



# Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

## 1. Beteiligungsforum am 6. Dezember 2016

Präsentation DB Netz AG

## **Erkenntnisse aus der Bürgerinformationsveranstaltung**

# Die Neuaufnahme der Planung einer Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim basiert auf dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030



Quelle: BMVI Bundesverkehrswegeplan 2030, PRINS (Stand September 2016)

Gelb markiert:  
Projekt NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar

## 1.2 Grunddaten

Projektnummer	2-004-V03
Maßnahmetitel	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I
Teilmaßnahmen	Neu-/Ausbau Frankfurt/M - Mannheim - Karlsruhe, Ausbau Hagen / Köln - Siegen - Gießen - Friedberg - Hanau
Maßnahmenbeschreibung	2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS / 2-gleisige NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei; 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener u. niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange); 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim u. Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddellau; Herstellung KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf u. Siegen – Siegen-Weidenau; Blockverdichtung Kreuztal – Siegen u. Wetzlar – Gießen-Bergwald – Friedberg; durchgehend 2 Gleise Blankenberg – Merten u. Schladeren – Rosbach; höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg u. Großkrotzenburg; 4-gleisiger Ausbau F-Stadion – Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658)

Ziel der in diesem Korridor untersuchten Projekte ist die

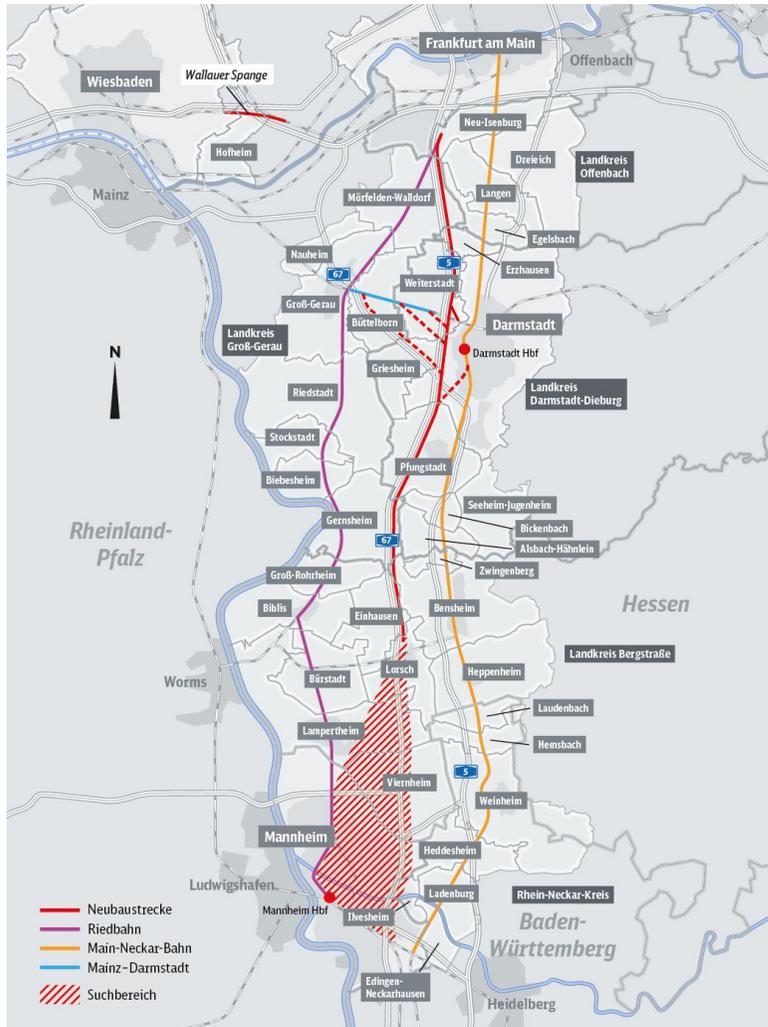
- Führung der autobahnparallelen Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim in Bündelung mit der BAB 5 und der BAB 67 (südlich des Darmstädter Kreuzes) und gemeinsame Umsetzung mit dem Sanierungs- und Ausbaubedarf der BAB 67. Nutzung tagsüber für den Schienenpersonenfernverkehr und nachts für den Schienengüterverkehr (siehe Planfall 1 c der Korridorstudie Mittelrhein), um die Bestandsstrecken entlasten zu können. Die Weiterführung der Trasse ab dem Viernheimer Dreieck in südlicher Richtung hat die Untersuchungsergebnisse des Eisenbahnknoten Mannheim zu berücksichtigen.
- Zur Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr ist eine Verbindungskurve an die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim alternativ über eine Spange nördlich von Weiterstadt, südlich von Weiterstadt, südlich von Klein-Gerau an der BAB 67 oder südlich von Darmstadt herzustellen. Damit werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung zur Lärmentlastung geschaffen, die nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist. Verkehrslenkende Maßnahmen sind durch den Infrastrukturbetreiber zu planen und umzusetzen.

## Wesentliche Eckpunkte

(Beschluss Bundestag vom 02.12.2016)

- 2-gleisige Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim mit Wallauer Spange
- Vmax = 300km/h
- Mischverkehrsstrecke (Verkehrslenkung: tagsüber Fernverkehr, nachts Güterverkehr)
- Parallel mit A5 (nördl. Darmstadt) und A67 (südl. Darmstadt)
- Verbindung mit Bestandsstrecke im Raum Darmstadt
- Lorsch – Mannheim: Planung berücksichtigt Ergebnisse zur Knotenuntersuchung Mannheim

# Aufgrund der Auswirkungen der Verkehrslenkung sind die Bestandsstrecken Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und der Abschnitt Groß Gerau – Darmstadt Teil des Projektgebiets



## Untersuchungsablauf zur Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken:

### Schritt 1

- Ermittlung der Zugzahlen mit Verkehrslenkung

### Schritt 2

- Vergleich der Lärmsituation (Ist-Zustand mit „Prognosefall ohne NBS“ und „Prognosefall mit NBS“\*)

### Schritt 3

- Bewertung der Lärmauswirkungen auf die Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und den Abschnitt Groß Gerau-Darmstadt

\*) Grundlage Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

# Eigener Bürgerbeteiligungsprozess für die Strecke südlich von Mannheim ab Herbst 2017



Quelle: BMVI Bundesverkehrswegeplan 2030, PRINS (Stand September 2016)

- Der neue Bundesverkehrswegeplan enthält eine **Neu- oder Ausbaustrecke zwischen Molzau/ Graben-Neudorf und Karlsruhe.**
- Auch das Projekt Molzau/Graben-Neudorf ist **von** den Ergebnissen der **Knotenuntersuchung in Mannheim abhängig.**
- Beginn des Trassenfindungsverfahrens mit der **Bürgerbeteiligung** vsl. im **Herbst 2017**

# Erfordernis eines Projektbeirats wird im Beteiligungsforum diskutiert



## Beteiligungsforum

- Klärung von Fakten
- Austausch von Erwartungen
- Definition von Projektzielen und -inhalten auf Basis des Bundesverkehrswegeplans
- Erarbeiten, Bewerten und Entscheiden über eine Präferenztrasse im Raum Darmstadt und Lorsch/Mannheim (Arbeitsprozess im Forum)

## Projektbeirat

Zum jetzigen Zeitpunkt aus Sicht von Bund, Ländern und DB nicht sinnvoll, da zunächst gemeinsam geplant und bewertet werden muss

## **Vorstellung des aktuellen Projektstandes**

# Notwendigkeit der Neubaustrecke vom Bundesverkehrsministerium bestätigt

## Randbedingungen und Inhalte zur Neubaustrecke gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030



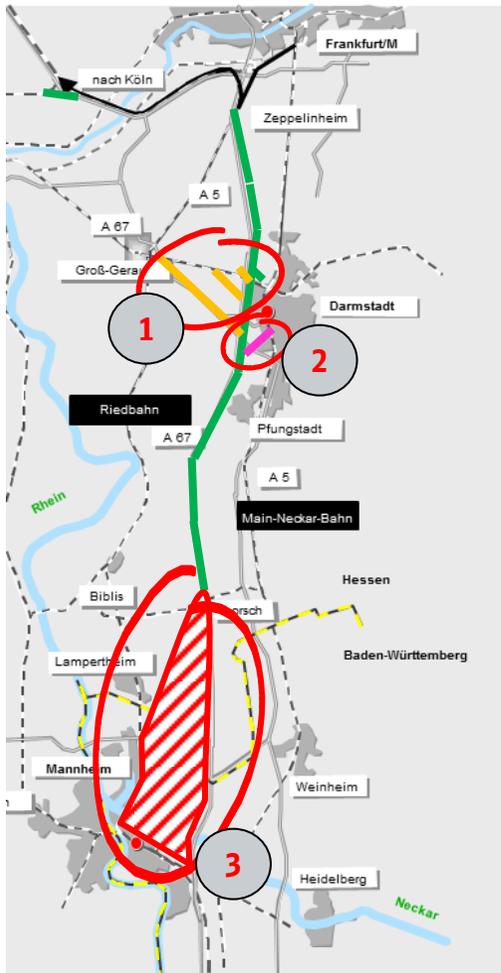
Quelle: BMVI Bundesverkehrswegeplan 2030, PRINS (Stand September 2016)

- Das **Erfordernis** einer **zweigleisigen Neubaustrecke** Zeppelinheim–Mannheim Waldhof für **schnellen ICE-Verkehr und Güterverkehr** ist **nachgewiesen**
- **Verbesserung Anbindung Darmstadt** durch Nordanbindung und noch zu untersuchender Südanbindung
- **Verknüpfung** mit der **Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt** [neu]
- **Autobahnparallele Führung der Neubaustrecke** als **Verkehrslenkungsvariante** (tagsüber Fernverkehr, nachts Güterverkehr) in Bündelung mit der BAB A5 (nördlich Darmstadt) und A67 (südlich Darmstadt) [neu]
- **Entlastung** der **Bestandsstrecken** nachhaltig vom **Lärm** [neu]
- **Verbindungsspanne Wiesbaden** mit Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main (Wallauer Spange) [neu]

**Auf dieser Grundlage nimmt die DB Netz ihre Planungen wieder auf**

# Projekthinhalte

**Grundsätzlicher Streckenverlauf steht fest, in Projektteilen besteht noch Klärungsbedarf**



**Mischverkehrsstrecke** (tagsüber ICE, nachts Güterverkehr) **in Bündelung mit A5** (nördl. DA) **und A67** (südl. DA)

**Wallauer Spange, Nordanbindung Darmstadt**

- **definierte Sachverhalte** aus dem Bundesverkehrswegeplan

1 Lage des **Anschlusses** der **Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt** an die Neubaustrecke

2 Verkehrliche Begründung der **Südanbindung Darmstadt**

3 **Trassenführung im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim und Stadtgebiet Mannheim**  
(in Abhängigkeit zu Ergebnissen aus Knotenuntersuchung Mannheim)

- **offene Fragestellungen** aus dem Bundesverkehrswegeplan

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz wurde am 02.12.2016 vom Bundestag beschlossen.

# Bau der beiden nördlichen Abschnitte ermöglicht bereits deutlich verbessertes Nahverkehrsangebot

## Stufenweise Realisierung des Projekts

### Hessen-Express



**Stufe 1:** Wallauer Spange

**Stufe 2:** Wallauer Spange + Anschluss Darmstadt = Hessen-Express

### Fahrzeiten mit dem Hessen-Express (neues Angebot)

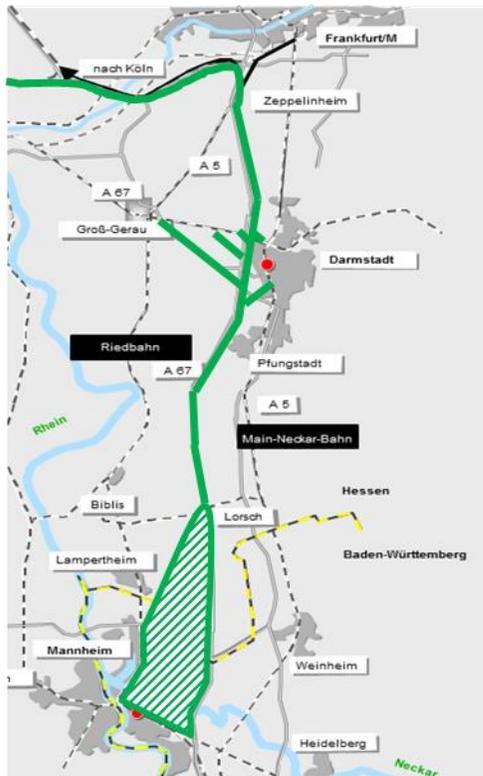
- Darmstadt Hbf-Frankfurt-Flughafen: ca. 13 Minuten
- Wiesbaden Hbf-Frankfurt-Flughafen: ca. 15 Minuten

**Deutlich kürzere Fahrzeiten zwischen Wiesbaden, Darmstadt und dem Flughafen-Frankfurt**

# Gesamtausbau sorgt für deutliche Verbesserungen im ICE-Verkehr zwischen Frankfurt-Mannheim

## Stufenweise Realisierung des Projekts

### Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar



**Stufe 3: Gesamtausbau** inkl. Klärungsbedarf im Raum Darmstadt und Mannheim

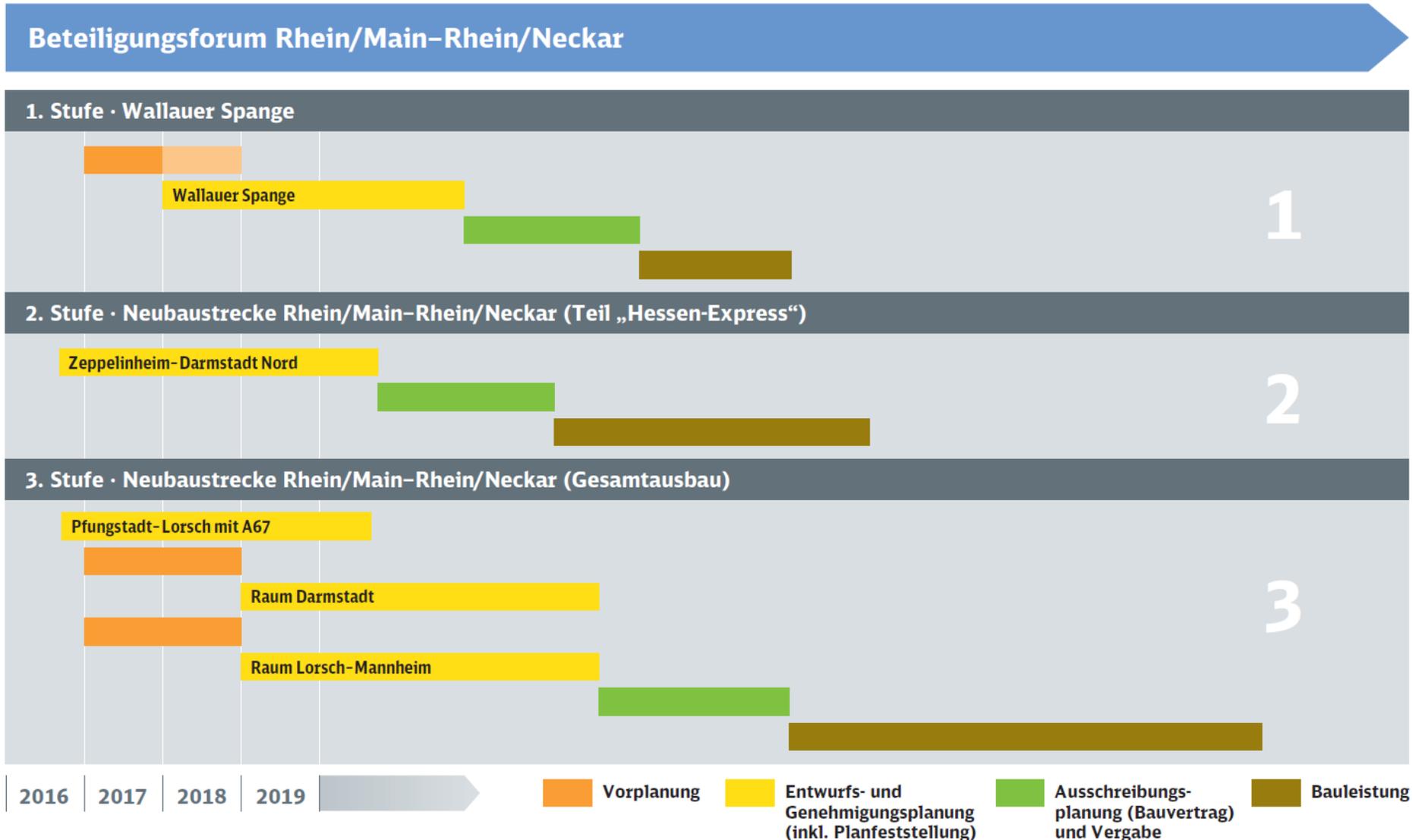
### Angebotsverbesserung im Personenfernverkehr nach Realisierung der Gesamtstrecke

- von **112** Zügen/Tag auf **152** Züge/Tag
- **Verkürzung** Fahrzeit Frankfurt Hbf und Mannheim Hbf um **9 Minuten**

Quelle: BMVI, Bundesverkehrswegeplan 2030, PRINS (Stand September 2016)

**Deutlich verbessertes ICE/IC-Angebot zwischen Frankfurt und Mannheim**

# Zeitplan / Planungsprozess



# Vorteile der Neubaustrecke auf einen Blick



# „Blick hinter die Kulissen“ Woran wird zurzeit gearbeitet

## Bund

### Bundesverkehrswegeplan 2030

- vom Bundestag verabschiedete Projekte (mit Ziel und Inhalt) 

### Knotenuntersuchung Mannheim

- Engpassanalyse
- Definition von engpassbeseitigenden Maßnahmen

### Zugzahlen 2030

- Ermittlung der Zugzahlen

## DB mit Beteiligungsforum

### Verkehrslenkung (Güterverkehr nachts)

- Rahmenbedingungen zur Umsetzung

### Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST)

- Erfassen der zukünftigen Verkehrsströme

### Betriebliche Aufgabenstellung (BAST)

- Beschreibung der notwendigen Infrastruktur

*in Bearbeitung*

*in Bearbeitung*

### Voruntersuchung Knoten Mannheim

- Erarbeitung DB-Konzeption

*in Bearbeitung*

### Neuplanung

- Wallauer Spange
- Raum Darmstadt (Anbindungen)
- Lärmuntersuchung Bestandsstrecken

### Neuplanung / Aktualisierung

- Raum Lorsch / Mannheim

*Beginn nach Abschluss  
Knotenuntersuchung Mannheim*

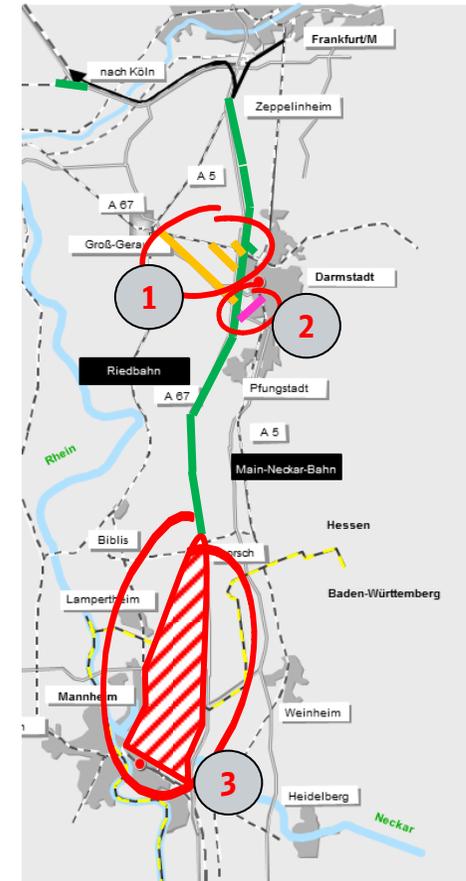
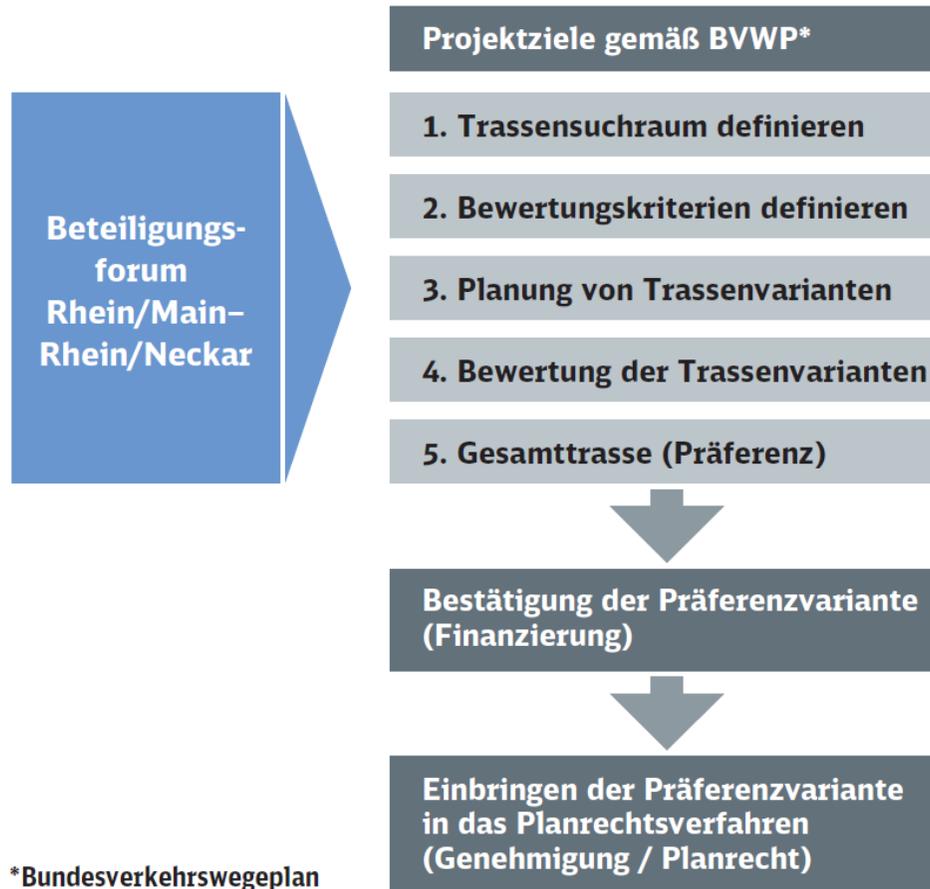
### Aktualisierung

(Haupttrasse)

- Abschnitt Zeppelinheim - Darmstadt
- Abschnitt Pfungstadt-Lorsch
- jeweils mit z. B. Lärmuntersuchung

# Die Bürger werden von Anfang an an der Planung beteiligt

## Ablauf Festlegung Präferenztrasse (für die offenen Fragestellungen aus dem BVWP\*)



**Ziel des Planungsprozesses:  
Präferenzvariante mit hoher Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit**