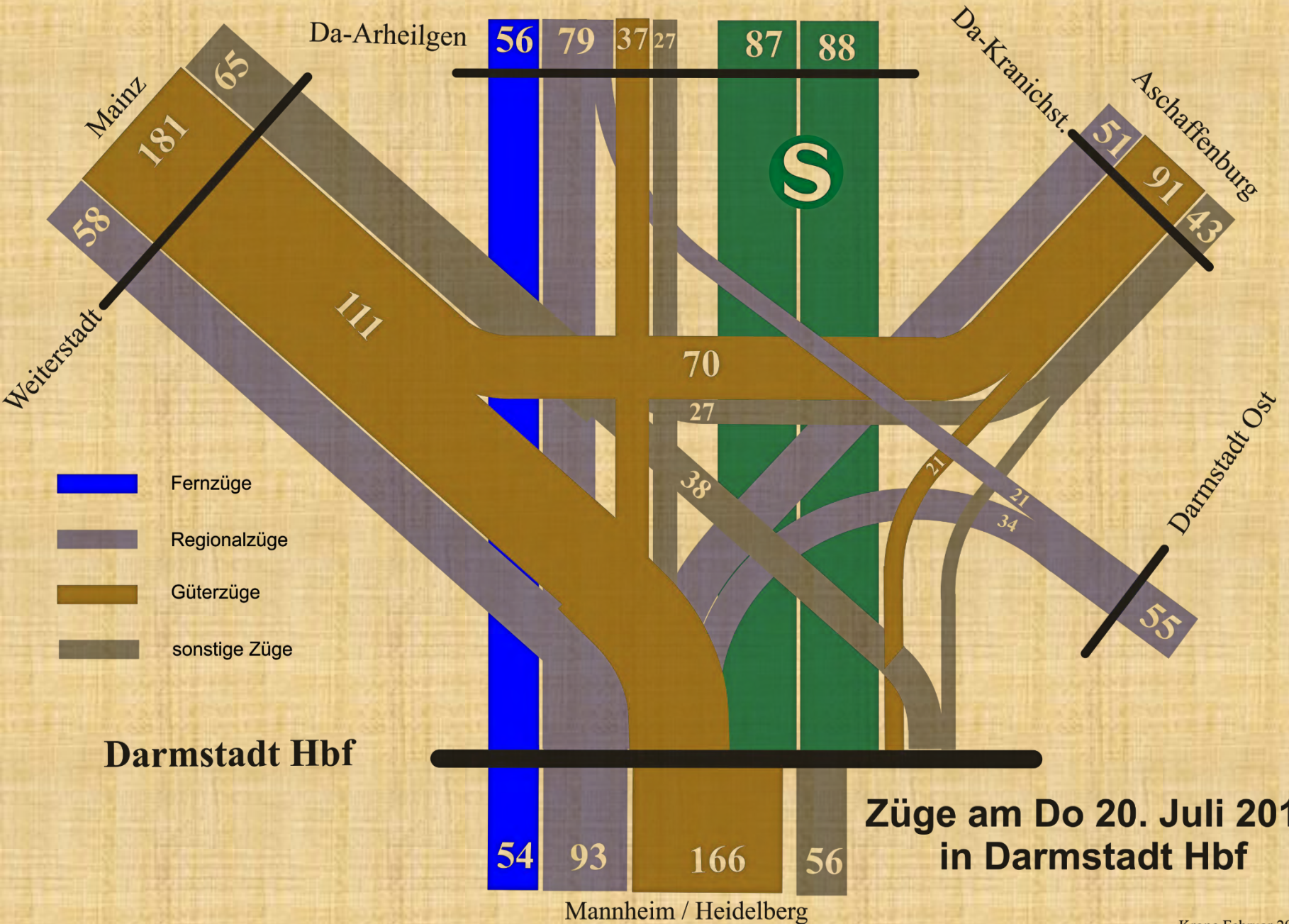




Der Hauptbahnhof von Darmstadt hat... eine Zukunft verdient

Beitrag zur AG 4 im Beteiligungsforum Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
am 17.4.2018 von Werner Krone, Darmstadt

Darmstadt liegt heute schon an der Rollbahn Genua-Rotterdam...



...nur scheint das kaum jemand zu wissen. Darum kann die Neubaustrecke auch durch die Stadt führen...

Darmstadt



Wohngebiete





**Dieser Eisenbahnknoten darf nicht links liegengelassen werden:
Die Trasse des Regionalplans mit bestehendem Netzknoten Darmstadt**



weiteren Abzweigstrecken und Spangen sind dann überflüssig...

1

2

4

3

1

Braunshardt

WEITERSTADT

Riedbahn

DARMSTADT

GRIESHEIM

Tannenkopf

Roßdorf

Herrgottsberg 227

Dachsberg 258

Dommerberg 264

Prinzenberg 241

Lindenberg 254

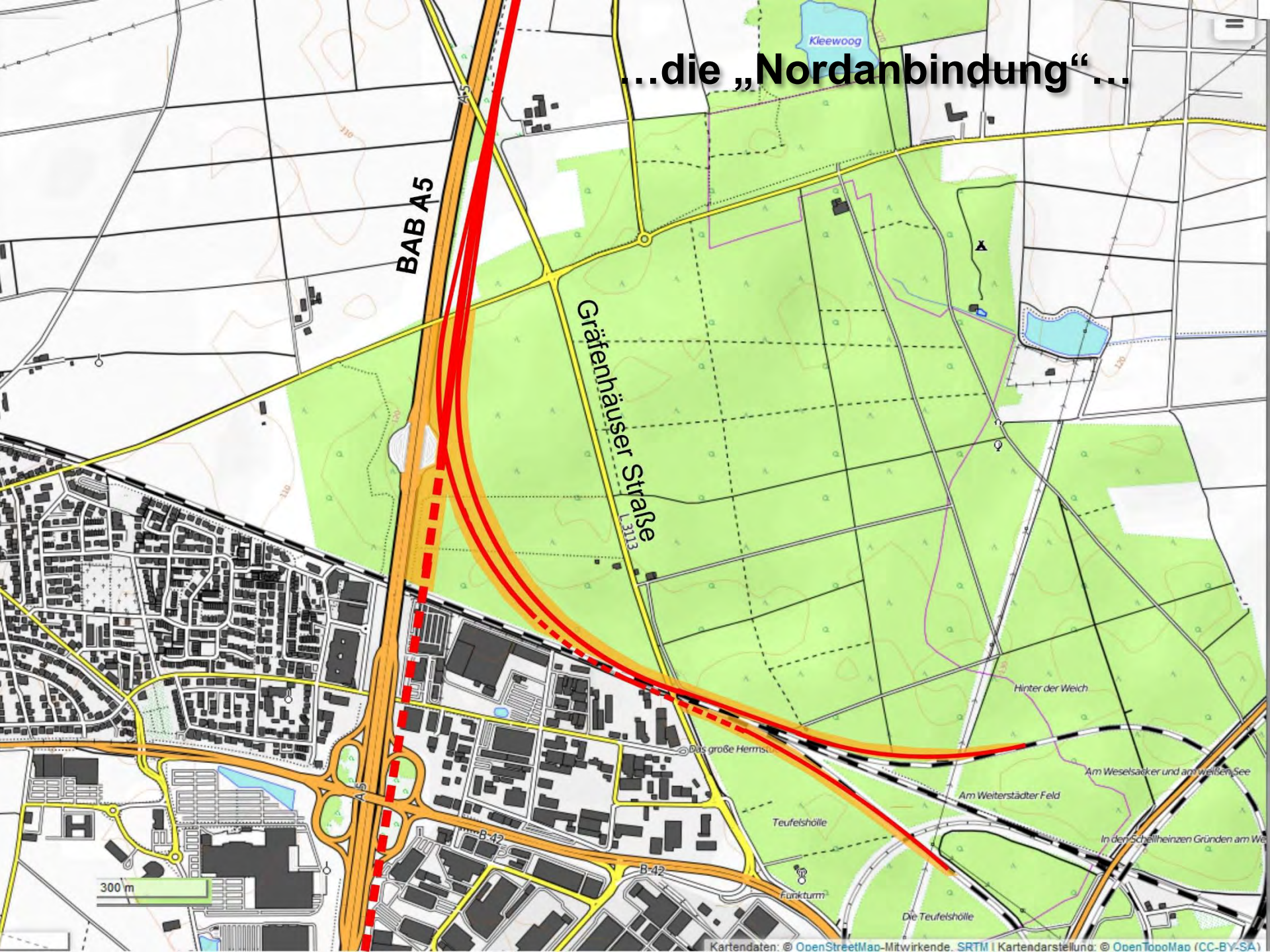
Traisa

Trautheim

Nieder-Ramstadt

OBER-RAMSTADT

...die „Nordanbindung“...



BAB A5

Gräfenhäuser Straße
3113

Kleewoog

300 m

Dagger
Complex

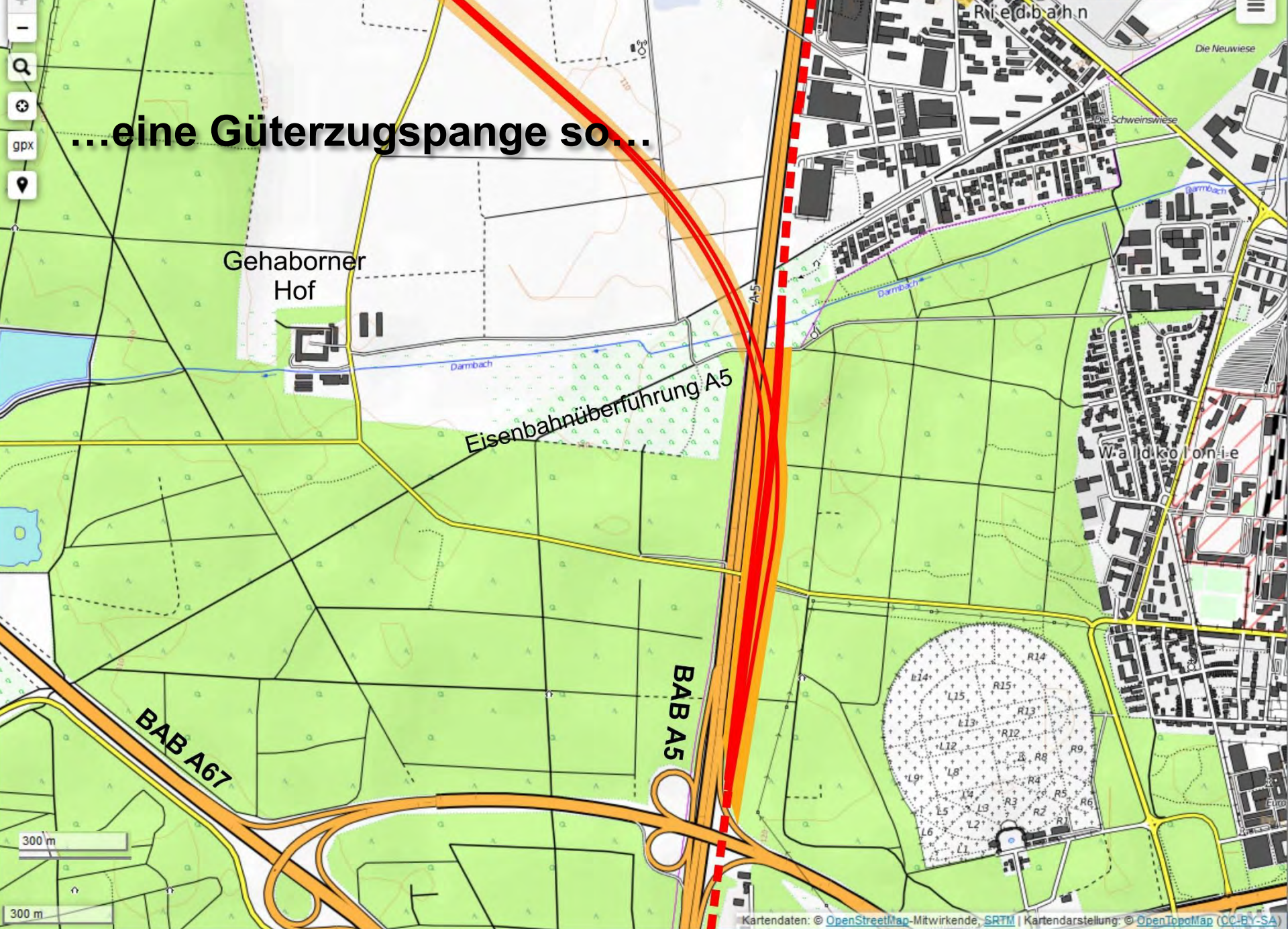
Eschollbrücker Straße

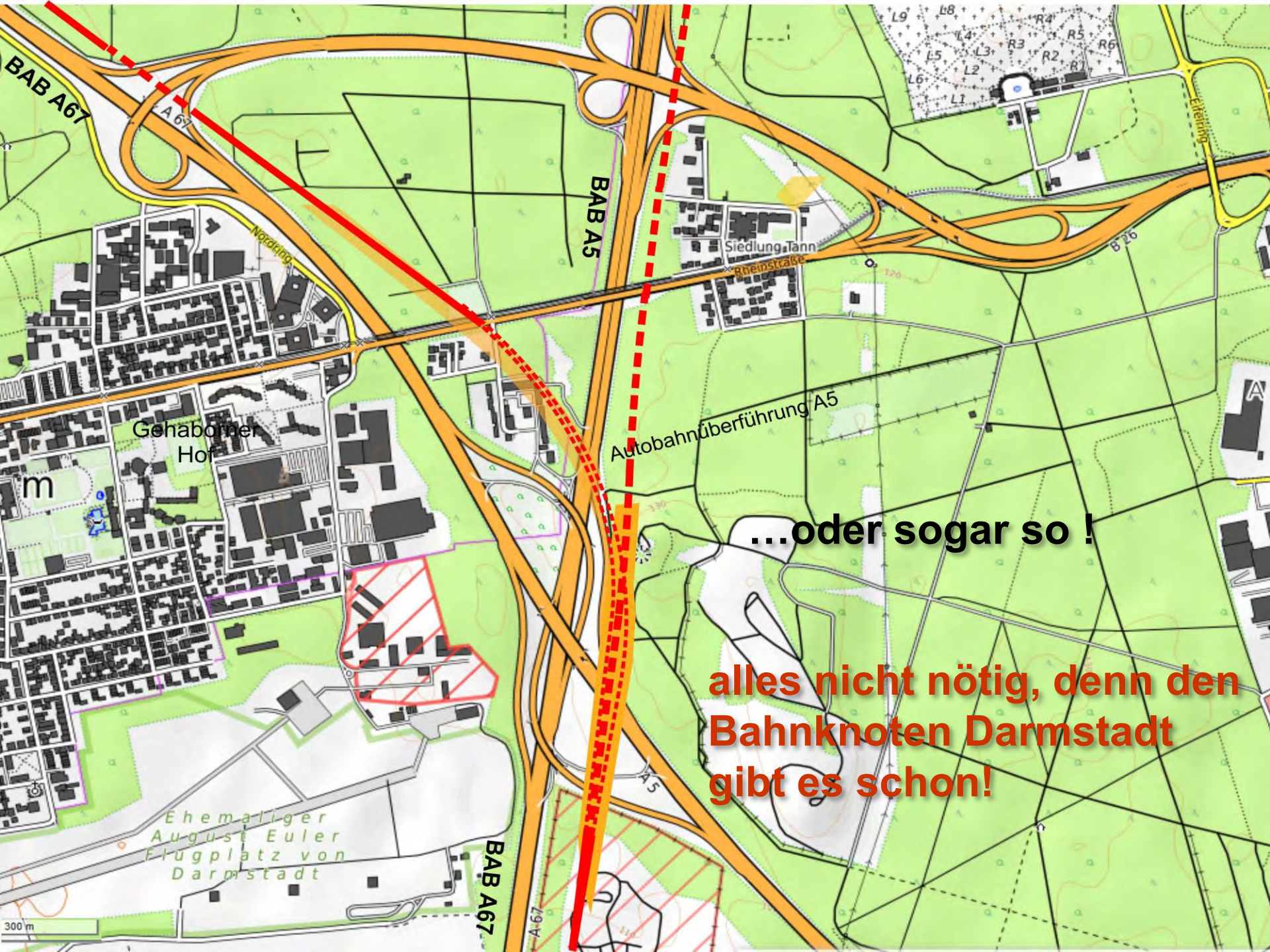
BAB A5

...die „Südanbindung“ ...

300 m

...eine Güterzugspange so...

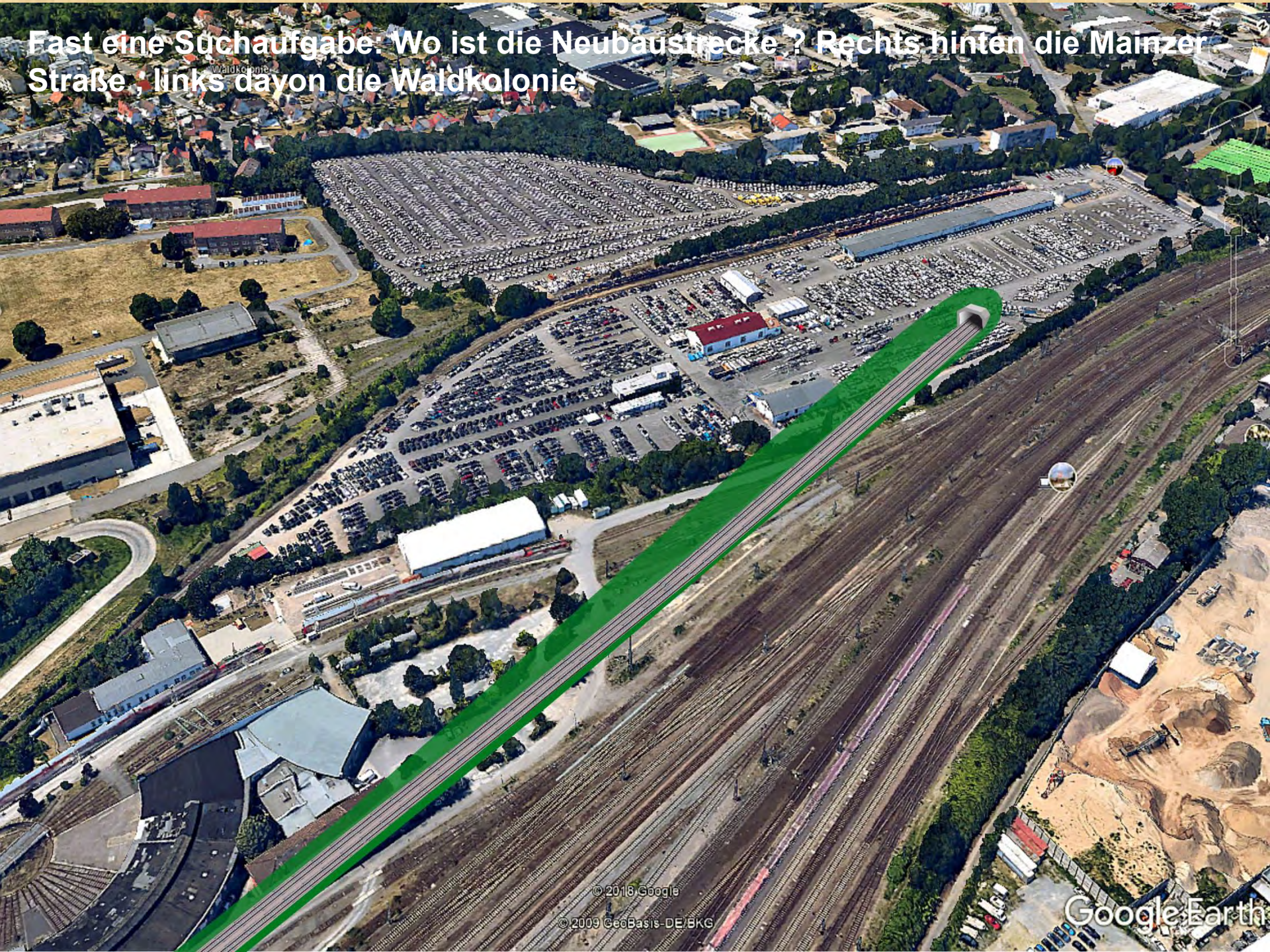




...oder sogar so !

**alles nicht nötig, denn den
Bahnknoten Darmstadt
gibt es schon!**

Fast eine Suchaufgabe: Wo ist die Neubaustrecke? Rechts hinten die Mainzer Straße; links davon die Waldkolonie.





Im Hauptbahnhof ist genug Platz für Neubaustrecke und zwei weitere Bahnsteige

Hauptbahnhof Darmstadt
Entwurf eines 2. Querbahnsteigs

Darmstadt Hbf

© 2009 GeoBasis-DE/BKG
© 2016 Google

Google Earth

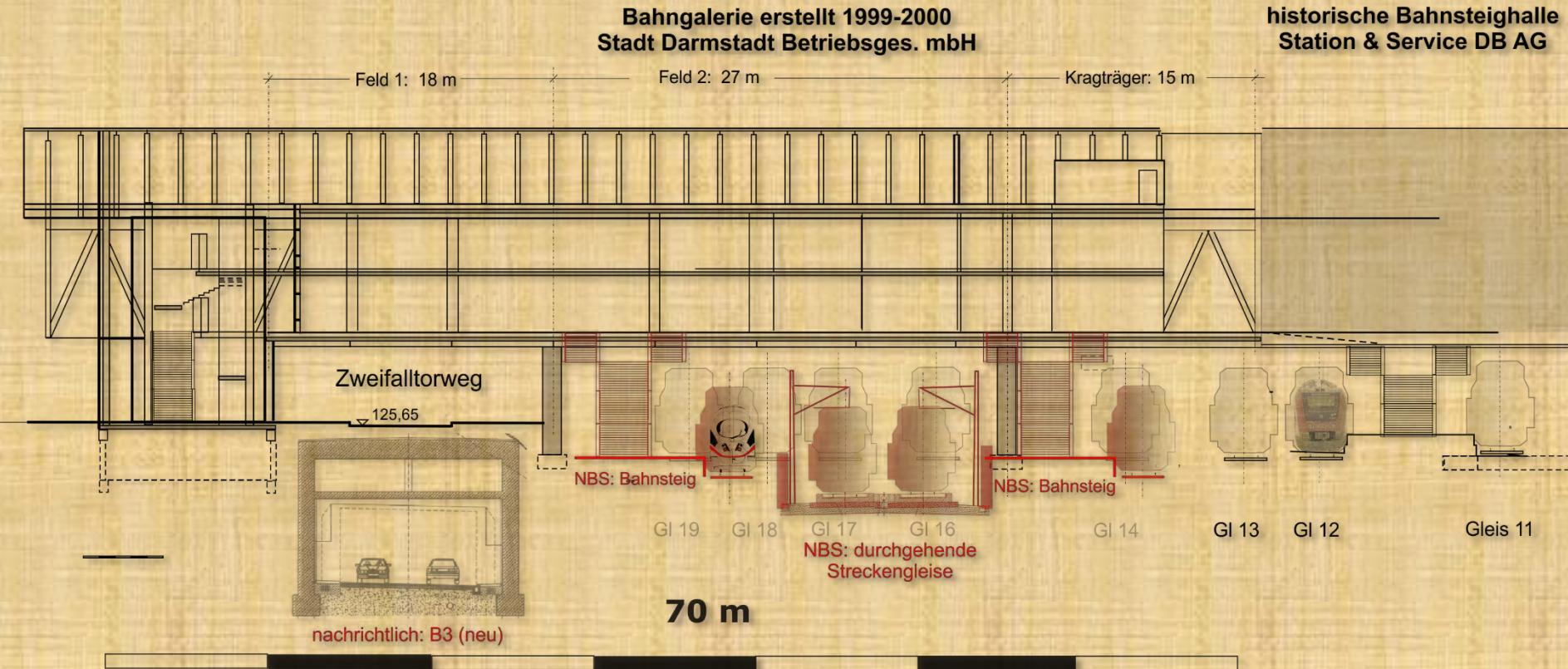
Krone Juni 2017

2000

49°52'23.83" N 8°37'43.90" O Höhe 133 m sichthöhe 276 m

Hauptbahnhof Darmstadt

Skizze einer Einbindung der Neubaustrecke

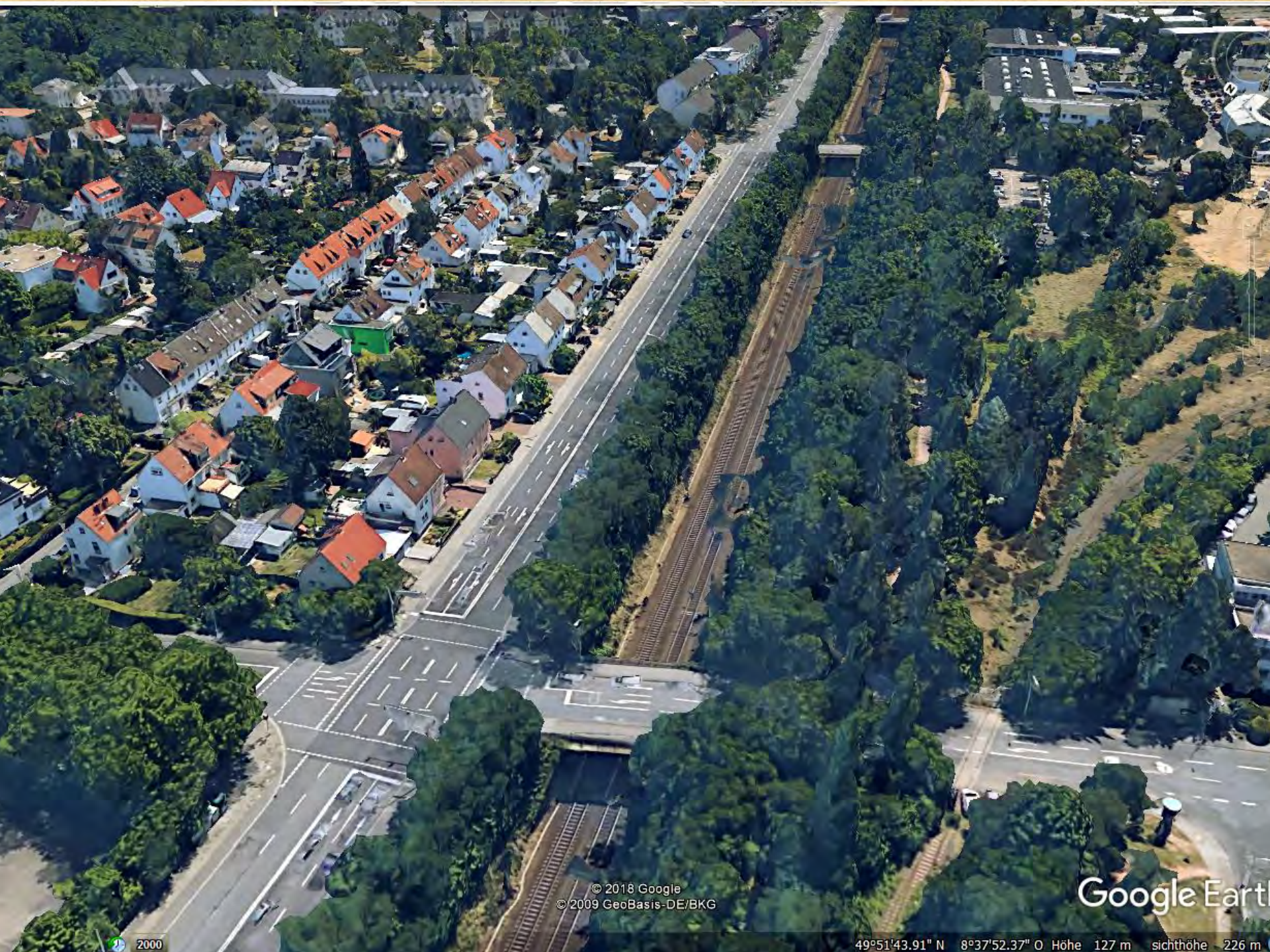


Die durchgehenden Streckengleise der Neubaustrecke werden um ca. 1,5 m gegenüber den bestehenden Gleisen abgesenkt. Dies kommt dem Schallschutz und einer Minimierung des Druckstoßes auf die Bahngalerie zugute.

die Trasse in Darmstadt ist zum großen Teil schon da: links der Haardtring

Foto: Walter Kuhl





© 2018 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG

Google Earth

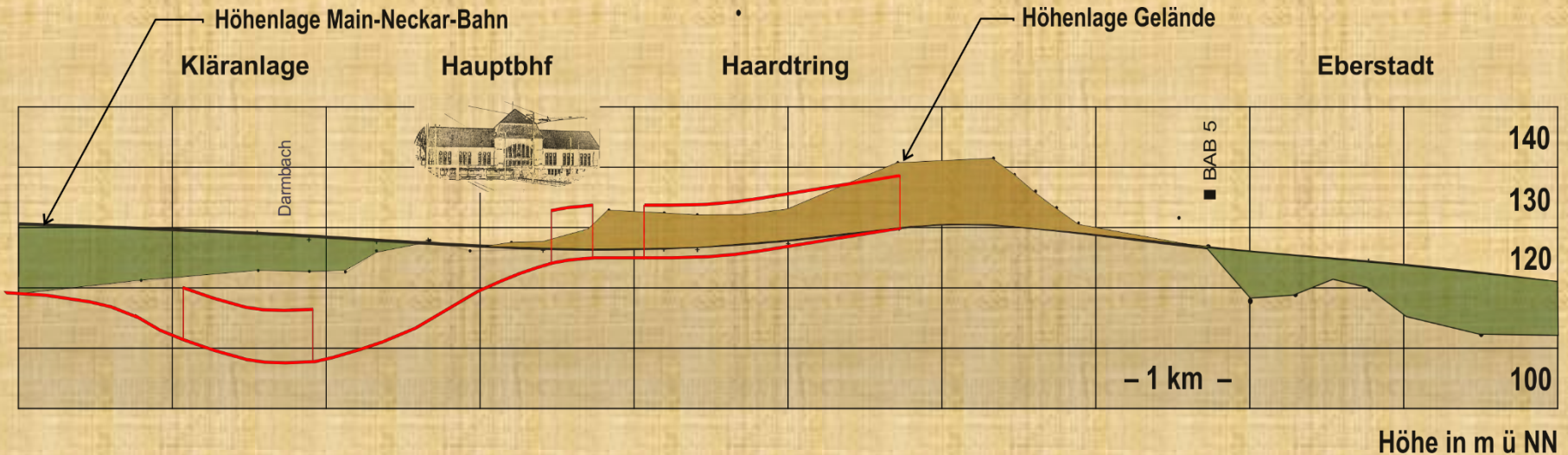
2000

49°51'43.91" N 8°37'52.37" O Höhe 127 m sichthöhe 226 m

Die Wohngebiete in Bessungen bekommen nicht mehr Bahnlärm,
sondern weniger... (hier 4 getrennte Röhren)
- ein städtebaulicher Quantensprung!



Schallabschirmung durch die Höhenlage



Wesentlich für die Höhenlage der Neubaustrecke ist die Unterfahrung des Darmbaches und die zulässige Streckenneigung von 12,5 ‰. Im Hbf sollen die Gleise horizontal liegen (Im Hbf Stuttgart 21 wird eine Rekord-Gleisneigung von 15,14 ‰ geplant. In Köln kam es allein seit 2010 zu 22 Unfällen mit 8 Verletzten durch wegrollende Züge bei etwa einem Viertel dieses Gefälles).

Die Höhenlage in Verbindung mit drei Trog- und Tunnelabschnitten sorgt für ein Minimum an Schallabstrahlung.

In Eberstadt schirmt der Damm der Autobahn A5 die Wohnbebauung ab. Hinzu kommen dort Schallschutzwände wie heute schon bei Pfungstadt.

Die Lärmkartierung zeigt die Wirkung des Bahneinschnittes

Hier die Lärmkartierung für Bahnlärm tagsüber. Durch einen Deckel wird es sogar noch viel besser.

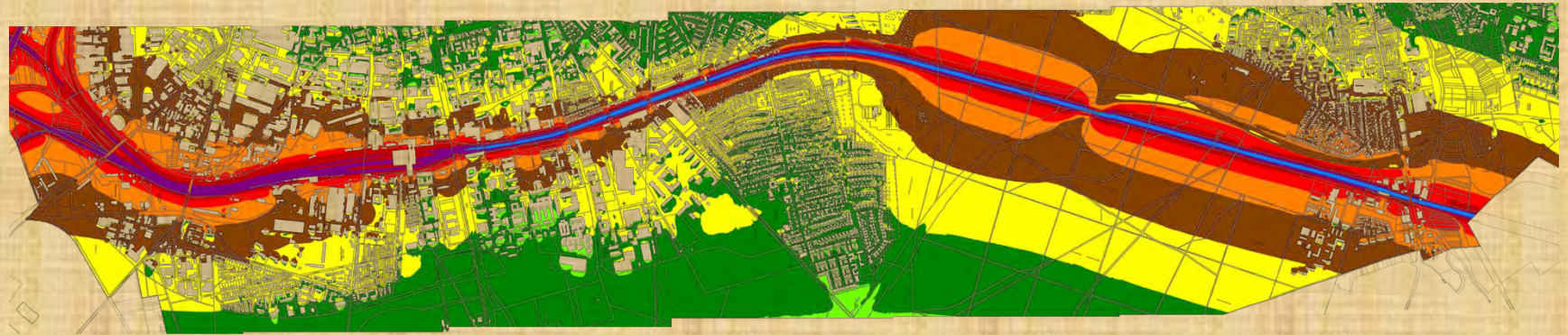


Klärwerk

Hbf

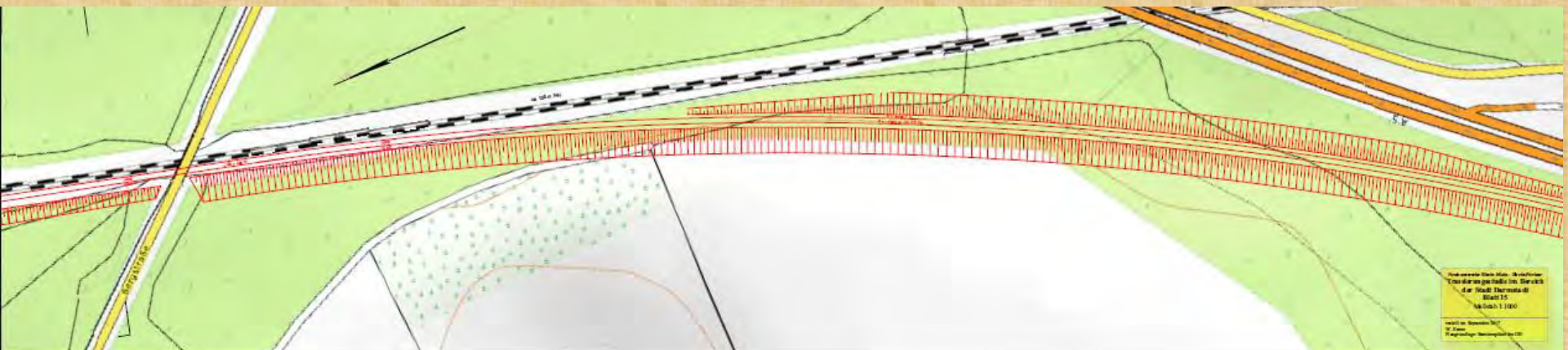
← Haardtring →

Bf Da.-Eberstadt



Quelle: <https://stadtatlas.darmstadt.de/laerm.html>

In Darmstadt-Eberstadt sind Maßnahmen erforderlich...



Das Pfungstädter Moor wird nicht gequert, sondern nur tangiert.

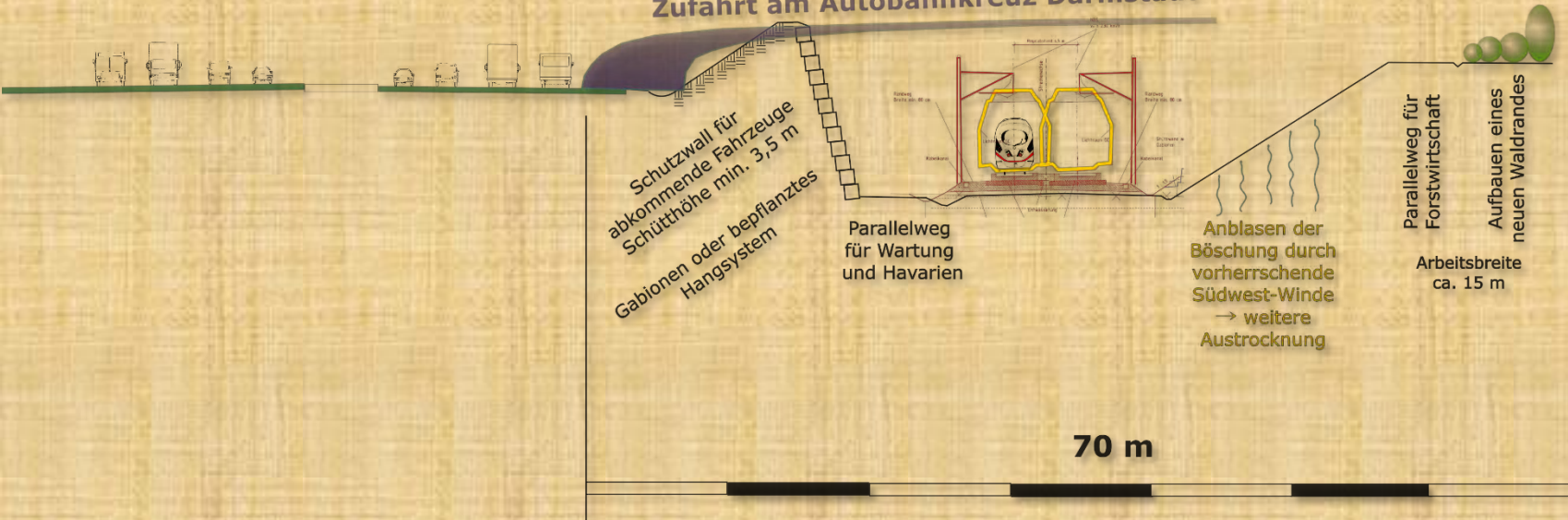
Die Neubaustrecke durch die Stadt: Minimum an Grunderwerb

...und ein Minimum an Landschaftsverbrauch. Hier die Lage neben der Autobahn verglichen mit der Lage neben der vorhandenen Strecke (Main-Neckar-Bahn):

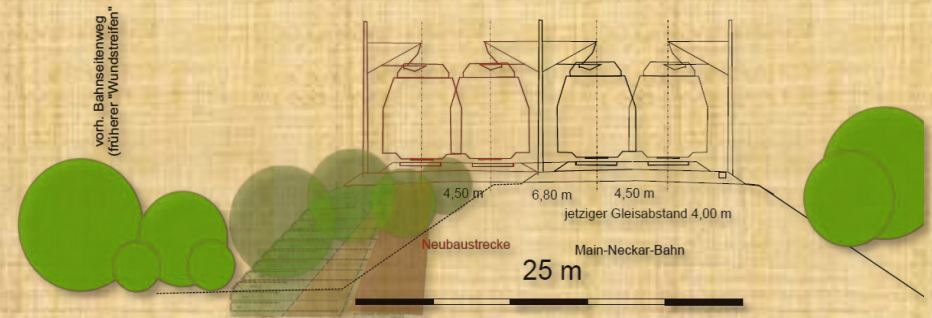
Bundesautobahn A 5

Neubaustrecke

Zufahrt am Autobahnkreuz Darmstadt



70 m



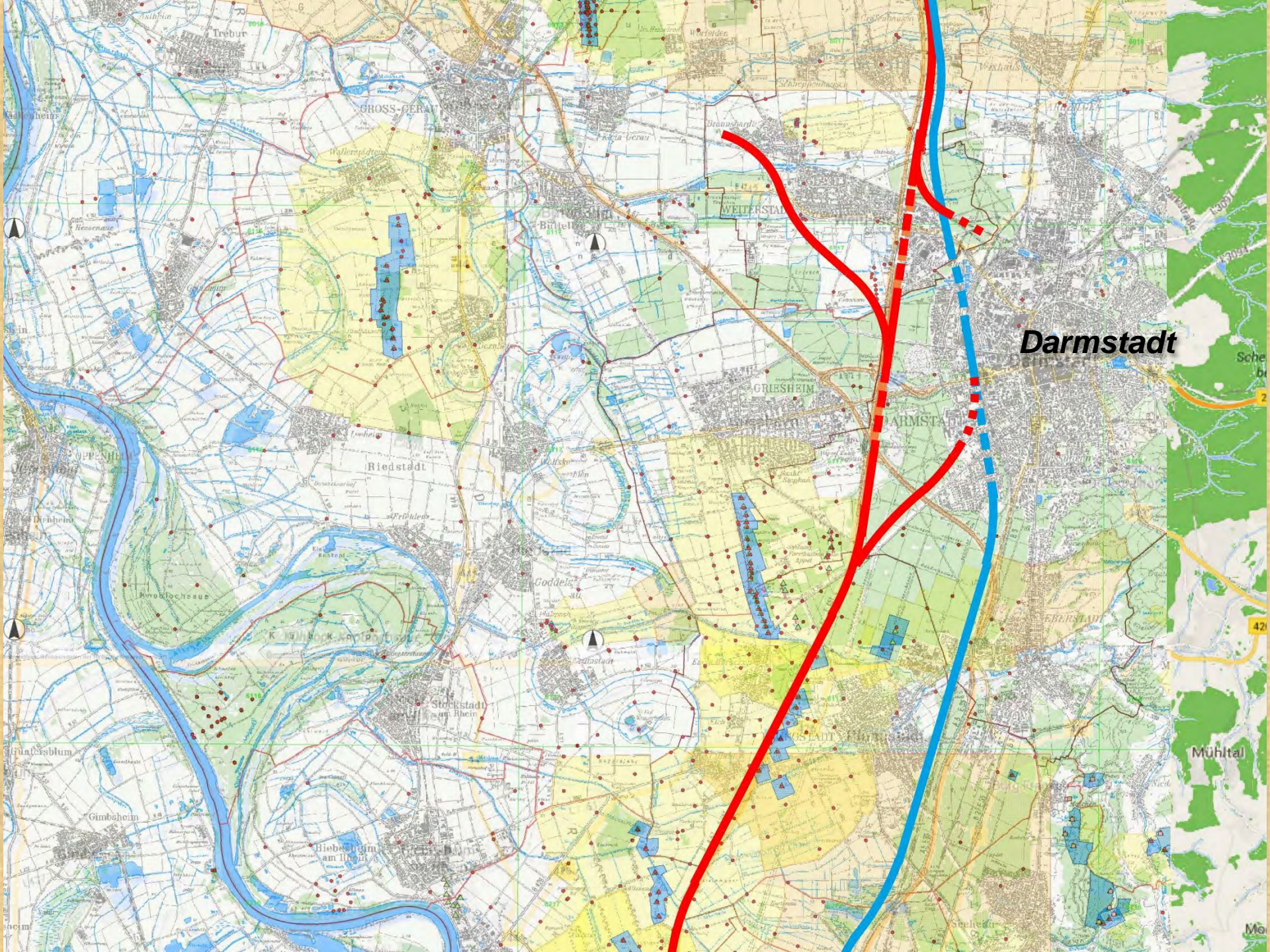
Durchfahrung der Eberstädter Tanne

Möglichkeiten einer Neubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar Wälder (grün) und Wasserschutzzonen (gelb)

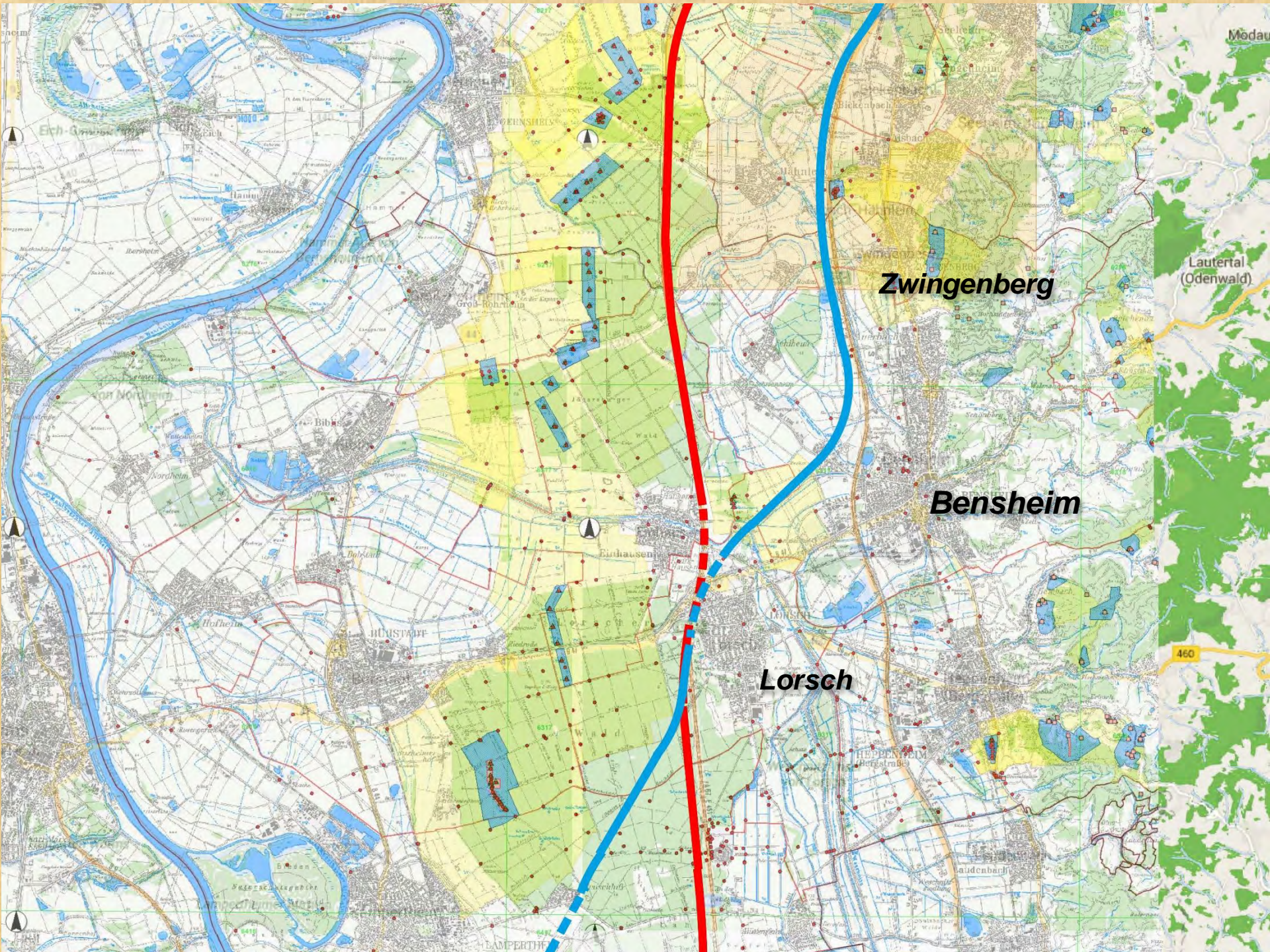
Legende

- Messstellen (Sichtbar zwischen 1:1.000 und 1:400.000)
- Brunnen
- Stollen-Quellen-Schürfung
- ▲ Gewinnungsanlagen (Sichtbar zwischen 1:1.000 und 1:400.000)
- Trinkwasserschutzgebiete, Zone I
- Trinkwasserschutzgebiete, Zone II
- Trinkwasserschutzgebiete, Zone III/IIIA
- Trinkwasserschutzgebiete, Zone IIIB





Darmstadt



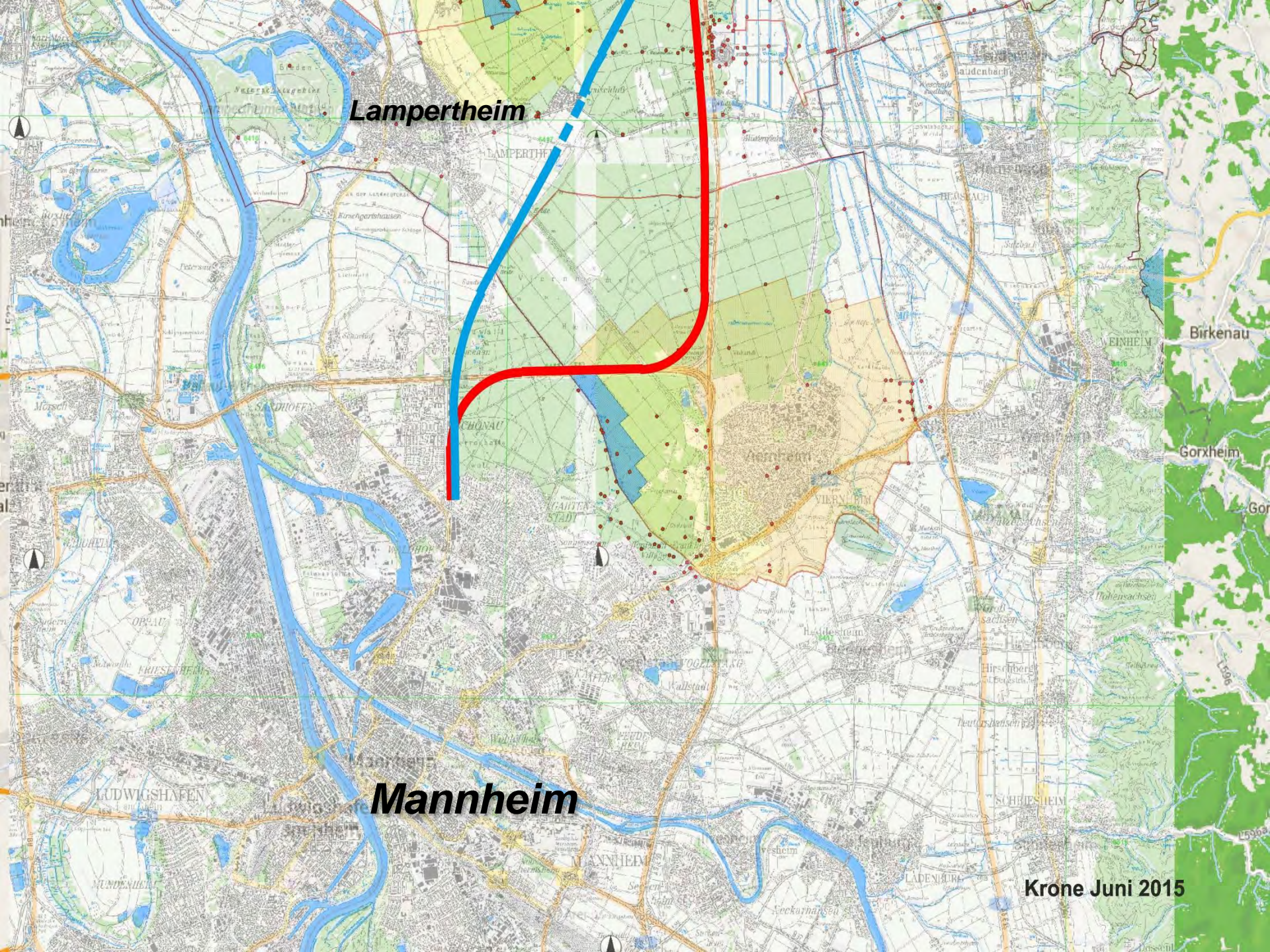
Zwingenberg

Bensheim

Lorsch

Lautertal
(Odenwald)

460



Lampertheim






Mannheim

Krone Juni 2015



Möglichkeiten einer Neubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar

FFH- (grün) und Vogelschutzgebiete (gelb)


LEGENDE

-  FFH-Gebiet  Nr.
-  Vogelschutzgebiet  Nr.
-  FFH- und Vogelschutzgebiet

Politische Grenzen

-  Landesgrenze
-  Regierungsbezirksgrenze

Naturraumgrenzen

-  Haupteinheiten - Gruppen

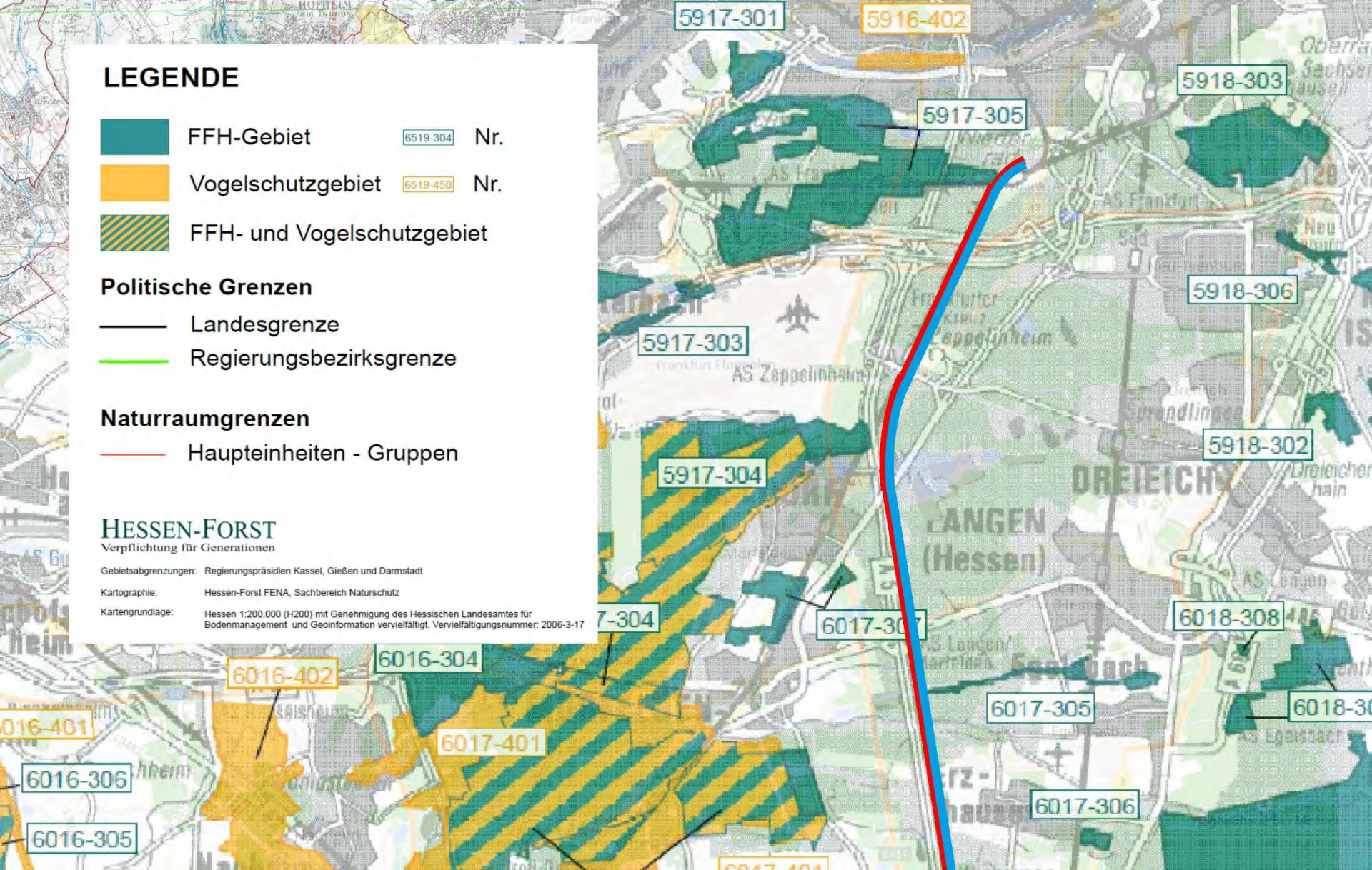
HESSEN-FORST

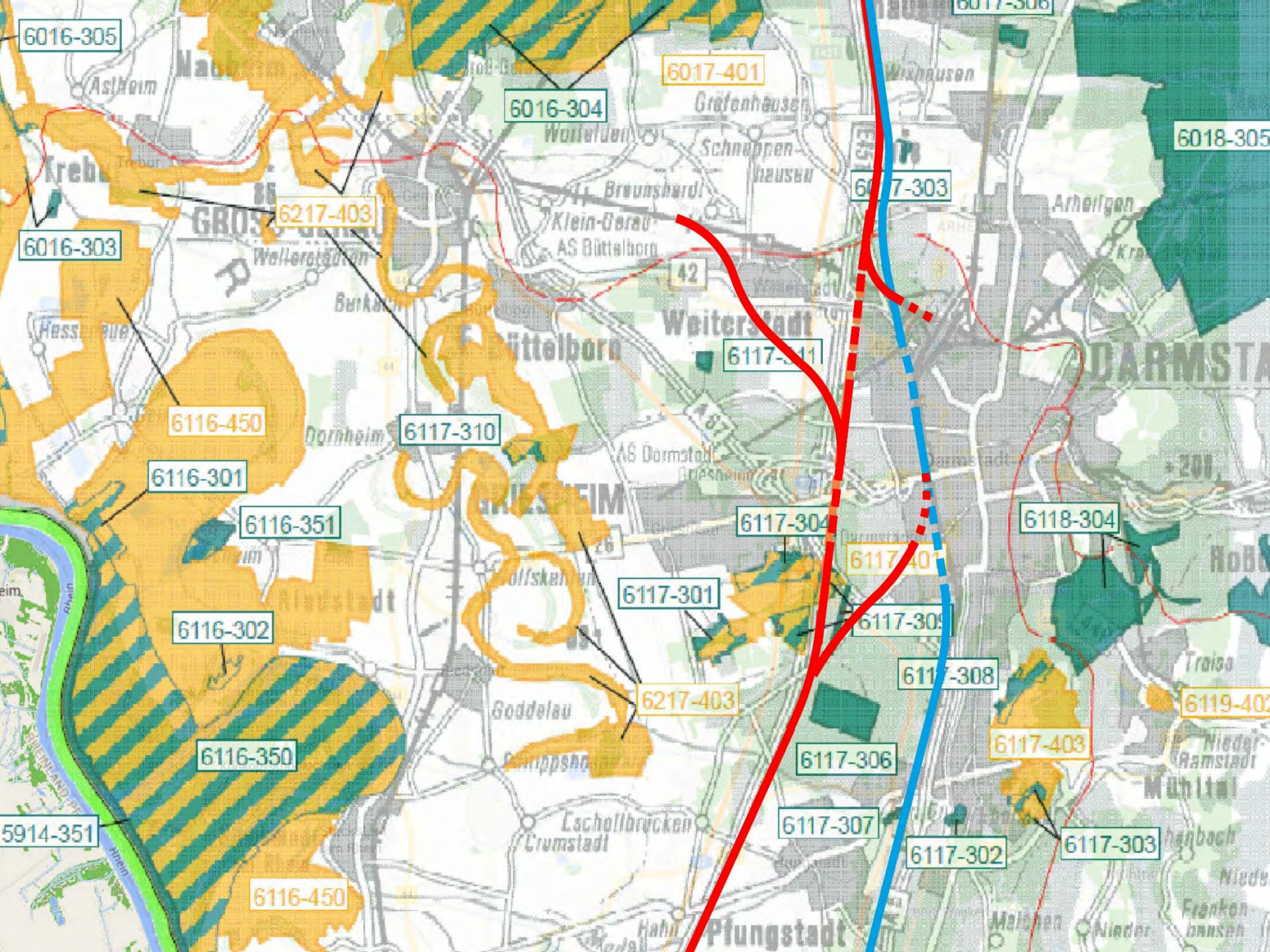
Verpflichtung für Generationen

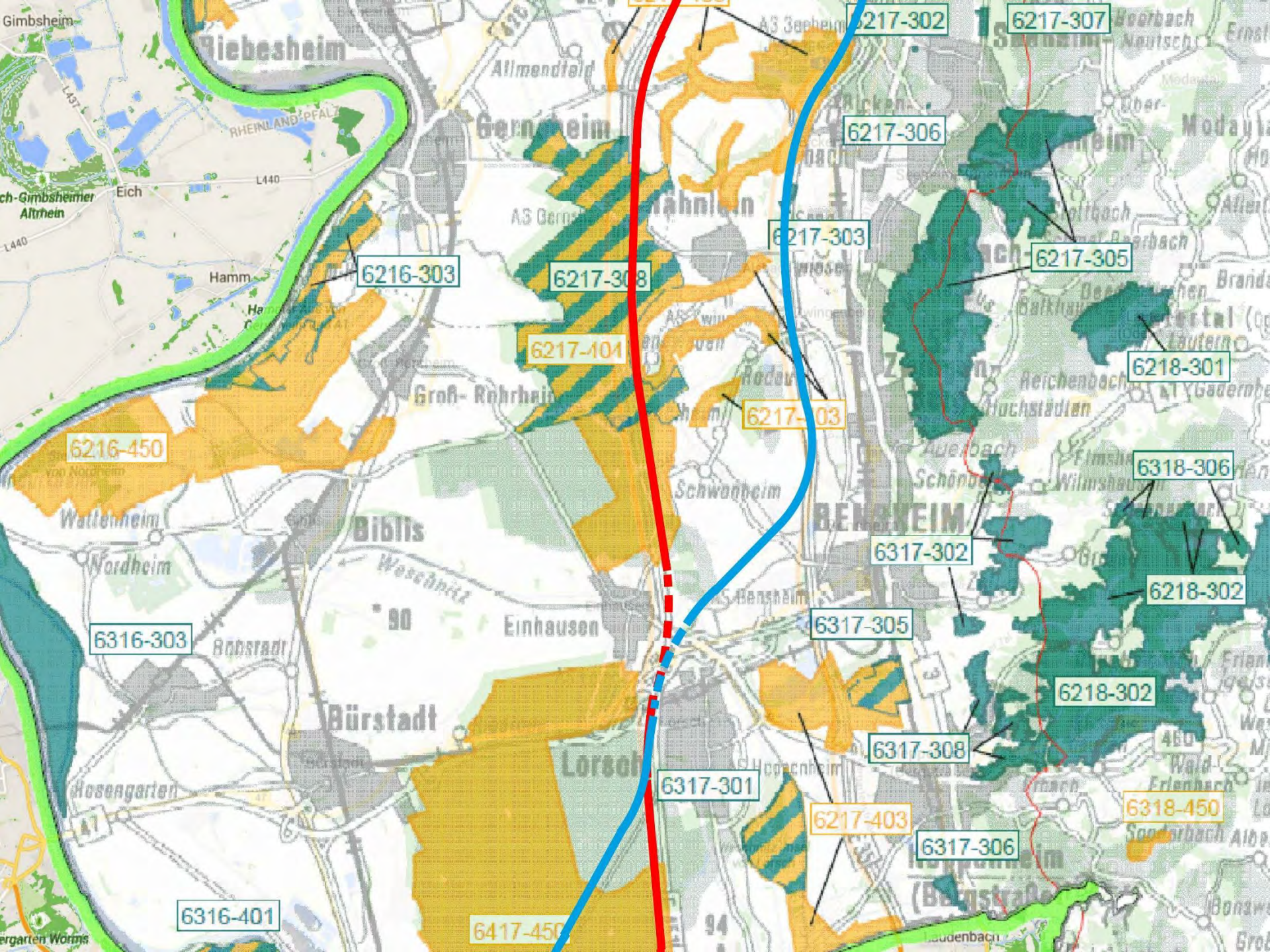
Gebietsabgrenzungen: Regierungspräsidien Kassel, Gießen und Darmstadt

Kartographie: Hessen-Forst FENA, Sachbereich Naturschutz

Kartengrundlage: Hessen 1:200.000 (H200) mit Genehmigung des Hessischen Landesamtes für Bodenmanagement und Geoinformation vervielfältigt. Vervielfältigungsnummer: 2006-3-17







6217-302

6217-307

6217-306

6217-303

6217-305

6216-303

6217-308

6217-101

6217-03

6218-301

6216-450

6318-306

6317-302

6218-302

6316-303

6317-305

6218-302

Bürstadt

6317-308

6317-301

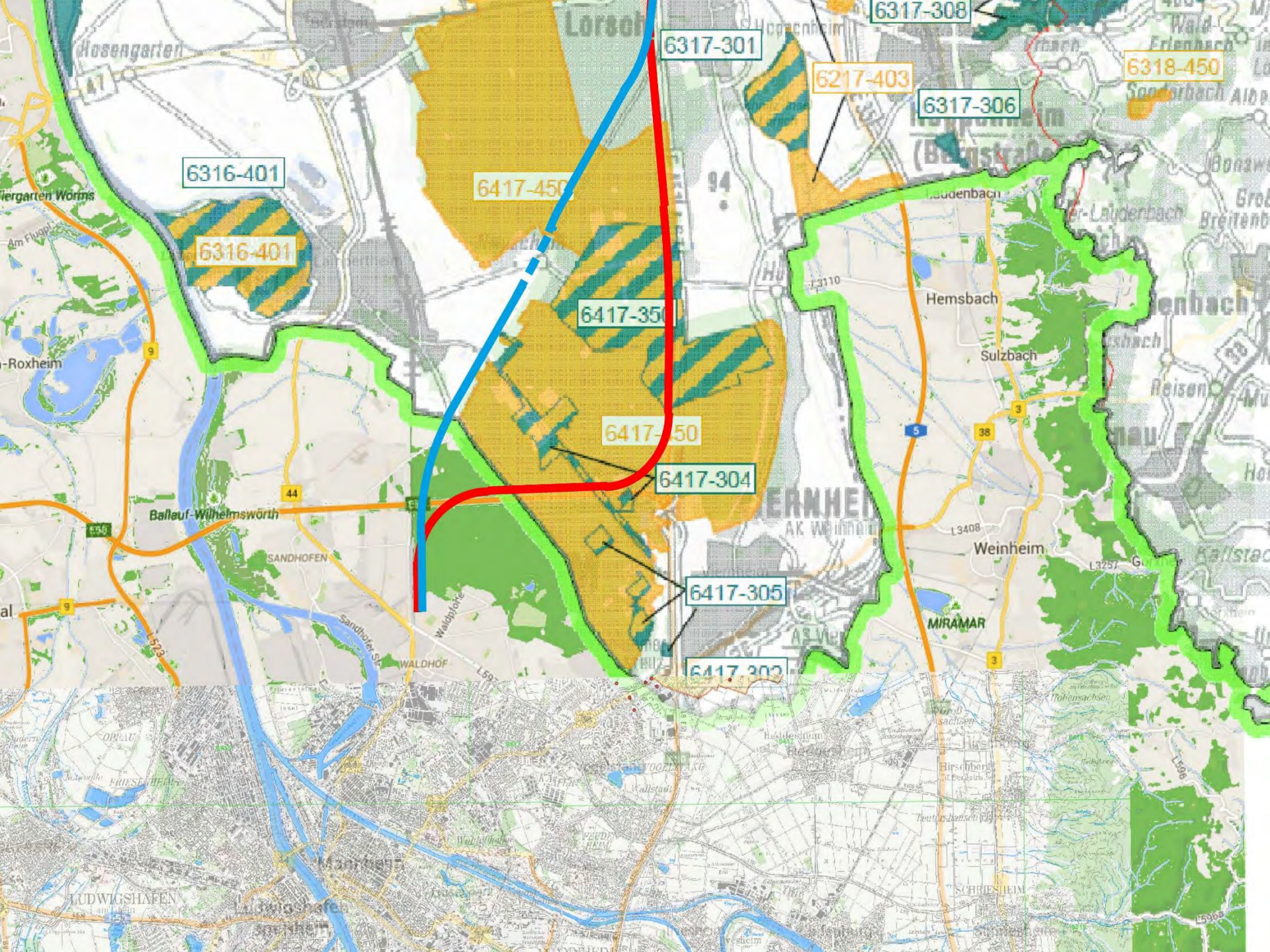
6217-403

6317-306

6316-401

6417-450

6318-450



Ein Vergleich des Flächen- und Landschaftsverbrauchs

Zu erwerbende und mit Unterfahrungsrecht zu belastende Flächen
in der Stadt Darmstadt aus einem Vorentwurf:

Gesamter zu erwerbender oder zu belastender Netto-Flächenbedarf : **6,9 ha.**

Die Länge der Neubaustrecke im Bereich der Stadt Darmstadt: 9,269 km.

Dauernder Flächenbedarf einschl. Unterfahrungen also 0,74 ha/km

Dieses außerordentlich sparsame Verhältnis ist nur möglich durch weitgehende Nutzung vorhandener Bahnflächen. Üblich sind Flächenbedarfe >2 ha/km (Westerwald-NBS: 3,2 ha/km).

Innerhalb der Stadt werden fast ausschließlich Flächen in Anspruch genommen, die jetzt bereits Verkehrs-oder deren Nebenflächen sind. Einschnitte und Böschungen lassen sich für kleinteilige Begrünungen nutzen.

Zum Vergleich die „Direttissima“ entlang der Autobahnen:

Der erforderliche Havarieschutz ist etwa so breit wie der Gleisbereich. Hinzu kommen Abrückungen der Strecke von der Autobahn bei Parkplätzen, durch Einschnittböschungen und die Einfädelungen der Anschlussstellen. Hierfür wird eine mittlere Breite der Strecke von 50 m geschätzt.

Im Bereich der Stadt Darmstadt beträgt der geschätzte dann **5 ha/km !**

Hinzu kommen die Flächen für die Abzweigstrecken, die von der Deutschen Bahn wie folgt angegeben werden:

Hauptstrecke entlang der A5/A67 (nur in der Stadt Darmstadt)	5,076 km	25 ha
Abzweigstrecken:		
„Nordanbindung“	2,3 km	3,5 ha
Güterzugverbindung südwestlich von Weiterstadt	7,2 km	15,5 ha
Alternative entlang der A 67 nach Klein-Gerau	12,5 km	25 ha
eine von der DB offensichtlich nicht gewollte „Südanbindung“	8,5 km	11,5 ha
Summe	23,1 – 28,4 km	55,5 – 65 ha
Zum Vergleich:		
Hauptstrecke durch Darmstadt Hbf (nur in der Stadt Darmstadt)	9,269 km	6,9
Abzweigstrecken: keine		

Die Führung über Darmstadt bedeutet die Bewahrung von etwa 18 ha Landschaft, wobei Spangen und Abzweigstrecken noch nicht berücksichtigt sind !

Fazit

Eine Neubaustrecke durch den Darmstädter Hauptbahnhof ist nicht nur technisch möglich. Sie verlärmst auch keineswegs die Stadt. Entlang des Haardtringes nimmt der Bahnlärm wegen Deckelung sogar beträchtlich ab.

Ein Beweis, dass auch über 100 Jahre nach seiner Inbetriebnahme Darmstadt Hbf auf der Höhe der Zeit ist:

- Verknüpfung mit dem regionalen Bahnnetz
- Verteilung des Güterverkehrs Richtung Norden auch zur Entlastung des Rheintals

Danke für Ihre Aufmerksamkeit und Geduld !