

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante V



„Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A5 und nördlicher Riedquerung“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Walldorf werden sechs verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

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, führt entlang der A 5 bis Zwingenberg und quert in einem Bogen nach Westen das Hessische Ried bis zur A 67 bei Lorsch.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke

In Fahrtrichtung Norden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. In Fahrtrichtung Süden dient eine Rampe westlich der NBS-Haupttrasse der Anbindung von der Bestands- an die Neubaustrecke.

Streckenlänge Zeppelinheim–Lorsch: 43,7 km

Besonderheiten

- Umfangreiche bauliche Eingriffe in den Hauptbahnhof Darmstadt
- Verlegung Bestandsstrecke Eberstadt–Pfungstadt
- Variante wird kombiniert mit Vorzug aus den Varianten südlich Lorsch (e-f)