

Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Vorzugsvariante

Planungsstand
März 2024



Verlauf

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und anschließend entlang der A 67 bis kurz vor Einhausen. Dort mündet die Strecke in einen Tunnel, der auf der Ostseite der Autobahn an Einhausen vorbeiführt, die Weschnitz unterquert und in Höhe der Landesstraße (L) 3111 auf die andere Seite der A 67 wechselt.

Die Strecke verläuft anschließend durchgehend unterirdisch durch den Lorscher/Lampertheimer Wald nordwestlich an Neuschloß vorbei bis nach Mannheim-Blumenau. Dort bindet sie an die Riedbahn an.

Darmstadt wird mit einer Nord- und einer Südanbindung an das Personenverkehrsnetz angebunden. Der Güterverkehr aus Mainz erreicht die neue Trasse über die sogenannte Weiterstädter Kurve.

Nordanbindung Darmstadt

Im Kreuzungsbereich der Neubaustrecke mit der Strecke Mainz – Darmstadt werden zwei Gleise in Richtung Darmstadt Hauptbahnhof ausgefädelt und nach der Straßenquerung L 3113 an die Bestandsgleise angebunden.

Südanbindung Darmstadt

Die Südanbindung Darmstadt fädelt höhengleich im Südkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt aus, verläuft eingleisig weitgehend im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße, führt über die A 5 und weiter geländegleich bis zur höhenfreien Einbindung in die NBS bei Eschollbrücken.

Weiterstädter Kurve

Die Weiterstädter Kurve fädelt östlich des Bahnhofs Weiterstadt höhenfrei aus der Bestandsstrecke Mainz – Darmstadt aus. In einem Rechtsbogen bindet sie unterirdisch, höhenfrei an die Haupttrasse der NBS in Richtung Süden an.



Streckenlänge Neubau Haupttrasse
insgesamt: **57,8 km**



Troglänge: **9 km**



Tunnellänge: **19 km**