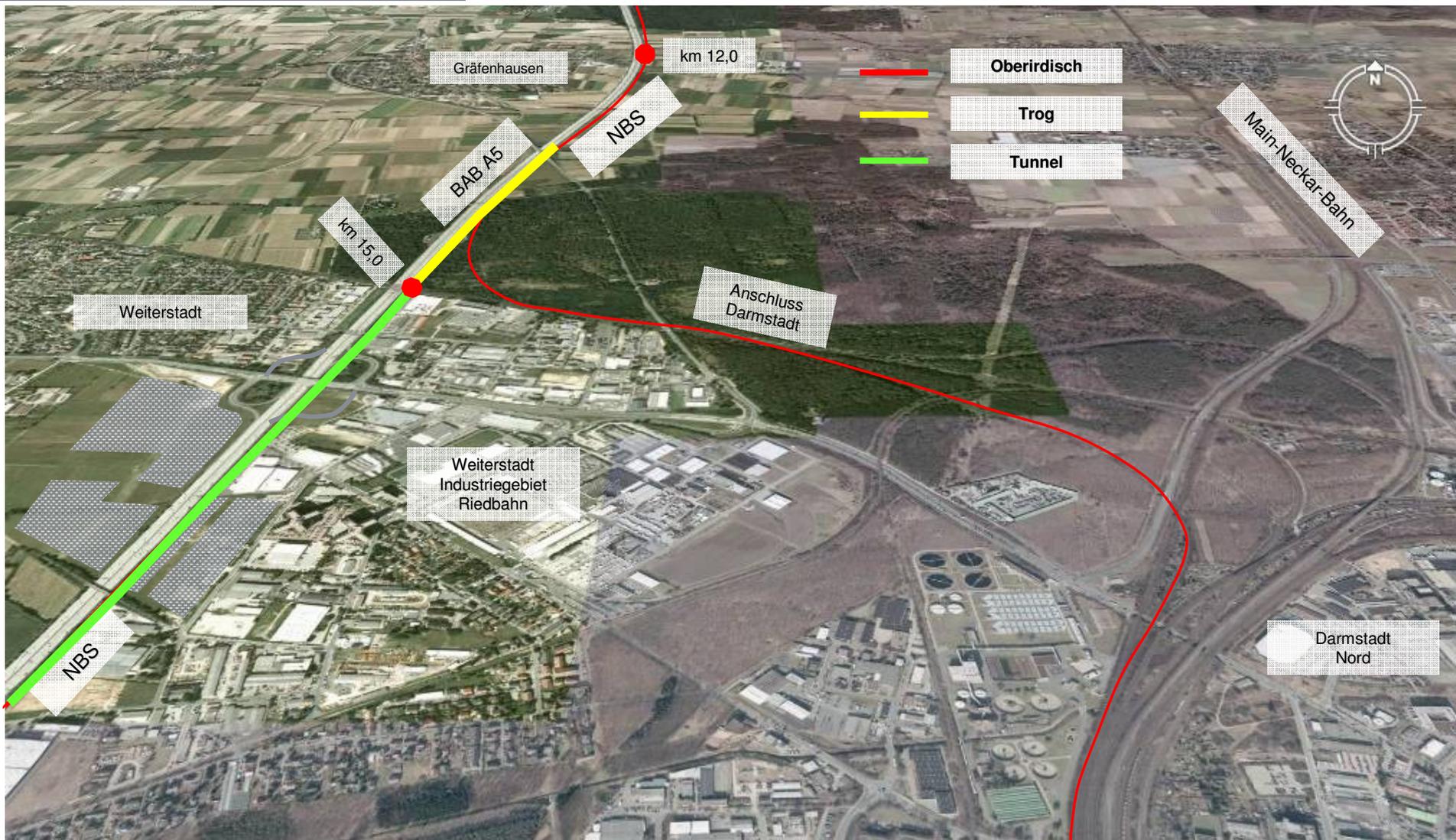
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

## Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004)



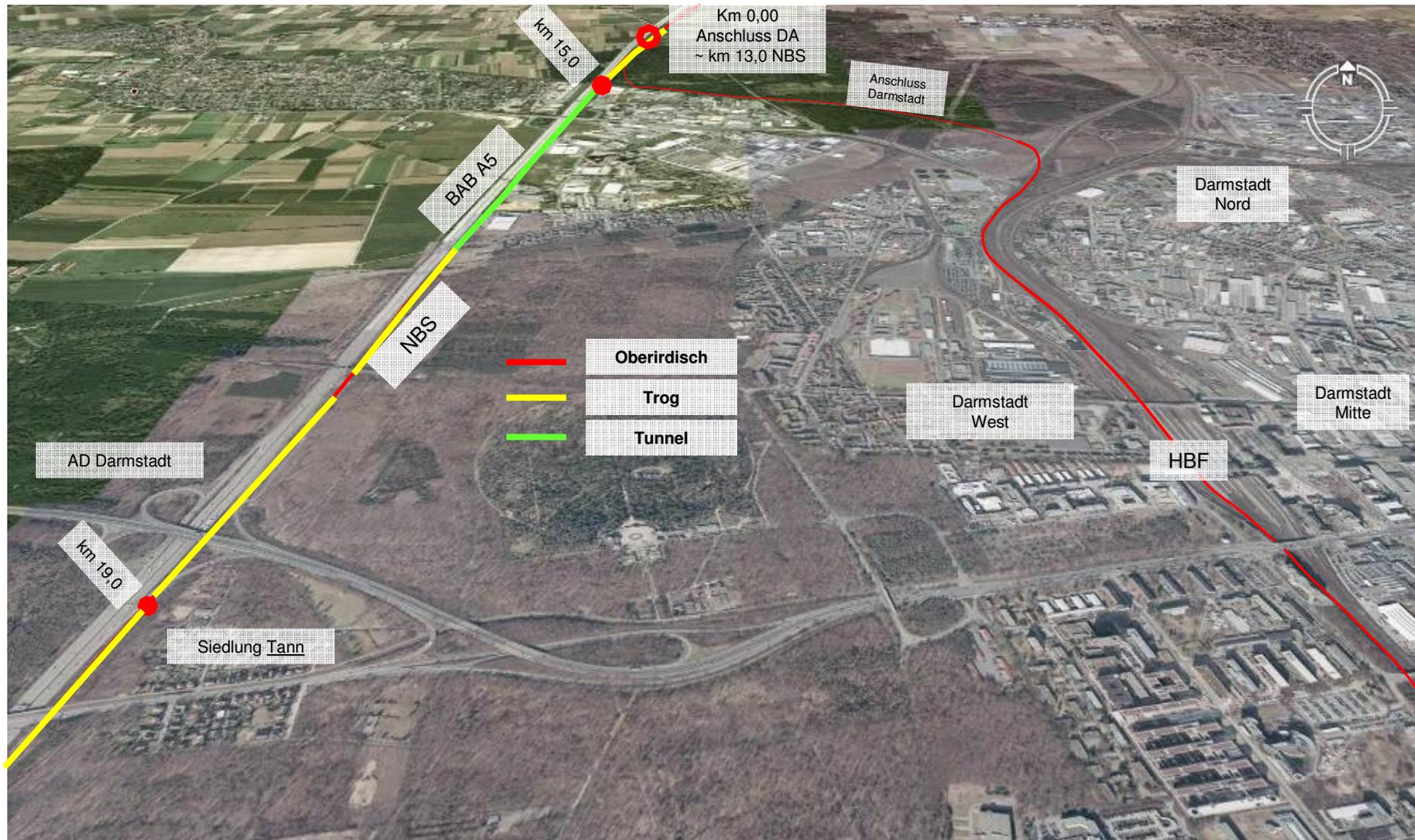
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

## Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004 mit Berücksichtigung der Konsenstrasse)



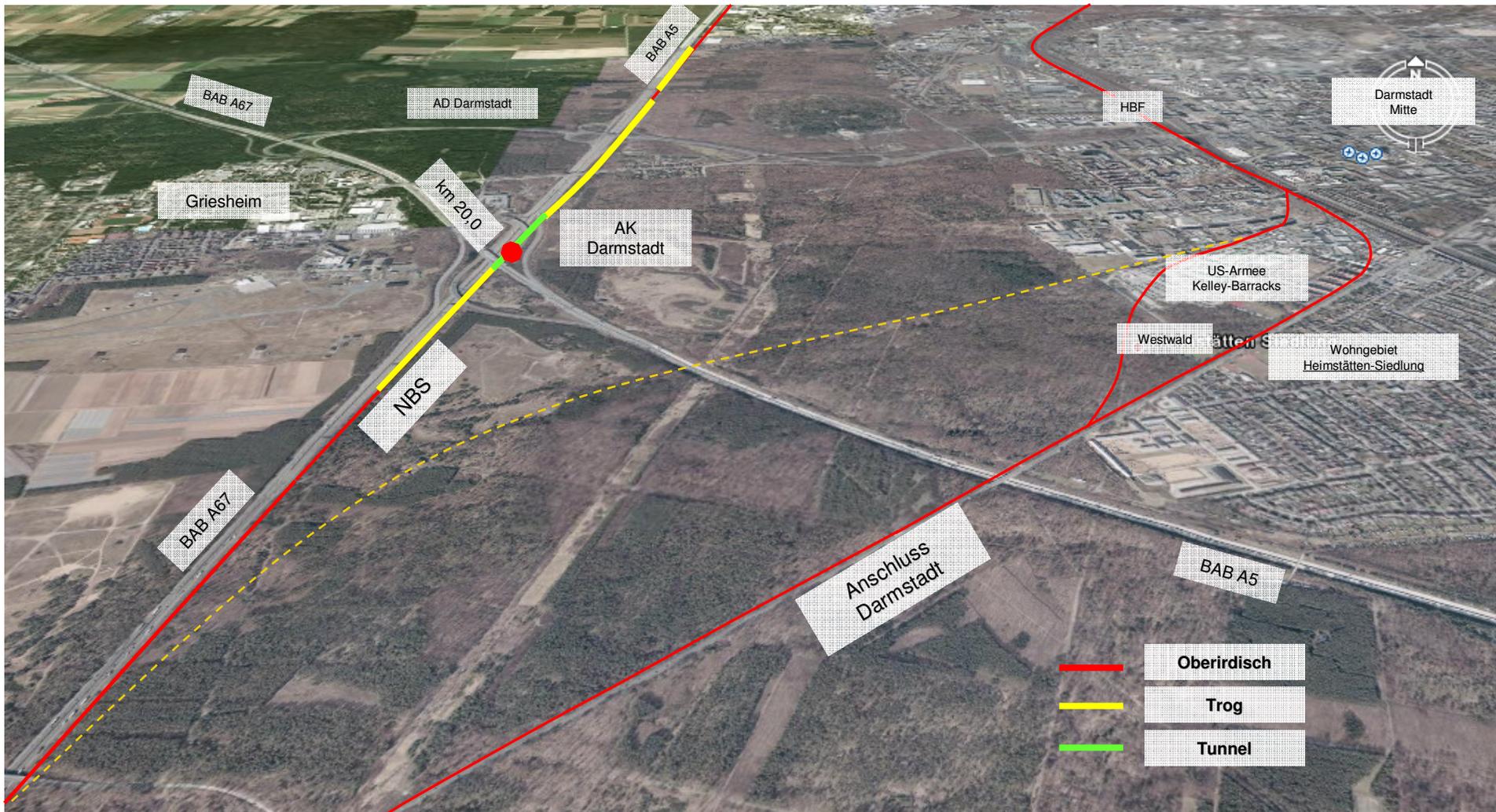
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

## Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004 mit Berücksichtigung der Konsenstrasse)



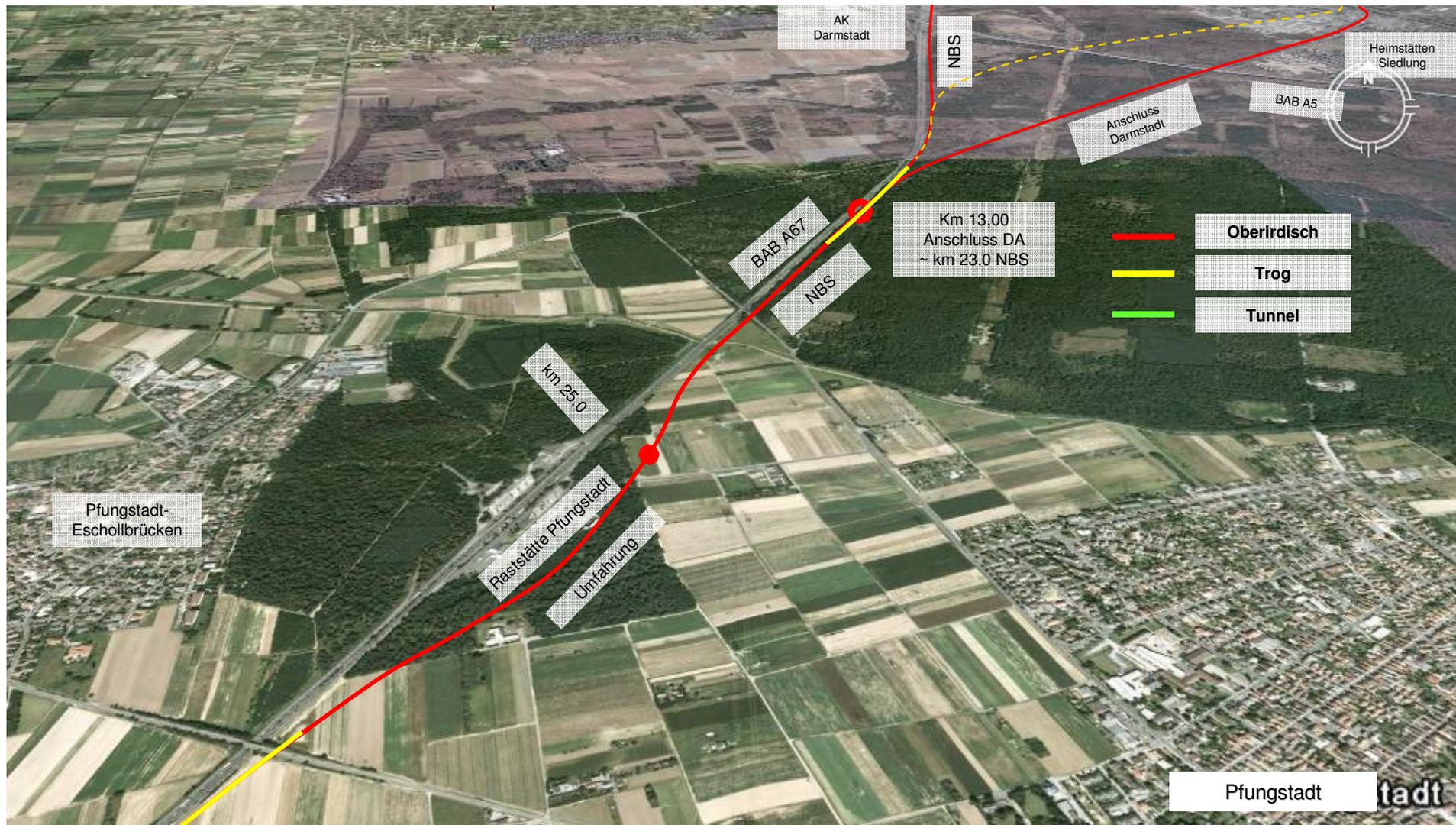
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

## Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004 mit Berücksichtigung der Konsenstrasse)

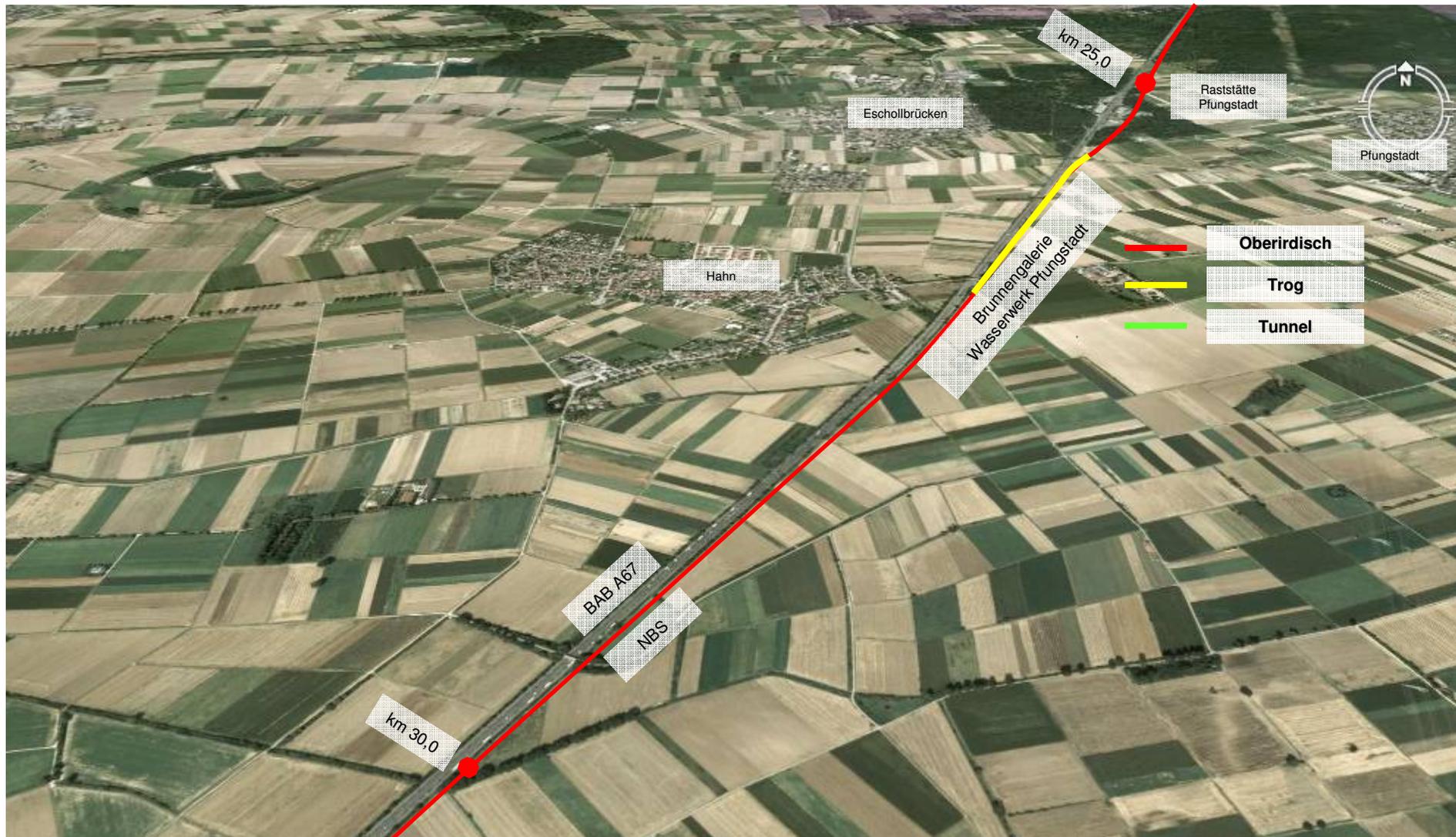


# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

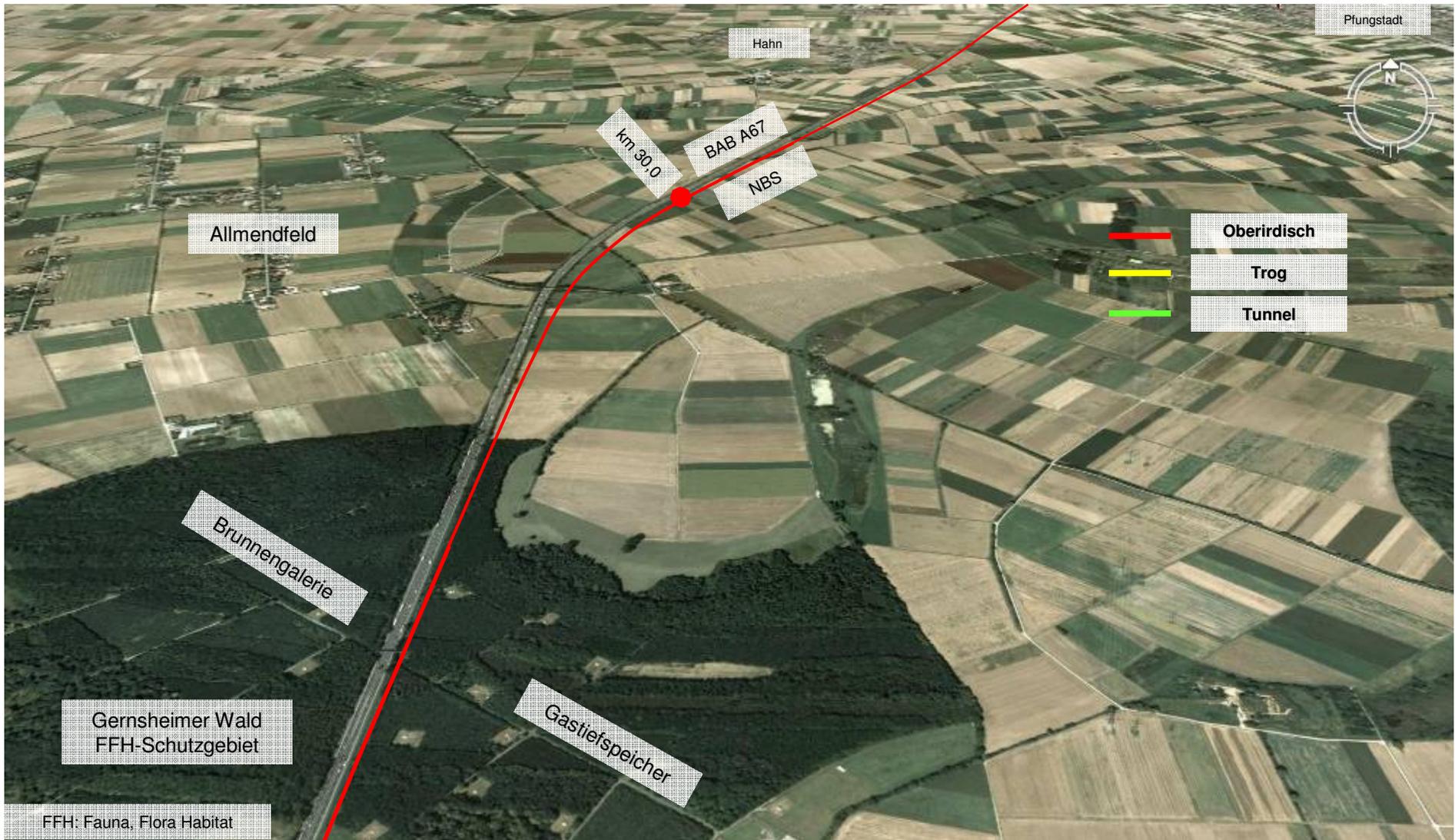
## Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004 mit Berücksichtigung der Konsenstrasse)



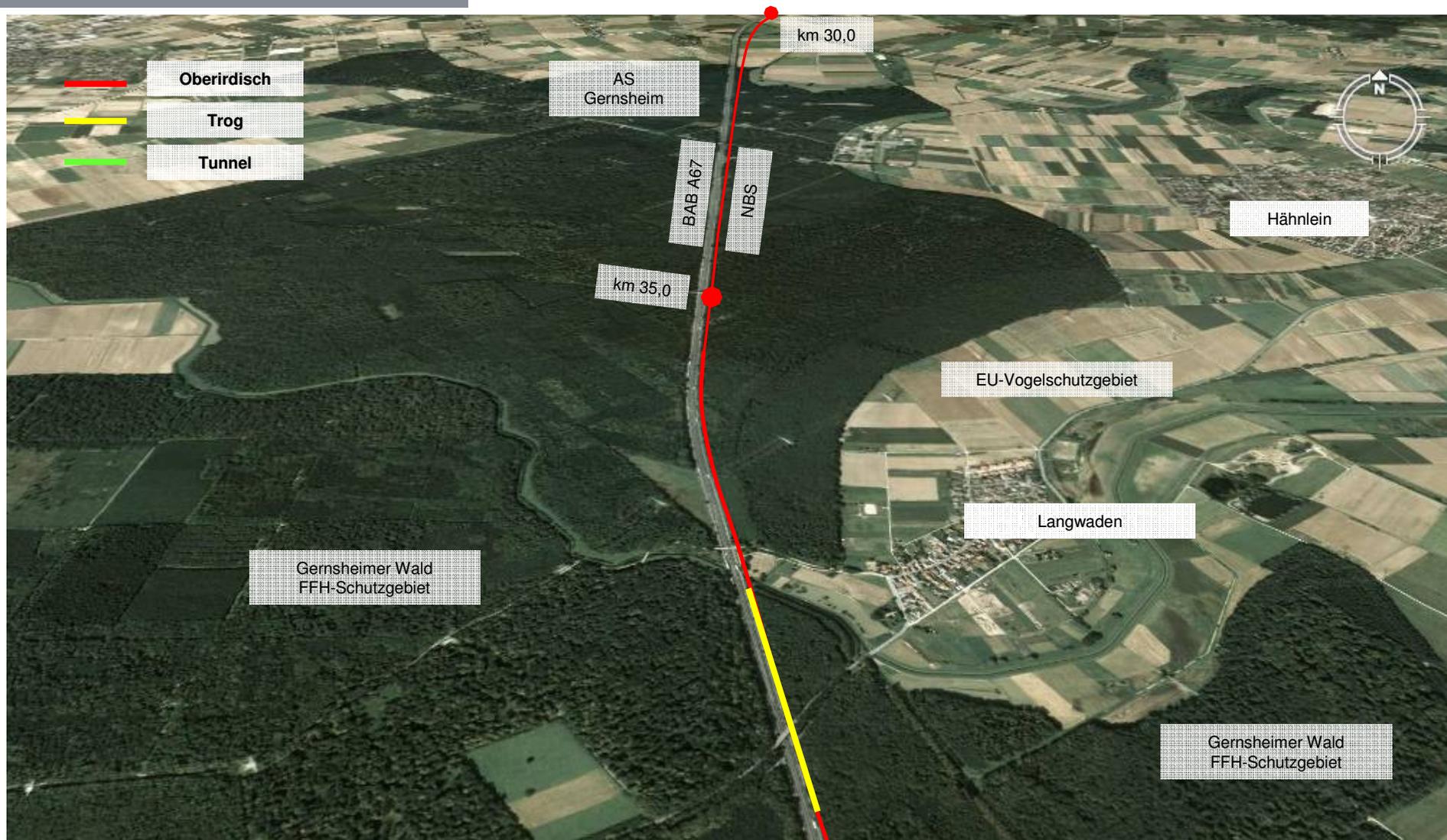
# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004)



# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004)



# NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar Streckenverlauf (Stand Vorplanung 03/2004)



## NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar Projektverlauf, Eckdaten der Realisierung

- ✓ ■ politische Einigung in Hessen in 02 / 2007
- ✓ ■ Start Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen für eine abgestimmte Gesamtlösung in Hessen und Baden – Württemberg
- ✓ ■ Aufnahme der Neubaustrecke in den mittelfristigen Finanzplan des Bundes, da die Maßnahme europäisch, national und regional als hochprioritär eingestuft wird.
- Politische Einigung in Baden - Württemberg

Die Gesamtmaßnahme wird insgesamt ein Investitionsvolumen von ca. 2,5 Mrd. € und eine Bauzeit von 6 Jahren haben.







**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Darmstadt, den 20.August 2007**