

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Güterverkehrsanbindung b



„Kurze Weiterstädter Kurve mit Verlegung der Bestandsstrecke“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Für den nördlichen Bereich der Neubaustrecke wurden vier Varianten zur Güterverkehrsanbindung Mainz–Darmstadt betrachtet. Die „Kurze Weiterstädter Kurve“ (Variante a) schnitt dabei am besten ab und wurde deswegen in den großräumigen Vergleich aufgenommen.

Verlauf

Verlegung der vorhandenen Strecke Mainz–Darmstadt
Die Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt wird in einem Bogen nach Norden zwischen dem Bahnhof Weiterstadt und der Straßenüberführung (L) 3113 verlegt. Die Strecke überquert sowohl die Autobahn (A) 5 als auch die NBS. Zwischen den Anbindungspunkten wird die Bestandsstrecke bei Weiterstadt vollständig zurückgebaut.

Zwei getrennte Verkehrsanbindungen:

Güterverkehrsanbindung nach Süden

Östlich des Bahnhofs Weiterstadt und südlich der verlegten Strecke Mainz–Darmstadt fädelt die neue Anbindungsstrecke aus und führt in einem Rechtsbogen nach Süden, im Tunnel unter der A 5 hindurch und knüpft dort an die NBS an.

Güterverkehrsanbindung aus Süden

Aus Süden kommend zweigt das Gleis nach Westen unterirdisch aus der NBS ab. Nach der Unterquerung der A 5 steigt das Gleis und wird oberirdisch an die verlegte Bestandsstrecke angebunden.

Streckenlänge Neubau: 2,7 km

Verlegung Bestandsstrecke: 3,2 km

Laufweglänge Groß-Gerau–südlich Darmstadt (Sandbach): 18,7 km

Besonderheiten

- Bauliche Abhängigkeit zur Nordanbindung Darmstadt
- Über- und Unterführung der A 5 und NBS erforderlich