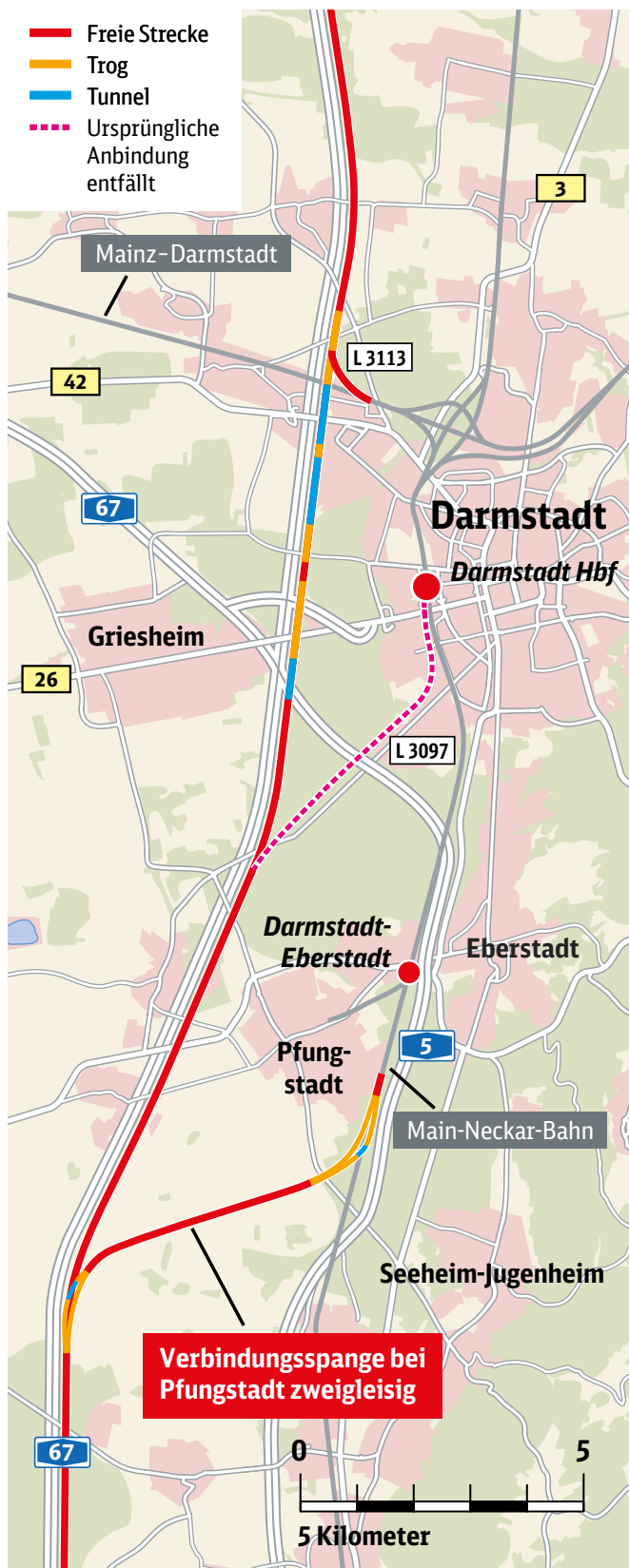


Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Vorschlag zu Hauptvariante III

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



„Verschiebung der zweigleisigen Südanbindung Darmstadt von der Eschollbrücker Straße nach Pfungstadt“ (III.1)

Vorschlag der IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“

Verlauf der Hauptvariante III

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 anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage bis Lorsch.

Nordanbindung Darmstadt

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

Südanbindung Darmstadt

In der Hauptvariante III ist die Südanbindung Darmstadts mit einer zweigleisigen Personen- und Güterverkehrsanbindung vorgesehen. Im Südkopf des Hauptbahnhofs werden zwei Gleise höhenfrei ausgefädelt und in einem Tunnel das Industriegebiet zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße unterfahren. Die Strecke quert im Anschluss die A 5 und bindet im Kreuzungsbereich der A 67 und der L 3097 an die Neubaustrecke an.

Vorschlag IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“

- Zweigleisige Südanbindung Darmstadt (-----) entfällt und wird nach Pfungstadt verschoben
- Durchgehender Personenfernverkehr führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante III)
- Personenfernverkehr mit Halt im Hauptbahnhof Darmstadt und Güterverkehr aus Westen werden südlich von Darmstadt über die Main-Neckar-Bahn geführt und bei Pfungstadt mittels zweigleisiger Querung zur NBS-Haupttrasse geleitet
- Güterverkehr aus Norden führt an Darmstadt vorbei (analog Hauptvariante III)