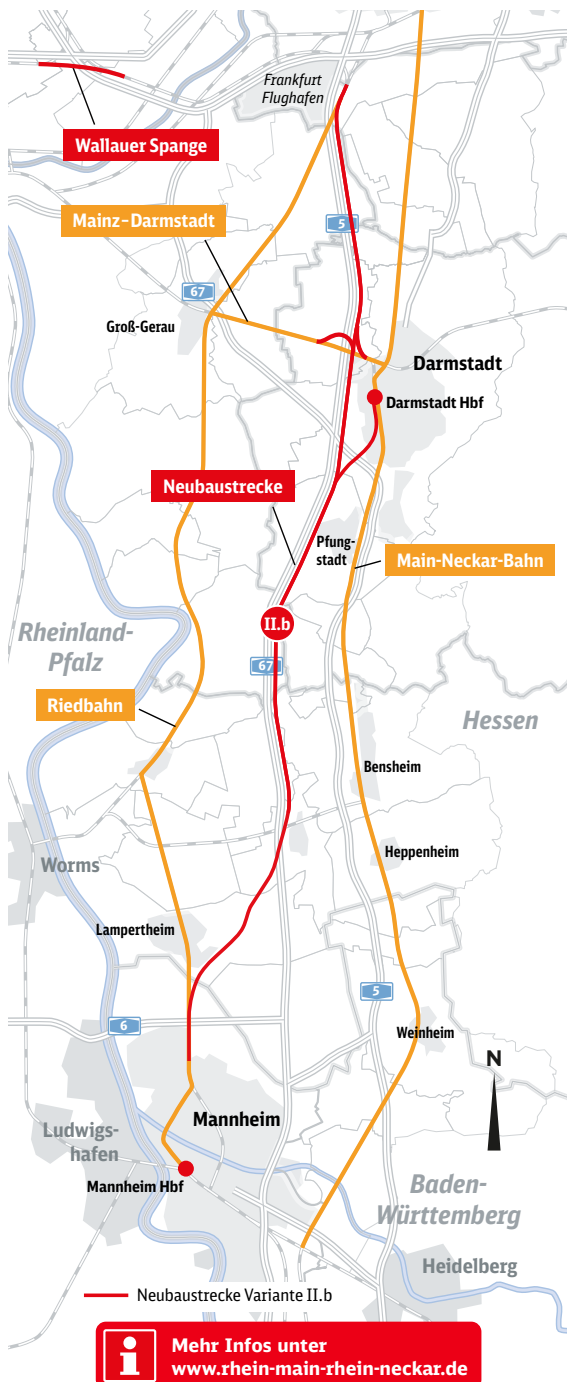


Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim Die Trasse steht fest.



Die Vorteile der Vorzugsvariante II.b

Nun ist es soweit. Der Streckenverlauf für die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim steht fest: Die Entscheidung ist für die Variante II.b gefallen. Sie verläuft zwischen Zeppelinheim und Lorsch entlang der Autobahnen A5 und A67 und anschließend zwischen Lorsch und Mannheim weitgehend im Tunnel. Der Fernverkehr erreicht Darmstadt über eine Nord- und eine Südanbindung. Der nächtliche Güterverkehr aus Mainz wird über eine neue Kurve in Weiterstadt auf die Neubaustrecke geleitet.

Die Deutsche Bahn gab diese Vorzugsvariante am 13. November 2020 auf der 11. Sitzung des Beteiligungsforums bekannt. Insgesamt wurden im letzten Schritt noch zehn Varianten für die Streckenführung geprüft. Entscheidend dabei waren umweltfachliche, verkehrliche und wirtschaftliche Aspekte. Die Variante II.b schneidet in der Gesamtbetrachtung am besten ab. **Nachts** wird es mit dieser Variante für die meisten Menschen an der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn **leiser**. Denn nachts wird der Güterverkehr zukünftig auf die Neubaustrecke geleitet. Das **Fernverkehrsangebot** zwischen Frankfurt und Mannheim kann mit rund hundert zusätzlichen Verbindungen **verdoppelt** werden. Außerdem ermöglicht Variante II.b mit 29 Minuten die **schnellste Fahrzeit** zwischen Frankfurt und Mannheim. Der Bau der zwei neuen Gleise schafft **Platz für mehr Nahverkehr auf den Bestandsstrecken**, da tagsüber der Fernverkehr auf der Neubaustrecke fahren wird. Die große Anzahl an nächtlichen Güterverkehrszügen wird mit dieser Variante an Darmstadt vorbeigeleitet. Mit der neuen Südanbindung im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße wird der Westwald geschont (keine Neuzerschneidung). Mit dem Verlauf der Neubaustrecke entlang der Autobahnen werden zwei Infrastrukturen gebündelt, sodass Neuzerschneidungen der Landschaft vermieden werden. Wirtschaftlich ist Variante II.b zudem eine der kostengünstigsten Varianten.

Mit der Variantenentscheidung sind nun die Weichen für die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim gestellt. Die neue zweigleisige Trasse wird die überlasteten Bestandsstrecken zwischen den beiden Metropolen Frankfurt und Mannheim nachhaltig entlasten. Die Neubaustrecke ist damit ein wichtiger Baustein für das weitere Wachstum des Schienenverkehrs in Deutschland.

Ich möchte mich ganz herzlich bei allen Beteiligten, insbesondere bei den Forumsmitgliedern, bedanken. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Jörg Ritzert, Projektleiter Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar

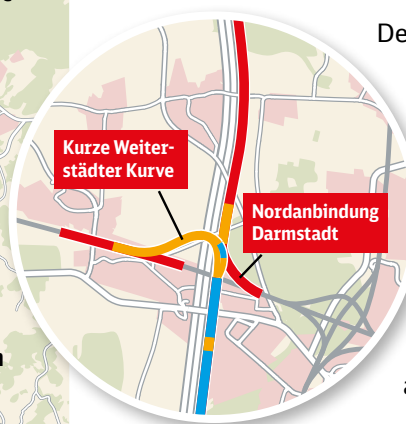


Die Vorzugsvariante auf einen Blick

Die geplante Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar verläuft ab Neu-Isenburg-Zeppelinheim östlich parallel zur Autobahn A 5. Ab Darmstadt führt sie entlang der Autobahn A 67, ebenfalls in östlicher Lage. Bei Lorsch unterquert die Strecke die A 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft sie geländegleich, bis sie auf Höhe des Lampertheimer Vogelschutzgebiets wieder in einen Tunnel führt. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

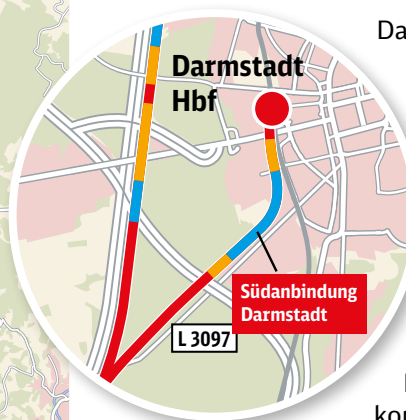
1 Kurze Weiterstädter Kurve für Güterverkehr

Der Güterverkehr zwischen Mainz und Darmstadt wird zweigleisig über die „Kurze Weiterstädter Kurve“ geführt. Die Strecke fädelt östlich des Bahnhofs Weiterstadt aus der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt aus. In einem Rechtsbogen bindet sie anschließend unterirdisch an die Haupttrasse der Neubaustrecke Richtung Süden an.



2 Nord- und Südanbindung Darmstadt für Personenverkehr

Darmstadt ist im Norden und Süden an die Neubaustrecke angebunden. Im nördlichen Kreuzungsbereich mit der Strecke Mainz–Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt. Vor der Straßenquerung Landesstraße 3113 wird sie an die Bestandsgleise angebunden.



Die Südanbindung fädelt im Südkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt aus. Anschließend verläuft sie eingeleisig weitgehend im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße. Nach der Überführung über die A 5 fädelt sie bei Eschollbrücken in die Neubaustrecke ein.

Streckenlänge Neubau Haupttrasse insgesamt: 57,8 km

Troglänge: 7,2 km

Tunnellänge: 12,7 km



Vorteile der Neubaustrecke auf einen Blick



Höhere Pünktlichkeit



Mehr Platz für Nahverkehr
3 Strecken statt 2



Mehr ICE-/IC-Linien
+100 Züge am Tag



Weniger Lärm
Nächtliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke



Schnellere Verbindung
von Darmstadt und Wiesbaden zum Flughafen Frankfurt (Hessen-Express)



Kürzere Reisezeit
-9 Minuten Frankfurt-Mannheim (ICE)

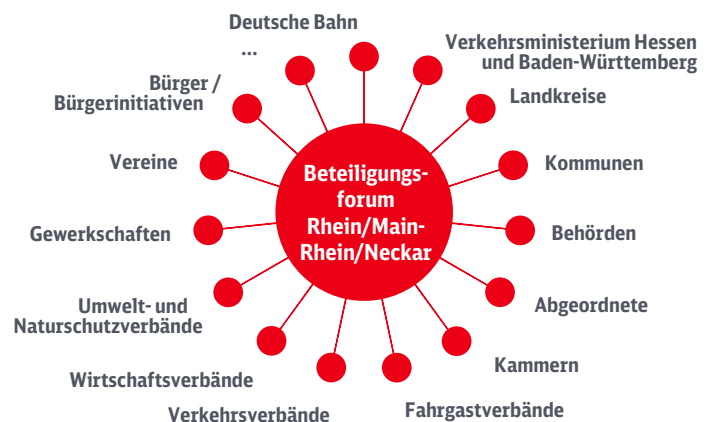
Seit 2016 im Dialog mit der Region

Im Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar kommen seit 2016 Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Interessengruppen der Region regelmäßig zusammen. Sie begleiten die Planungen für die neue Bahnstrecke, klären Fakten und bringen Anregungen und Hinweise in die Planungen ein.

Insgesamt über 30 Varianten, die auch von Mitgliedern des Beteiligungsforums eingebracht wurden, hat das Projektteam anhand von vierzig Kriterien geprüft und bewertet. Das Ergebnis: Nach vier Jahren intensiver Arbeit steht die Vorzugsvariante für die neue Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim fest.

Und auch nach dieser Entscheidung geht der Dialog weiter: Die Bahn setzt weiterhin auf einen transparenten und offenen Austausch mit den Menschen vor Ort und den Akteuren der Region.

Das Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar



Zahlen & Fakten

11 Sitzungen des Beteiligungsforums in vier Jahren

100 Vertreterinnen und Vertreter aus der Region (Bürgerinitiativen, Politik, Umweltverbände, Fahrgastverbände) eingebunden

13 Arbeitsgruppensitzungen

5 verschiedene Themenfelder

32 Varianten und kleinräumige Streckenvorschläge geprüft

40 Bewertungskriterien für Variantenentscheid

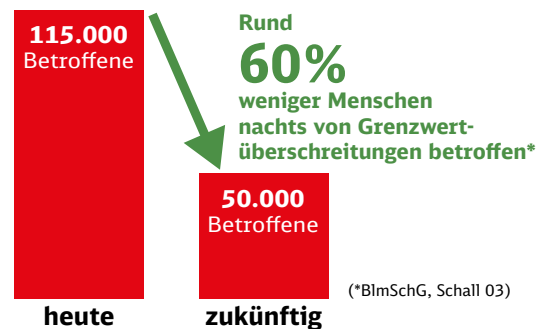
Schallschutz – nachts wird es deutlich leiser

Die Deutsche Bahn setzt auch bei der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim auf eine Lärmentlastung der Menschen in der Region.

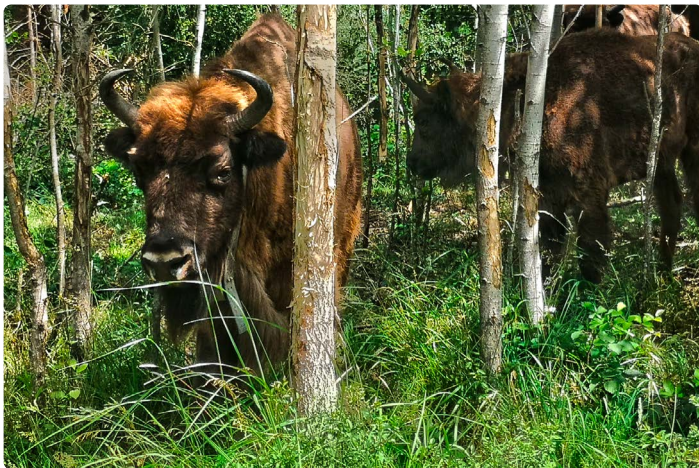
Dies erfolgt zum einen durch die nächtliche Verlagerung der Güterzüge von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke und zum anderen durch die Umrüstung aller Güterzüge auf sogenannte Flüsterbremsen bis Ende 2020.

Da neue Strecken mit Lärmschutz nach hohen Standards gebaut werden und an der Neubaustrecke weniger Menschen wohnen als an den Bestandsstrecken, wird es für die Menschen in der Region insgesamt deutlich leiser.

Durch die Neubaustrecke wird es nachts für viele Menschen deutlich leiser



Umweltschutzmaßnahmen für die Region



Wisente in der Muna Münster östlich von Darmstadt

Eingriffe in die Natur durch den Bau der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim gleicht die DB aus. Erste Kompensationsmaßnahmen sind bereits umgesetzt oder in Planung. Die Maßnahmen sollen den Menschen und der Natur in der Region zugutekommen und es sollen die landwirtschaftlichen Flächen erhalten bleiben.

Auf einer ehemaligen Munitionsanlage in Münster bei Darmstadt (Muna Münster) wurden beispielsweise Wisente angesiedelt, um die Biodiversität auf dem 260 Hektar großen Gelände zu erhöhen. Hier sind begleitend besondere Freizeit- und Umweltbildungsangebote geplant.

Weitere Maßnahmen werden zurzeit auch gemeinsam mit betroffenen Kommunen und Akteuren entwickelt.

So geht es weiter

1. Halbjahr 2021:

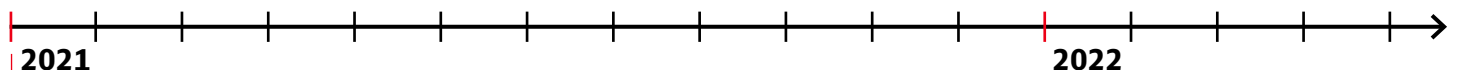
Bearbeitung möglicher regionaler Forderungen bezogen auf die Vorzugsvariante II.b für die Parlamentarische Befassung im Bundestag

Ende 1. Halbjahr:

Antrag Planfeststellung im Abschnitt Zeppelinheim–Darmstadt-Nord

Ab Anfang 2022

Befassung des deutschen Bundestages mit den möglichen regionalen Forderungen



Über das ganze Jahr: Erarbeitung umweltfachlicher Kompensationsmaßnahmen
Beteiligungsforum und Information der breiten Öffentlichkeit

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Hahnstraße 49, 60528 Frankfurt/M
Tel. +49 69 265 44142
Kristine.darga@deutschebahn.com
www.rhein-main-rhein-neckar.de

Kristine Darga
Referentin Kommunikation
Stakeholdermanagement und
Projektkommunikation Mitte
I.NI-MI-T4

Fotos:
DB AG/Claus Weber (S. 1 oben),
DB AG/Uli Planz (S. 1 unten),
DB AG/Georg Wagner (S. 3),
Oskar Baumann (S. 4)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand November 2020