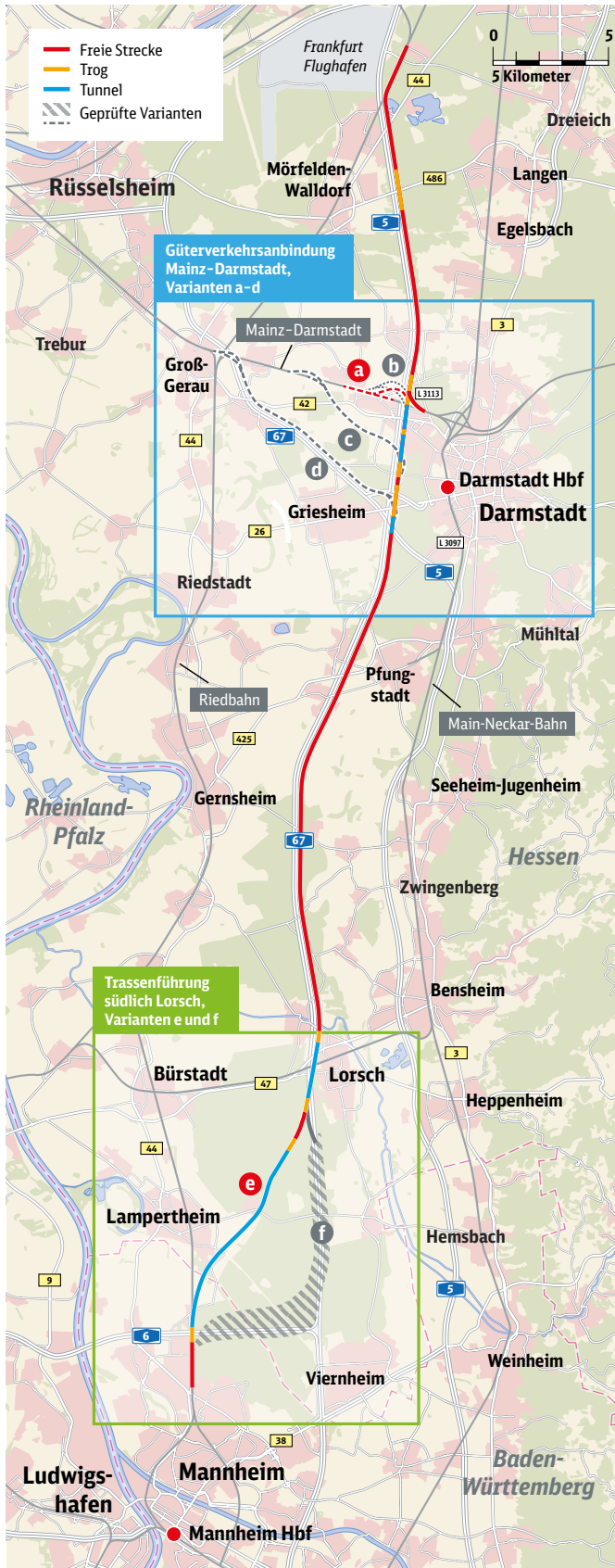


Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante I



„Direttissima mit 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 insgesamt vier Varianten zur Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt und Umgebung sowie zwei Trassierungskorridore mit insgesamt acht Varianten für den südlichen Bereich im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof. Die „Kurze Weiterstädter Kurve“ (Variante a) nördlich von Weiterstadt und die „Schnelle Tunnel diagonale“ (Variante e) schneiden dabei aus umweltfachlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht am besten ab. Diese werden 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 bis Lorsch anschließend parallel zur A 67 in östlicher Lage.

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.

Streckenlänge Zeppelinheim–Lorsch: 42,7 km

Besonderheiten

- BVWP-Variante (Variante steht im Kontext mit der Verbindlichkeit des Deutschlandtakts)
- Keine Südanbindung von Darmstadt an die NBS
- Variante wird kombiniert mit
 - Vorzug aus den Varianten der Güterverkehrsanbindung (a-d)
 - Vorzug aus den Varianten südlich Lorsch (e-f)