

# **Machbarkeitsstudie Neue ICE-Werkstätten**

**Abschlußbericht**

**Standort Wiesbaden  
Hauptbahnhof, Insellage und Kleingärten**

---

Auftraggeber:

**DB Fernverkehr AG**

Stephensonstraße 1  
60326 Frankfurt am Main

Auftragnehmer:

**Quadra Ingenieure GmbH**

Zeltnerstraße 7  
90443 Nürnberg



**QUADRA**  
INGENIEURE

## INHALTSVERZEICHNIS

|     |                                                                                          |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Allgemeines .....                                                                        | 3  |
| 1.1 | Aufgabenstellung.....                                                                    | 3  |
| 1.2 | Anforderungen an den Werkstandort.....                                                   | 3  |
| 2   | Beschreibung des bestehenden Zustandes .....                                             | 3  |
| 2.1 | Standort.....                                                                            | 3  |
| 2.2 | Grundstückseigentümer und Nutzungen .....                                                | 6  |
| 3   | Beschreibung der geplanten Varianten .....                                               | 7  |
| 3.1 | Anordnung der Gebäude/ Umsetzung der Aufgabenstellung / Straßen und Gleisanbindung ..... | 7  |
| 4   | Entscheidungsvorlage .....                                                               | 10 |
| 4.1 | Gründe für den Standort .....                                                            | 10 |
| 4.2 | Gründe gegen den Standort.....                                                           | 10 |

# **1 Allgemeines**

## **1.1 Aufgabenstellung**

Die Quadra Ingenieure GmbH wurde beauftragt im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung für neue ICE Werkstätten die Standorte München, Wiesbaden und Karlsruhe GWI / Güterbahnhof sowie Karlsruhe Bahnbauengelände zu untersuchen.

Der hier vorliegende Bericht informiert ausschließlich über den Standort Wiesbaden.

## **1.2 Anforderungen an den Werkstandort**

Seitens DB Fernverkehr wurden Planungsgrundlagen übergeben die auf dem jeweiligen Grundstück zu realisieren sind. Ein Auszug hieraus sieht folgende Planungsparameter vor:

„Unter Ausnutzung der gesamten zur Verfügung stehenden Fläche muss eine optimale Anordnung einer Werkstatt und aller möglichen peripheren Anlagen gefunden werden.

Im Optimalfall soll die ausgesuchte Fläche genügend Platz für eine Werkstatt mit 400 m Nutzlänge, direkt angrenzenden Nebenwerkstätten, Verwaltung und einem Gleisfeld mit optimaler Anordnung der peripheren Anlagen (ARA, IRA, ULM, UFD und Abstellung) haben.

Ein ÖPNV Anschluss sollte möglichst nahe der Werkstatt vorhanden sein.“

# **2 Beschreibung des bestehenden Zustandes**

## **2.1 Standort**

Die untersuchten Flächen am Standort Wiesbaden befinden sich im Bereich des Hauptbahnhofes Wiesbaden. Es wurden insgesamt drei Flächen untersucht, welche für eine Entwicklung einer ICE Werkstatt in Frage kommen. Die Flächen werden aufgrund Ihrer aktuellen Lage im Bestand unterschieden in „Wiesbaden Hauptbahnhof“, „Wiesbaden Insellage“ und „Wiesbaden Kleingärten“.

### **Wiesbaden Hauptbahnhof**

Die Fläche liegt westlich unmittelbar neben dem Wiesbadener Hauptbahnhof und ist über den Kaiser-Friedrich Ring bzw. die Breitenbachstraße straßenseitig angeschlossen.

Eisenbahntechnisch befindet sich das Gelände bereits im Fügungsbereich des Hauptbahnhofes.

Folgende Strecken laufen beim Wiesbadener Hauptbahnhof zusammen:

- 3500 Wiesbaden Hbf - Diez
- 3502 Wiesbaden Ost - Wiesbaden Hbf
- 3505 Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Biebrich
- 3509 Abzw. Breckenheim - Wiesbaden Hbf
- 3528 Abzw Kaiserbrücke - Wiesbaden Hbf
- 3603 Frankfurt (Main) Hbf - Wiesbaden Hbf

Über die aktuellen Weichen und Gleisverbindungen ist die Fläche an die Strecke 3509 Abzw. Breckenheim - Wiesbaden Hbf angebunden.

Sonstige Strecken wie die Strecken

- 3505 Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Biebrich
- 3603 Frankfurt (Main) Hbf - Wiesbaden Hbf
- 3528 Abzw Kaiserbrücke - Wiesbaden Hbf

Können derzeit nur über eine Sägezahnfahrt über den Hauptbahnhof erreicht werden.

Sämtliche Streckengleise sind elektrifiziert.

Das westlich gelegene Areal beherbergt aktuell die Gleise 133, 134, 135, 136, 137, 138 und 139. Die Gesamtgröße beläuft sich auf ca. 1,8 ha. Die Länge beträgt hierbei ca. 450,0m und eine Breite von ca. 40,0m.

Westlich der o.g. Gleisanlagen befinden sich bahn affine Bebauung wie eine Güterhalle mit Laderampe und diverse weitere Bebauungen die früher in der Nutzung der Bahn standen. Diese Fläche besitzt einen annähernd gleichen Flächenzuschnitt (L: 450,0m; B: 38,0m) und besitzt damit eine Grundstückgröße von ca. 1,7 ha. Beide Flächen zusammen ergeben eine Entwicklungsfläche mit ca. 3,5 ha und ist somit interessant für die Anordnung einer ICE Werkstatt.

Das o. g. Areal war Anfangs seitens der DB nicht für eine Untersuchung zur Standortunterbringung vorgesehen. Beim gemeinsamen Ortstermin wurde jedoch beschlossen das Areal im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu beleuchten.

### **Wiesbaden Insellage**

Das Gelände ist straßenverkehrstechnisch ungünstig gelegen. Aktuell besteht aufgrund der Insellage im Gleisbereich keine straßenseitige Erschließung. Die Fläche ist aktuell nur zu Fuß über Rangierwege und entsprechende Gleisüberwege erreichbar.

Eine spätere straßenseitige Erschließung kann ggf. über den Parkplatz des Wiesbadener Hauptbahnhofes über die Salzbachstraße erfolgen.

Eisenbahntechnisch ist liegt das Gelände zwischen den Streckengleisen, welche zum Hauptbahnhof führen. Östlich wird das Gelände durch die Strecken:

- 3505 Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Biebrich
- 3603 Frankfurt (Main) Hbf - Wiesbaden Hbf

begrenzt; westlich wird das Gelände durch die Strecken:

- 3505 Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Biebrich
- 3603 Frankfurt (Main) Hbf - Wiesbaden Hbf
- 3528 Abzw Kaiserbrücke - Wiesbaden Hbf

begrenzt.

Die von der DB AG vorausgewählte Fläche Wiesbaden Insellage besitzt eine Gesamtgröße von ca. 4,3 ha. Die Länge der Fläche beläuft sich auf ca. 650 m und ca. 70 m breit.

Die Fläche kann durch eine Umverlagerung der Abstellgleise der DB Regio weiter vergrößert werden. Die Abstellgleise sind dabei an anderer Stelle im Wiesbadener Hbf anzuordnen.

Als weitere Vergrößerungsoption könnten die Streckengleise 3503 und 3603 zu den sonstigen Streckengleisen umverlegt werden. Die Insellage (allseits umgeben von Gleisen) könnte so aufgelöst werden.

Auf dem Grundstück befindet sich eine stillgelegte Drehscheibe inkl. zugehöriger Grubenanlagen, etc. sowie diverse Gebäude welche in früherer Zeit zur Instandhaltung genutzt wurden. Im geringen Umfang werden die vorhandenen Hallen und Gebäude noch als Lager, etc. durch DB Unternehmen wie DB Service genutzt.

Die bestehenden Gleisanlagen auf dem Gelände sind aktuell über Sägezahnfahrbewegungen über den Hauptbahnhof angebunden und somit an das Streckennetz angeschlossen.

### **Wiesbaden Kleingärten**

Das Gelände ist straßenseitig an den Theodor-Heuss-Ring angebunden. Eine direkte Zufahrt zum Gelände besteht von hier über eine kleine Zubringerstraße welche die anliegenden Kleingärten erschließt.

Eisenbahntechnisch ist das Gelände derzeit nicht angebunden. Sämtliche Streckengleise mit Ausnahme der Strecke 3500 Wiesbaden Hbf – Diez liegen östlich des hier beschriebenen Areals. Die Strecke 3500 zerschneidet hier die vorausgewählte Fläche der DB in einen östlichen und westlichen Teil, da die Strecke unter Denkmalschutz steht und nicht rückgebaut werden darf.

Die von der DB AG vorausgewählten Flächen Wiesbaden Kleingärten besitzt eine Gesamtgröße von ca. 11,7 ha.

Auf dem Grundstück befinden sich mehrere vermietete Kleingärten und sonstige Freiflächen.

Das westliche Areal besteht zu großen Teilen aus Böschungshängen mit teilweise drastischen Höhenunterschieden (Höhenunterschiede von bis zu 7,0m!) und Waldbewuchs. Diese Fläche ist zur Realisierung einer ICE Werkstatt nicht geeignet.

Die im Osten liegende Teilfläche kann für eine weitere Betrachtung herangezogen werden, obgleich auch hier Höhenunterschiede von bis zu 4,0m bei einer späteren Realisierung zu bewältigen wären.

## **2.2 Grundstückseigentümer und Nutzungen**

### **Wiesbaden Hauptbahnhof**

Die östliche Fläche (angrenzend an Gleisanlagen Hbf) befindet sich im Eigentum der DB Netz AG. Die genaue Bezeichnung der Flächen lautet:

Flur 158          Flurstück: 97/4; 97/5

Nach Aussage DB Netz sind die hier befindlichen Gleise 134 – 139 entbehrlich und können rückgebaut werden.

Die westliche Fläche befand sich ursprünglich im Eigentum der Aurelis. Ein Großteil der Fläche wurde freigestellt und ist aktuell bereits an Dritte verkauft. Nur ein Teil der Fläche wurde als bahngewidmete Fläche an Dritte veräußert.

Die genaue Bezeichnung der Flächen lautet:

Flur 158          Flurstück: 97/1; 97/3, 2/5, 2/3 (freigestellte Flächen; verkauft an Dritte)

Flur 158          Flurstück: 2/4 (gewidmete Fläche; verkauft an Dritte)

### **Wiesbaden Insellage**

Folgende Flächen befinden sich im Eigentum der DB Netz AG, BK 09. Die genaue Bezeichnung der Flächen lautet:

BE-Nr: AE0641400316

BE-Nr: AE0641400317

BE-Nr: AE0641400319

Folgende Flächen befinden sich im Eigentum der DB Netz AG, BK 16. Die genaue Bezeichnung der Flächen lautet:

BE-Nr: AE0641400029

BE-Nr: AE0641400028

BE-Nr: AE0641400364

Die aktuelle Nutzung als Abstellanlage (DB Regio) kann wie die geringfügige Nutzung als Lager im Umfeld des Wiesbadener Hbf verlagert werden.

#### **Wiesbaden Kleingärten**

Folgende Flächen befinden sich im Eigentum der DB Netz AG, BK 09. Die genaue Bezeichnung der Flächen lautet:

BE-Nr: AE0641400002

BE-Nr: AE0641400001

BE-Nr: AE0641400003

BE-Nr: AE0641400004

BE-Nr: AE0641400005

BE-Nr: AE0641400006

Folgende Flächen befinden sich im Eigentum der DB Netz AG, BK 11. Die genaue Bezeichnung der Flächen lautet:

BE-Nr: AE0641400364

BE-Nr: AE0641400026

BE-Nr: AE0641400025

BE-Nr: AE0641400024

Die mäßige Nutzung in Form vermieteter Kleingärten erscheint unkritisch zu sein.

### **3 Beschreibung der geplanten Varianten**

#### **3.1 Anordnung der Gebäude/ Umsetzung der Aufgabenstellung / Straßen und Gleisanbindung**

Für den Standort Wiesbaden muss vom konventionellen Ansatz, alle peripheren Anlagen auf einem Grundstück unterzubringen, abgewichen werden. Die oben genannten Areale bieten in Ihrem ursprünglichen Zustand zu wenig Platz, um eine zentrale Werkstatt auf den zur Verfügung stehenden Flächen unterzubringen.

Vorrangig wurde daher für den Standort Wiesbaden die Anordnung der Werkhalle mit zugehörigem Verwaltungsabau untersucht. Die auslagerbaren peripheren Anlagen, wie Außenreinigungsanlage (ARA), Innenreinigungsanlage (IRA), etc. sind im Hinblick auf die Unterbringung einer größtmöglichen ICE Werkstatt jeweils auf Ergänzungsflächen vorgesehen.

Im Vordergrund steht gemäß der gestellten Aufgabenstellung die Unterbringung einer ICE Werkstatt mit 400,0m Nutzlänge, je Hallengleis.

Die Untersuchung der drei möglichen Werkstattlagen, „Hauptbahnhof“, „Insellage“ und „Kleingärten“, stellt sich wie folgt dar.

### **Wiesbaden Hauptbahnhof**

Fasst man das Gelände im Besitz der DB Netz mit dem bereits veräußerten Gelände der Aurelis zusammen, ist die hier entstehende Fläche ausreichend groß um eine maximal 3-gleisige Werkstatthalle unterzubringen. Die Werkhalle mit einer Abmessung von ca. 440,0m x 35,0m inkl. des benötigten Verwaltungsanbaus ist auf der Fläche unterbringbar.

Ohne die bereits veräußerte Fläche an Dritte ist das Gelände zu schmal und lediglich für die Unterbringung von peripheren Anlagen in Ergänzung zu den anderen Lagen („Insellage“ und „Kleingärten“) denkbar.

Zur Realisierung wäre ein Rückkauf, mit einer Investitionssumme über ca. 13,7 Mio € und die erneute Widmung als Bahnfläche erforderlich.

Die gleisseitige Anbindung des „Hauptbahnhofgeländes“ würde über eine Sägezahn-  
bewegung über den Hauptbahnhof mit Auszug auf die stillgelegte Trasse der Strecke 3500 erfolgen. Die Strecke 3500 unterliegt in Ihrer Gesamtlänge dem Denkmalschutz. Eine Anbindung, Umnutzung oder Umgestaltung der Trasse ist mit entsprechenden Auflagen verbunden.

Die weitere Variantenausarbeitung wurde nach der Grundlagenermittlung aufgrund der hohen Kosten für die Bereitstellung des Baufeldes eingestellt.

### **Wiesbaden Insellage**

Das Gelände steigt von Süd nach Nord stetig. Die aktuelle Anbindung der „Insellage“, erfolgt vom Hauptbahnhof aus. Das Gelände selbst fällt bereits im Bestand nach Süden hin. Zu den Umgebenen Streckengleisen befinden sich rundum Böschungen.

Die bestehende gleisseitige Anbindung vom Hauptbahnhof von Norden aus, eignet sich nicht für die Erschließung. Die vorhandene Gleisharfe des Hauptbahnhofes bzw. die Anbindung der „Insellage“ kann nur mit Zugespinnen von maximal 200,0m Länge (1 ICE) erfolgen. Ein Umbau würde den kompletten Umbau der gesamten Weichenanlage des Wiesbadener Hauptbahnhofes nach sich ziehen.

Die zukünftige gleisseitige Anbindung kann bei daher nur von Süden aus direkt aus dem Streckennetz von Süden aus erfolgen. Die Auswertung der Vermessungsergebnisse für den Standort Wiesbaden „Insellage“ ergab, dass die Werkhalle ca. 4,40m unter aktuellem Geländeniveau liegen würde. Zur näheren Veranschaulichung liegt

hier ein Höhenplan bei. Die Kosten für ein derartiges Eingraben liegen im zweistelligen Millionenbereich und werden grob auf ca. 10Mio € geschätzt.

Eine beidseitige Anbindung ist aufgrund des Geländeverlaufs nicht möglich.

Neben den gleisseitigen Anschlussschwierigkeiten ist die straßenseitige Erschließung als äußerst kritisch zu bewerten, da ein innerbetrieblicher Bahnübergang über die Streckengleise 3505 Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Biebrich und 3603 Frankfurt (Main) Hbf - Wiesbaden Hbf erforderlich ist.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit, Herstellung einer Randlage, wurde in die Betrachtung der „Insellage“ die Verlegung der Streckengleise Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Biebrich und 3603 Frankfurt (Main) Hbf - Wiesbaden Hbf angeregt. Die Fläche würde sich günstig im Hinblick auf die straßenseitige Erreichbarkeit entwickeln, die entstehenden Kosten sind hier mit ca. 2Mio € jedoch immens.

Grundsätzlich wäre die Anordnung einer 440,0m langen Werkstatthalle auf dem Gelände, inkl. Verwaltung und IRA möglich.

Die weitere Variantenausarbeitung wurde nach der Grundlagenermittlung aufgrund der hohen Kosten für die Baufeldfreimachung eingestellt.

### **Kleingärten**

Die Fläche bietet Platz für eine maximal 3 gleisige Werkstatthalle, mit einer Nutzlänge von 200,0m (Gesamtlänge 240,0m).

Die gleisseitige Erschließung muss bei dieser Lösung auf der Trasse der Strecke 3500, der denkmalgeschützten Strecke, erfolgen um eine Anbindung an den Hauptbahnhof herzustellen.

Da die Entwicklungsfläche auch durch aufwendige Böschungsabgrabungen und Stützbauwerke durch die bestehende und denkmalgeschützte Bahnstrecke 3500 nicht erweitert werden kann bzw. die denkmalgeschützte Strecke zu einer Zerschneidung der Entwicklungsfläche führt ist die Fläche für eine fortführende Betrachtung zur Realisierung einer ICE Werkstatt nicht geeignet.

## **4 Entscheidungsvorlage**

### **4.1 Gründe für den Standort**

Für den Standort Wiesbaden spricht, dass die einzelnen zur Verfügung stehenden Gelände in großer Nähe zum bereits bestehenden Instandhaltungsstützpunkt in Frankfurt Griesheim liegen.

Die Flächenzuschnitte der einzelnen Flächen eignen sich nur bedingt für die Anordnung einer Instandhaltungswerkstatt.

Die peripheren Anlagen können im Umkreis des Hauptbahnhofes auf den jeweiligen Ergänzungsflächen problemlos angeordnet werden.

### **4.2 Gründe gegen den Standort**

Keine der drei möglichen Entwicklungsflächen bringt gute Voraussetzungen zur Entwicklung einer ICE Werkstatt mit sich. Während die Fläche „Kleingärten“ und „Hauptbahnhof“ bereits grundsätzlich für eine Beplanung der erforderlichen Größe (440,0m Lange Halle) zu klein ist.

Die „Insellage“ welche an sich einen optimalen Platzbedarf, bei Verlegung der Streckengleise und vermieteten Abstellgleisen für die DB Regio, bietet. Benötigt bereits massive Investitionskosten zur Herstellung eines freien Baufeldes.

Damit kann abschließend auch dieses Gelände, insbesondere im Hinblick auf die Investitionskosten, nicht für die Realisierung einer ICE Werkstatt empfohlen werden.

aufgestellt  
Quadra Ingenieure GmbH