

PRO BAHN Hessen * Postfach 11 14 16 * 60049 Frankfurt a.M.

**DB Netze –
Abteilung Großprojekte Mitte
z.Hd. Herrn Bolte/Herrn Ritzert
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt**

gemeinnütziger Verband
mit den Regionalverbänden
Großraum Frankfurt
Starkenburg
Mittelhessen
Nordhessen
Osthessen
sowie der Regionalgruppe
Westhessen/Rheinhessen

Bankverbindung:
Sparda-Bank Hessen
IBAN: DE22 5009 0500 2105 9502 33
BIC: GENODEF1S12

Frankfurt am Main, 05.05.2019

Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar OPTIMIERUNGSVORSCHLÄGE FÜR DIE HAUPTVARIANTE V

Sehr geehrter Herr Bolte, sehr geehrter Herr Ritzert,

der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. begrüßt ausdrücklich, dass im Rahmen des Beteiligungsforums NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar nunmehr die Hauptvariante V (**ANLAGE 0**) als gleichwertig zu untersuchende Trasse in das ergebnisoffene Prüfverfahren eingestellt wurde. PRO BAHN HESSEN hat diese Lösung der Vollenbindung des Hbf Darmstadt immer präferiert. Sie ist seit dem Raumordnungsverfahren (ROV 2004) bis heute als landesplanerisches Ziel der Hessischen Landesregierung anzusehen (siehe Ziel 5.1-3 im Regionalplan Südhessen 2010).

In der Sitzung des Beteiligungsforums am 12.4.2019 in Gernsheim wurden alle Organisationen von Herrn Bolte aufgefordert, „kleinräumige Korrekturen und Verbesserungsvorschläge an den vorgestellten Trassenalternativen“ ggf. mit Skizzen einzureichen. Von diesem Angebot möchten wir mit diesem Schreiben Gebrauch machen und schlagen den Projektträgern folgende **Verbesserungen im Verlauf der Hauptvariante V** von Norden nach Süden vor:

Punkt 1:

Verzicht auf den „Güterverkehrskreisel“ zwischen der Strecke Aschaffenburg- Mainz und der NBS im nördlichen Gleisvorfeld des Hbf Darmstadt. Diese aufwändige Verknüpfung würde lediglich einigen nächtlichen Güterzügen auf der NBS aus Richtung Mannheim nach Mainz-Bischofsheim dienen. Auf die eingleisige 270 Grad-Kehre kann verzichtet werden, wenn eine vollständige Verknüpfung der NBS nördlich des Bf DA-Eberstadt mit der bestehenden Main-Neckar-Bahn vorgesehen wird (**ANLAGE 1**). Diese Konstruktion bietet den Vorteil, dass alle Güterzugrelationen in beiden Richtungen, also nicht nur die aus dem Mittelrheintal, sondern auch die aus Frankfurt und von Aschaffenburg/Da-Kranichstein über die heute schon bestehenden Abzweige von der Main-Neckar-Bahn auf die NBS wechseln könnten. Dadurch würden auch die Städte Bickenbach, Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Weinheim und alle anderen Ortschaften an der Bestandsstrecke vollständig vom nächtlichen GV entlastet. Außerdem bietet eine solche Streckenverknüpfung zwischen NBS und Main-Neckarbahn unter Bau- und Sicherheitsaspekten gute ganztägige Umleitungsmöglichkeiten.

Punkt 2:

Für den Halt im HBF Darmstadt ist keine -2 Ebene in einem „Tiefbahnhof“ notwendig. Für die wegen der Unterquerung der Rheinstraße ggf. notwendige Absenkung der Durchfahrtsgleise um 1-2 Meter reichen flankierende Prallwände und eine Anpassung der beiden neuen Fernverkehrsbahnsteige (**ANLAGE 2**).

Seite 1 von 2

geschäftsführender Vorstand:

Vorsitzender: Thomas Kraft * Fliederweg 17 * 35633 Lahnau

1. Stv. Vorsitzender: John Grimmette * Strohweg 5 * 64297 Darmstadt

Vereinsregisternummer: VR 12195 – Amtsgericht Frankfurt am Main

2. Stv. Vorsitzender: Werner Filzinger sowie Kassenwartin Barbara Filzinger
Baumgartenweg 12 * 36341 Lauterbach (Hessen)

Finanzamt Frankfurt am Main V – Höchst, Steuernummer 047 250 13117

2:

Diese bauliche Lösung wurde für die Durchfahrung des Hbf. Darmstadt auf den Gleisen 16 und 17 mit Geschwindigkeiten von 200 - 250 km/h bereits im ROV 2004 von DB-Netz so erarbeitet. Für die Bahnsteigzugänge zu den Gleisen 14 und 18 wurde damals von der Stadt Darmstadt vorausschauend der historische Querbahnsteig nach Westen als „Bahngalerie“ erweitert.

Punkt 3:

Von der Hilpertstraße bis südlich der Brücke Heimstättenweg muss eingedeckelter 1,6 km langer 4-gleisiger Trog mit 2 getrennten Tunnelröhren für die NBS vorgesehen werden (ANLAGEN 3 und 4). Dadurch werden die Bewohner entlang des Haardtringganztags von den Lärm- und Erschütterungswirkungen des gesamten Fern- Nah- und Güterzugverkehrs (auch dem GV aus Ffm und Aschaffenburg s.o.) entlastet. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt erhält darüber hinaus Entwicklungsmöglichkeiten auf der Tunneldecke zur Verknüpfung der Weststadt mit der Innenstadt. Die Strecke verläuft schon seit 1912 im Einschnitt unter der Geländeoberfläche, was die bauliche Umsetzung erheblich erleichtert. Neben der bestehenden Main-Neckar-Bahn sind für die Realisierung der NBS - einschließlich der notwendigen Flächen für Rettungs- und Baustelleneinrichtungen - ausreichende Flächen vorhanden, die sich ausnahmslos im Besitz der DB bzw. in öffentlicher Hand (Stadt Darmstadt) befinden. Auch wenn sich die Hauptvariante V durch diesen 4-gleisigen Tunnel gegenüber der vorgelegten Planung verteuern würde, wird die Gesamtinvestition deutlich unter den Kostenaufwendungen der anderen Hauptvarianten liegen.

Wir sind der festen Überzeugung, dass die so optimierte Hauptvariante V die Vorgaben des BVWP unter verkehrlichen Aspekten erfüllt. Aus Umweltgesichtspunkten ist es die verträglichste Variante, denn mit dieser Trassierung sind die geringsten Eingriffe in Flora-Fauna-Habitate, Waldgebiete und Wasserschutzgebiete verbunden. Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten (NKU) wird sie u.E. in den nachfolgenden Planungsverfahren am besten abschneiden.

Bitte nehmen sie unsere Verbesserungsvorschläge vor Beginn der Raumwiderstandsprüfung in die zu untersuchende Hauptvariante V auf und geben Sie diese Optimierungsvorschläge inklusive Anlagen den Teilnehmern des Beteiligungsforums – insbesondere den Mitgliedern der AG 4 „Raum Darmstadt“ - vor der nächsten Sitzung zur Kenntnis. Falls gewünscht kann das Papier bei den Sitzungen mündlich erläutert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Kraft
Landesvorsitzender

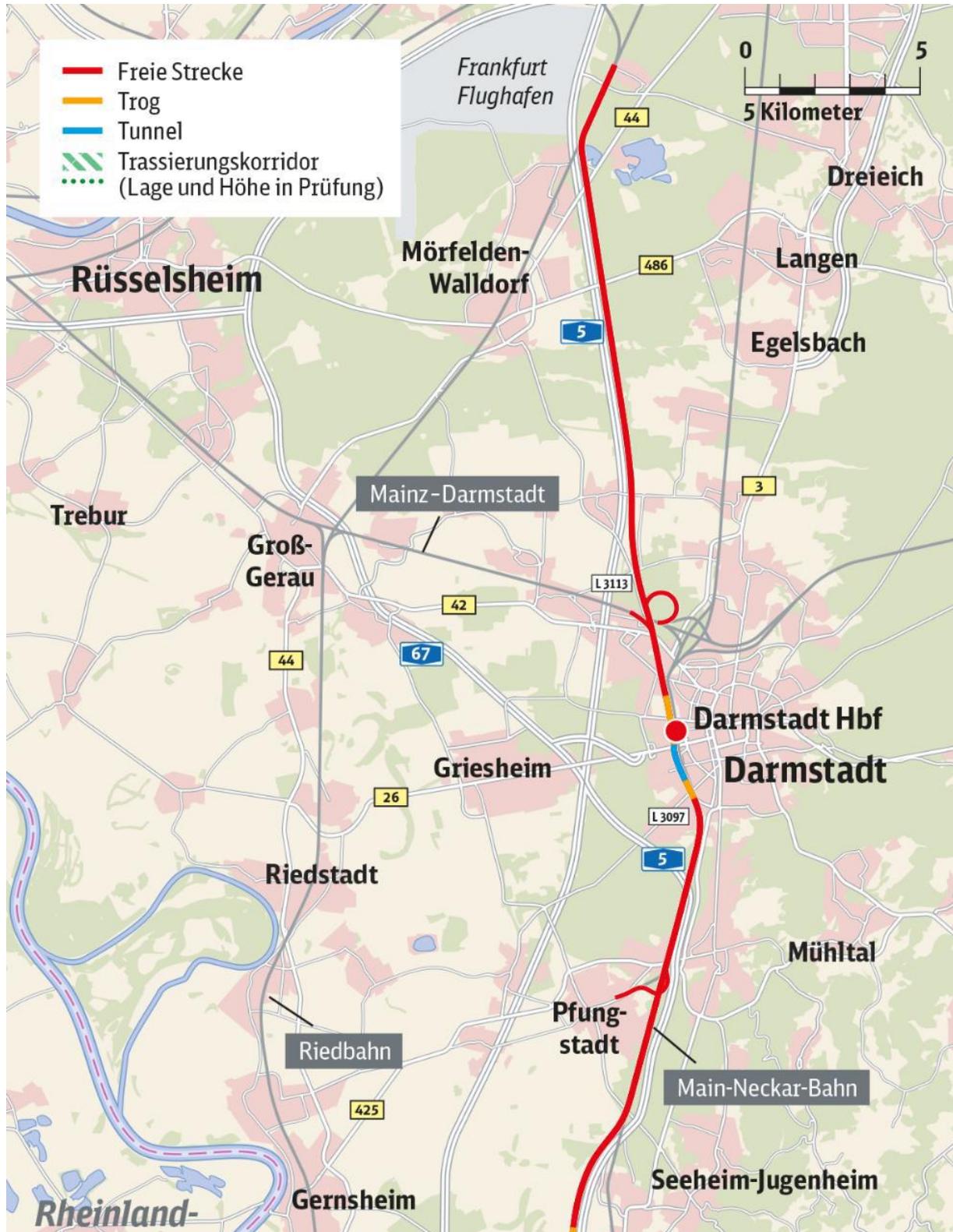
Bernd Rohrmann
Fachreferent für die NBS RM-RN)

Anlagen: 5

Anlage 0

Hauptvariante V

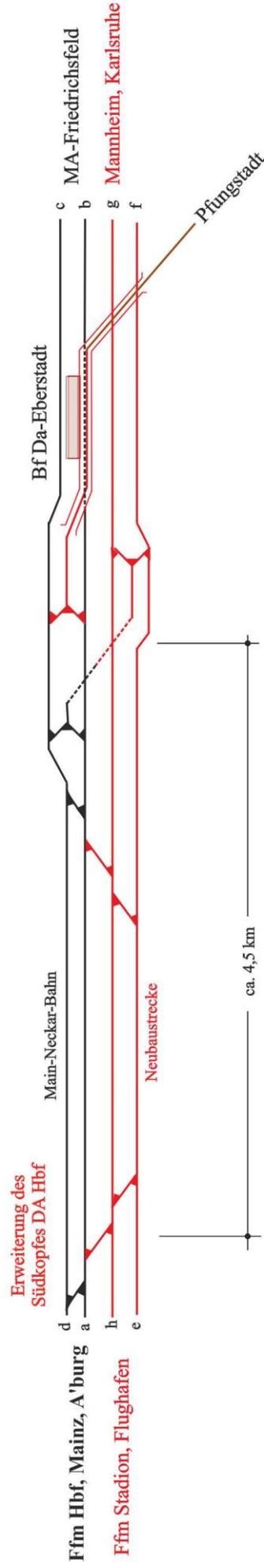
Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A5 und nördlicher Riedquerung



Bildquelle: DB Netz AG

Anlage 1

Doppelte Streckenverknüpfung höhengleich und mit einer eingleisigen Überwerfung

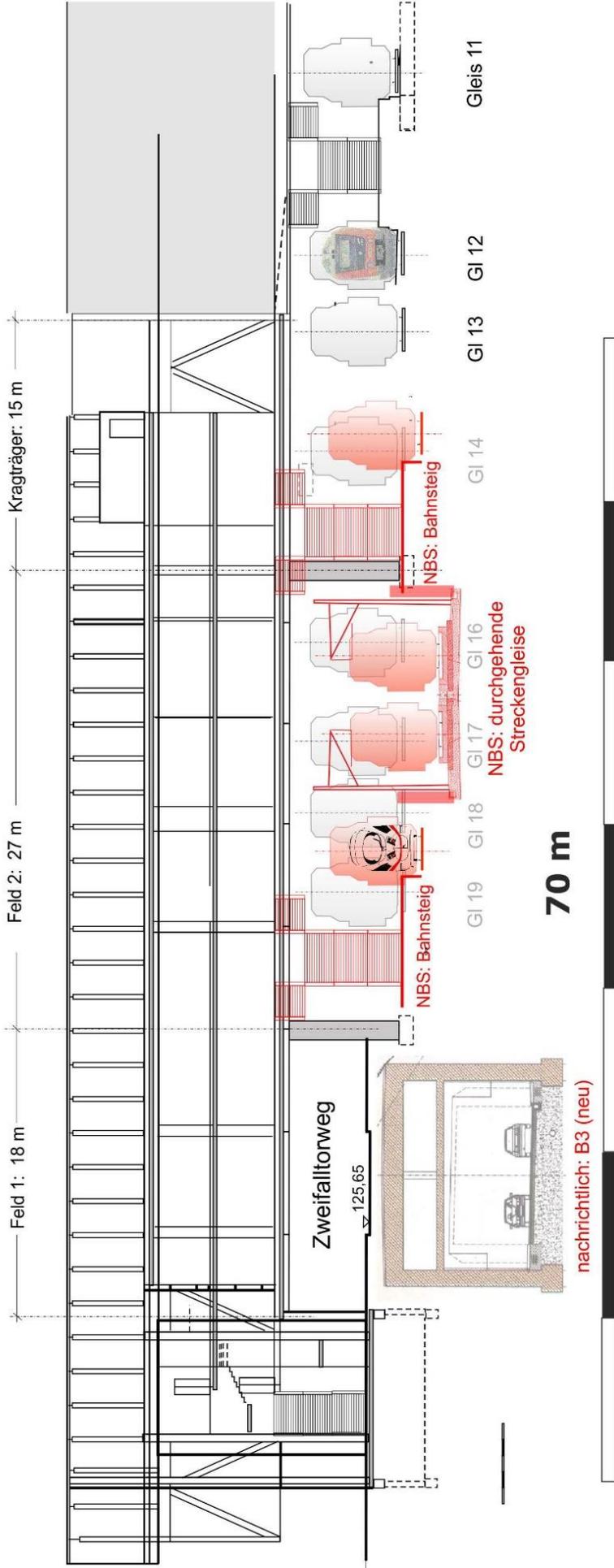


Anlage 2

Hauptbahnhof Darmstadt Skizze einer Einbindung der Neubaustrecke

Bahngalerie erstellt 1999-2000
Stadt Darmstadt Betriebsges. mbH

historische Bahnsteighalle
Station & Service DB AG



Anlage 3

Vergleich der Tunnel- u. Trogstrecken in Darmstadt

über Darmstadt Hbf: 2,65 km

entlang A 5 / A 67: 4,1 km

Hardring 1,6 km

Martinim 0,25 km

Kläranlage 0,8 km

Weiterstadt 2,5 km

AS Darmstadt 0,8 km

Kreuz Darmstadt 0,8 km

Darmbach

Riedbahn

Siedlung Tann

© 2009 GeoBasis-DE/BKG
© 2015 Google

Google earth

Anlage 4

**Tunnelprofile im Trog neben dem Darmstädter Haardtring
zwischen Hilpertstraße und südlich Heimstättenweg**

