

## **Presseinformation**

### **Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar: Zwischen Lorsch und Mannheim ist Diagonale mit langem Tunnel Vorzugsvariante der Bahn**

*Bewertungsergebnisse für die acht geprüften Varianten liegen vor | Kürzeste Streckenführung mit langem Tunnel schneidet am besten ab | Bahn schließt oberirdische Streckenführung durch den Lampertheimer Wald aus | In der Region wird es nachts deutlich leiser | Entscheidung über Umsetzung bei Gesamtrassenvergleich Mitte 2020*

### **Bahn prüft und bewertet insgesamt acht Varianten zwischen Lorsch und Mannheim**

Die Bahn und die Umweltgutachter stellten auf der achten Sitzung des Beteiligungsforums „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ am Freitag in Mannheim die Bewertungsergebnisse des Variantenvergleichs zwischen Lorsch und Mannheim vor. In den vorausgegangenen Monaten hatte die Bahn insgesamt acht Varianten intensiv untersucht.

Aufgrund besonders sensibler Umweltbereiche und Gemeinwohlbelange hat die Bahn drei diagonale Streckenführungen sowie fünf Bündelungsvarianten östlich und westlich der A67 zwischen Lorsch und Mannheim verkehrlich, umweltfachlich, technisch und wirtschaftlich bewertet. Darunter auch der Vorschlag des Kreises Bergstraße, der eine Bündelung der Bahnstrecke westlich der A67 und anschließend parallel zur A6 mit einer abschnittswisen Tunnelführung vorsieht.

Mit allen Varianten ist ein Tunnel unter Mannheim zur Entlastung des städtischen Gebietes von Güterverkehrslärm zukünftig möglich. Dieser Tunnel ist Teil der aktuellen Untersuchung des Bundes zur Optimierung des Bahnknotens Mannheim.

### **Schnelle Tunneldiagonale ist insgesamt die beste Variante**

Die Umweltgutachter kommen zu dem Ergebnis, dass von den acht betrachteten Streckenführungen die diagonale Trasse, die zu zwei Dritteln der Strecke im Tunnel verläuft, für Mensch und Umwelt am verträglichsten ist.

Verkehrlich und wirtschaftlich haben die diagonalen Streckenführungen gegenüber den Bündelungsvarianten Vorteile. Aufgrund der geringeren Streckenlänge ist die Fahrzeit um eine Minute kürzer. Eine oberirdische Diagonale ist dabei die kostengünstige Variante. Aus Sicht der Bahn ist jedoch eine lange Tunnelführung notwendig, um die Eingriffe für Mensch und Natur zu minimieren.

„Die Diagonale im Tunnel ist aus unserer Sicht die bestmögliche Streckenführung zwischen Lorsch und Mannheim. Mit der Neubaustrecke wird es in der Region nachts deutlich leiser. Es gehen keine landwirtschaftlichen Flächen verloren.“, erklärt Jörg Ritzert, Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar.

---

06.12.2019

Im Auftrag des  
Beteiligungsforums  
Rhein/Main–Rhein/Neckar  
Moderator Ralf Eggert

Kontakt:

06251/8416-78

ralf.eggert@ifok.de

---

## **Presseinformation des Beteiligungsforums Rhein/Main–Rhein/Neckar**

Von den insgesamt 14,8 km der Diagonalen zwischen Lorsch und dem Mannheimer Norden verlaufen bei der Tunneldiagonalen 10,2 km im Tunnel. Bei Lorsch unterquert die Strecke die Autobahn 67 in einem Tunnel. Anschließend verläuft sie geländegleich bis sie auf Höhe des Lampertheimer Gescheids (Beginn Vogelschutzgebiet) wieder in einen Tunnel abtaucht. Im Mannheimer Norden taucht die Strecke wieder auf und schließt an die Riedbahn an.

Der Tunnel soll in offener Bauweise gebaut werden. Er wird so weit unter der Erde liegen, dass die Landwirte ihre Äcker nach Fertigstellung der Trasse wie gewohnt bewirtschaften können und auch der waldähnliche Bewuchs auf dem Tunneldeckel wieder ermöglicht werden kann.

Bei den Bündelungsvarianten erachteten die Umweltgutachter die Eingriffe in Natura 2000-Gebiete als besonders problematisch. Diese Gebiete genießen besonderen Schutz durch den Gesetzgeber, da sie wesentlich zum Erhalt und der Wiederherstellung der biologischen Vielfalt beitragen. Eingriffe in diese Gebiete sind zu vermeiden, wenn alternative Streckenführungen zur Verfügung stehen. Aus umweltfachlicher Sicht schneiden die Bündelungsvarianten im Vergleich zu einer diagonalen Streckenführung daher insgesamt schlechter ab.

Die Teilnehmenden haben die Bedeutung des Lampertheimer und Lorsch Waldes betont. Die Minimierung der Eingriffe in den Wald ist insbesondere angesichts der bereits bestehenden Grundwasserproblematik wichtig und soll weiterhin vertiefend betrachtet werden. Die Teilnehmenden haben gefordert, eine bergmännische Bauweise einer offenen Bauweise des Tunnels vergleichend gegenüberzustellen.

Zusätzlich haben Mitglieder des Beteiligungsforums die Bedeutung eines leistungsfähigen und zukunftsfähigen Öffentlichen Personen-Nahverkehrs für die Region unterstrichen. Dies gilt insbesondere auch für die Bestandsstrecken (Main-Neckar-Bahn und Riedbahn). Diese Strecken erhalten durch die geplante Neubaustrecke zusätzliche Kapazitäten. Ob diese Kapazitäten für die zukünftige Mobilität ausreichend sind, wurde diskutiert.

Viele Mitglieder des Beteiligungsforums begrüßen den informativen und sachlichen Austausch der Sitzung. Die Vorgehensweise beim Variantenvergleich und die gewählte Vorzugsvariante seien transparent und nachvollziehbar durch die Bahn und die Umweltgutachter dargestellt worden. Die gewählte Vorzugsvariante bilde eine gute Basis für die weitere Diskussion. Die Planungen sollten möglichst schnell voranschreiten.

Im nächsten Prüfschritt wird die Bahn zunächst die Anbindung Darmstadts und den Streckenverlauf zwischen Langwaden und Einhausen/Lorsch betrachten. Danach wird der Gesamttrassenvergleich durchgeführt. Dabei werden mögliche Streckenführungen entlang der A67 und A5 miteinander verglichen.

Eine Festlegung der Bahn für die Gesamttrasse für die weitere Planung ist für Frühsommer 2020 vorgesehen.

## **Presseinformation des Beteiligungsforums Rhein/Main–Rhein/Neckar**

Weitere Informationen zu den geprüften Varianten im Raum Lorsch-Mannheim finden Sie unter [www.rhein-main-rhein-neckar.de](http://www.rhein-main-rhein-neckar.de)

**Hinweis an Redaktion:** Im Pressebereich finden Sie weitere Informationen mit Grafiken und Visualisierungen. [www.rhein-main-rhein-neckar.de/presse.html](http://www.rhein-main-rhein-neckar.de/presse.html)

### ***Über das Beteiligungsforum zur Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar***

Im Rahmen des Beteiligungsforums können sich seine Mitglieder über Themen rund um die Planungen der Deutschen Bahn sowie der Länder Hessen und Baden-Württemberg zum Neubau der Strecke Rhein/Main–Rhein/Neckar austauschen und Lösungen erarbeiten. Gemeinsam mit den Interessenvertreterinnen und -vertretern aus den betroffenen Regionen soll der Planungsprozess transparent und nachvollziehbar gestaltet werden. Das Forum ist ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter und stellt als solches eine Ergänzung zum formellen Verfahren dar. Es setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, Landkreisen, Behörden, Landesministerien, Bundesministerium, Bürgerinitiativen sowie Landtags- und Bundestagsabgeordneten. Ebenso beteiligt sind Vertreterinnen und Vertreter von Kammern, Umwelt-, Naturschutz-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden, Gewerkschaften sowie der Deutschen Bahn. Die Mitglieder des Beteiligungsforums repräsentieren die unterschiedlichen Sichtweisen der betroffenen Regionen in Hessen und Baden-Württemberg und bringen ihre lokale und regionale Expertise ein. Dazu wird das Forum fachkompetent moderiert.