



Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Arbeitsgruppe 5 – Pfungstadt–Lorsch

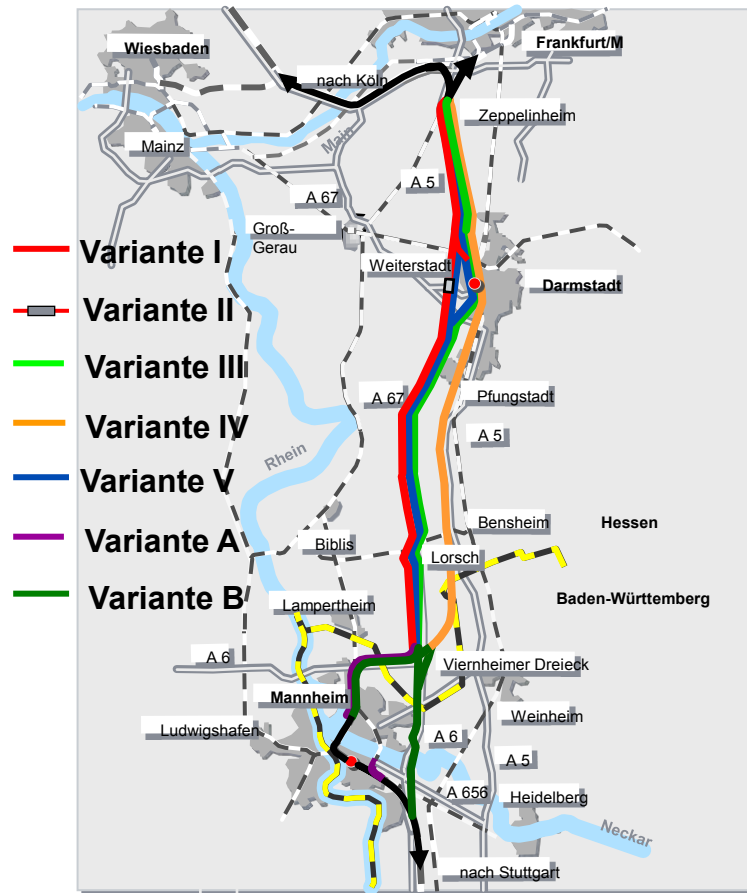
1. Grundlagen der Planung
2. Aktueller Planungsstand* im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch
3. Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV
4. Bewertung einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch
5. Ausblick / Nächste Schritte

*= Planungsstand von 2011

1. Grundlagen der Planung
2. Aktueller Planungsstand* im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch
3. Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV
4. Bewertung einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch
5. Ausblick / Nächste Schritte

*= Planungsstand von 2011

Das Raumordnungsverfahren (ROV) in Hessen weist für die NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar südlich von Darmstadt zwei Alternativen aus



Grundlage ROV (2004)

- Regionalplan Südhessen 2000
- Verkehrsprognose 2010

Ergebnis ROV (2004)

- Die Varianten III (entlang der BAB 5 / 67)+A und IV (entlang der BAB 5)+A entsprechen den Erfordernissen der Raumordnung
- Die Varianten I, II, V und B entsprechen nicht den Erfordernissen der Raumordnung

Der am 29.12.2016 in Kraft getretene Bedarfsplan hat für die Teilmaßnahme NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar folgenden Inhalt

Projektziele gemäß Auftrag des Bundes für die NBS RMRN:

- 2-gleisige NBS Zeppelinheim-Mannheim-Waldhof, Vmax 300km/h
- 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim
- 2. Gleis MA-Käfertal-MA Rbf
- Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt höhenfrei
- 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Wallauer Spange)

In PRINS sind auszugsweise für den Raum südlich Darmstadt folgende Ziele genannt:

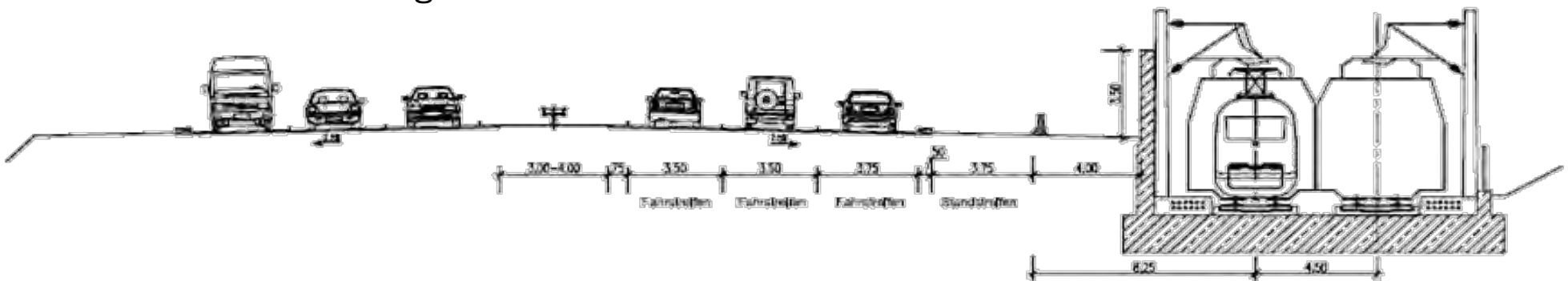
- NBS als Mischverkehrsstrecke
- Verkehrslenkung zur Entlastung der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr
- Zur weiteren Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr ist eine Verbindung mit der NBS im Abschnitt Weiterstadt herzustellen
- Autobahnparallele Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim in Bündelung mit BAB A 5 und BAB A 67
- Gemeinsame Umsetzung mit dem Ausbau der BAB A 67 (südlich Darmstadt)

Im Mittelpunkt der **verkehrlichen Zielsetzung** der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar steht die Ausgestaltung als **Mischverkehrsstrecke**. Es entstehen **kapazitive** und **qualitative Verbesserungen** zwischen Frankfurt, Mannheim, Darmstadt und Wiesbaden.

Es erfolgt eine Gemeinschaftsplanung zwischen NBS und BAB 67 im Abschnitt zwischen Darmstadt und Lorsch

Die Planung aus dem Jahr 2011 entspricht den Vorgaben des BVWP, Daher wird die Planung als Referenz auf das aktuelle Regelwerk angepasst.

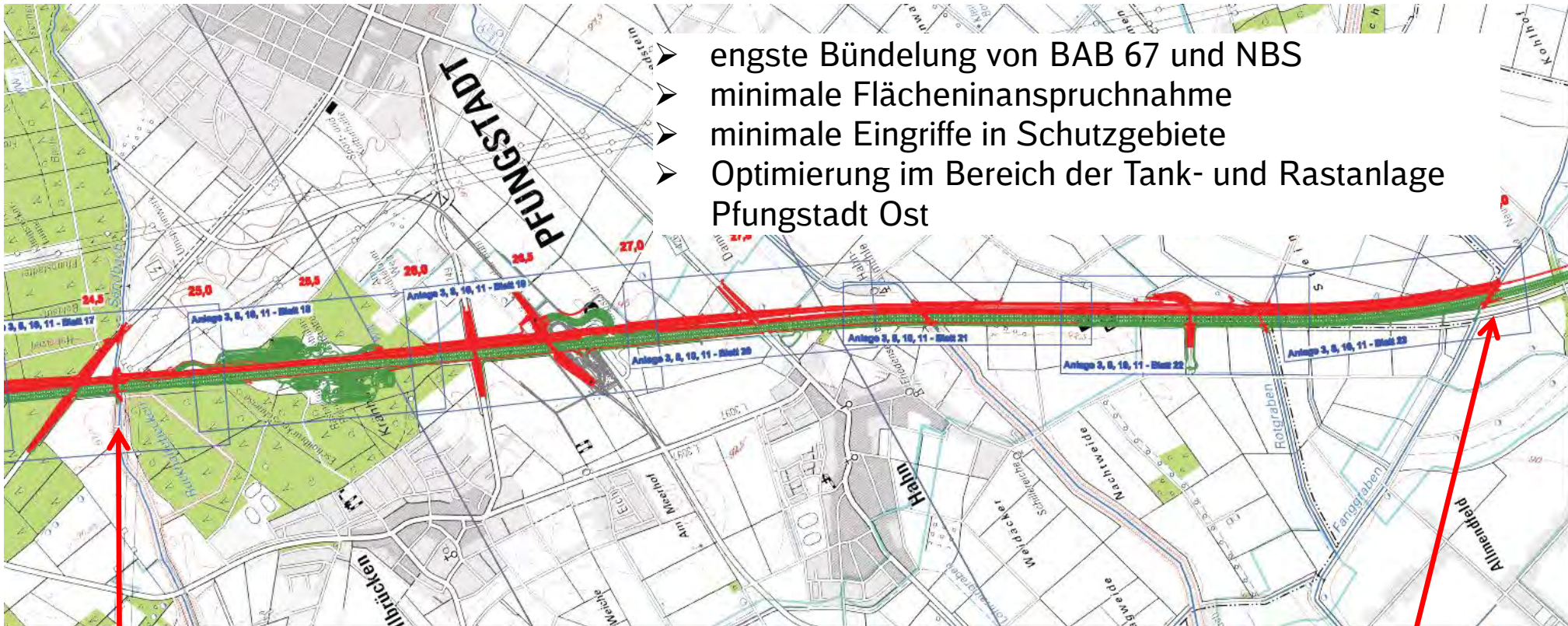
- Gemeinsame Planung von NBS und BAB 67 zur größtmöglichen Minimierung der Umweltauswirkungen
- Optimierte engstmögliche Bündelung NBS / BAB 67 (aus Sicherheitsgründen mit Abkommensschutzwall bzw. Abkommensschutzwand)
- asymmetrischer Ausbau der BAB 67 zur Schonung von Natur und Landschaft
- Trassenführung NBS auf der Ostseite der BAB 67
- Lärmvorsorge auf Grundlage der 16. BImSchV (getrennt für den jeweiligen Verkehrsträger und Prüfung von Bündelungsmaßnahmen beim aktiven Schallschutz)
- Gesamtlärbetrachtung außerhalb der 16. BImSchV



1. Grundlagen der Planung
2. Aktueller Planungsstand* im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch
3. Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV
4. Bewertung einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch
5. Ausblick / Nächste Schritte

*= Planungsstand von 2011

Darstellung des PFA 3, Pfungstadt - Gernsheim



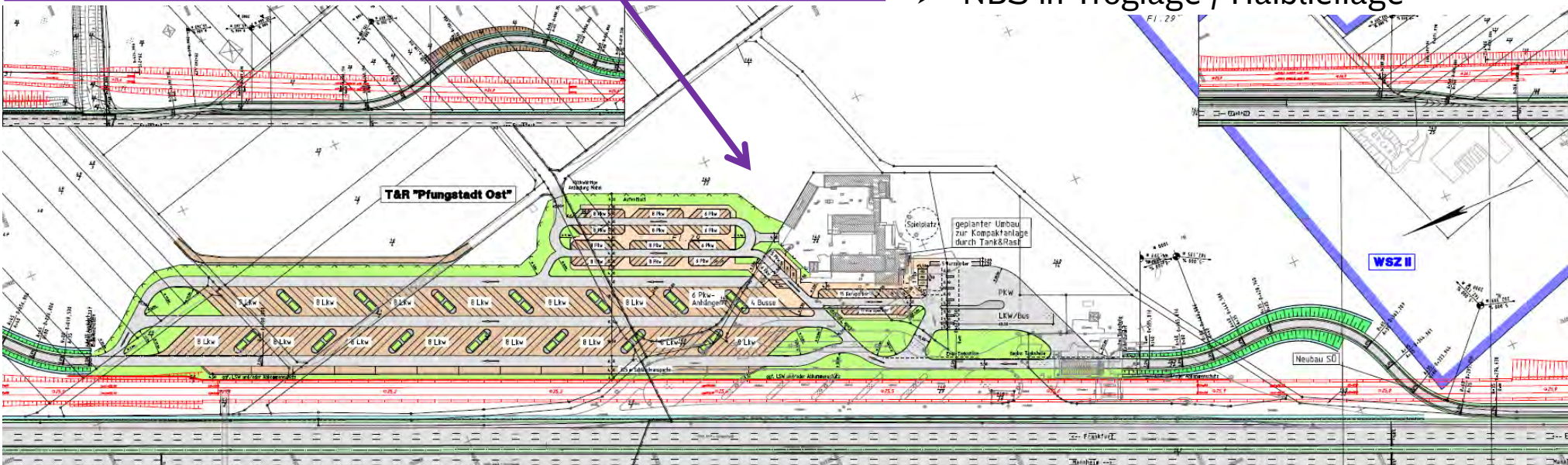
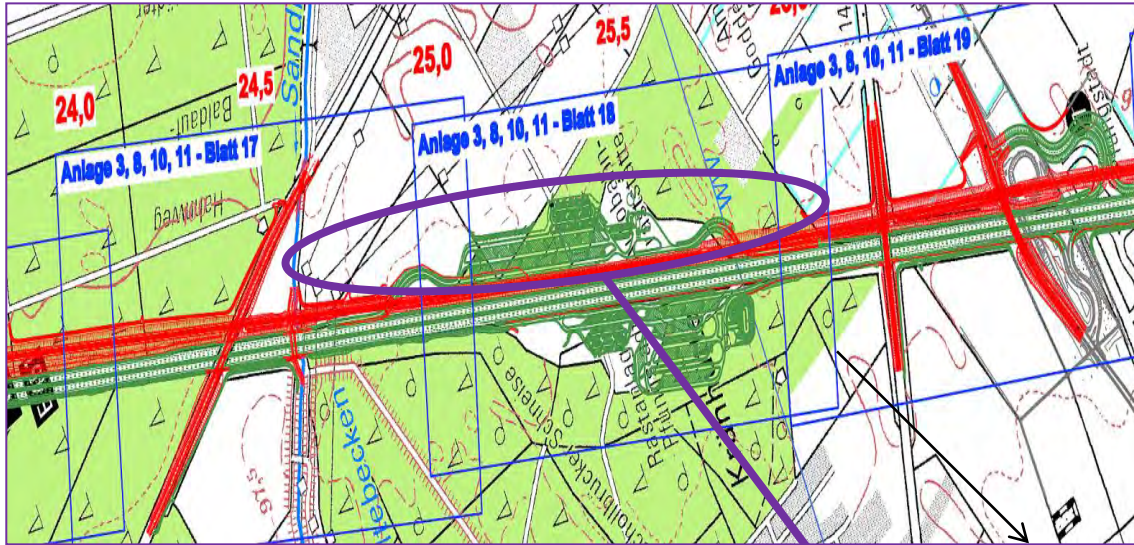
- engste Bündelung von BAB 67 und NBS
- minimale Flächeninanspruchnahme
- minimale Eingriffe in Schutzgebiete
- Optimierung im Bereich der Tank- und Rastanlage Pfungstadt Ost

PFA 2 | PFA 3
(Sandbach)

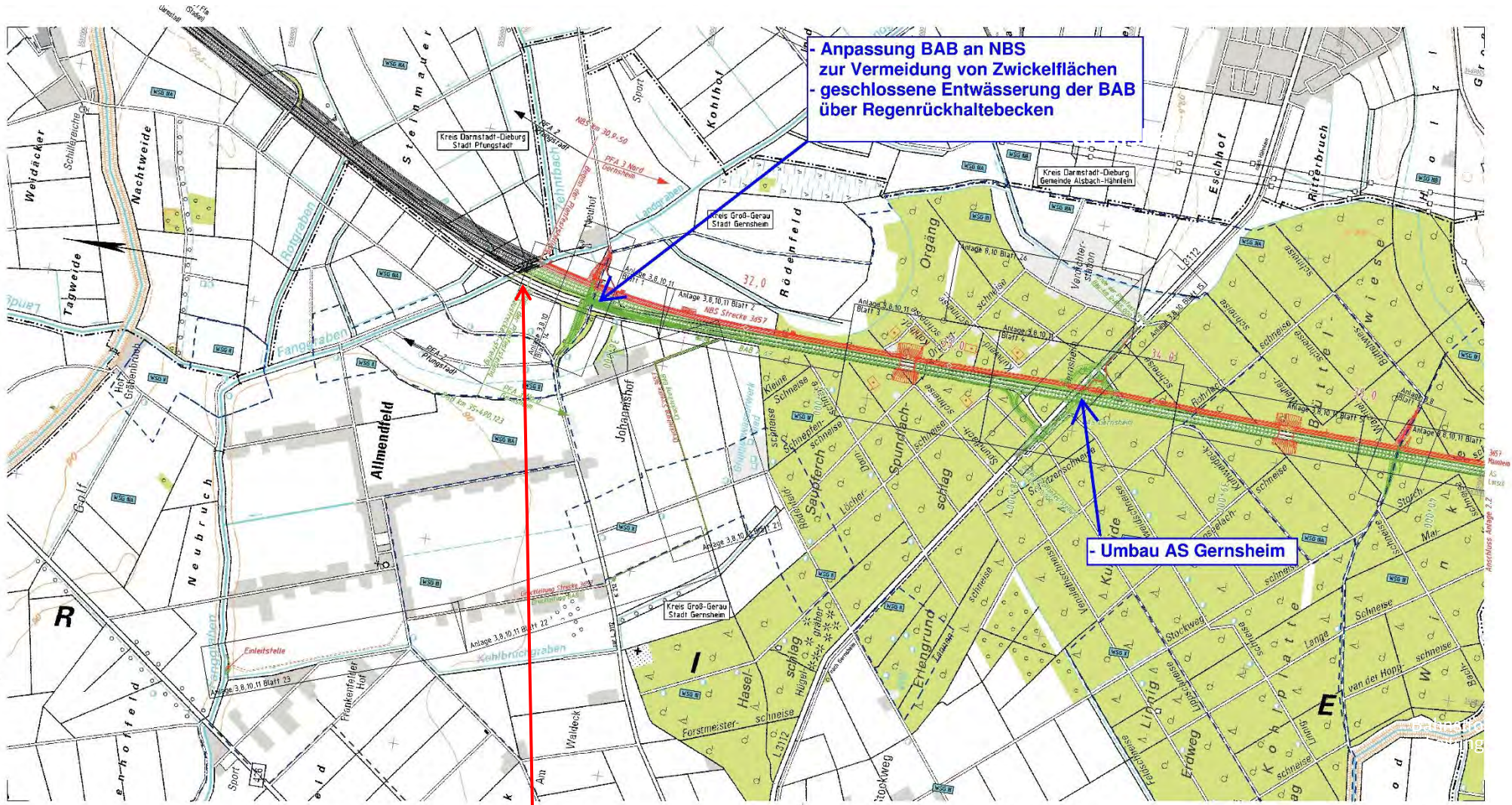
PFA 3 | PFA 4
(Gemarkungsgrenze)

Auch im Bereich der T+R Pfungstadt wird die engste Bündelung von BAB und NBS umgesetzt

- Vermeidung von Zwickelflächen durch Umbau und Durchführung der ohnehin zu erweiternden T+R
- Planung der Bauwerke außerhalb der Wasserschutzzone II
- Umfahrung des Wasserwerkes von Hessenwasser (Brunnenanlagen)
- Abdichtung T+R nach aktuellen Richtlinien und Gesetzen
- NBS in Troglage / Halbtiefelage

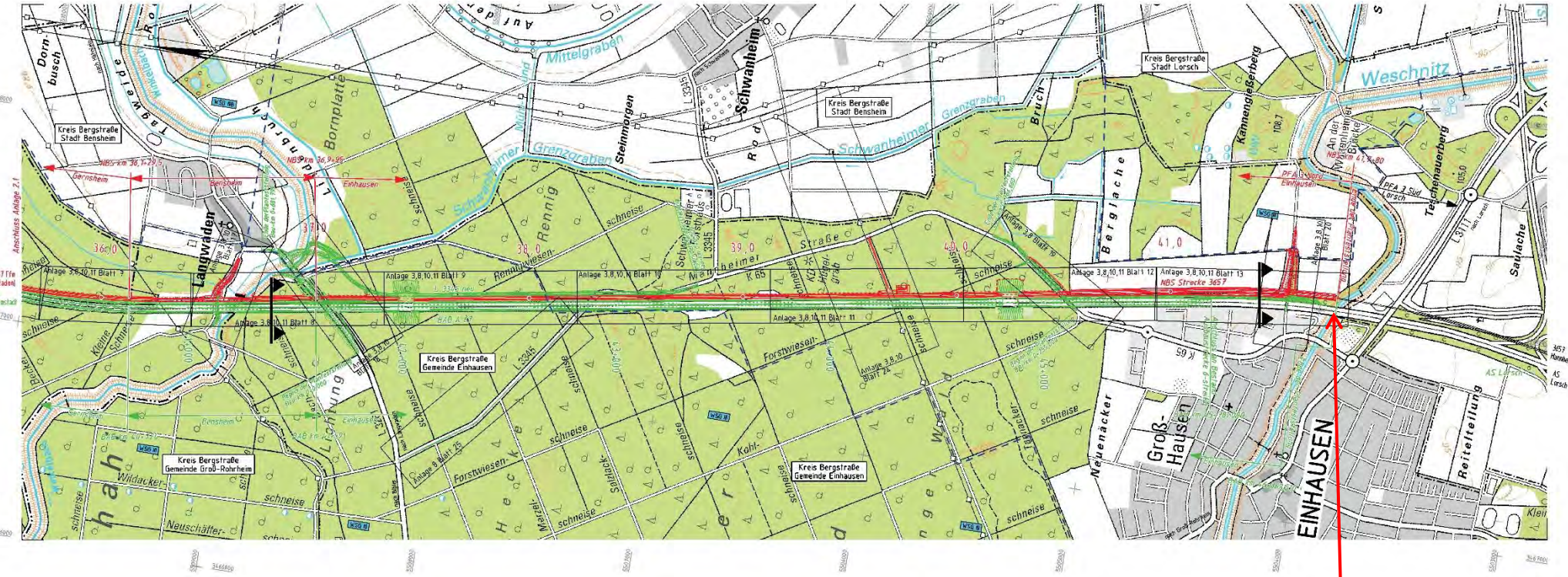


Darstellung des PFA 4, Gernsheim - Lorsch (Nordabschnitt)



PFA 3 | PFA 4

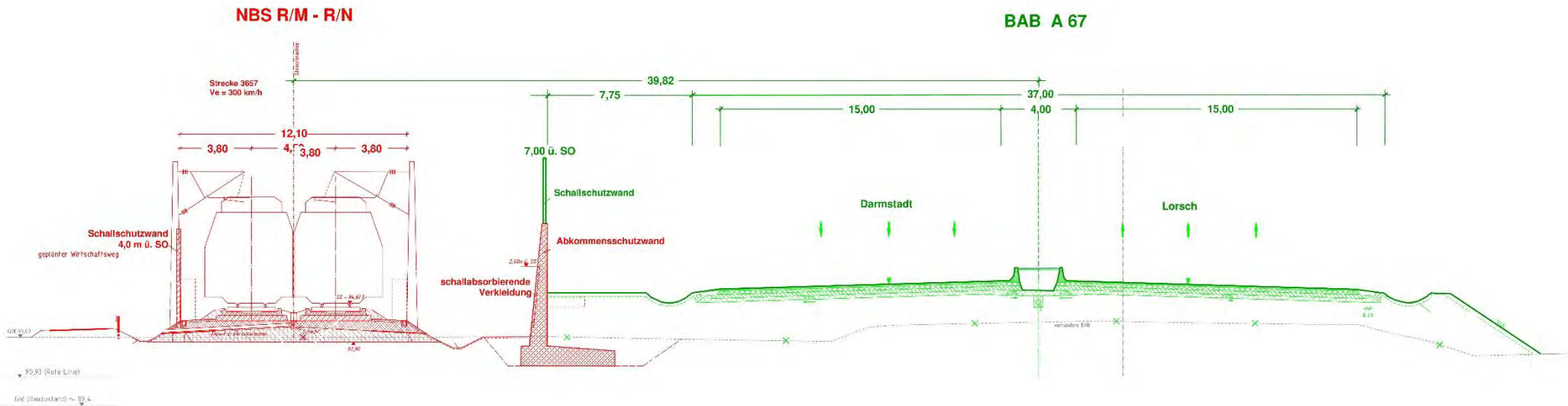
Darstellung des PFA 4, Gernsheim - Lorsch (Südabschnitt)



PFA 4 | PFA 5

Querschnitt Bereich Langwaden

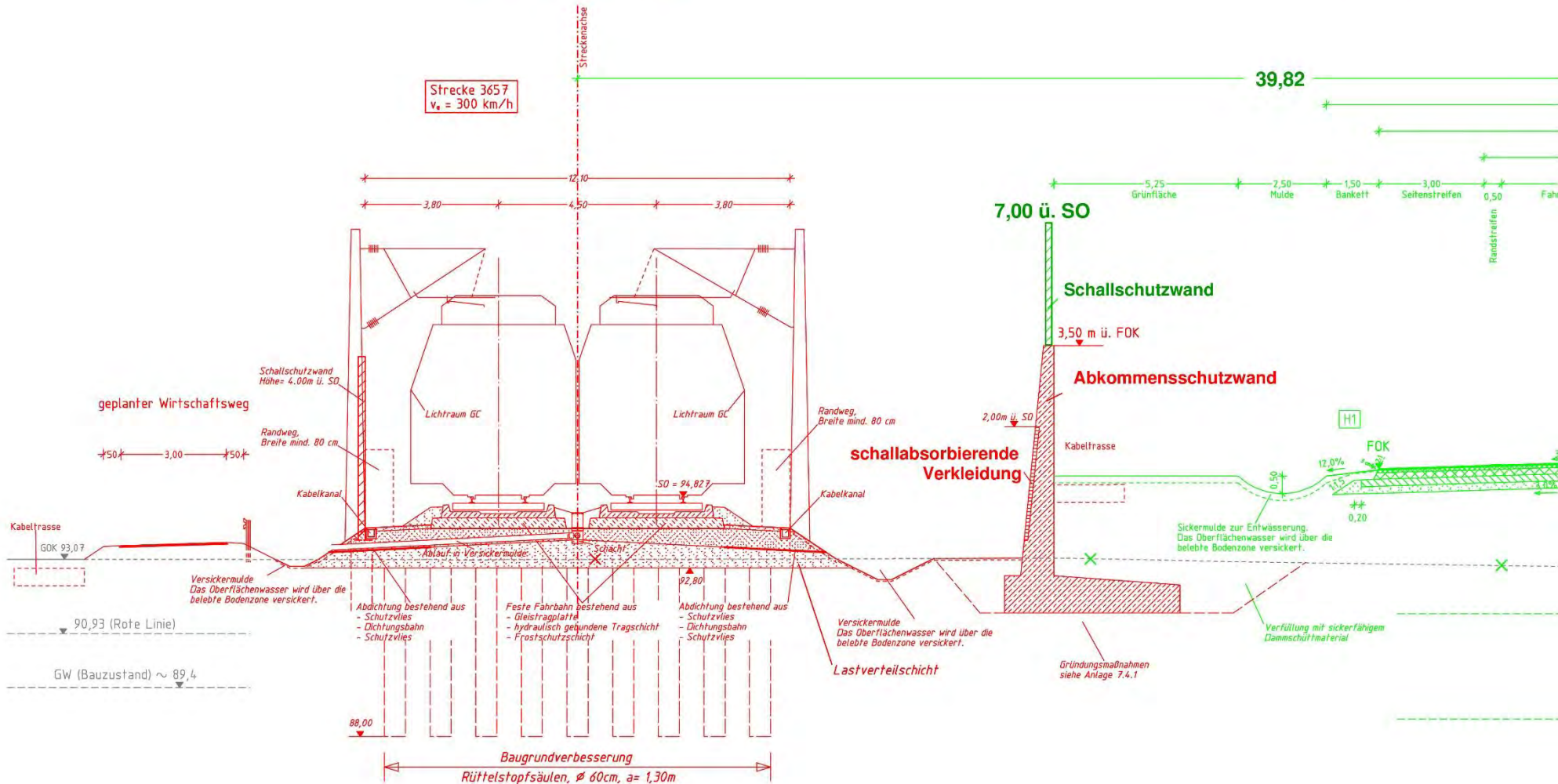
- engste Bündelung NBS/BAB
- Schallschutzwand
- Abkommensschutzwand



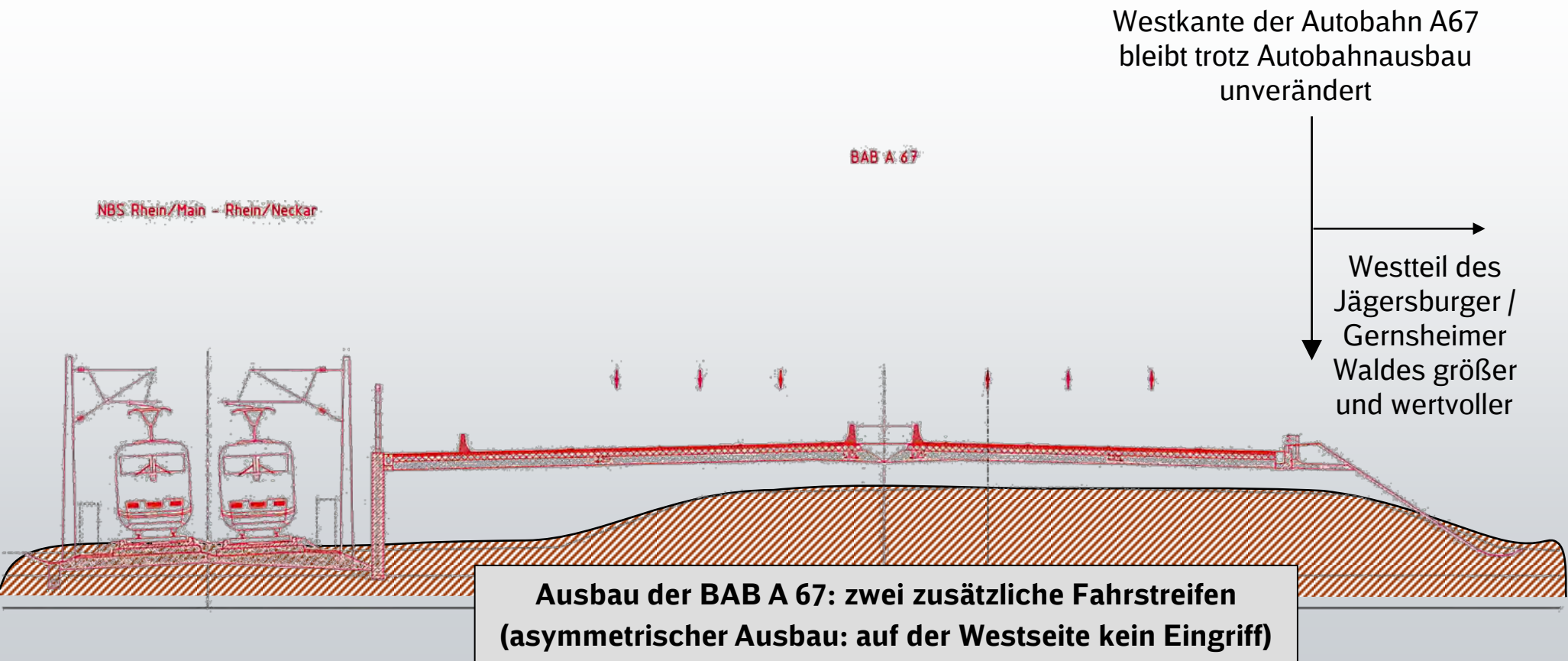
Querschnitt Bereich Langwaden

NBS R/M - R/N

BAB A 67



Zur Schonung des Jägersburger / Gernsheimer Waldes asymmetrischer Ausbau der Autobahn BAB A 67 Richtung Osten



1. Grundlagen der Planung
2. Aktueller Planungsstand* im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch
3. Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV
4. Bewertung einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch
5. Ausblick / Nächste Schritte

*= Planungsstand von 2011

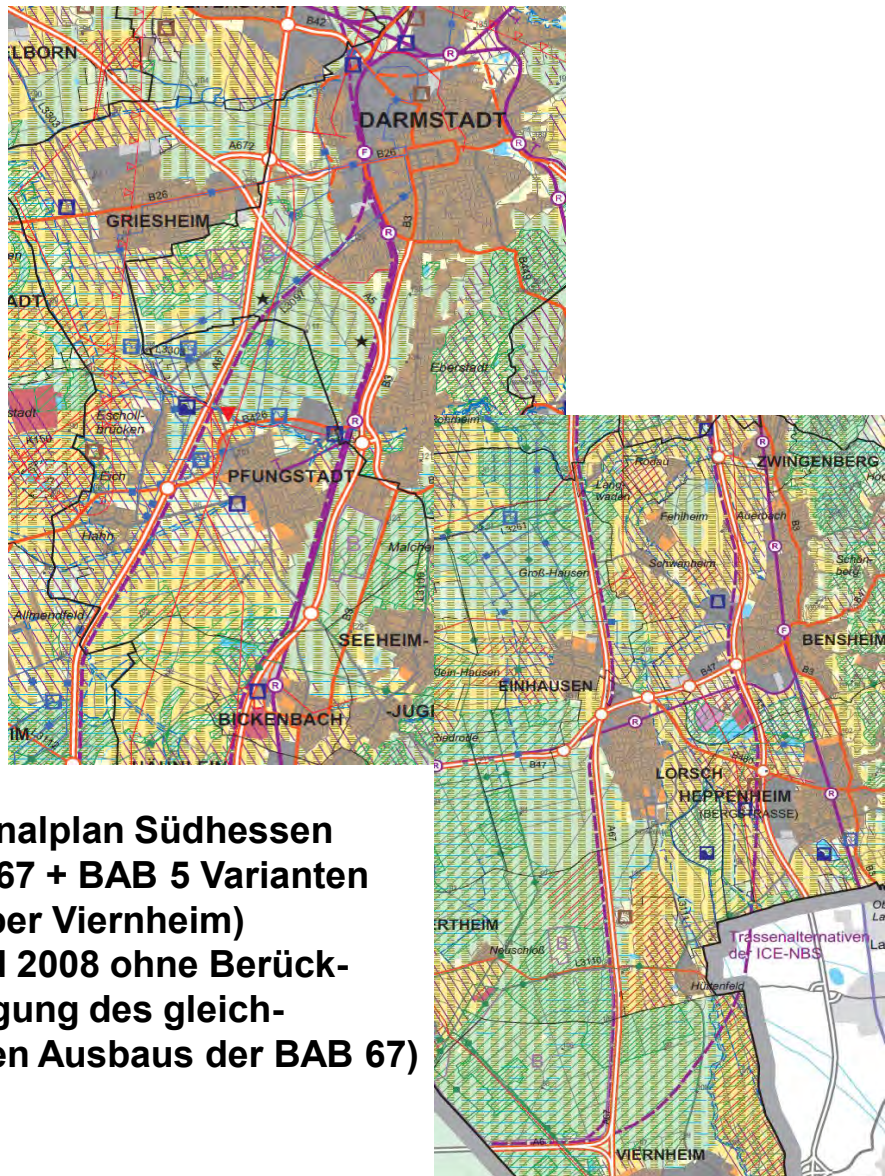
Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar



BÜRO DRECKER
Bottrop · Halle/S. · Hannover



FROELICH & SPORBECK
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG



**Regionalplan Südhessen
(BAB 67 + BAB 5 Varianten
nur über Viernheim)
(Stand 2008 ohne Berücksichtigung des gleich-
zeitigen Ausbaus der BAB 67)**

**„Da der Autobahnausbau aber nicht in den ROV-
Unterlagen enthalten war, kann eine
landesplanerische Letztentscheidung hierüber
noch nicht getroffen werden. Sollte die nötige
Planreife des Ausbaus der BAB 67 bis zum PFV
der NBS vorliegen, kann abschnittsweise auch ein
asymmetrischer Ausbau der BAB mit der
Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
abgestimmt werden.“**

**[Auszug aus der Landesplanerischen Beurteilung des
RP Darmstadt vom 23.06.2004 im Rahmen des ROV]**

Inhalte der Untersuchungen UVS, LBP, Artenschutz, Natura 2000 u.a.

**Darstellung der Antragsvariante einschließlich der Überprüfung und Aktualisierung der
im Rahmen des Raumordnungsverfahrens abgeleiteten Alternativen-Abwägung**

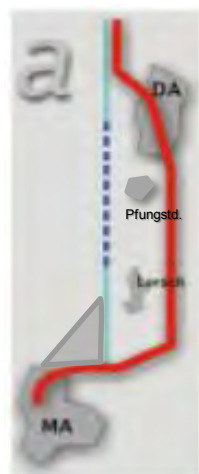
Vorgaben:

- **Verkehrliche und betriebliche Ziele, z.B.**
 - **Erhöhung der Güterverkehrsanteile auf der NBS (Verkehrslenkung)**
- **Streckenführungen entsprechend BVWP / PRINS
(engste Bündelung mit BAB 67)**

Herleitung und Begründung zur Präferenz der BAB 67-Variante aus umweltfachlicher Sicht

- Verringerung der bauzeitlichen Eingriffe durch gemeinsamen Bau von Infrastrukturprojekten in Schutzgebieten. Optimierung bei Kompensation von Eingriff in Natur und Landschaft
- Optimierung der Bündelung (Minimierung von Zwickelflächen)
- Minimierung des Flächenverbrauchs
- Reduzierung der Zerschneidungswirkungen im Ried
- Entlastung des Siedlungsbands Bergstraße – Schall durch Güterverkehre

Berücksichtigung des gleichzeitigen Ausbaus A 67



Regionalplantrassen
Präferenz verschiebt sich



Schutzgüter	A 5	A 67
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	-	+
Natura 2000, Artenschutz	-	-
Fläche - Zerschneidungswirkung	-	+

(Natura 2000 – Zulassungsvoraussetzung unter Prüfung der Zumutbarkeit Pfungstädter Moor und Riedquerung)

1. Grundlagen der Planung
2. Aktueller Planungsstand* im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch
3. Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV
4. Bewertung einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch
5. Ausblick / Nächste Schritte

*= Planungsstand von 2011

Vergleich einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch mit einer geländegleichen Trassenführung (alter Planungsstand)

Themenfeld	Geländegl. Trasse	Tunnel	Erläuterung
Lärmschutz	o	+	<ul style="list-style-type: none"> ■ 16. BImSchV wird bei geländegleicher Trasse eingehalten ■ Maximaler Lärmschutz bei Tunnellösung
Flächenverbrauch / Natura 2000	o	o	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei einer max. Steigung von 12,5 % beträgt die Länge der Tunnelvoreinschnitte je rd. 1.000 m ■ Durch vorhandene Zwangspunkte (Natura 2000, Weschnitz, Längseigung) entsteht eine Tunnellänge von rd. 12,6 km (km 32,15 - km 44,80) ■ Großer Flächenbedarf im Voreinschnitt durch Böschungen und Aufspreizungen für zwei Tunnelröhren
Bau- / Unterhaltungskosten / Rettungskonzept	+	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mehrkosten für Tunnellösung ■ Förderfähigkeit BMVI nicht bewertet
Bautechnik	+	o	<ul style="list-style-type: none"> ■ Negative Auswirkungen der Tunnellösung (Vereisen, Grundwasserabsenkung, Flächenverbrauch für BE)

Aktualisierung der Planung auf die neue Prämisse „Erhöhung der Güterverkehrsanteile auf der NBS (Verkehrslenkung)“.

1. Grundlagen der Planung

2. Aktueller Planungsstand* im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch

3. Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV

4. Bewertung einer Tunnellösung Langwaden / Lorsch

5. Ausblick / Nächste Schritte

*= Planungsstand von 2011

- Überprüfung und Aktualisierung der im Rahmen des Raumordnungsverfahrens abgeleiteten Alternativen-Abwägung bis Ende 2017
- Aktualisierung der vorliegenden Entwurfs- und Genehmigungsplanungen inklusive Lärmgutachten für NBS und BAB 67 auf das aktuelle Regelwerk bis Frühjahr 2018

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit