



NETZE

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

16. Sitzung des Beteiligungsforums NBS Frankfurt–Mannheim

5. Dezember 2022 | Jörg Ritzert



- 1. Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten 1 bis 5/6**
 - Antrag auf Planfeststellung PFA 1
 - Kleinräumige unterirdische Varianten PFA 5/6
- 2. Zugzahlen**
 - Prognose 2030 Deutschland-Takt
- 3. Schallgutachten**
 - Bearbeitungsstand
- 4. Generalsanierung Riedbahn**
 - Informationen zum Projekt



Aktueller Stand Planfeststellungsabschnitte



PFA 1 (Zeppelinheim–Nordanbindung Darmstadt)

- Planfeststellungsverfahren: Antrag zunächst zurückgezogen
Neueinreichung Planfeststellungsantrag 10/2022
nach Rücksprache mit EBA
- Baugrunduntersuchungen im Gleisbereich Nordanbindung Darmstadt 10/2022

PFA 2 und 3.1 (Weiterstadt–Pfungstadt)

- Baugrunduntersuchungen im Gleisbereich Weiterstadt 10/2022
- Baugrunduntersuchungen im gesamten PFA 2 und 3.1 außerhalb des Gleisbereichs 2023 (ab Februar)
- Einreichung Planfeststellungsunterlagen ab 2024/2025

PFA 3.2 (Pfungstadt) und PFA 4 (Gernsheim–Einhausen)

- Erörterungstermine für Scopingverfahren durch EBA Anfang 2023
- Aktualisierung der Kartierungen 2022
- Einreichung Planfeststellungsunterlagen ab 2024/2025

PFA 5/6 (Einhausen–Mannheim-Waldhof)

- Baugrunduntersuchungen 2022/2023
- Abschluss Vorplanung Einhausen–Mannheim 2023

Parlamentarische Befassung

2024

DB hat nach Vollständigkeitsprüfung des EBA den Antrag auf Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 1 zurückgezogen

Gründe

- **Aktualisierungsbedarf** bei den Schall- und Erschütterungsgutachten, ggf. bei der technischen Planung aufgrund der **neuen Zugzahlen Prognose 2030 Deutschland-Takt**
- **Überarbeitungs- und Aktualisierungsbedarf** bei der **Umweltplanung zur Begründung der Anrechenbarkeit bereits realisierter Kompensationsmaßnahmen**
- **Klärungs- und Abstimmungsbedarf zum Zeitpunkt** des erforderlichen **Zielabweichungsverfahrens** zum Regionalplan Südhessen - vor oder während der Planfeststellung

Auswirkungen

- **Die Überarbeitung** der Unterlagen hat **keine Änderung des Trassenentscheids** vom November 2020 **zur Folge**
- **Wann** die Bahn die Unterlagen **erneut einreichen** wird, kann erst **nach erfolgter Einarbeitung bzw. Abstimmung mit dem EBA zu den offenen Punkten** gesagt werden
- Die **Rücknahme** des Antrags hat **keinen Einfluss auf die anderen Abschnitte**. Für diese sollen die baurechtlichen Verfahren ab 2024 beantragt werden

Nächste Schritte

- **Erfassung aller Änderungs- bzw. Aktualisierungsbedarfe**
- **Abstimmung mit EBA** zu den Themen:
 - **Zielabweichungsverfahren**
 - **Umweltmaßnahmen**
- **Überarbeitung der Unterlagen**

Im Abschnitt Lorsch–Mannheim untersucht die DB im Rahmen der **DB NETZE** Vorplanung fünf kleinräumige unterirdische Trassenvarianten



PFA 5/6

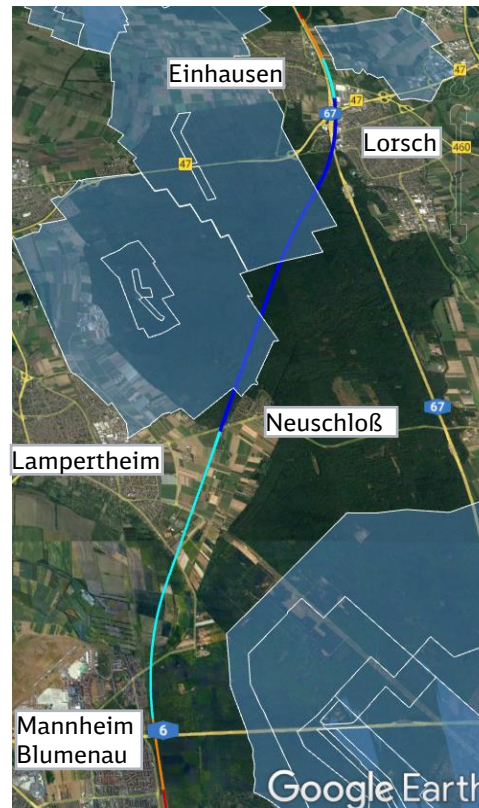
Variante A



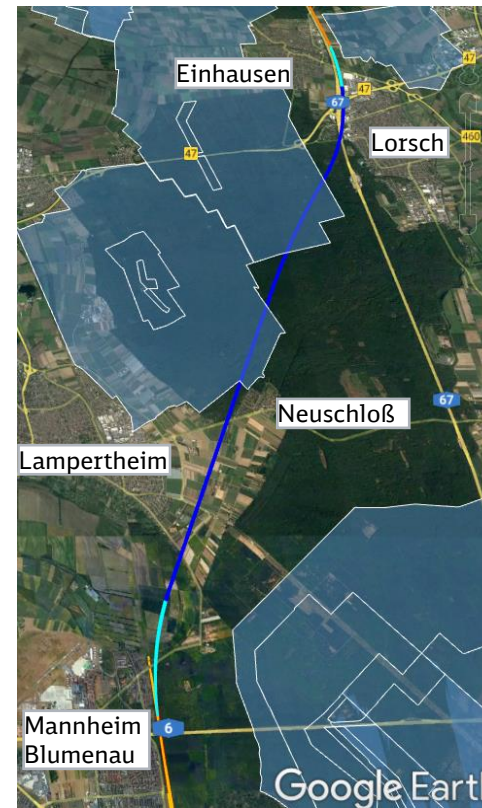
Variante B



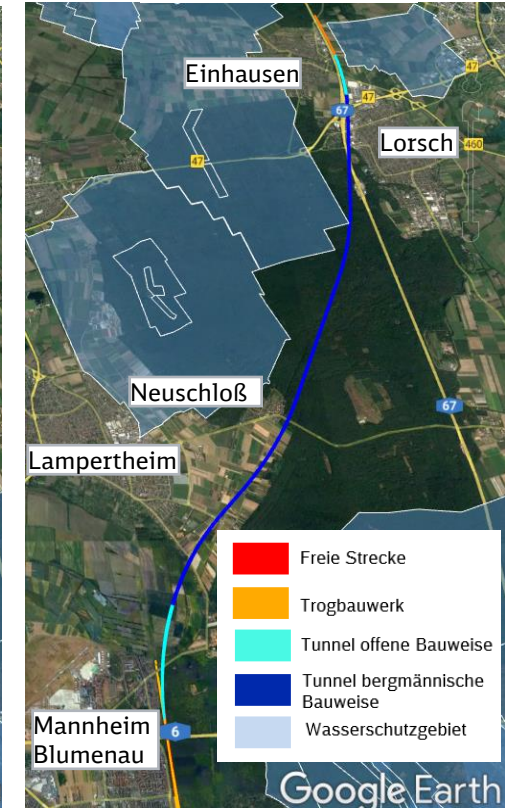
Variante C



Variante D



Variante E



- **Oberirdische Trasse** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Überqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **südöstlich Neuschloß**

- **Tunnelbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **südöstlich Neuschloß**

- **Trogbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **nordwestlich Neuschloß**
- **Wechsel der Tunnelbauweise** **südlich Neuschloß**

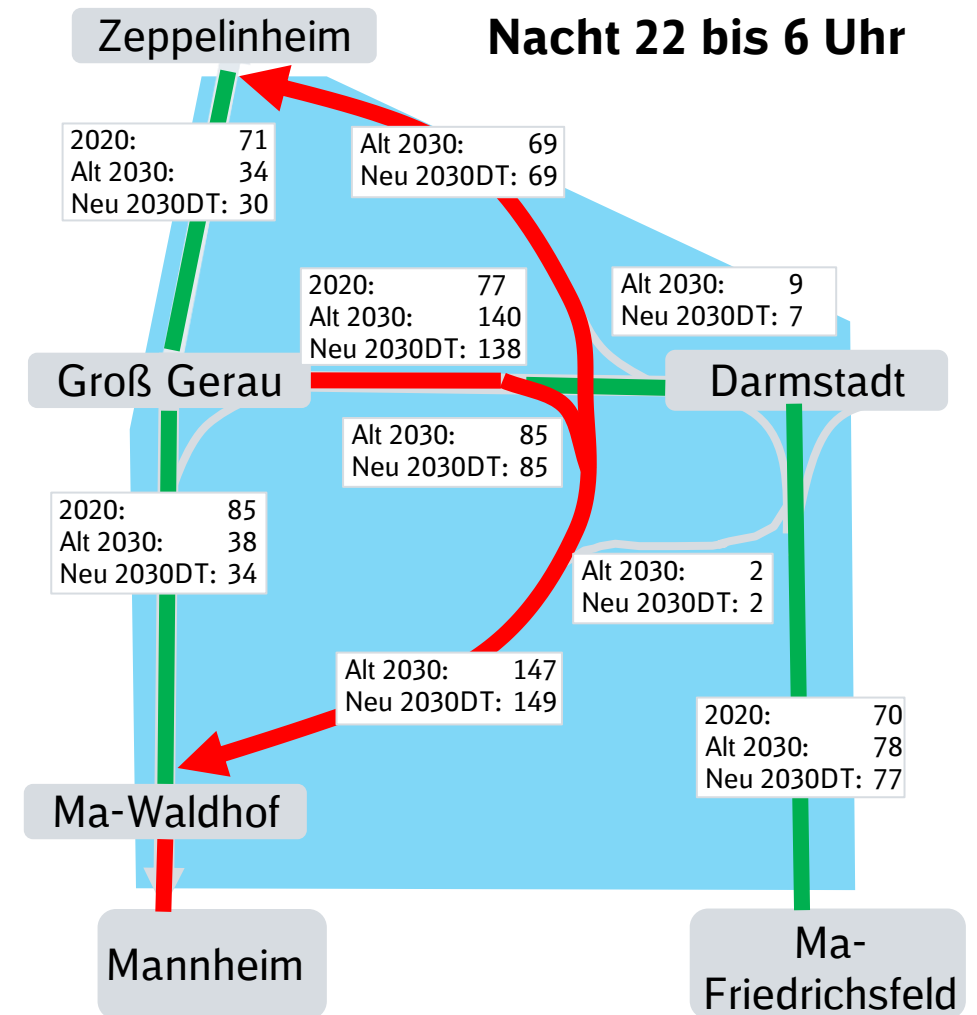
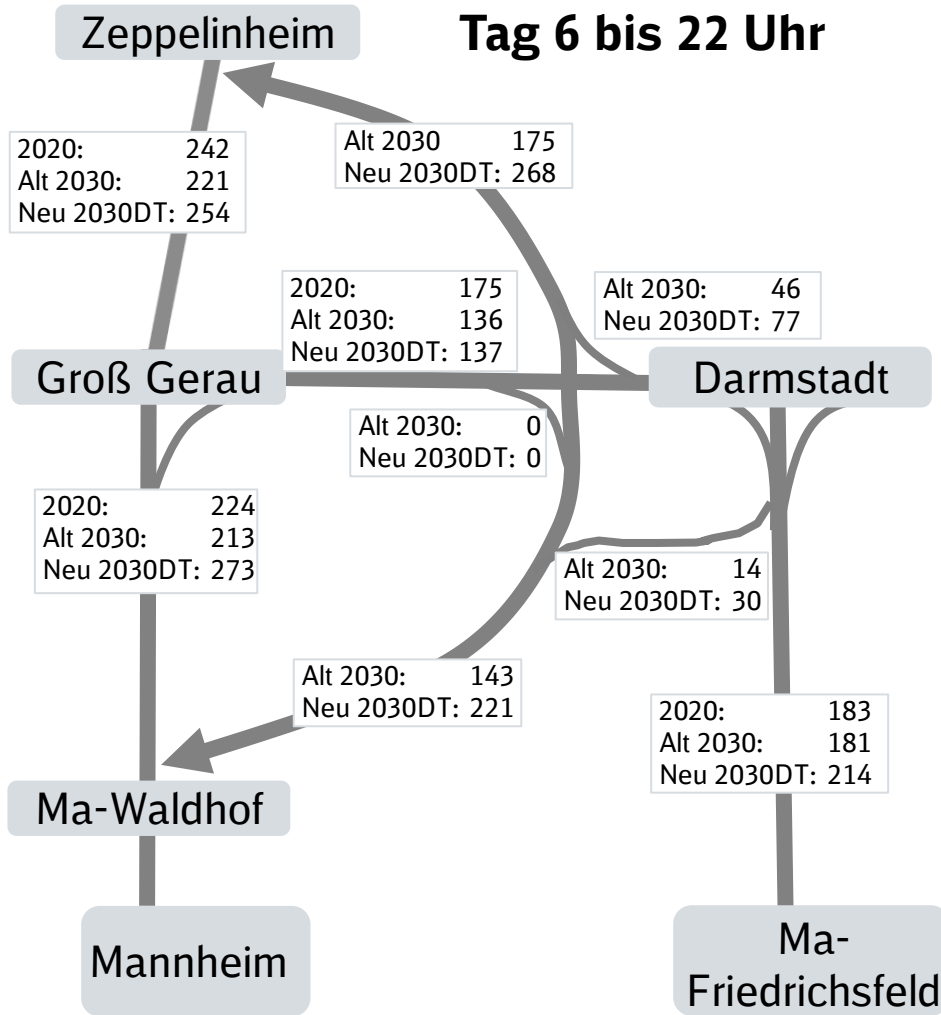
- **Trogbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **nordwestlich Neuschloß**

- **Trogbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- **Autobahnquerung** wie Variante A im **bergmännischen Tunnel**

- Die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung im PFA 1 (Zeppelinheim–Nordanbindung Darmstadt) basierten auf der **Zugzahlprognose 2030 des Bundes**
- Inzwischen liegen die Zugzahlen des Deutschland-Takts vor. Die Unterlagen aller Planfeststellungsabschnitte werden daher auf die **Zugzahlprognose 2030 Deutschland-Takt** aktualisiert
- Die **Prognose 2030 Deutschland-Takt ...**
 - bedeutet eine **Steigerung der Zugzahlen im Personenverkehr**
 - hat **keine Auswirkung auf die Kapazität** (Anzahl der Gleise) im Korridor zwischen Frankfurt und Mannheim
 - bewirkt eine **Prüfung der Konzeption zur nördlichen Einbindung in den Knoten Darmstadt** im Bereich der Kreuzung mit der L3113

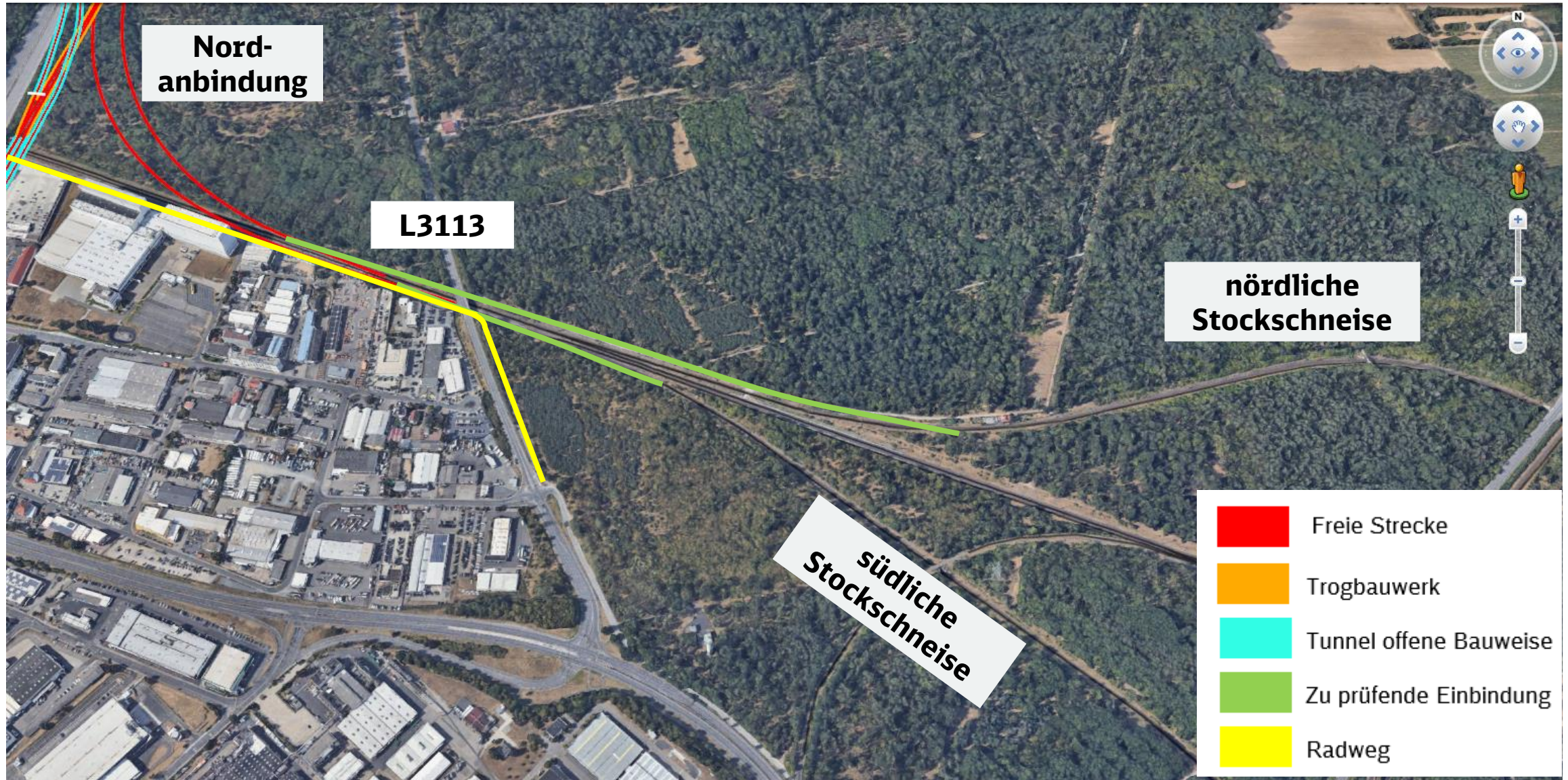
Zugzahlen im Korridor Frankfurt–Mannheim mit Verkehrslenkung

Gesamt: Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr

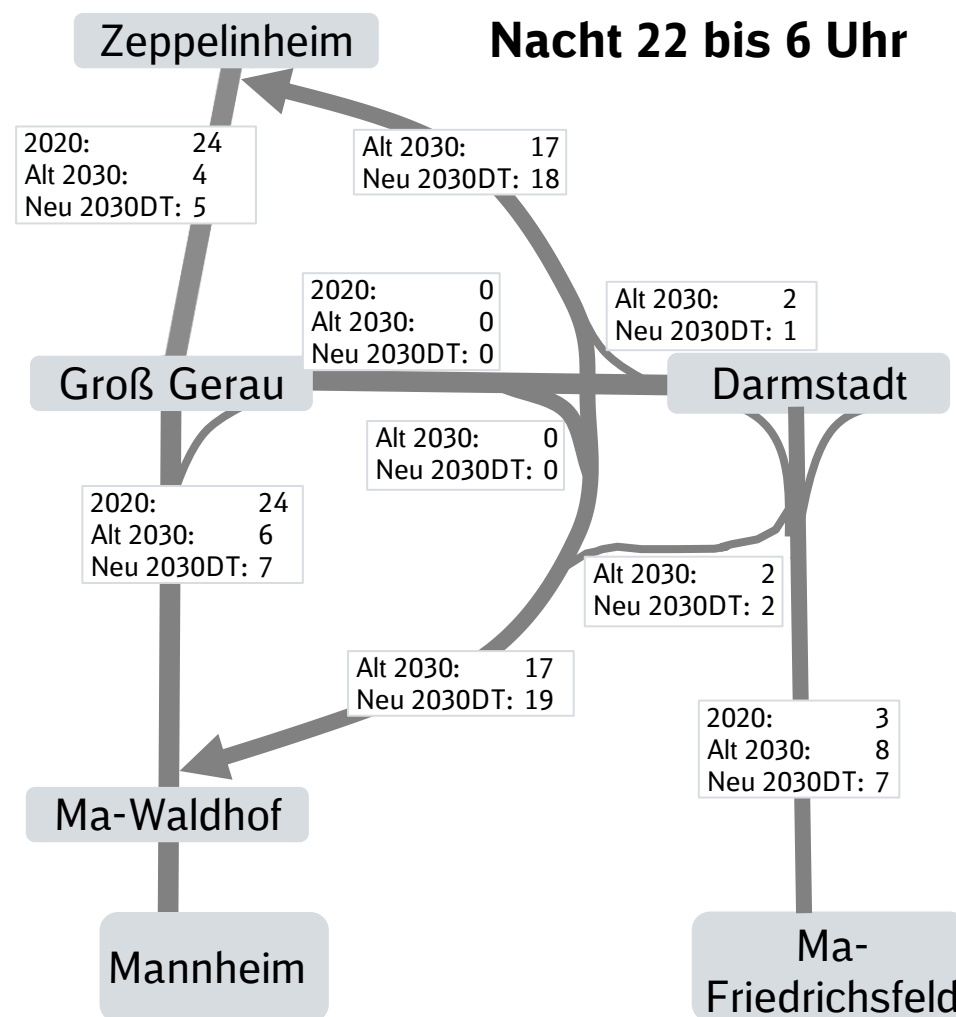
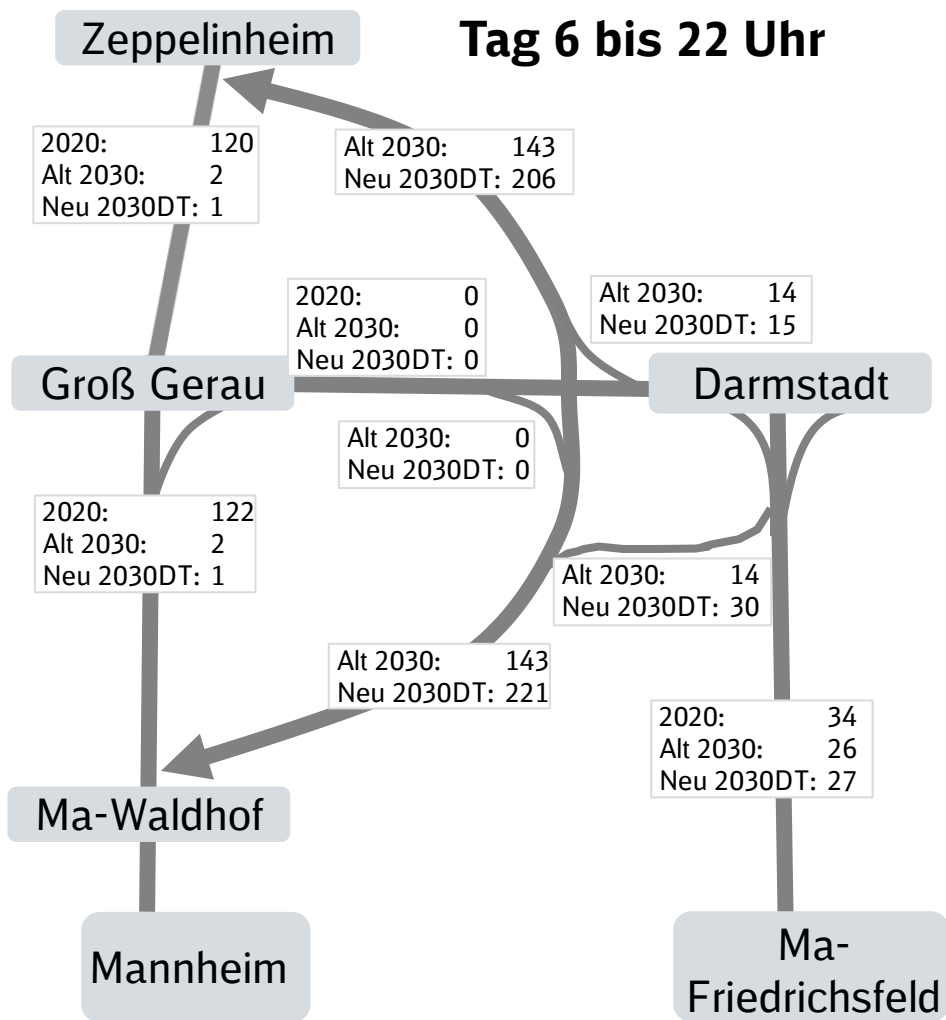


- Legende:**
- 2020: Musterwoche KW 03/2020
 - Alt: 2030: Prognose 2030 mit Verkehrslenkung SGV
 - Neu: 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt mit Verkehrslenkung SGV

Aufgrund der neuen Zugzahlen auf der Nordanbindung wird die Einbindung in den Knoten Darmstadt überprüft



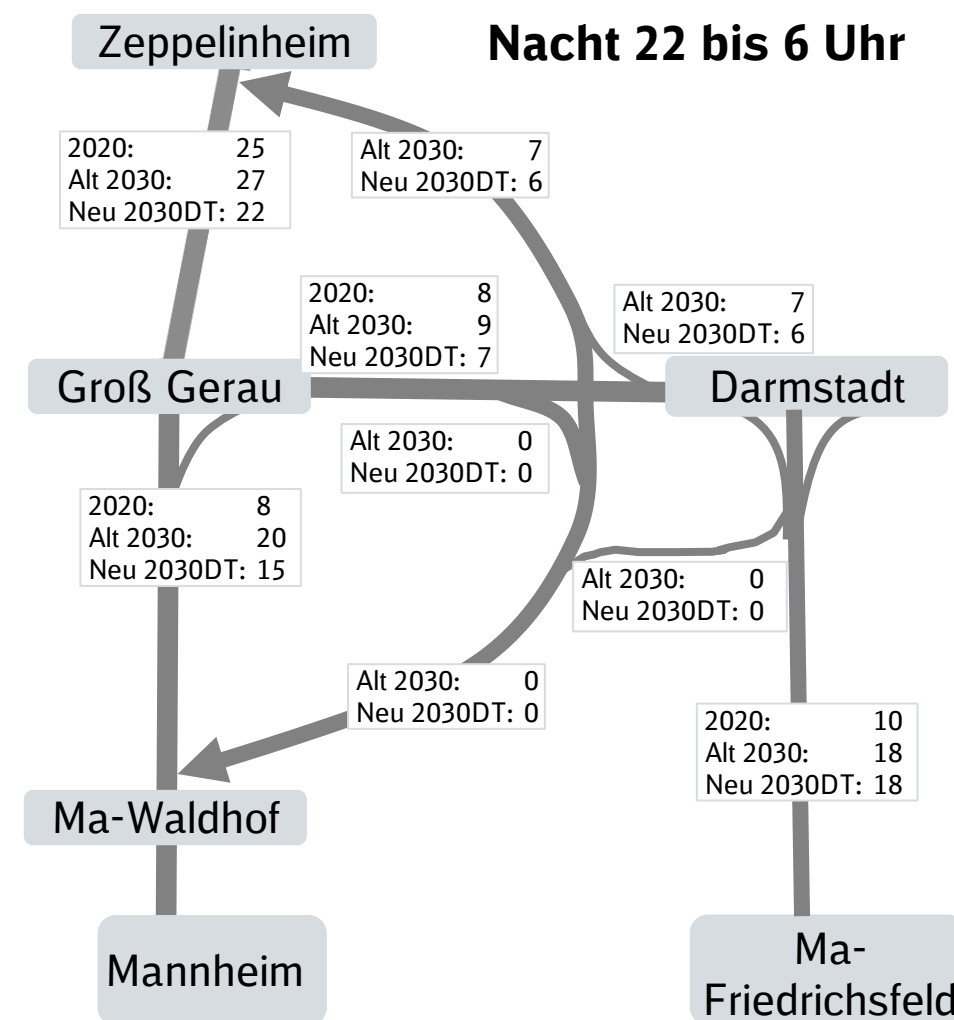
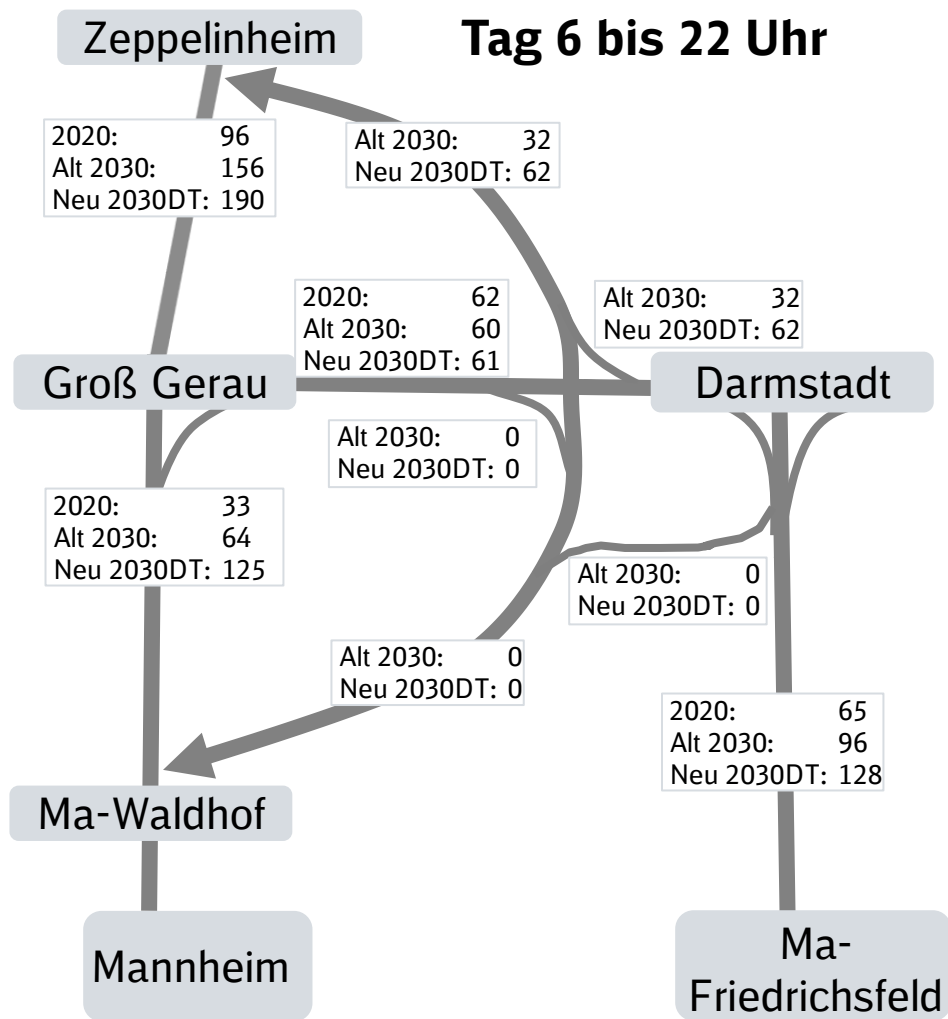
Zugzahlen im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung Fernverkehr



- Legende:**
- 2020: Musterwoche KW 03/2020
 - Alt 2030: Prognose 2030
 - Neu 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt

Zugzahlen im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung

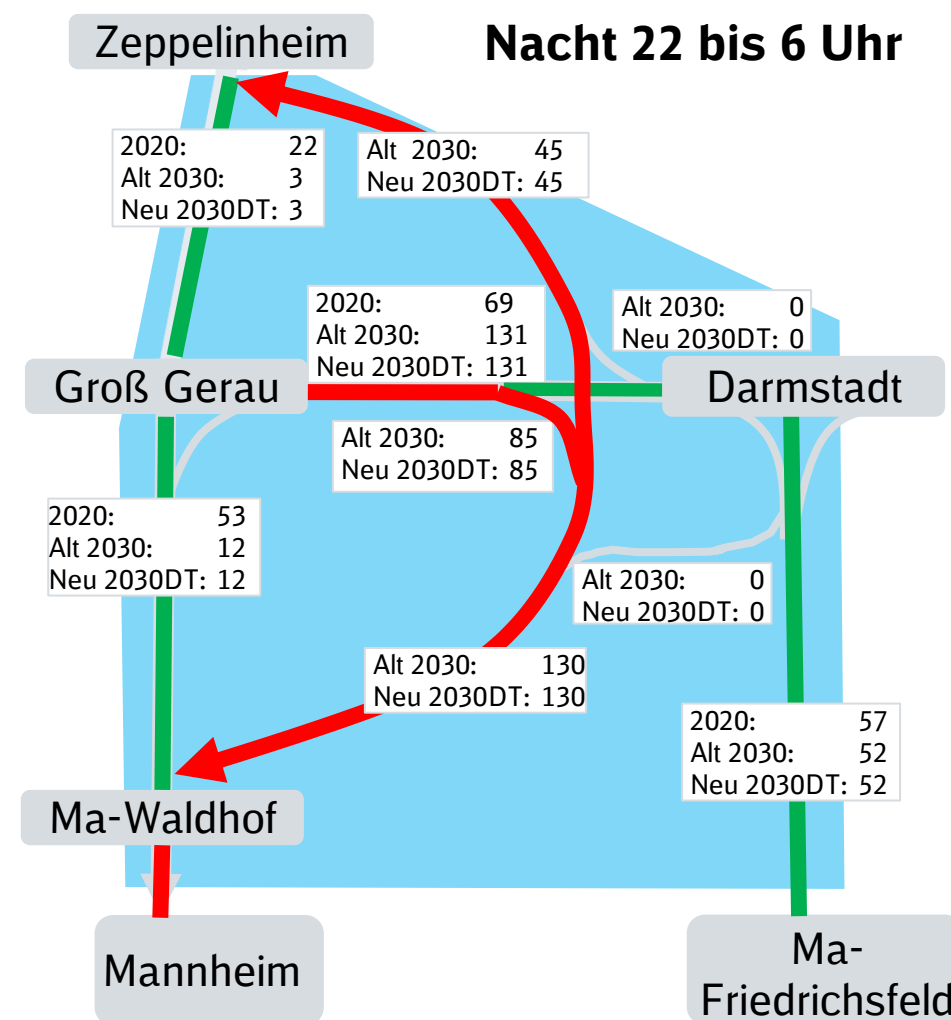
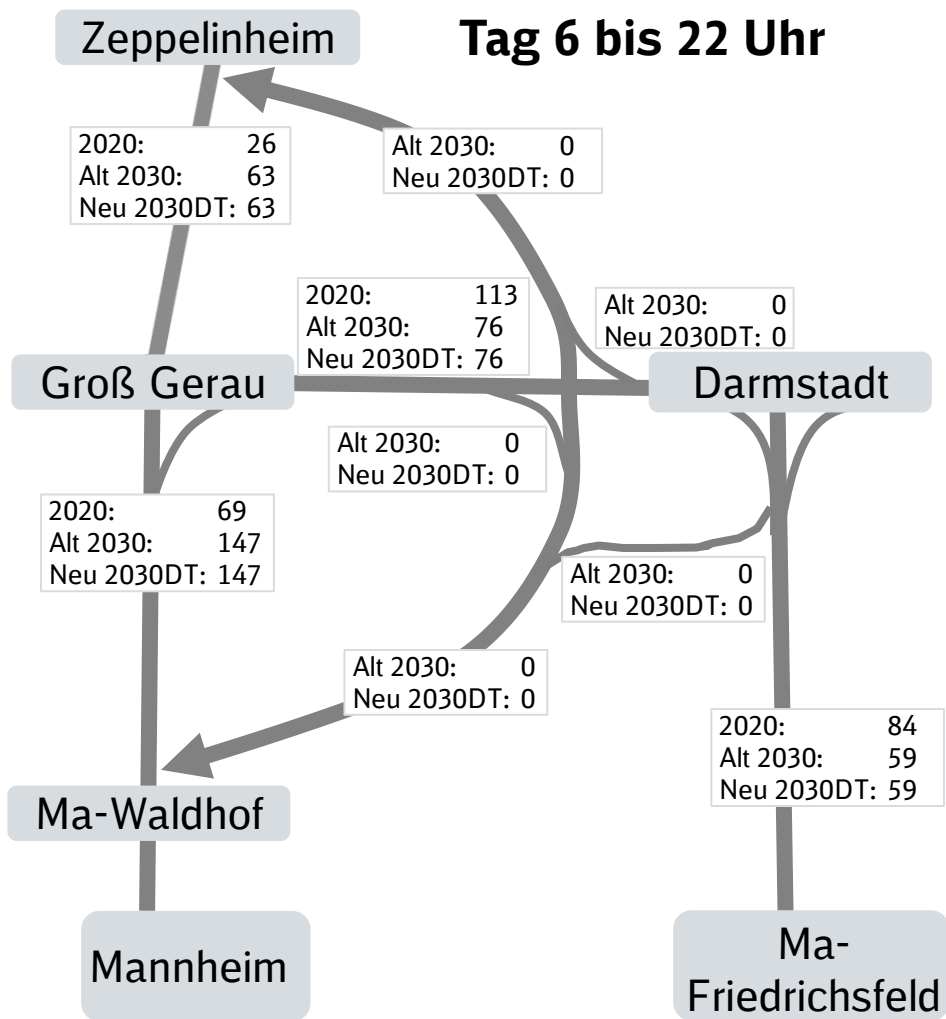
Nahverkehr



Legende:

- 2020: Musterwoche KW 03/2020
- Alt 2030: Prognose 2030
- Neu 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt

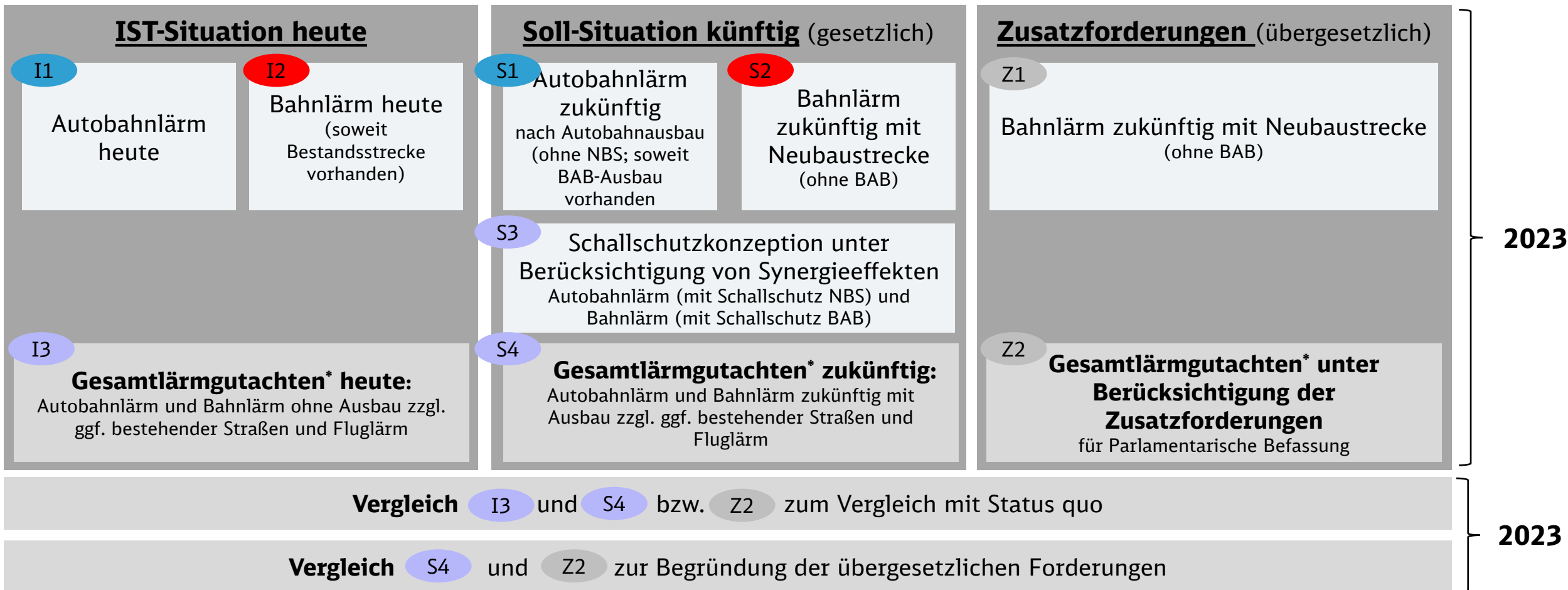
Zugzahlen im Korridor Frankfurt-Mannheim mit Verkehrslenkung Güterverkehr



Legende:

- 2020: Musterwoche KW 03/2020
- Alt: 2030: Prognose 2030 mit Verkehrslenkung SGV
- Neu: 2030DT: Prognose 2030 Deutschland-Takt mit Verkehrslenkung SGV

Die Schallgutachten für die Neubaustrecke werden mit den Zugzahlen der Prognose 2030 Deutschland-Takt aktualisiert



Relevant für Projektbeiräte

Notwendige Grundlagenuntersuchungen

* auf Basis Gesundheitsgefährdung

Nächste Schritte 2023

- Aktualisierung der Schallgutachten und Vorstellung im Beteiligungsforum und den weiteren Gremien bis Sommer 2023
- Aktualisierung Planfeststellungsunterlagen PFA 1 (ggf. inkl. Überarbeitung Nordanbindung) in Abstimmung mit EBA
- Abschluss der Vorplanung PFA 5/6 (Einhausen–Mannheim-Waldhof) und Vorstellung im Beteiligungsforum bis Ende 2023
- Erarbeitung der übergesetzlichen Forderungen der Region für die Parlamentarische Befassung bis Ende 2023

Ziele der Korridor-Generalsanierung: steigende Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit sowie ein besseres Kundenerlebnis und mehr Planbarkeit

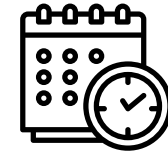
Ziele Hochleistungs- Korridore (HLK)

Robuste Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere Infrastruktur** und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

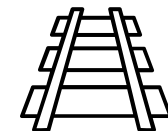
Wir schaffen eine lange **Baufreiheit nach Generalsanierung** und erreichen somit mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden



Zeitraum: Abschluss relevanter Generalsanierungen bis Ende der 2020er

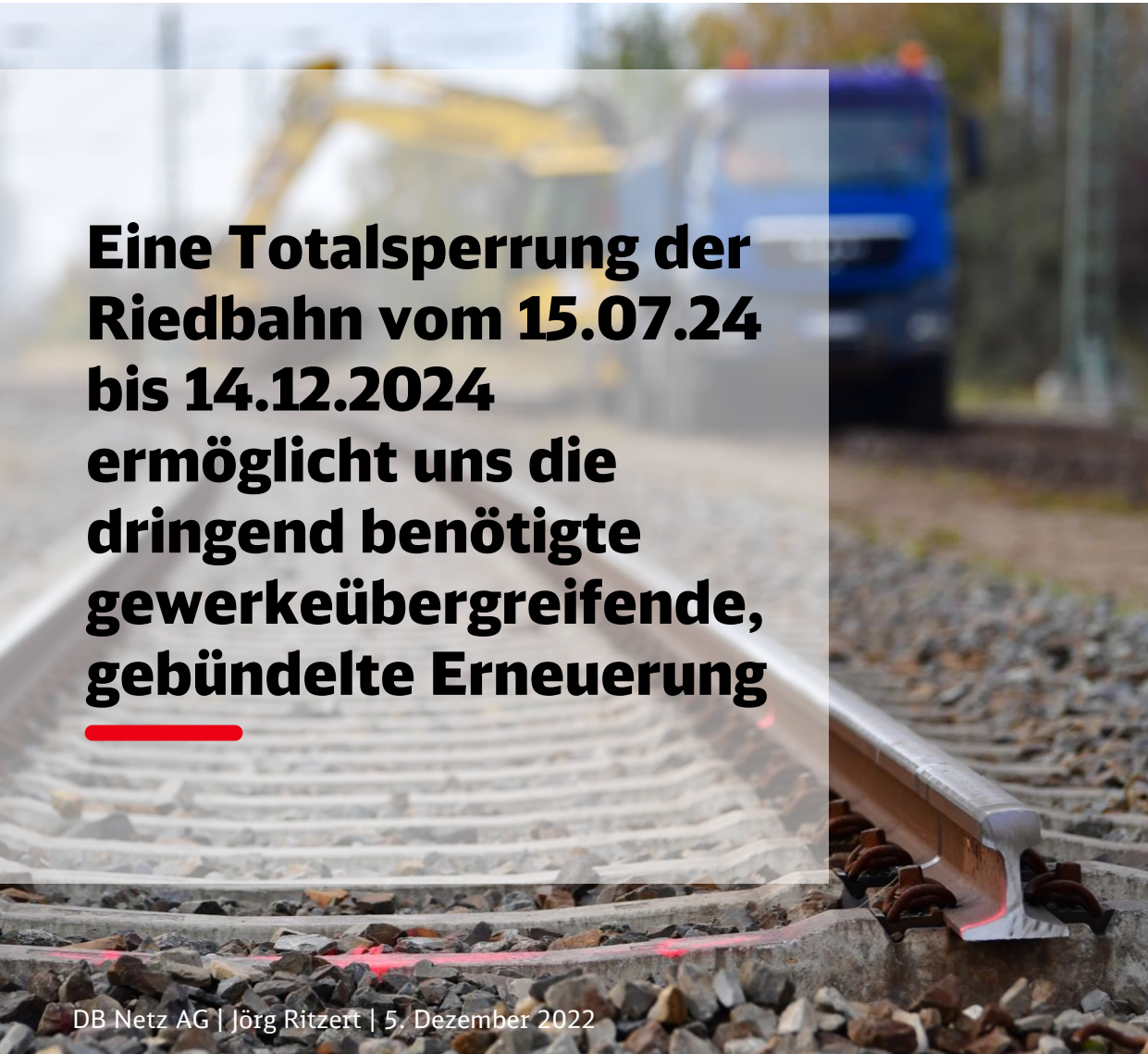


Ziel: Verbesserung der Pünktlichkeit



Enablement: „Fitness“ der Bestandsinfrastruktur für den mittelfristigen Neu- und Ausbau erhöhen

Eine Totalsperrung der Riedbahn von mehreren Monaten ermöglicht uns eine Generalsanierung über alle Gewerke hinweg



Eine Totalsperrung der Riedbahn vom 15.07.24 bis 14.12.2024 ermöglicht uns die dringend benötigte gewerkeübergreifende, gebündelte Erneuerung

Bündelung im Bau durch Generalsanierung

Erneuerung und Neubau von u.a. ...

1.200 Stelleinheiten neues Elektronisches Stellwerk (ESTW)

4.000 Ballisen für European-Train-Control System ETCS-Level 2

152 Weichen

117 Gleiskilometer

1 aufgelassener Bahnübergang

1 Bahnübergang durch EÜ Bobstadt ersetzt

4 erneuerte Bahnübergänge

3 Überleitstellen

140 Fahrdrahtkilometer

10.443 Lärmschutzwandmeter

20 Bahnhofsattraktivierungen

Vielen Dank!

www.frankfurt-mannheim.de