



Machbarkeitsstudie (MBS) Straßenbahnverlängerung Griesheim - Riedstadt

Abschlusspräsentation 24.03.2023

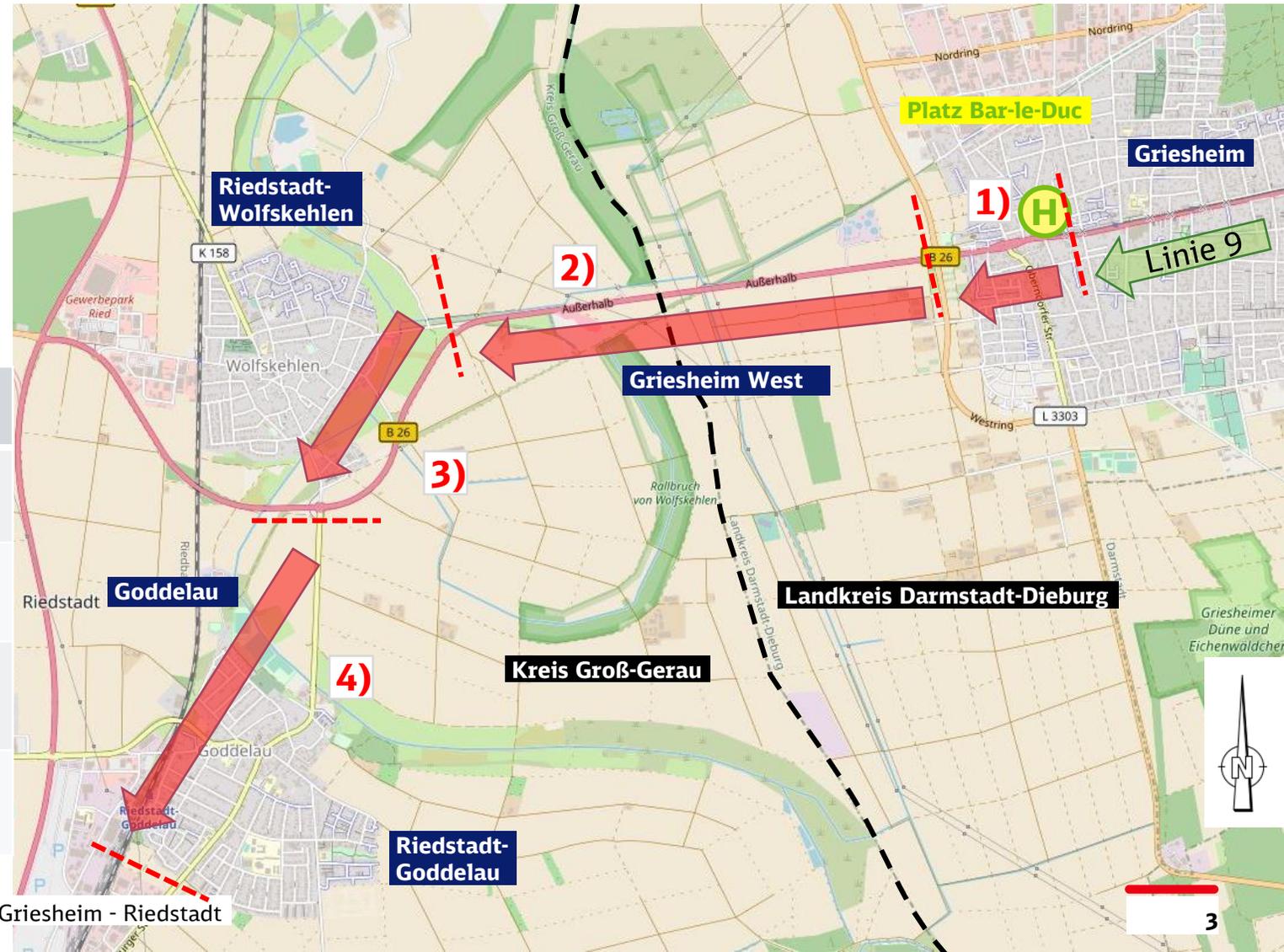


- **Anlass und Übersicht der Planungsabschnitte**
- **AP1: Technische Untersuchung**
- **AP2: Verkehrliche und betriebliche Planungen**
- **Zusammenfassung und Empfehlung**

Technische Untersuchung Anlass und Festlegung von Abschnitten

- **MBS Straßenbahnverlängerung Griesheim - Riedstadt** als Entscheidungshilfe für weiterführende Vorplanung
- Die **Straßenbahnlinie 9** endet zur Zeit am Platz Bar-le-Duc in Griesheim, Ziel ist die Verlängerung bis Griesheim West u. Riedstadt

Nr.	Abschnitt	Anmerkung
1)	Abschnitt 1	Platz Bar-le-Duc bis Griesheim West
2)	Abschnitt 2	B26/L3303 bis östlicher Ortsrand Wolfskehlen
3)	Abschnitt 3	Erschließung Wolfskehlen (östlicher bis südlicher Ortsrand)
4)	Abschnitt 4	Südlicher Ortsrand Wolfskehlen bis Goddelau Bahnhof (inkl. Wendeschleife)



Arbeitspaket AP 1



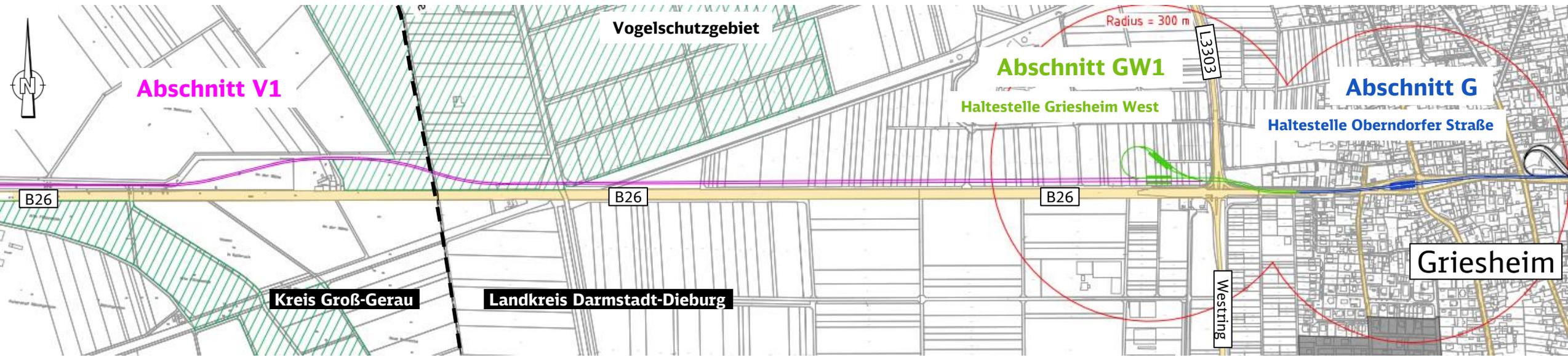
Technische Untersuchung

Technische Untersuchung

Abschnitt 1 und 2 – Griesheim – Riedstadt-Wolfskehlen

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt V1 (Referenzvariante):**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen nördlich der B26

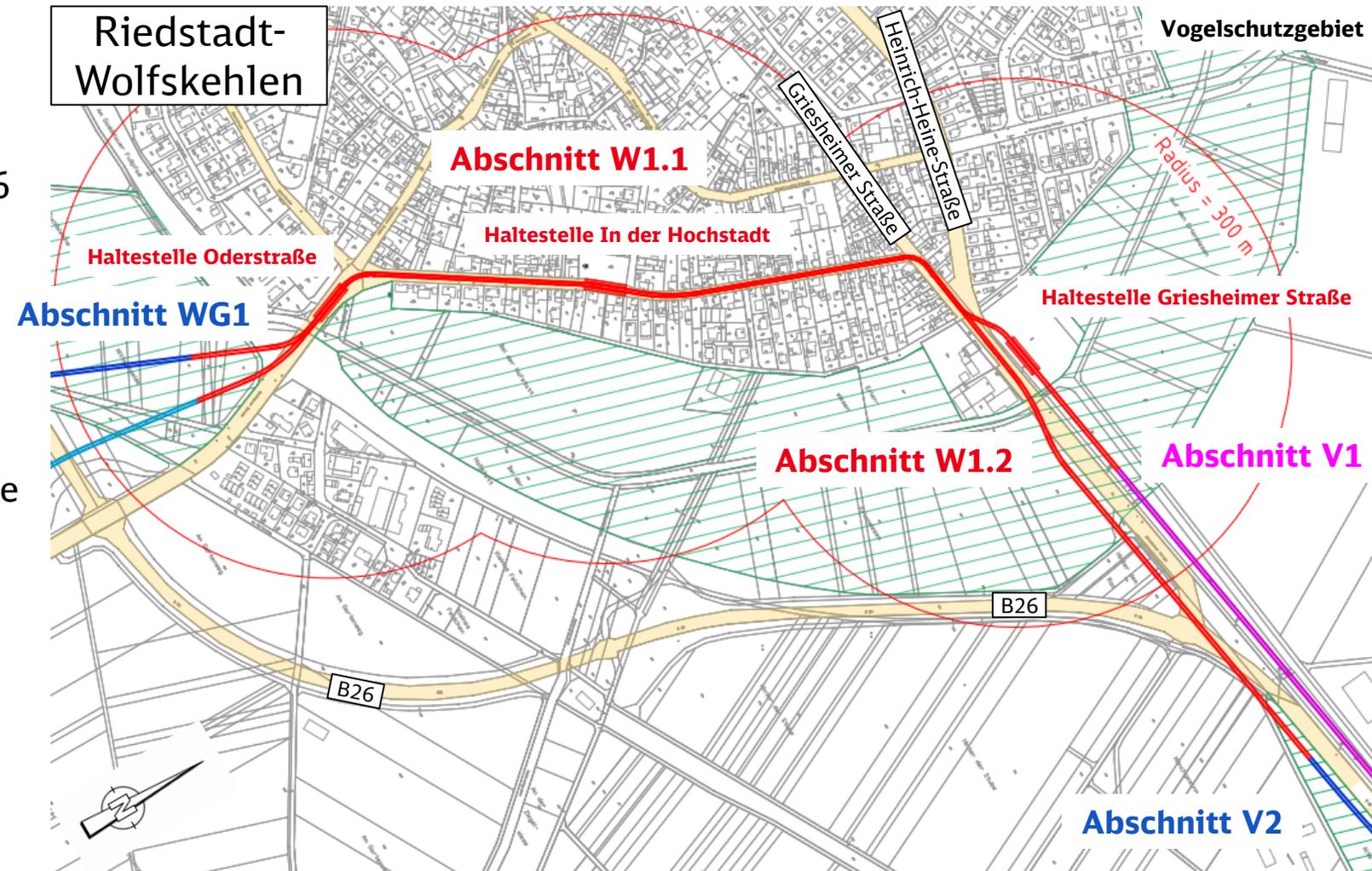


Technische Untersuchung

Abschnitt 3 – Riedstadt-Wolfskehlen

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt V1 (Referenzvariante):**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen nördlich der B26
- **Abschnitt V2:**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen südlich der B26
- **Abschnitt W1.1 (Referenzvariante):**
 - Innerörtliche Streckenführung durch die Straße „In der Hochstadt“
 - Besondere Zwangspunkte wie Grundstückszufahrten
- **Abschnitt WG1 (Referenzvariante)**

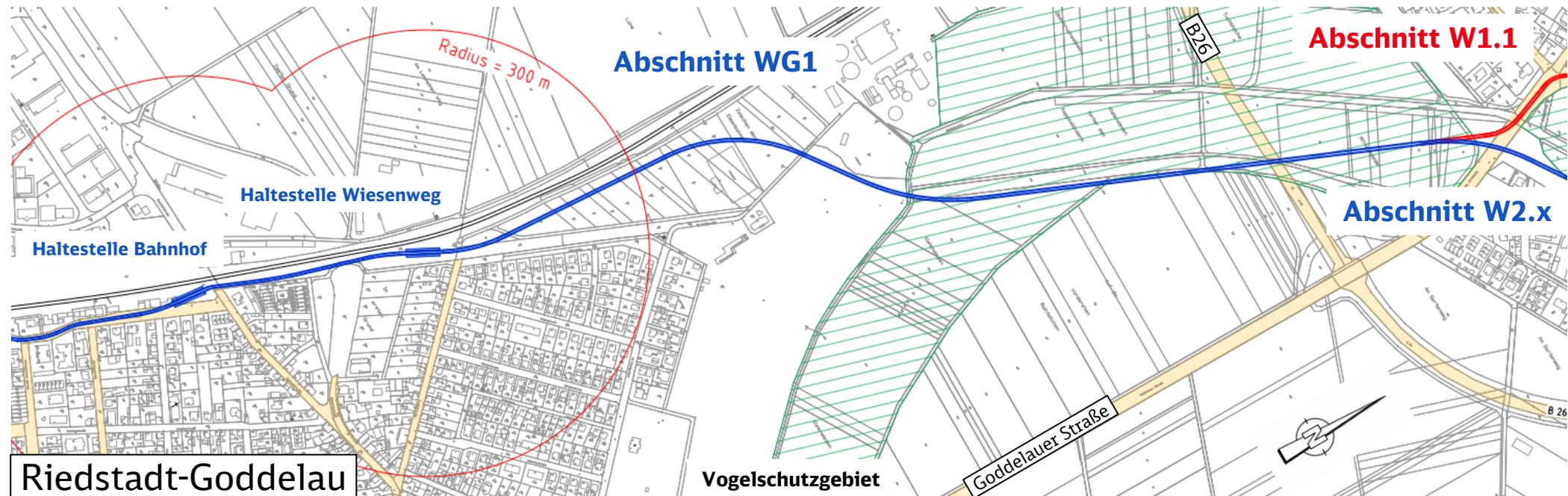


Technische Untersuchung

Abschnitt 4 – Riedstadt-Wolfskehlen – Riedstadt-Goddelau

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt WG1 (Referenzvariante):**
 - Streckenführung entlang der alten Bahntrasse
 - Ingenieurbauwerk über B26
 - Haltestelle Bahnhof schwierig auszubilden (begrenzte Flächen) → Rückbau Teile der Bahnhofsgebäude?

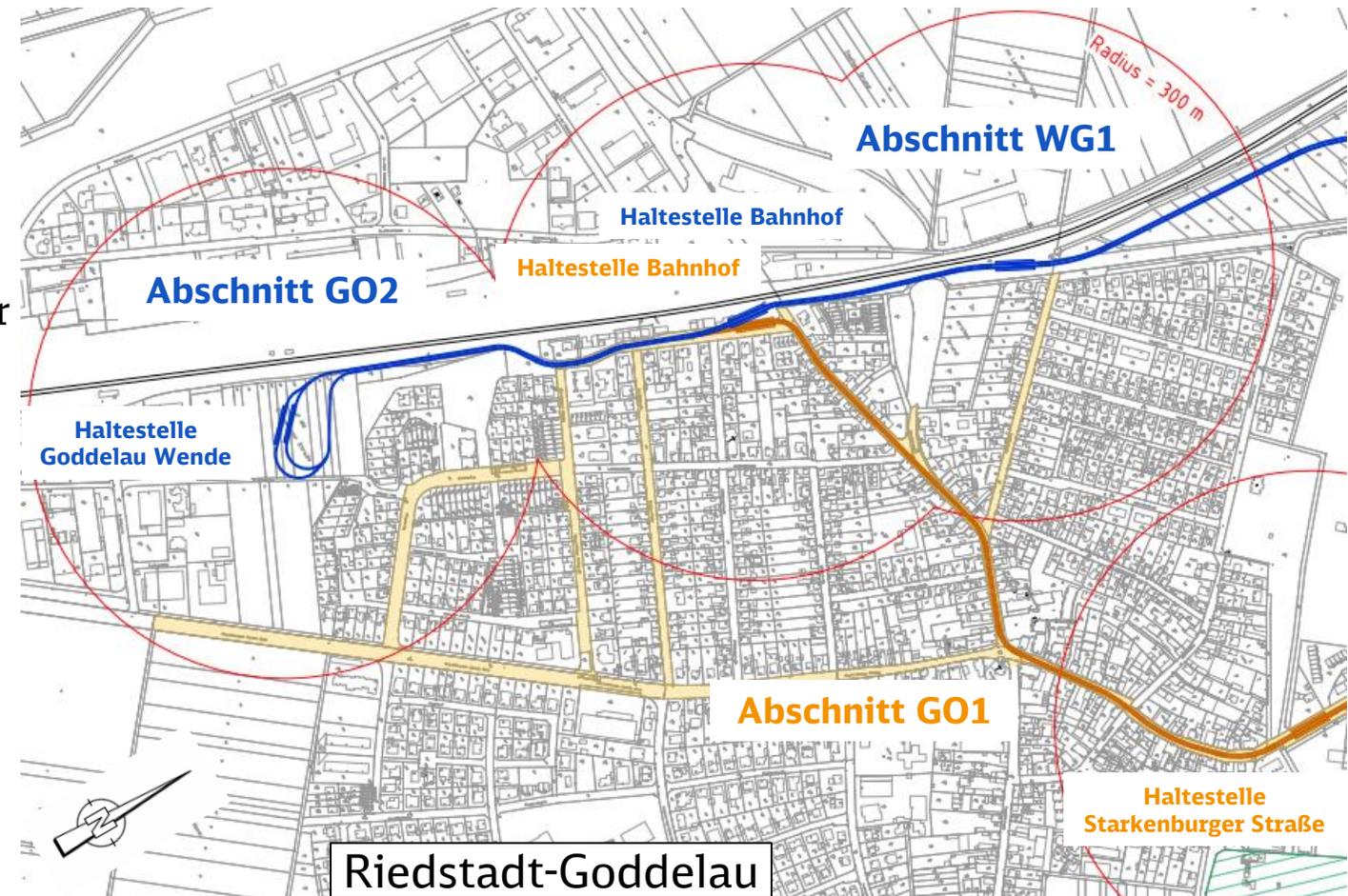


Technische Untersuchung

Abschnitt 4 – Riedstadt-Wolfskehlen – Riedstadt-Goddelau

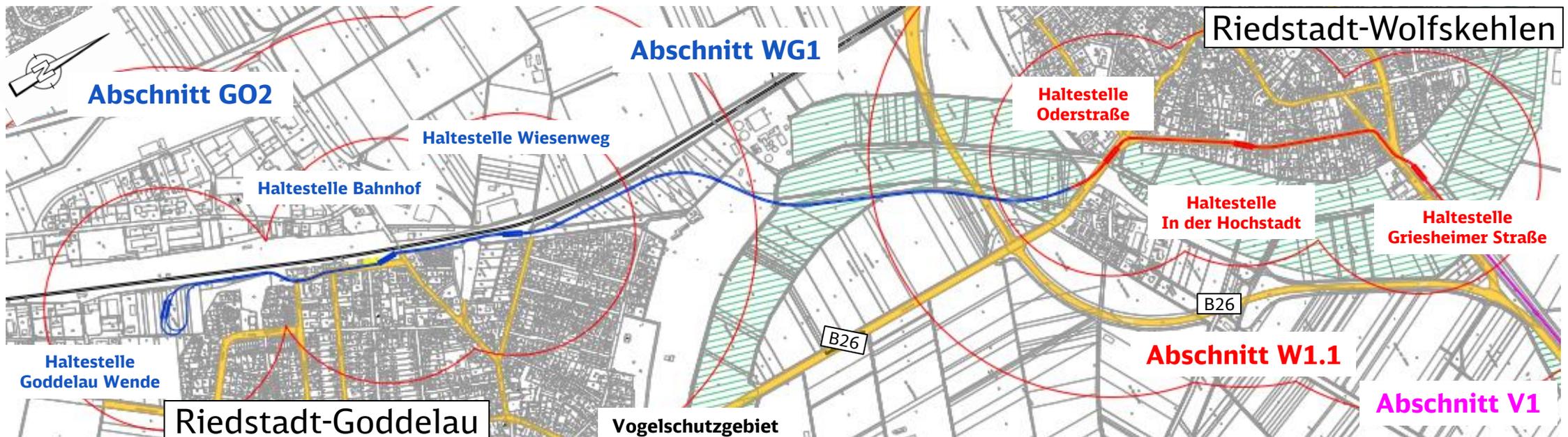
Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt WG1 (Referenzvariante):**
 - Streckenführung entlang der alten Bahntrasse
- **Abschnitt GO1:**
 - Streckenführung durch Goddelau bis Bahnhof
 - Straßenbündiger Bahnkörper in der Starkenburger Straße und Bahnhofstraße
- **Abschnitt GO2 (Referenzvariante):**
 - Streckenführung entlang Bahnhofsallee bis Wendeschleife mit Endhaltestelle Goddelau Bahnhof



Technische Untersuchung Abschnitte 3 und 4 – Referenzvariante

- Abschnitt V1 (nördlich B26)
- Abschnitt W1.1 („In der Hochstadt“)
- Abschnitt WG1 (alte Bahnlinie) und Abschnitt GO2 (Goddelau Bahnhof-Wendeschleife)



Arbeitspaket AP 2



Verkehrliche und Betriebliche Planungen

Verkehrliche und betriebliche Untersuchungen Fahrzeiten Straßenbahn, Busverkehre

Fahrzeiten (inkl. Haltezeiten):

- Griesheim Hans-Karl-Platz – Wolfskehlen Griesheimer Str.: 5,0 min
- Ortsdurchfahrt Wolfskehlen: 3,1 min
- Wolfskehlen Oderstr. – Goddelau Bf.: 4,7 min
- Goddelau Bf – Goddelau Wendeschleife: 1,9 min
- Griesheim Hans-Karl-Platz – Wendeschleife: 14,7 min

Vergleich Fahrzeiten Goddelau Bf. – DA Luisenplatz:

- Heute: 46 min, 1x umsteigen (einzelne schnellste Verbindungen: 39 min, 1x umsteigen)
- **Mit Straßenbahnverlängerung: ca. 30 min ohne Umstieg**

Anpassungen Busverkehre:

- Ziele: Parallelverkehre vermeiden, Einsparung Betriebskosten, Innerörtliche Erschließung erhalten

Buslinie	Maßnahme	Übergang zu Straßenbahn
42: Groß-Gerau – Griesheim	Einkürzen auf Groß-Gerau – Wolfskehlen	Wolfskehlen Griesheimer Str.
44: Griesheim – Klein-Rohrheim	Einkürzen auf Goddelau – Klein-Rohrheim	Goddelau Bf.
45: Griesheim – Gernsheim	Einkürzen auf Goddelau – Gernsheim	Goddelau Bf.
46: Griesheim – Rüsselsheim	Einkürzen auf Wolfskehlen Oderstraße – Rüsselsheim	Wolfskehlen Oderstr. (über Bahnhof West)

Zusammenfassung und Empfehlung

- **technische Machbarkeitsstudie:**
 - Eine machbare Referenzvariante identifiziert
 - Abschnittsweise sind weitere Trassenvarianten machbar
- **Verkehrliche Wirkungen:**
 - Fahrzeitverkürzung zwischen Riedstadt und Darmstadt
 - Mobilitätsstationen als Umsteigepunkte zwischen SPNV, Bus, MIV, Fahrrad und Straßenbahn möglich
- **Investitionskosten:**
 - Baukosten ca. 58 Mio. €, ca. 8,1 Mio. €/km (Preisstand 2016)
- **Weiteres Vorgehen und Empfehlung:**
 - Positiver volkswirtschaftlicher Nutzen erscheint realistisch (u. a. Erschließung, kürzere Reisezeiten)
 - Fortführung der Planungen durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (**Standardisierte Bewertung**, Version 2016+)
 - Verkehrsmodellierung für belastbare Aussagen zu Verkehrsverflechtungen und Nutzenberechnung erforderlich
 - Kleinräumige Untersuchungen sinnvoll, um bauliche und umweltbezogene Risiken besser beschreiben zu können



- **Aljoscha Löffler**
Telefon +49 1523 3301403
Aljoscha.Loeffler@db-eco.com
- **Günter Koch**
Telefon +49 160 90438692
Guenter.Ge.Koch@db-eco.com
- **Matthias Kuhnt**
Telefon +49 160 90438841
Matthias.Kuhnt@db-eco.com

Arbeitsgebiet Planung Metro und Straßenbahn
DB Engineering & Consulting GmbH
Hinterm Hauptbahnhof 5, D-76137 Karlsruhe

Backup



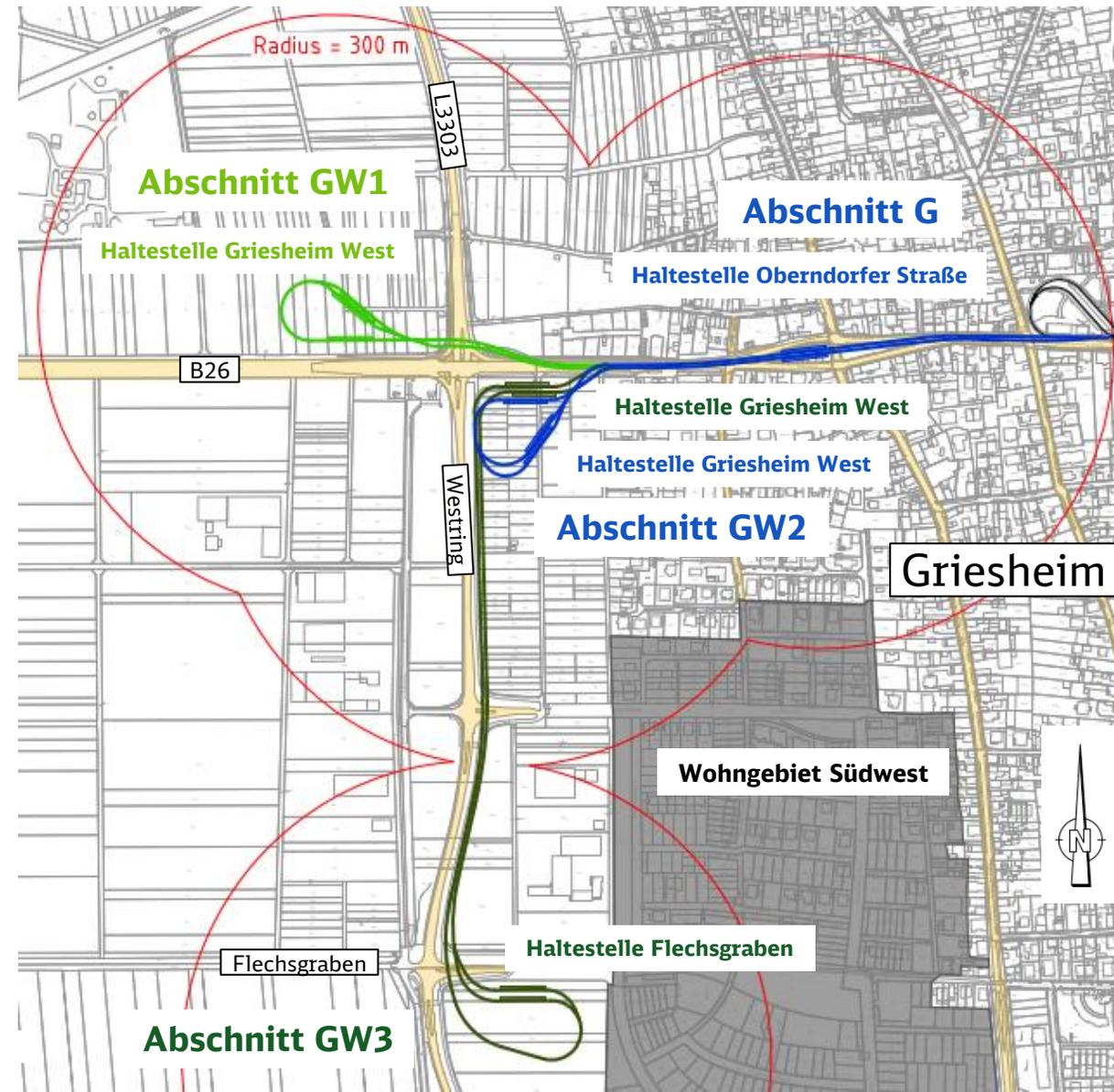
Erläuterung der weiteren Variantenüberlegungen

Technische Untersuchung

Abschnitt 1 – Griesheim West

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt G (Griesheim; Referenzvariante):**
 - Trasse beginnt am Platz Bar-le-Duc
 - Bestehende Wendeschleife inkl. Haltestelle wird aufgelassen
- **Abschnitt GW1 (Referenzvariante):**
 - Nordwestliche Wendeschleife
- **Abschnitt GW2 (Griesheim-West):**
 - Südöstliche Wendeschleife
- **Abschnitt GW3:**
 - Wendeschleife Flechsgraben

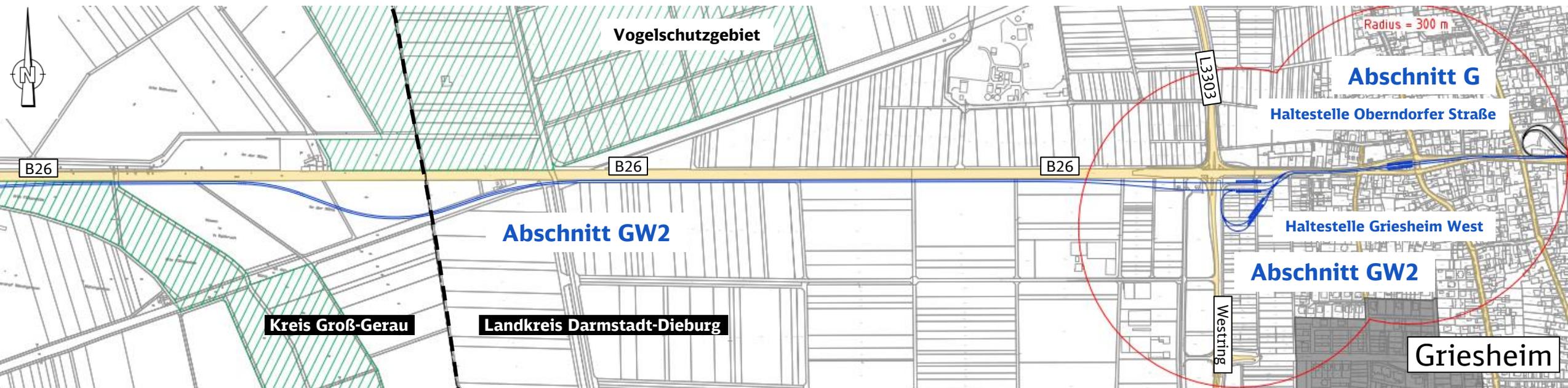


Technische Untersuchung

Abschnitt 1 und 2 – Griesheim – Riedstadt-Wolfskehlen

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt V2:**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen südlich der B26

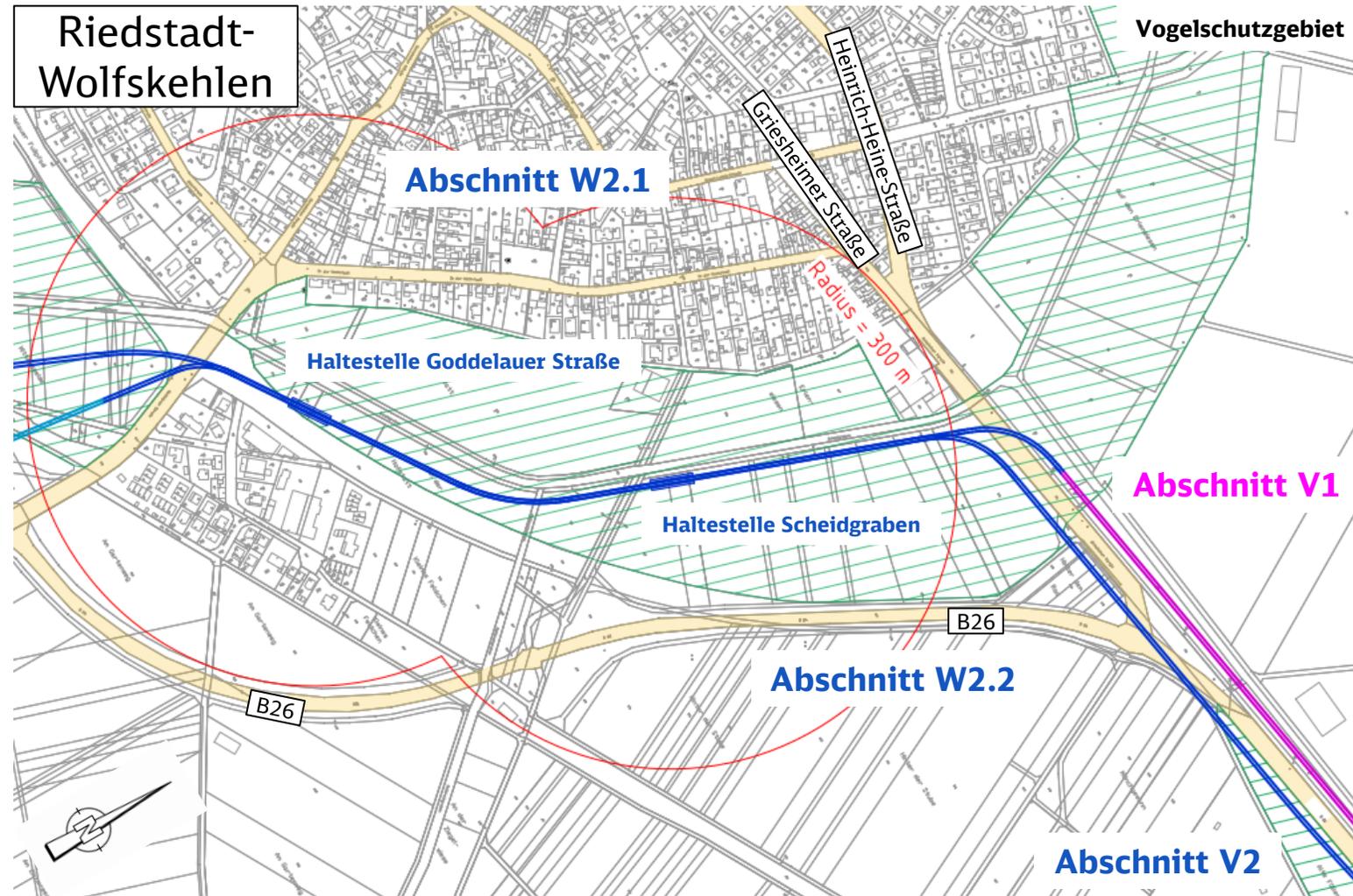


Technische Untersuchung

Abschnitt 3 – Riedstadt-Wolfskehlen

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt V1 (Referenzvariante):**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen nördlich der B26
- **Abschnitt V2:**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen südlich der B26
- **Abschnitt W2.x:**
 - Südliche Umfahrung entlang des Scheidgrabens

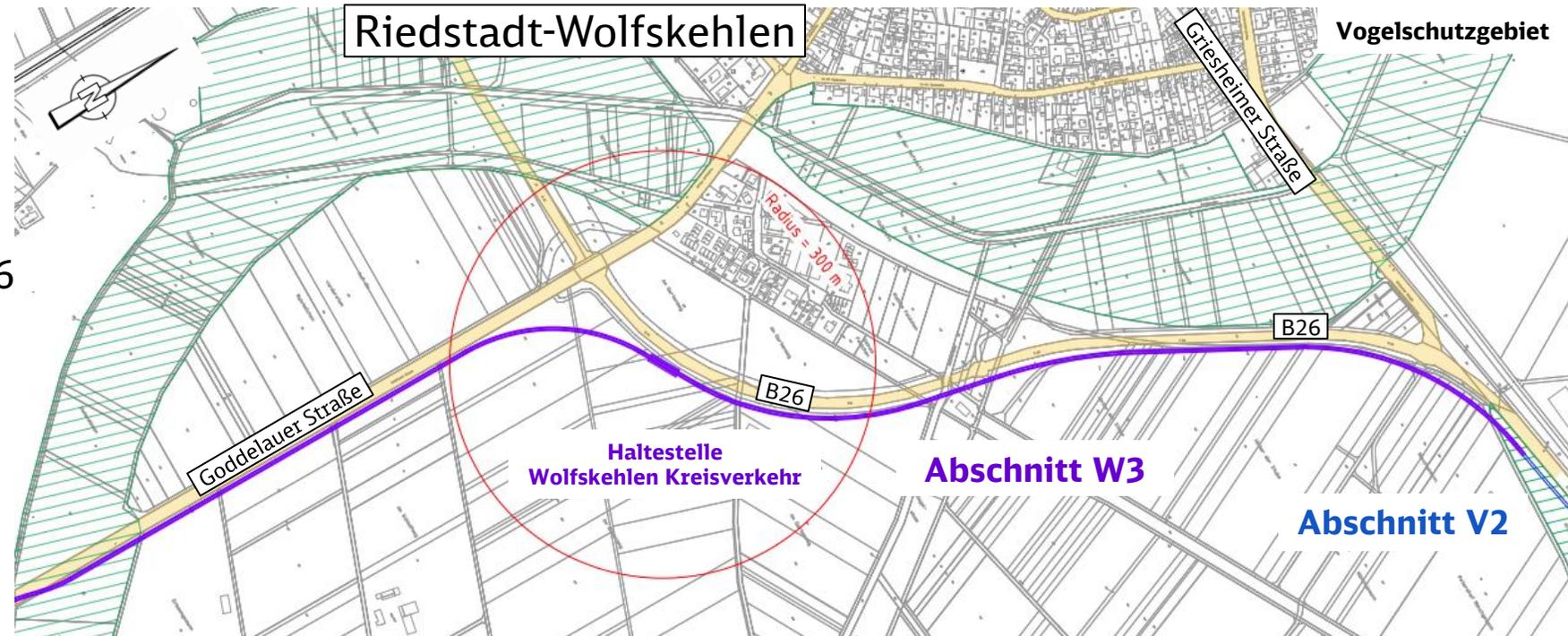


Technische Untersuchung

Abschnitt 3 – Riedstadt-Wolfskehlen

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt V2:**
 - Verbindung zwischen Griesheim und Riedstadt-Wolfskehlen südlich der B26
- **Abschnitt W3:**
 - Südliche Umfahrung entlang B26



Technische Untersuchung

Abschnitt 3 – Riedstadt-Wolfskehlen

Variantenüberlegungen:

- **Abschnitt W4:**
 - Weitere innerörtliche Streckenführung bis Wolfskehlen Bahnhof
 - trassierungstechnisch schwierig
 - Folgemaßnahmen: Rückbau von Gebäuden erforderlich
 - Deutliche Verlängerung der Fahrzeiten

Legende:

Grün: Trassierung möglich

Rot: Trassierung nur mit Folgemaßnahmen möglich

Kartengrundlage: Openstreetmap.de

DB Engineering & Consulting | 24.03.2023 – MBS Straßenbahnverlängerung Griesheim - Riedstadt



Technische Untersuchung

Abschnitt 4 – Riedstadt-Wolfskehlen – Riedstadt-Goddelau

Variantenüberlegungen:

- Abschnitt WG2:

- Streckenführung entlang K158
- Ingenieurbauwerk über B26

