

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante III



„Direttissima mit zweigleisiger Personen- und Güterverkehrs-anbindung Darmstadt Süd und Bündelung A 67 bis Lorsch“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden sechs verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Bahn und Umweltgutachter prüften zwei Trassierungskorridore mit insgesamt acht Varianten für den südlichen Bereich im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof. Die „Schnelle Tunnel diagonale“ (Variante e3) schneidet dabei aus umweltfachlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht am besten ab. Diese wird deshalb in den großräumigen Variantenvergleich für die NBS aufgenommen.

Verlauf

Haupttrasse

Die 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 parallel zur A 67 in östlicher Lage bis Lorsch.

Nordanbindung Darmstadt

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

Südanbindung Darmstadt

In der Hauptvariante III ist die Südanbindung Darmstadts mit einer zweigleisigen Personen- und Güterverkehrs-anbindung vorgesehen. Im Südkopf des Hauptbahnhofs werden zwei Gleise ausgefädelt und in einem Tunnel das Industriegebiet zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße unterfahren. Die Strecke quert im Anschluss die A 5 und bindet im Kreuzungsbereich der A 67 und der L 3097 an die Neubaustrecke an.

Streckenlänge Zeppelinheim–Lorsch: 42,7 km

Besonderheiten

- Ermöglicht (Güter-)Verkehre aus Aschaffenburg über die südliche Main-Neckar-Bahn oder alternativ über die Südanbindung auf die NBS
- Variante wird kombiniert mit Vorzug aus den Varianten südlich Lorsch (e-f)