



# Machbarkeitsstudie (MBS) Straßenbahnverlängerung Griesheim - Riedstadt

Abschlusspräsentation 24.03.2023

---

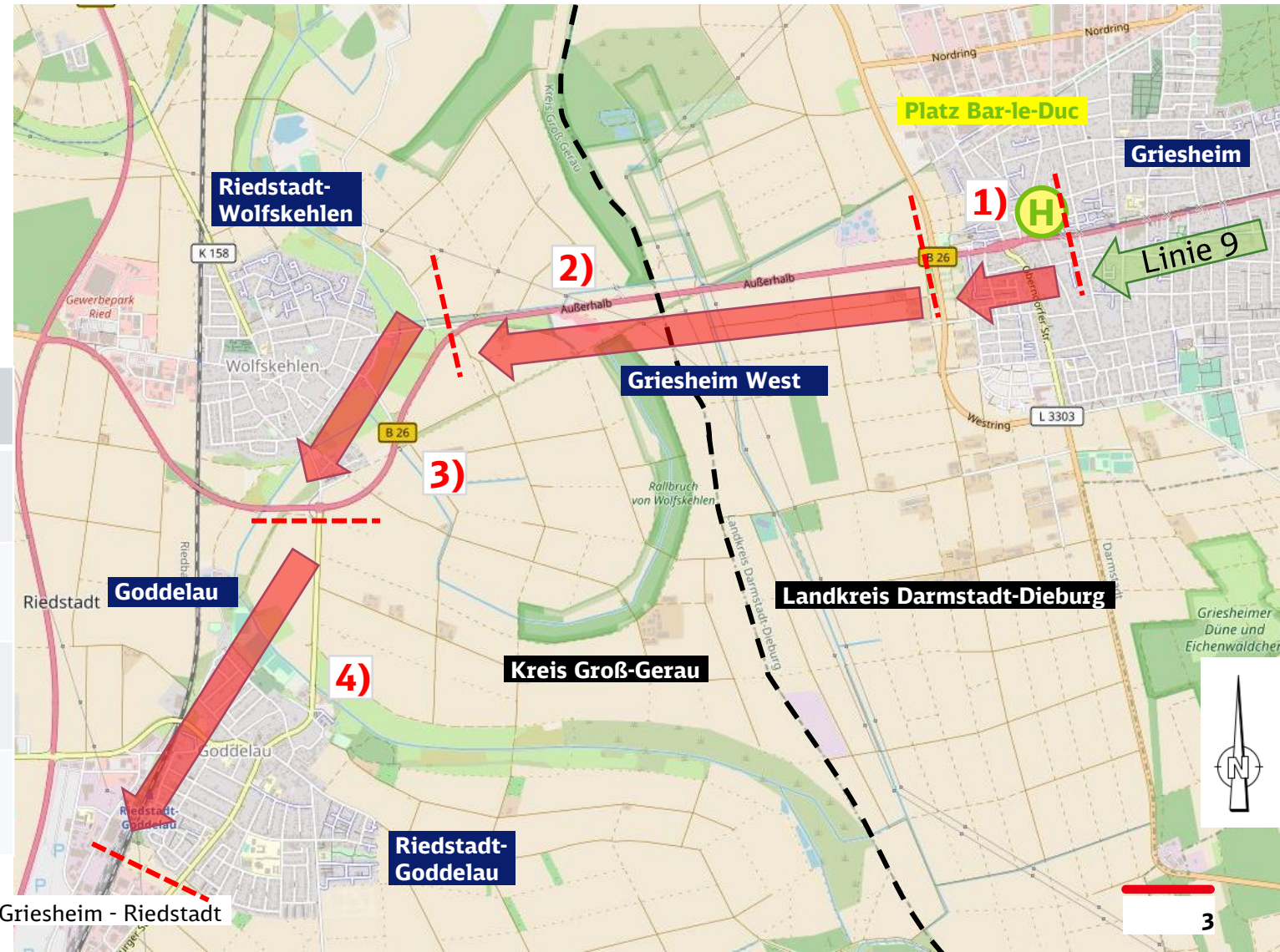


- **Anlass und Übersicht der Planungsabschnitte**
- **AP1: Technische Untersuchung**
- **AP2: Verkehrliche und betriebliche Planungen**
- **Zusammenfassung und Empfehlung**

# 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



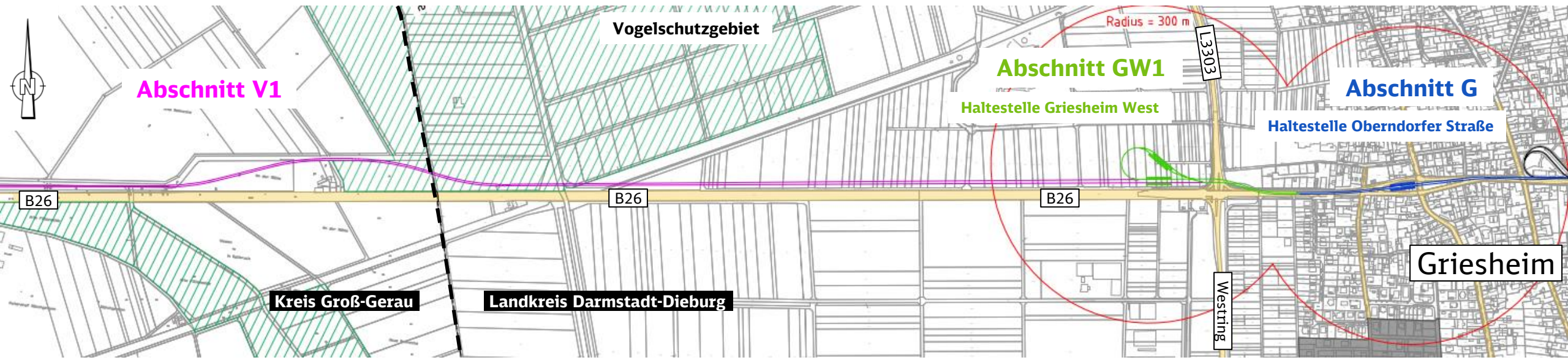
Technische Untersuchung

# Technische Untersuchung

## Abschnitt 1 und 2 – Griesheim – Riedstadt-Wolfskehlen

### Variantenüberlegungen:

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

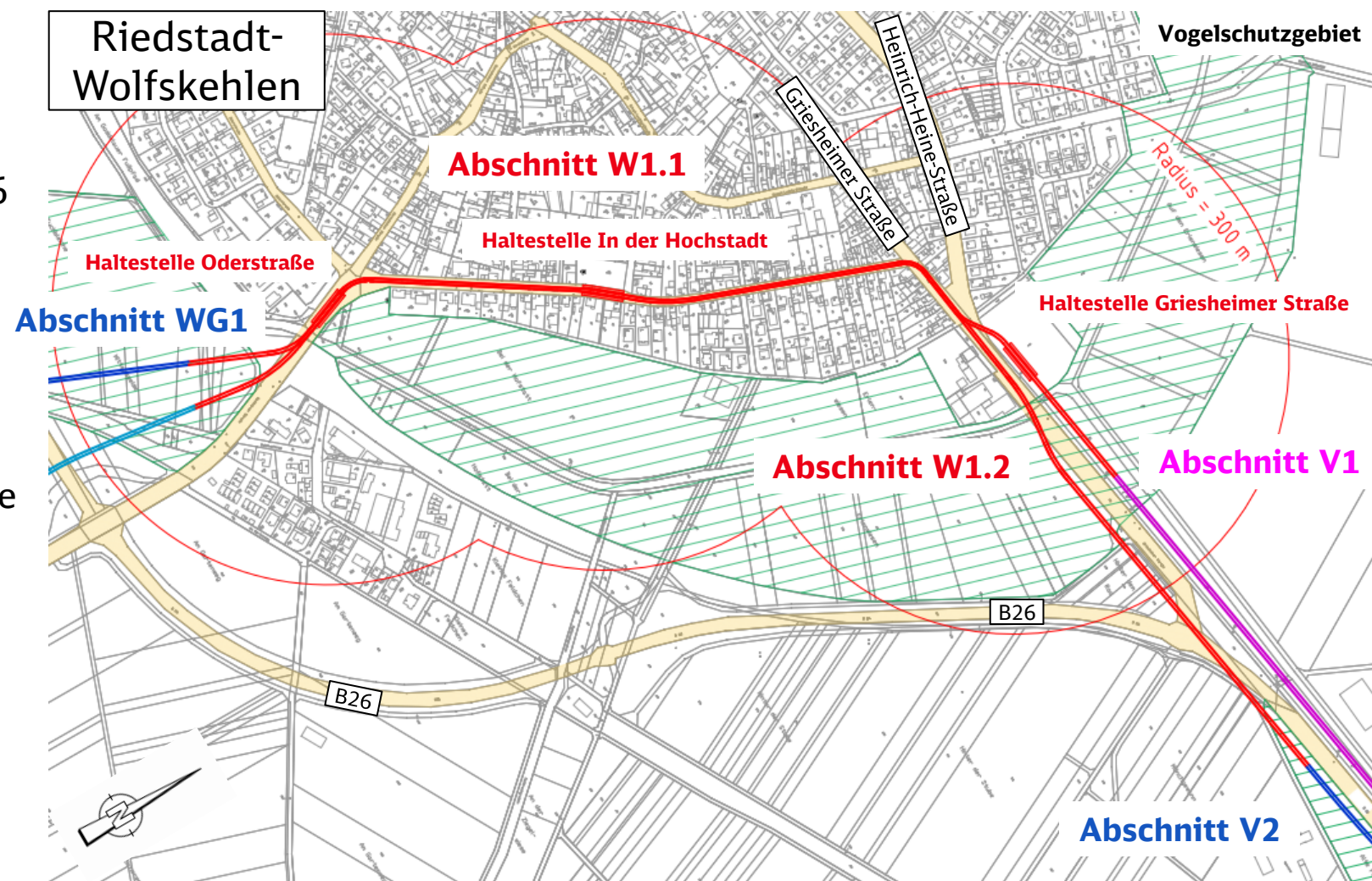


# Technische Untersuchung

## 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)**

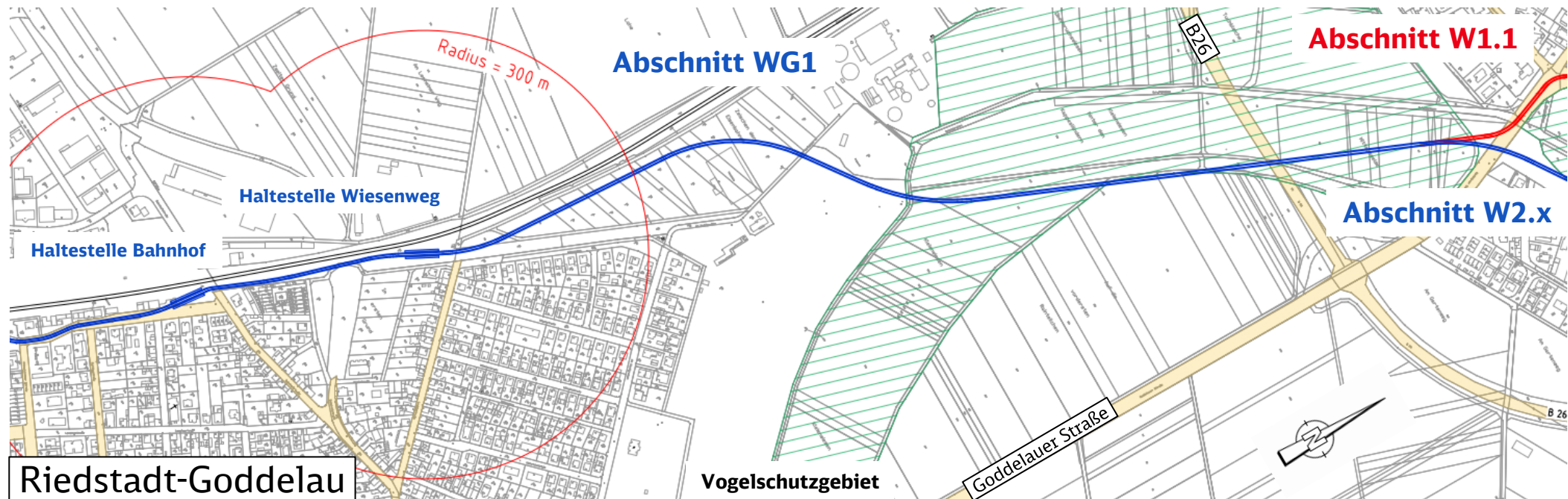


# Technische Untersuchung

## 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?

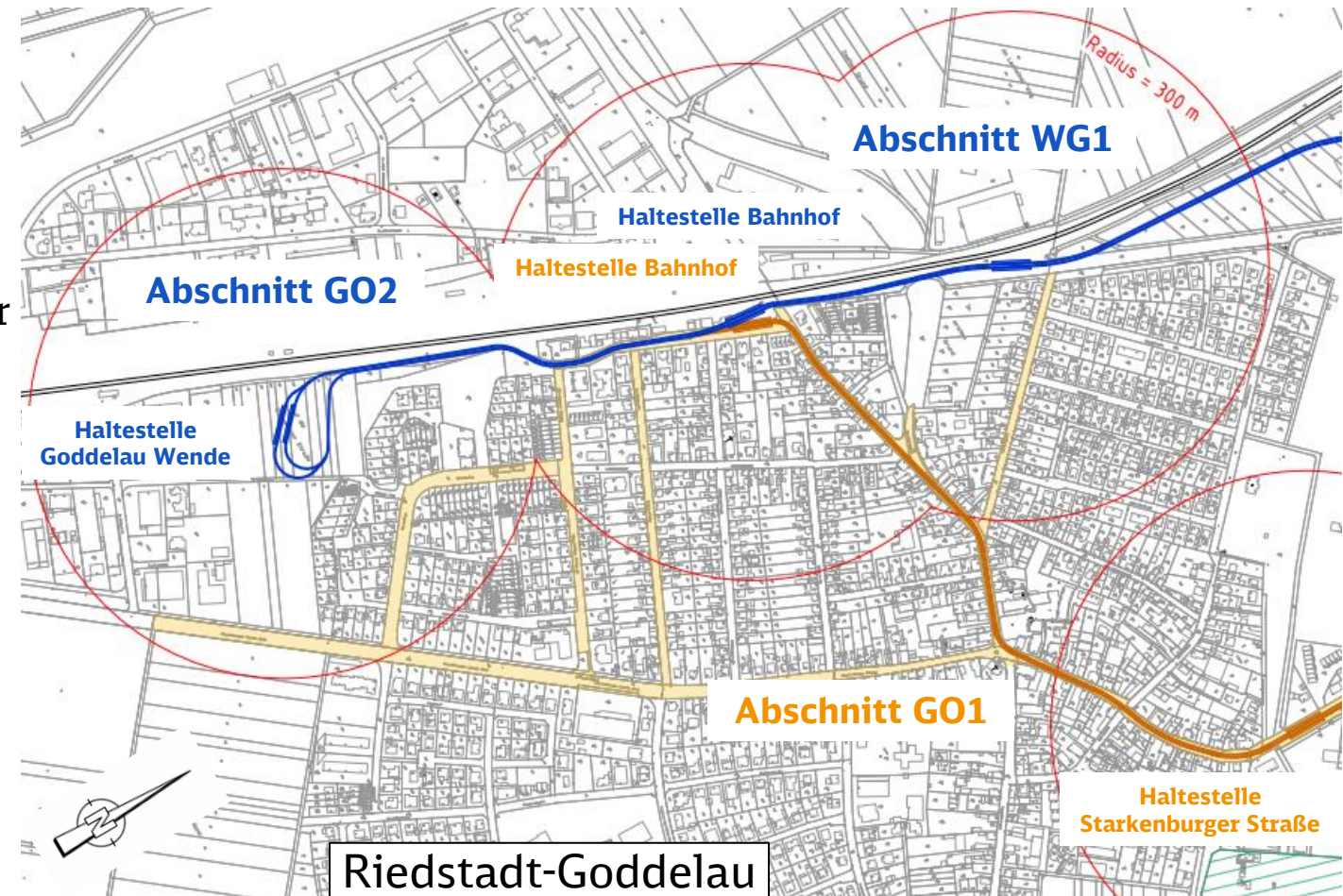


# Technische Untersuchung

## Abschnitt 4 – Riedstadt-Wolfskehlen – Riedstadt-Goddelau

### Variantenüberlegungen:

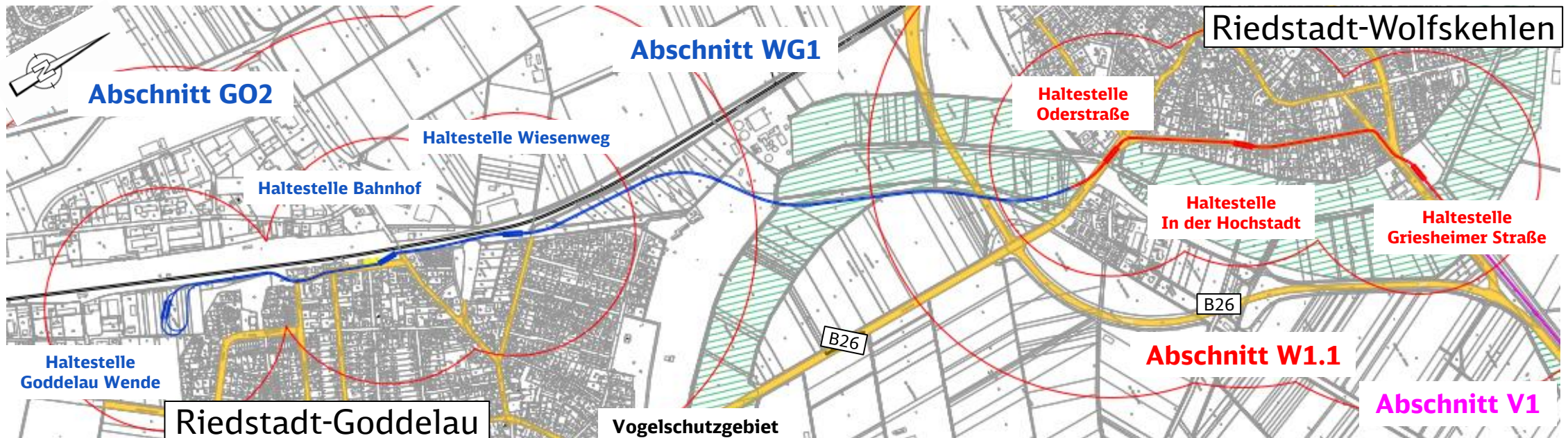
- **Abschnitt WG1 (Referenzvariante):**
  - Streckenführung entlang der alten Bahntrasse
- **Abschnitt GO1:**
  - Streckenführung durch Goddelau bis Bahnhof
  - Straßenbündiger Bahnkörper in der Starkenburger Straße und Bahnhofstraße
- **Abschnitt GO2 (Referenzvariante):**
  - Streckenführung entlang 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](mailto:Aljoscha.Loeffler@db-eco.com)
- **Günter Koch**  
Telefon +49 160 90438692  
[Guenter.Ge.Koch@db-eco.com](mailto:Guenter.Ge.Koch@db-eco.com)
- **Matthias Kuhnt**  
Telefon +49 160 90438841  
[Matthias.Kuhnt@db-eco.com](mailto:Matthias.Kuhnt@db-eco.com)

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

# Backup



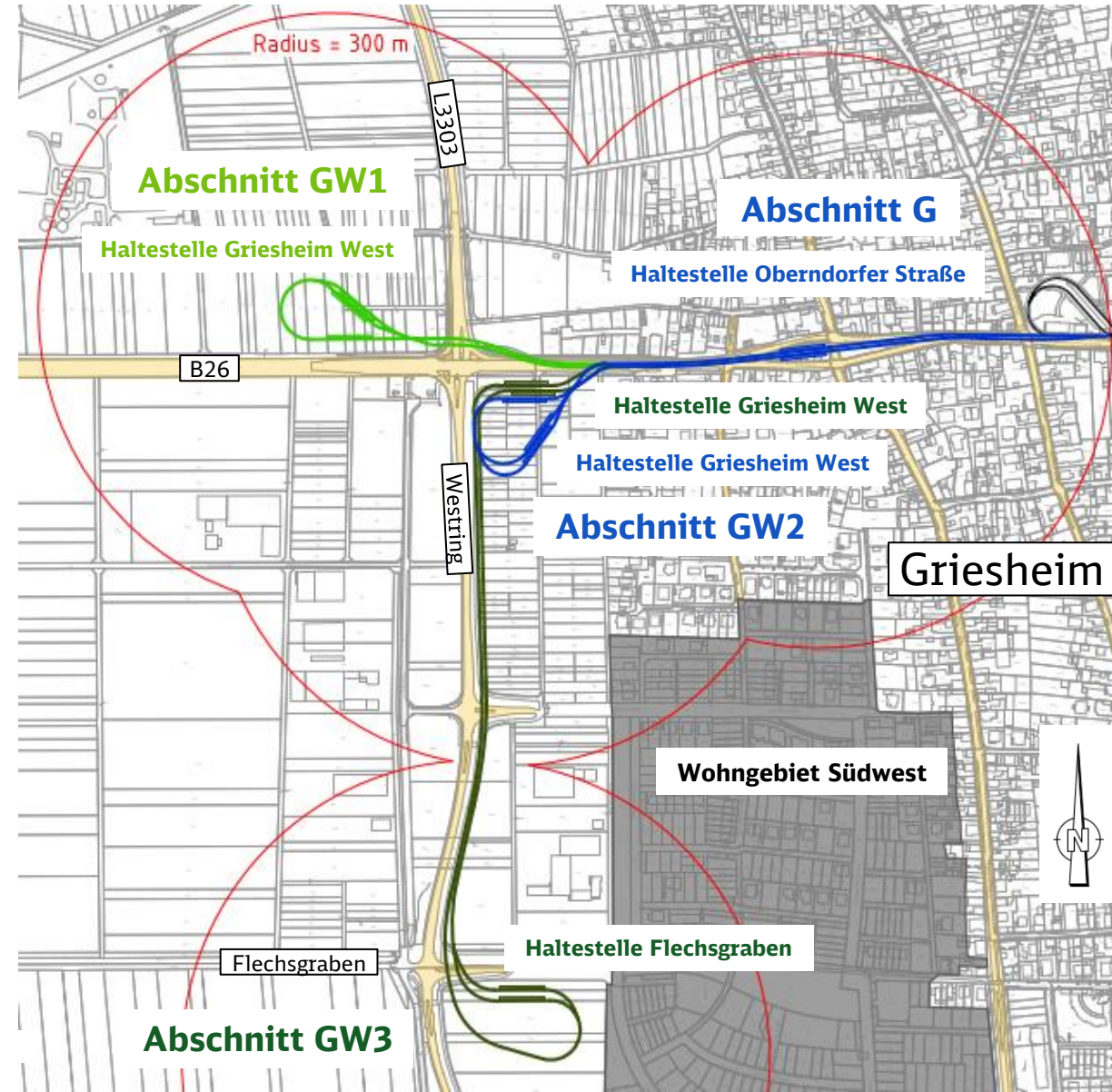
Erläuterung der weiteren Variantenüberlegungen

# 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



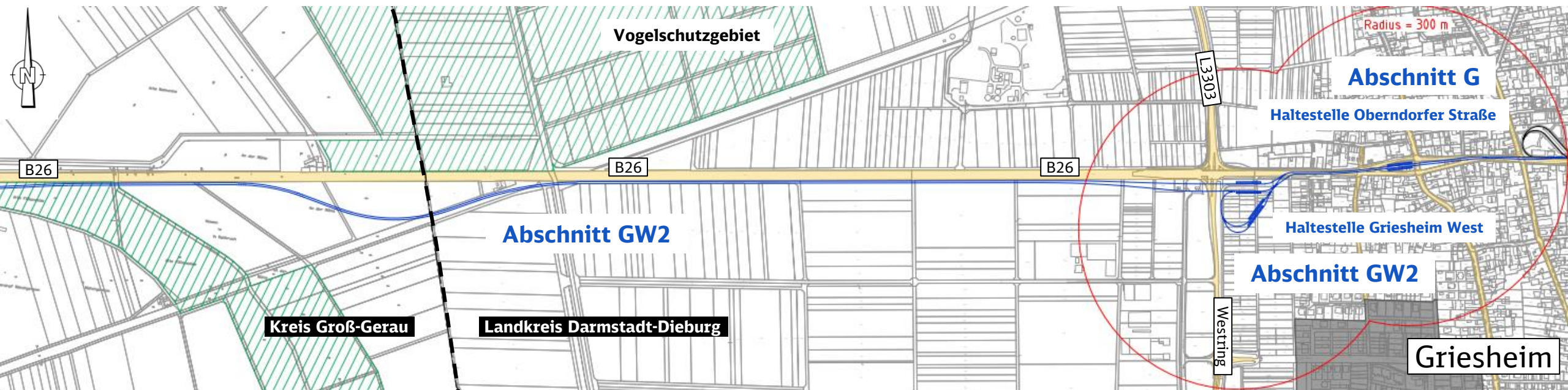


# Technische Untersuchung

## Abschnitt 1 und 2 – Griesheim – Riedstadt-Wolfskehlen

### Variantenüberlegungen:

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

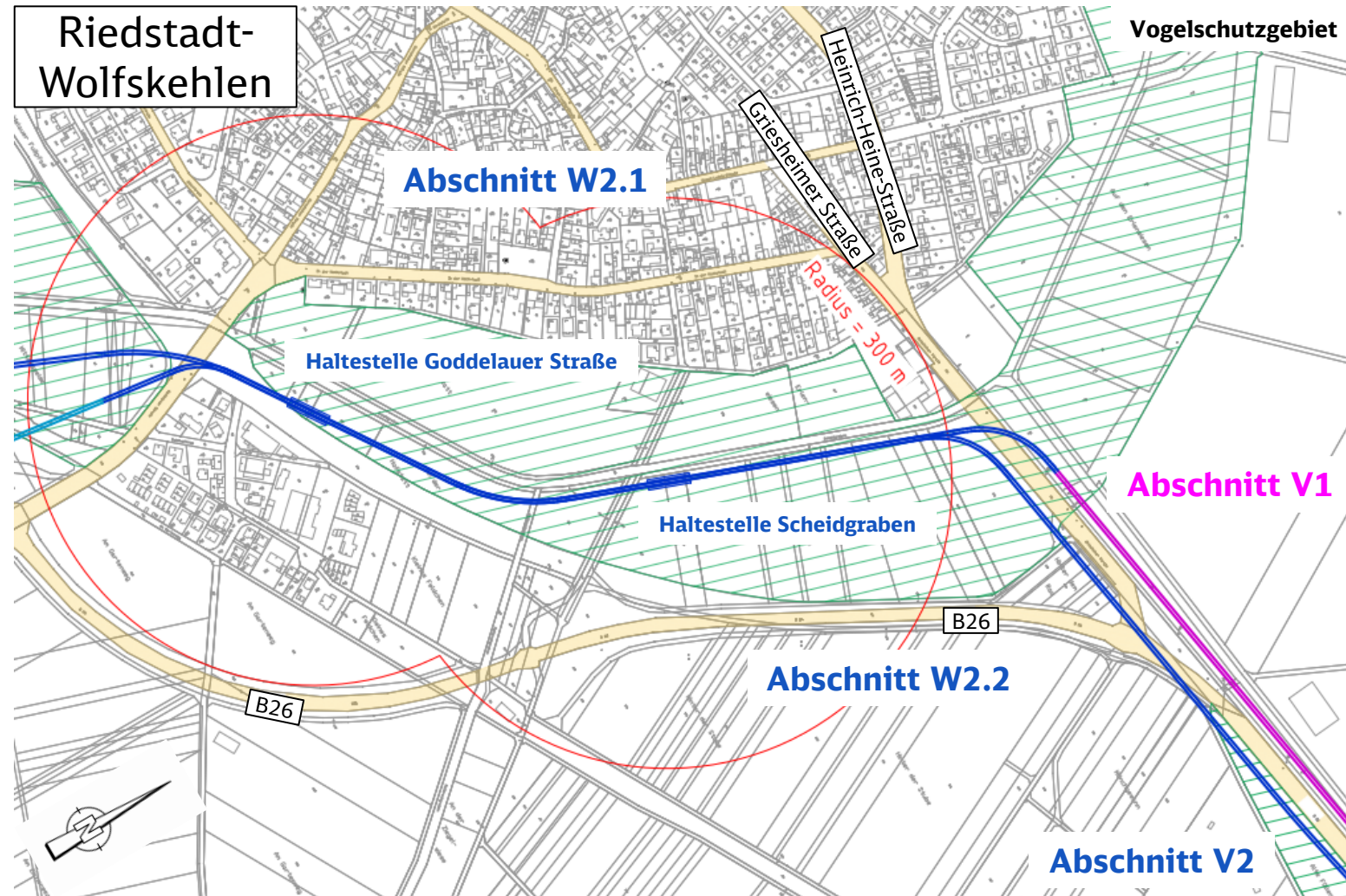


# Technische Untersuchung

## 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

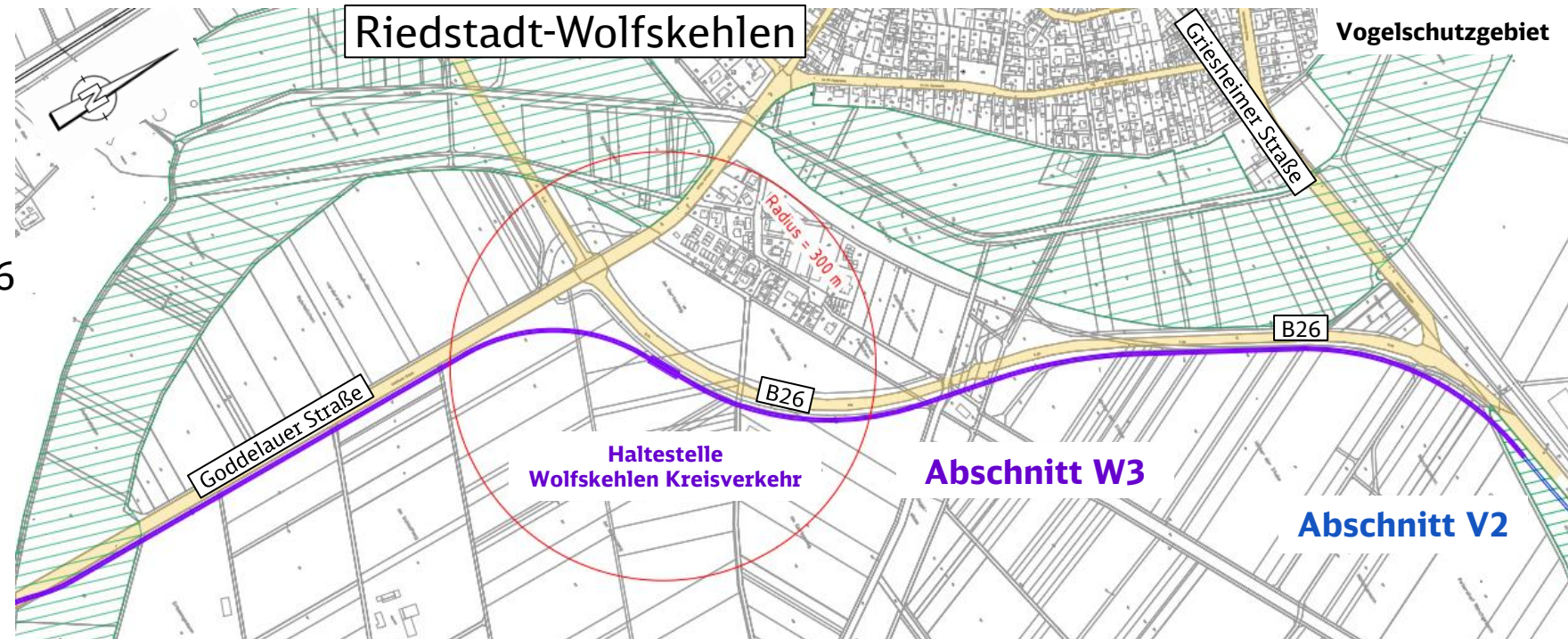


# Technische Untersuchung

## 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

