

TRASSENVARIANTE NEUBAUSTRECKE RHEIN/MAIN-RHEIN/NECKAR

VARIANTE V.4 ALS KONSENSVORSCHLAG FÜR DEN GESAMTVERGLEICH.

„INTELLIGENTE KOMBINATION DER VORSCHLÄGE VON VCD UND PRO BAHN“



„Zweigleisige“ Durchfahrung von Darmstadt mit additivem Ausbau Nordkopf HBF DA, **waldschonende** Bündelung mit der A5 und **umweltschonende** nördliche Riedquerung:

Mit der Reaktivierung vorhandener Kurven und additiven Verbindungsspannen stellt die Bahn eine Optimierung des Vorschlags von VCD zum effizienten **waldschonenden** Ausbau des Nordkopfs HBF DA vor. Ergebnis ist eine **leistungsfähige nachhaltige** Verbindung der NBS mit allen Bestandsstrecken **ohne** zusätzliche Eingriffe in die **Natur**. Die Bahn kombiniert dies mit dem Variantenvorschlag von Pro Bahn zur **Variante V.4**. Diese befreit Darmstadt und die Region vom Lärm durch SGZ und ermöglicht städtebauliche Entwicklungsflächen auf einem 4-gleisigen Tunnel. **Vorteile von V.4 für den Gesamtvergleich:**

- **Zu II+II.3:** Keine „Weiterstädter Kurve“, keine Nordanbindung DA, **keine Südanbindung DA** durch den Westwald, ca. **100ha geringere Waldverluste** im **Jägersburger Wald** und **Westwald** entlang der A5 und A67. Anschluß der NBS für SGZ und SPV an die nördliche MNB und Richtung AB. **Entlastung der MNB** Bereich Bergstraße beim **nächtlichen SGZ**. **Fahrzeitverkürzung für ICE mit Halt in Darmstadt. Deutschlandtakt mit Halt in Darmstadt möglich.**
- **Zu III:** keine zweigleisige Südanbindung DA durch den Westwald, ca. **100ha geringere Waldverluste** im **Jägersburger Wald** und **Westwald** entlang der A5 und A67. Keine Belastung Südkopf HBF DA. **Entlastung der MNB** Bereich Bergstraße beim **nächtlichen SGZ**. **Fahrzeitverkürzung für ICE mit Halt in Darmstadt. Deutschlandtakt mit Halt in Darmstadt möglich.**
- **Zu IV+IV.1:** keine Einschränkungen für den SGZ im Raum DA durch tiefen Tunnel im Bereich Döhler und Brücke über Kläranlage. Ca. **100ha geringere Waldverluste** im **Jägersburger Wald** und **Westwald** entlang der A5 und A67.
- **Zu V:** **keine Waldverluste** durch Anbindungskreisell nördlich vom HBF DA. Anbindung der NBS Richtung Aschaffenburg.
- **Zu VI+VI.4:** keine Belastung der südlichen Bergstraße und durch die nördliche Riedquerung. **Erheblich kürzere Fahrzeiten für den Deutschlandtakt.**