



Baden-Württemberg.de

📅 16.11.2020

SCHIENENVERKEHR

Neue Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim



📷 © picture alliance/Philipp von Ditfurth/dpa

Symbolbild

Die Bahn baut zwei neue Gleise zwischen Frankfurt und Mannheim und entlastet so die bestehenden Bahnstrecken. Die neue Strecke soll weitgehend parallel zu den Autobahnen und zwischen Lorsch und Mannheim zum Großteil im Tunnel verlaufen.

Doppelt so viele Fernzüge zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, nur noch 29 Minuten Fahrzeit für den ICE, mehr Platz für zusätzlichen Nahverkehr und Güterzüge – dafür baut die Bahn zwei neue Gleise zwischen Frankfurt und Mannheim und entlastet so die bestehenden Bahnstrecken. Zwischen Zeppelinheim und Lorsch verläuft die Strecke entlang der Autobahnen A5 und A67, anschließend zwischen Lorsch und Mannheim weitgehend im Tunnel. Darmstadt wird an die neue Strecke

angebunden. Im kommenden Sommer soll das Baugenehmigungsverfahren für den ersten Abschnitt der Strecke zwischen Zeppelinheim und Darmstadt Nord starten.

Ronald Pofalla, DB-Vorstand Infrastruktur: „Wir wollen die Verkehrswende, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Dafür braucht Deutschland eine starke Schiene. Mit der neuen Schnellfahrstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim leisten wir hierzu einen wesentlichen Beitrag. Heute haben wir einen wichtigen Meilenstein erreicht. Mein besonderer Dank gilt allen Mitgliedern des Beteiligungsforums, die den Trassenauswahlprozess in den vergangenen vier Jahren kritisch und konstruktiv begleitet haben. Wir werden diesen Dialog jetzt selbstverständlich weiterführen, parallel zu den nun folgenden Planfeststellungsverfahren.“

Mehr Kapazität für Fern- und Nahverkehr

Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: „Die Verkehrswende geht nur mit einer starken Schiene. Bahnfahren muss schnell, bequem und attraktiv sein. An diesen Stellschrauben arbeiten wir in Hessen seit Jahren. Darum hat das Land Hessen gemeinsam mit dem Bund vor fünf Jahren intensiv darauf hingewirkt, die jahrzehntealten Planungen der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim aus dem Dornröschenschlaf zu holen und auf die aktuellen Anforderungen auszurichten. Dazu zählte auch, die Strecke tagsüber für den Fernverkehr und in der Nacht für den Güterverkehr zu nutzen. Kurzum: Heute ist ein enorm wichtiger Tag, und zwar für den Bahnverkehr in ganz Deutschland. Die Neubaustrecke entlastet mit dem Knoten Frankfurt einen der größten Engpässe des Bahnverkehrs in Deutschland schafft Kapazität für den Nah- und Fernverkehr und sichert gleichzeitig die Anbindung von Darmstadt. Das bedeutet am Ende ein besseres Angebot für alle Bahnreisenden, egal ob im Nah- oder Fernverkehr, durch mehr Züge und schnellere Verbindungen. Zugleich gibt es mehr Platz für Güterzüge und der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm wird berücksichtigt. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis eines intensiven Dialogprozesses, der unverzichtbar ist für Projekte dieser Größenordnung. Und es zeigt: Transparenz, Bürgerbeteiligung und Fortschritt im Verfahren schließen sich nicht aus.“

Winfried Hermann, Verkehrsminister für Baden-Württemberg: „Aus Sicht des Landes und der Metropolregion Rhein-Neckar ist die Neubaustrecke von zentraler Bedeutung. Es ist gut, dass nach langem Suchen eine konsensfähige Trasse gefunden wurde. Die Wirtschaft der Region ist besonders darauf angewiesen, dass die Eisenbahninfrastruktur im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik bedarfsgerecht ausgebaut wird. In der von Technologie und Wissenschaft geprägten Region ist eine leistungsfähige und moderne Schieneninfrastruktur unverzichtbar. Unsere Straßen sind voll und auch die Schienen haben kaum noch freie Kapazitäten. Nur mit dem konsequenten zügigen Aus- und Neubau der Schiene kann die aus Klimaschutzgründen dringend notwendige Verkehrswende gelingen.“

Streckenvariante II.b als beste Variante ausgewählt

Über den besten Verlauf der neuen Gleise hat sich die Deutsche Bahn in den letzten vier Jahren mit der Region ausgetauscht. Mehr als 30 mögliche Streckenführungen wurden gemeinsam besprochen und hinsichtlich ihrer jeweiligen Vor- und Nachteile bewertet. Heute hat die DB den Mitgliedern des Beteiligungsforums Rhein/Main-Rhein-Neckar das Ergebnis vorgestellt: Die jetzt entschiedene Streckenvariante II.b hat sich in Summe aller Bewertungskriterien als die beste Variante erwiesen.

Mit dieser Streckenführung werden die wenigsten Menschen von Schienenlärm belastet. Die Neubaustrecke verläuft von Zeppelinheim bis Lorsch entlang der Autobahnen A5 und A67 und bündelt damit zwei Infrastrukturen, sodass Neuzerschneidungen der Landschaft vermieden werden. Hinzu kommt, dass der Bau der Neubaustrecke mit dem Ausbau der A67 im Bereich Darmstadt bis Lorsch kombiniert wird, um bauliche Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

In 29 Minuten von Frankfurt nach Mannheim

Die Neubaustrecke im Korridor zwischen Frankfurt und Mannheim schafft neue Kapazität für den Fern-, Nah- und Güterverkehr. Das Fernverkehrsangebot zwischen Frankfurt und Mannheim kann mit hundert zusätzlichen Verbindungen verdoppelt und auch der Nahverkehr deutlich ausgebaut werden. Die Streckenführung macht eine besonders kurze Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim möglich: 29 statt bisher 38 Minuten. Damit kann hier der Deutschlandtakt eingeführt werden. Dadurch, dass die bestehenden Gleise der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn vom Fernverkehr entlastet werden, kann auch der Nahverkehr ausgeweitet werden. Darmstadt kann mit der jetzt gefundenen Streckenvariante bereits vor Inbetriebnahme der gesamten Neubaustrecke an den Hessen-Express zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen angebunden werden. Die Fahrzeit zwischen Frankfurt Flughafen und Darmstadt beträgt dann nur noch 15 Minuten. Nachts werden die Anwohner an den Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn von Güterverkehr entlastet, da dieser auf die Neubaustrecke geleitet wird.

[DB Netze: Informationen zum Projekt Rhein/Main-Rhein/Neckar](#)