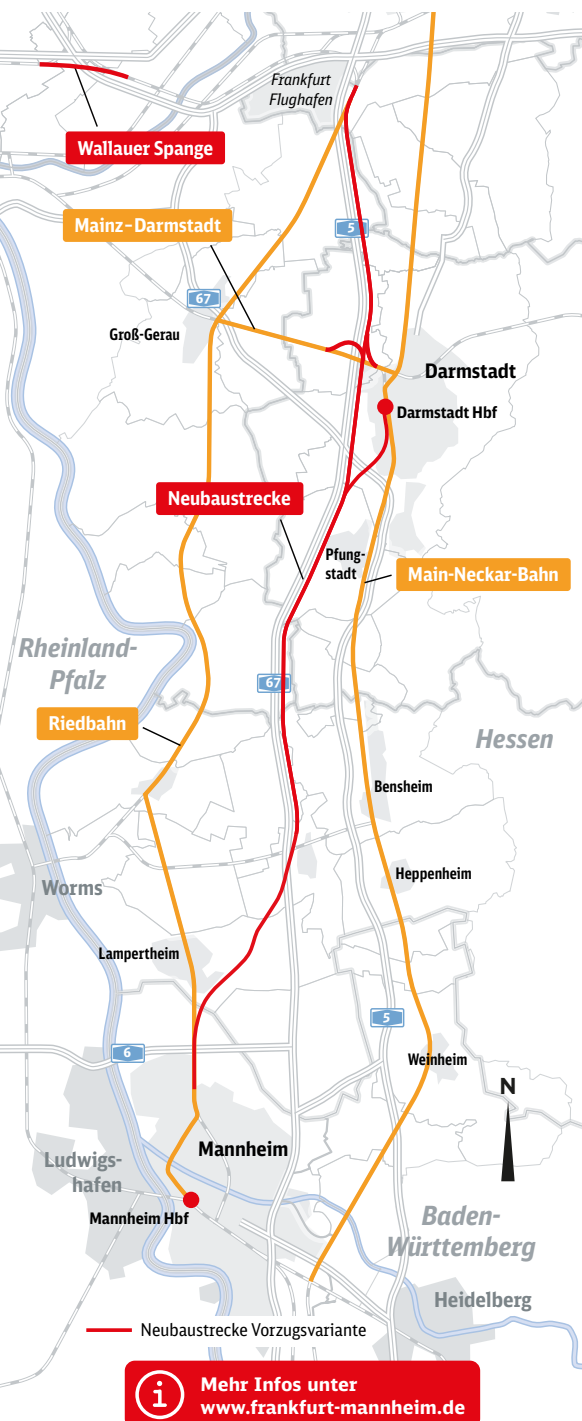


Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Die Trasse steht fest.



Die Vorteile der Vorzugsvariante

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 Süd-anbindung. 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 schneidet in der Gesamtbetrachtung am besten ab. **Nachts** wird es mit dieser Variante für viele 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 die Vorzugsvariante 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 Süd-anbindung 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 diese Variante zudem eine der kostengünstigsten.

Mit dem Variantenentscheid sind 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 Frankfurt–Mannheim





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 Neubau-
strecke



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 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 über 40 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 Beteiligten der Region.

Das Beteiligungsforum Frankfurt-Mannheim



Zahlen & Fakten

11 Sitzungen des Beteiligungsforums in vier Jahren

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

5 verschiedene Themenfelder

13 Arbeitsgruppensitzungen

32 Varianten und kleinräumige Streckenvorschläge geprüft

40 Bewertungskriterien für Variantenentscheid

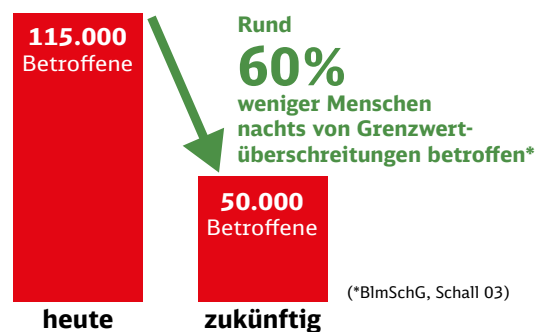
Schallschutz – nachts wird es deutlich leiser

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

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

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



So geht es weiter

1. Halbjahr 2021:

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

2. Halbjahr 2021:

Antrag Planfeststellung im Abschnitt Zeppelinheim–Darmstadt-Nord

Ab Anfang 2022:

Befassung des deutschen Bundestages mit den möglichen regionalen Forderungen

2021

2022

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

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main

Kontakt

Telefon: 01523 7561444
E-Mail: frankfurt-mannheim@
deutschebahn.com
www.frankfurt-mannheim.de

Fotos

DB AG/Claus Weber (S. 1 oben),
Günther Bauer (S. 1 unten),
DB AG/Georg Wagner (S. 3),
German Roamers (S. 4)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand September 2021