Ein Projekt für den Deutschlandtakt

Herzlich Willkommen!

Informationsveranstaltung zur Studernheimer Kurve

11. Juni 2026 I Frankenthal

Quelle: DB Netz AG / Frank Opitz

Agenda

1

Begrüßung
Laura Gasparoni, Projektleiterin Projekt Studernheimer Kurve

2

Vorstellung Projekt Studernheimer Kurve
Laura Gasparoni, Projektleiterin Projekt Studernheimer Kurve und
Katrin Zima, Teamleiterin Infrastruktur Planungsbüro Projekt Studernheimer Kurve
Volker Scherbel, Immissionsschutz
Lukas Mehring, Umweltsicherung

3

Fragen & Antworten
Teilnehmende

Begrüßung

Laura Gasparoni
Projektleiterin Projekt Studernheimer Kurve

Projektvorstellung

Laura Gasparoni
Projektleiterin Projekt Studernheimer Kurve

Katrin Zima
Teamleiterin Infrastruktur Planungsbüro
Projekt Studernheimer Kurve

Volker Scherbel
Immissionsschutz

Lukas Mehring
Umweltsicherung

Agenda der Projektvorstellung

1. **Überblick und Ziele des Vorhabens**
2. Aktueller Stand der Planung
3. Weiteres Vorgehen und Zeitschiene

Mit der Studernheimer Kurve entsteht eine direkte Fahrtmöglichkeit in Richtung Norden.

- Mit der Studernheimer Kurve entsteht eine **direkte Fahrtmöglichkeit von** der Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) GmbH und **dem Werksgelände der BASF SE nach Norden** in Richtung Frankenthal und Mainz.
- **Fahrtrichtungswechsel im Bahnhof Ludwigshafen-Oggersheim entfällt** → Verbesserung der Gleiskapazitäten im Bahnhof Ludwigshafen-Oggersheim
- Bessere Erreichbarkeit der KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH und der BASF SE sowie **Verringerung der Fahrzeiten**
- **Auflösung von Engpässen** im Streckennetz Bereich Mannheim und Ludwigshafen
- Die neue Strecke bzw. Verbindungskurve wird von **Güterzügen** befahren.

Das Vorhaben ist gesetzlich verankert.

Grundlage

- Laut Grundgesetz ist der **Bund** für den Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur seiner Eisenbahnen **verantwortlich**.
- Der **Bundesverkehrswegeplan** (BVWP) ist dabei das zentrale Planungsinstrument.
- Im November 2018 wurde das Vorhaben „Neubaustrecke (NBS) Studernheimer Kurve“ in **den vordringlichen Bedarf** des BVWP aufgenommen.
- Ausgehend vom BVWP erlässt der Bund das **Bundesschienenwegeausbaugesetz**.

Finanzierung

- Das Vorhaben Studernheimer Kurve ist als Teil der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vollständig **bundesfinanziert**.

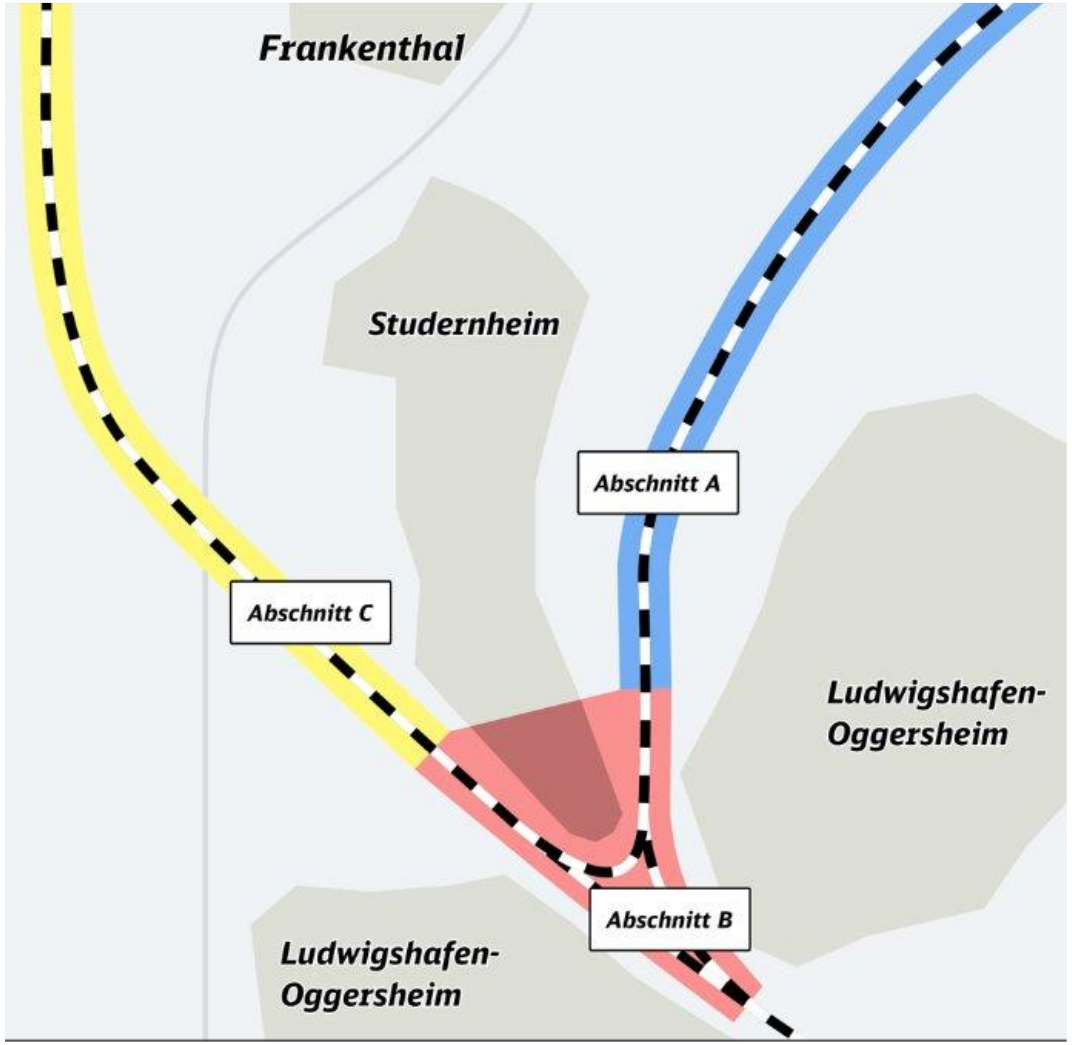
Realisierung

- DB InfraGO AG ist als **Vorhabenträgerin** für die Planung und Umsetzung verantwortlich.

Genehmigung

- Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) obliegt als **Aufsichtsbehörde** für die DB InfraGO AG die **Prüfung und Genehmigung der Planungen**.

Für die Planung wurde der Untersuchungsraum in drei Abschnitte unterteilt.



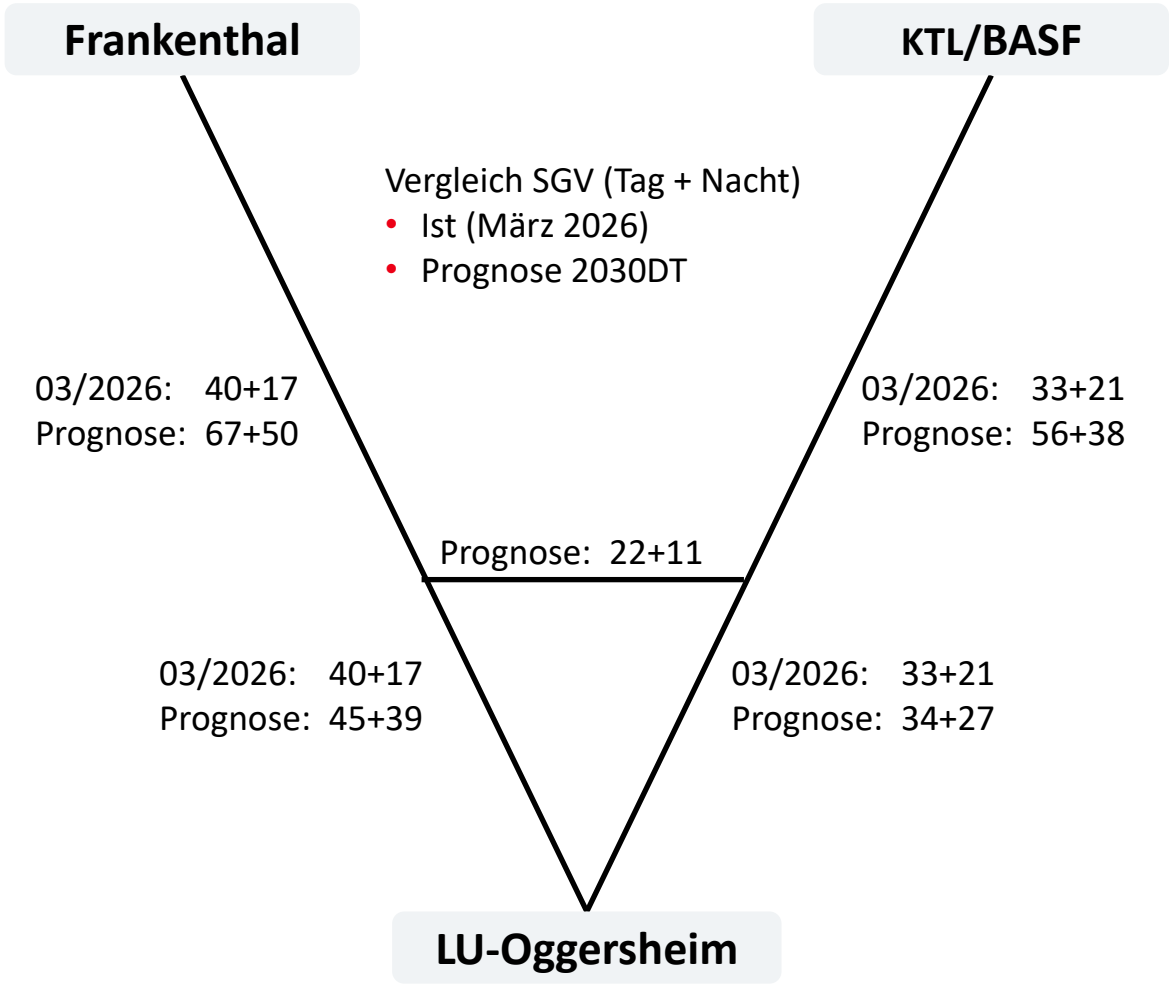
Abschnitt A
Anbindung an die Strecke zum Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) und zur BASF SE

Abschnitt B
Neue Verbindungskurve

Abschnitt C
Anbindung an die Strecke Mainz – Ludwigshafen

Der Planung liegen die Zugzahlen im Schienengüterverkehr für das Prognosejahr 2030DT (Deutschland-Takt) zugrunde.

- Dem Schallgutachten liegen die zu erwartenden Zugzahlen im Schienengüterverkehr (SGV) für das **Prognosejahr 2030DT** (Deutschland-Takt) zugrunde.
- Über das neue Gleis sollen laut Prognose verkehren:
  - **Tags (6-22 Uhr): 22 Züge**
  - **Nachts (22-6 Uhr): 11 Züge**

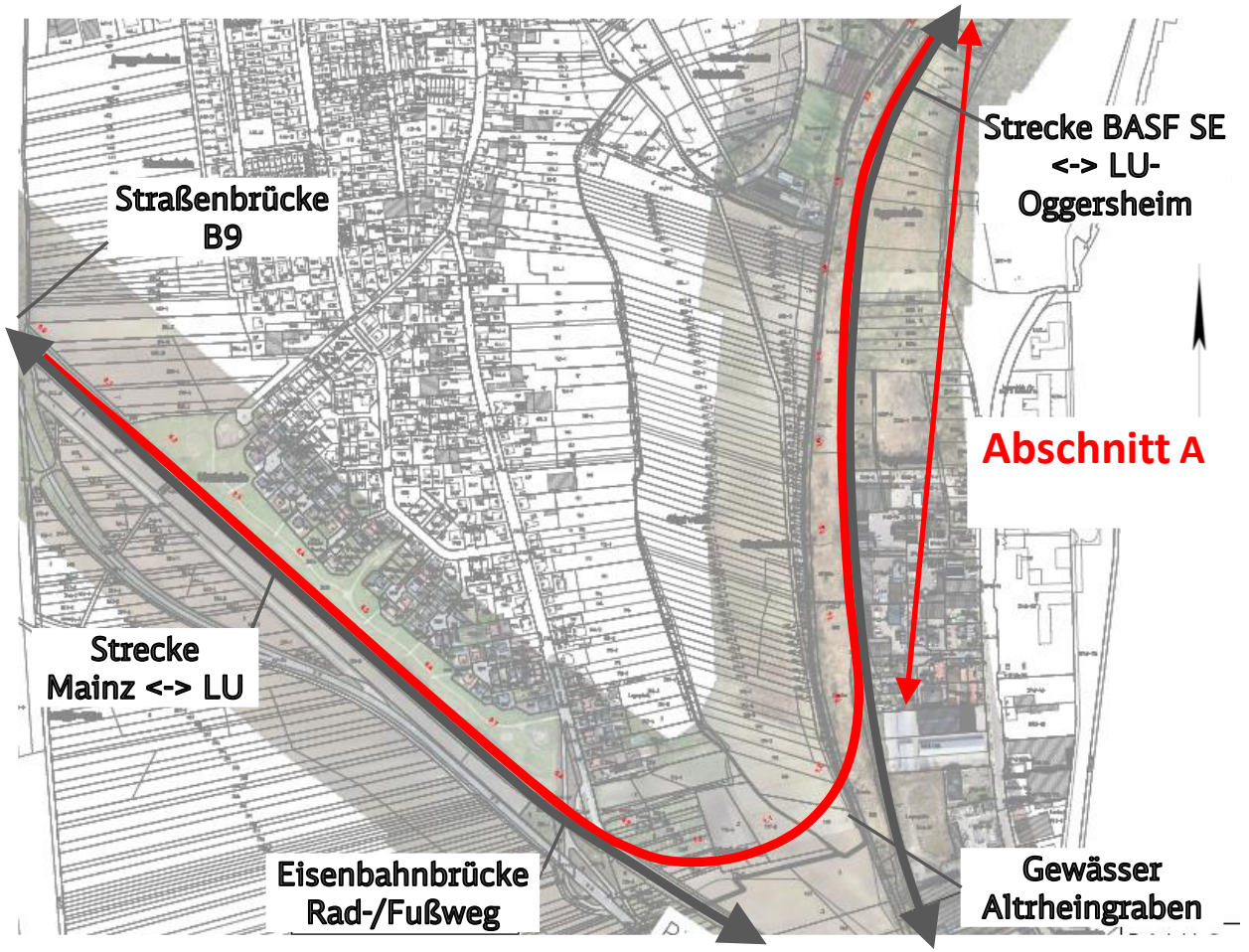


Agenda der Projektvorstellung

1. Überblick und Ziele des Vorhabens
2. **Aktueller Stand der Planung**
3. Weiteres Vorgehen und Zeitschiene

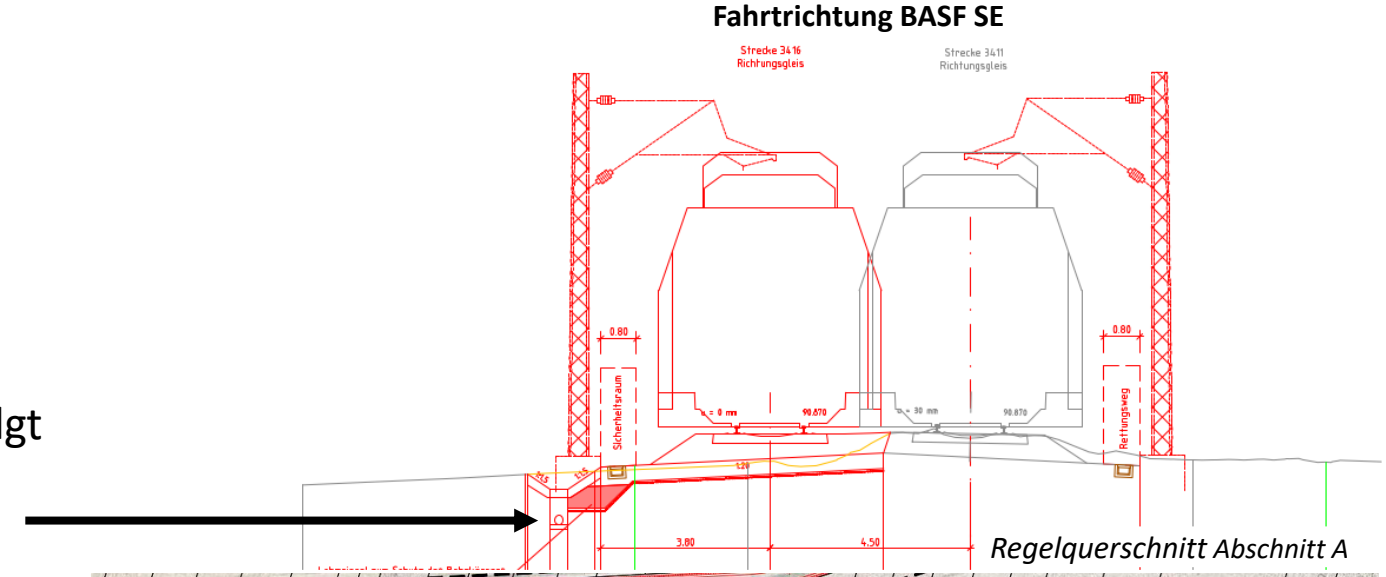
Abschnitt A – Anbindung an die Zuführungsstrecke zur BASF SE

- **Neubau eines zweiten Gleises** westlich des Bestandsgleises und Anschluss an die Bestandsstrecke (Länge ~900 Meter)
- **Anpassung bzw. Neubau der Streckenelektrifizierung** (Höhe der neuen Oberleitungsmaste ca. 10 Meter) **und Signaltechnik** zwischen Bahnhof LU-Oggersheim und BASF-Werksgelände
- **Neubau Schallschutzwand** am südlichen Ende des Abschnitts auf der bahnlinken Seite (Richtung Studernheim)

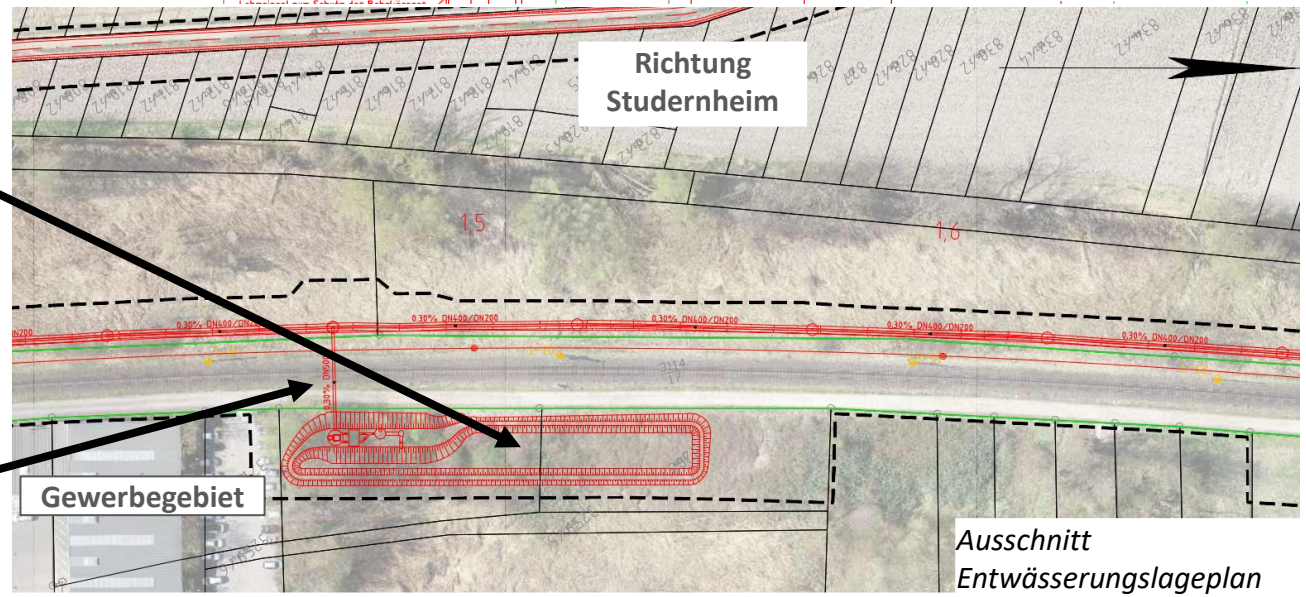


Abschnitt A – Für die Entwässerung entstehen eine neue Regenwassersammelleitung und ein Versickerungsbecken.

- Aufgrund **hoher Grundwasserstände und ungeeigneten Bodens** ist keine Versickerung im angrenzenden Bahnseitengraben möglich.
- Die Entwässerung des neuen Gleisabschnittes erfolgt daher zunächst über eine **neue Regenwassersammelleitung** parallel zur Strecke.
- Das über die Regenwasserleitung gesammelte Wasser wird in einem **neuen Erdbecken** östlich der Bestandsstrecke **versickert** (hier geeignete Bodenverhältnisse).
- Der Anschluss der neuen Regenwasserleitung an das Versickerungsbecken erfolgt über eine **Gleisunterquerung sowie eine Hebeanlage.**



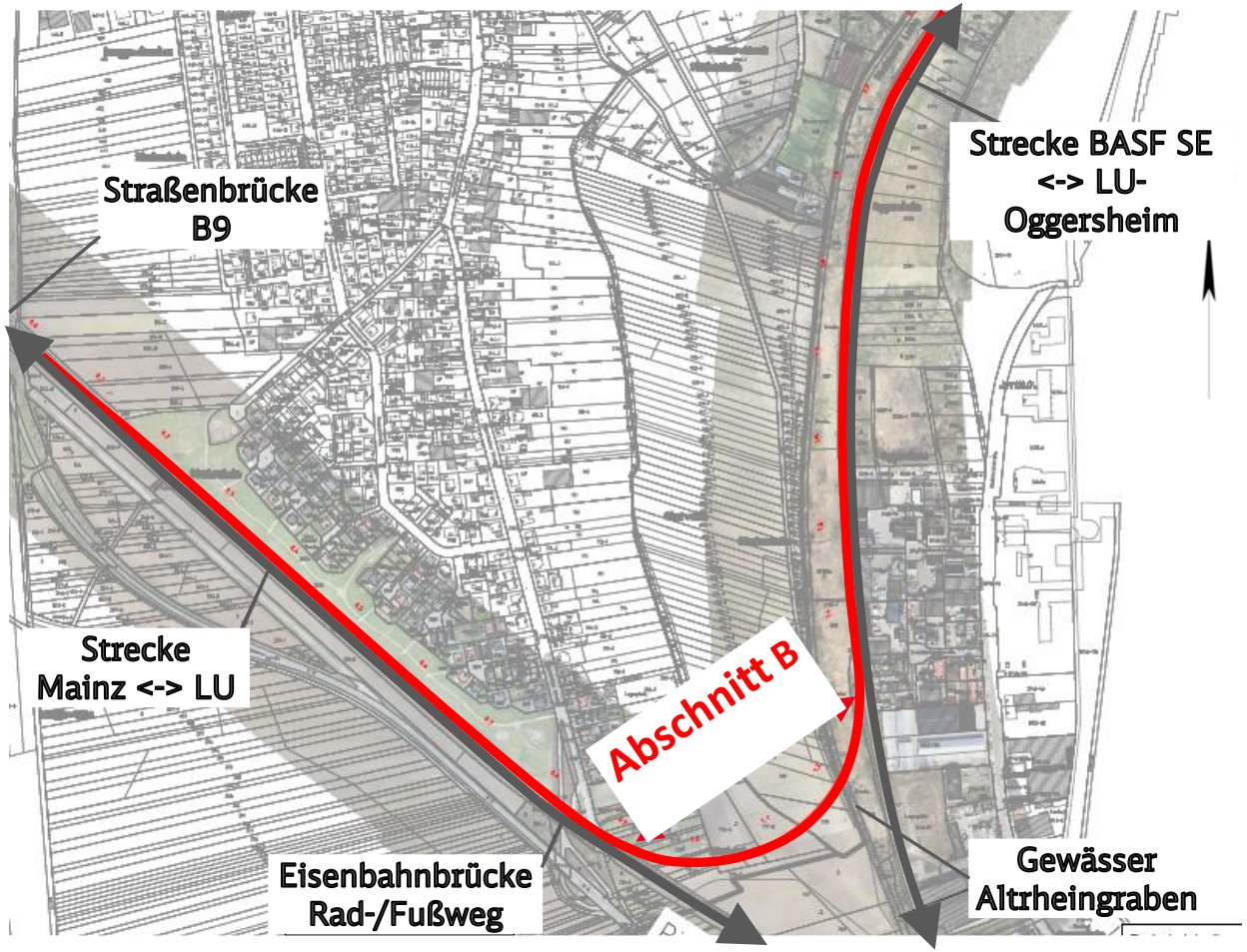
Regelquerschnitt Abschnitt A



Ausschnitt Entwässerungslageplan

Abschnitt B – Die Studernheimer Kurve wird als eingleisige Verbindungskurve zwischen den bestehenden Gleisen neu gebaut.

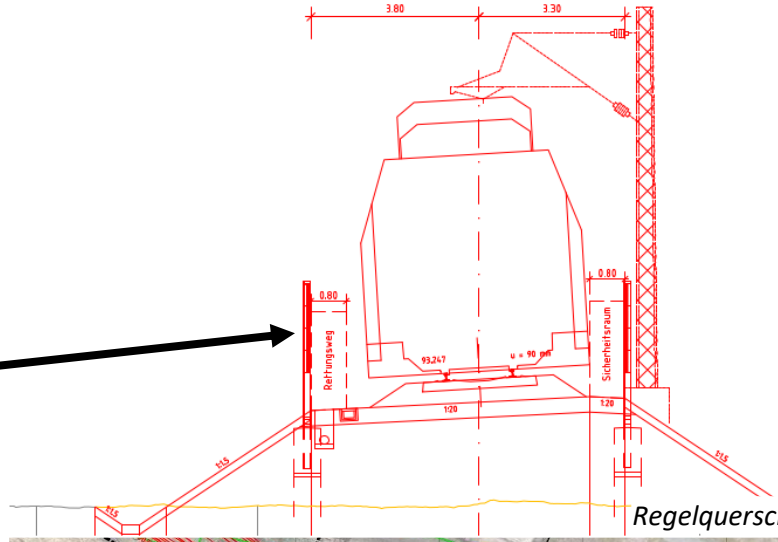
- **Neubau eingleisige Verbindungskurve** zwischen den beiden bestehenden Strecken Richtung BASF SE und Mainz (Länge ~400 Meter)
- **Neubau Streckenelektrifizierung und Signaltechnik**
- **Neubau Schallschutzwände** beidseitig vom Gleis
- **Neubau Eisenbahnbrücke** zur Querung des Gleises über den Altrheingraben
- **Neubau ebenerdige Querung** der Gleise **für eine Zuwegung** in die neu entstehende Dreiecksfläche



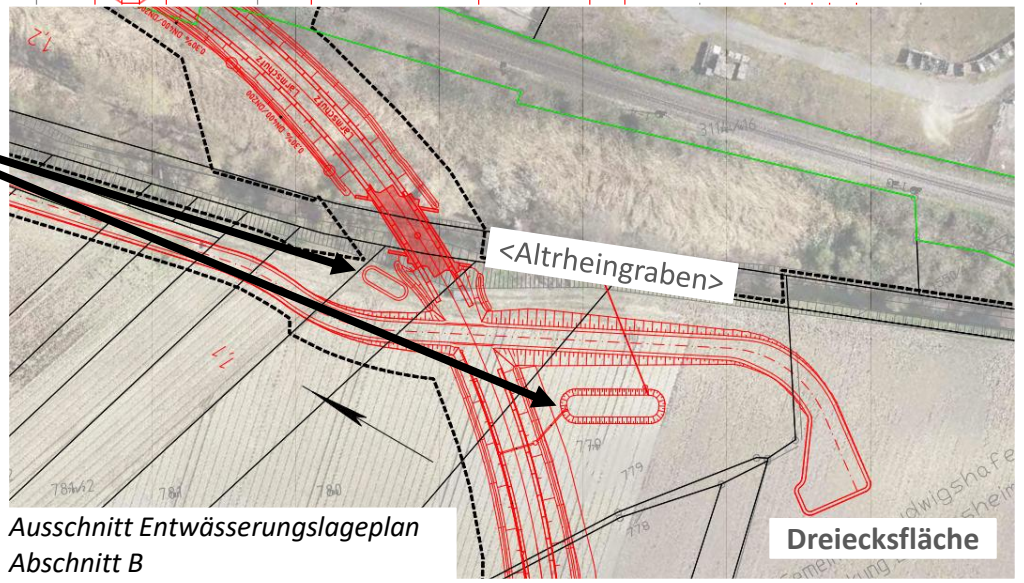
Abschnitt B – Querschnitt und Entwässerung der Studernheimer Kurve

- Streckenabschnitt kommt in **Dammlage bis ca. 3,50 Meter** über dem bestehenden Gelände zu liegen (Höhenunterschied zwischen den beiden Bestandsstrecken).
- **Schallschutzwände** werden beidseitig des Gleises mit **2 Metern Höhe** über der Schienenoberkante errichtet.
- Höhe neue Oberleitungsmaste: ca. 9 Meter
- Die **Entwässerung** des geplanten Gleises erfolgt über eine neue Regenwasserleitung in zwei neue **Regenrückhaltebecken**. Vorgereinigtes Wasser aus den Becken wird gedrosselt in den Altrheingraben eingeleitet (hohe Grundwasserstände und ungeeigneter Boden).
- Die **Auflagen für die Einleitung** sind mit der Wasserbehörde abgestimmt; die Genehmigungen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahren beantragt.

Fahrtrichtung BASF SE



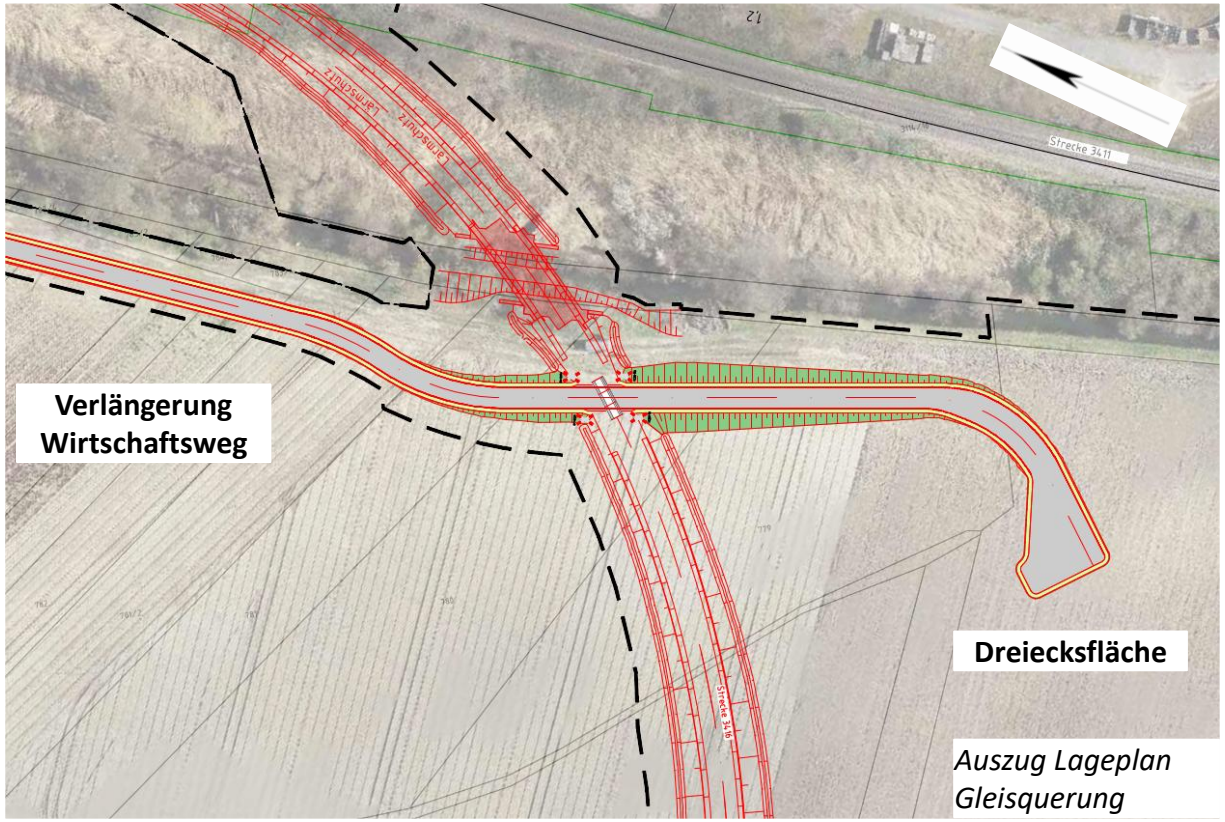
Regelquerschnitt Abschnitt B



Ausschnitt Entwässerungslageplan Abschnitt B

Abschnitt B – Zur Erschließung der Dreiecksfläche entsteht eine ebenerdige Querung der Gleise.

- Zur Erschließung der - infolge der Verbindungskurve entstehenden - Dreiecksfläche wird eine **ebenerdige Querung der Gleise** errichtet.
- Der bestehende Wirtschaftsweg wird hierfür verlängert.
- **Die Schallschutzwände** werden im unmittelbaren Bereich der Querung **unterbrochen -** gemäß Schallgutachten ergeben sich hierdurch **keine nachteiligen Auswirkungen** auf die Schallemissionen.
- Die Sicherung der Querungsstelle erfolgt über eine **mechanische Schranke.**
- Im **Brand- oder Rettungsfall** wird die neue Strecke über eine definierte Meldekette umgehend gesperrt.

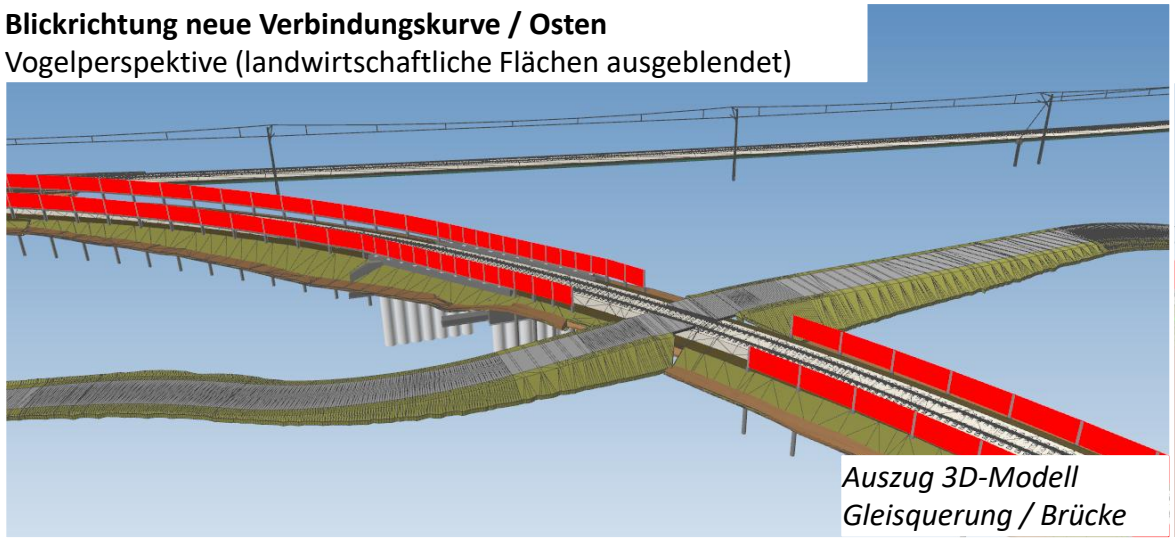


Auszug Lageplan Gleisquerung

Die Planung berücksichtigt den Hochwasserschutz.

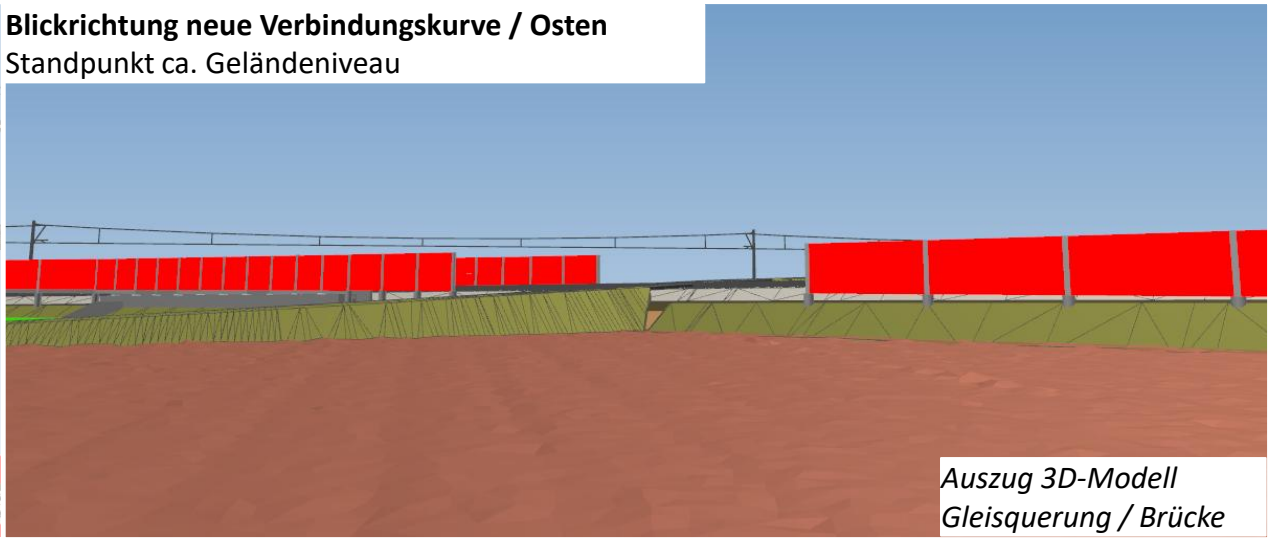
- Das neue Gleis liegt in Teilbereichen der Abschnitte A und B in einem **festgesetzten Überschwemmungsgebiet.**
- Zur Überquerung des Altrheingrabens entsteht eine **neue Brücke.**
- Die Planung von Strecke und Bauwerk erfolgte in **hochwasserangepasster Bauweise** – auf Basis eines hundertjährigen Hochwasserereignisses.
- Im Rahmen der Planung wurde über **ein hydrologisch-hydraulisches Gutachten** nachgewiesen, dass infolge des Neubaus **keine nachteiligen Auswirkungen** auf die Überschwemmungsflächen und den Hochwasserabfluss zu erwarten sind.

Blickrichtung neue Verbindungskurve / Osten
Vogelperspektive (landwirtschaftliche Flächen ausgeblendet)



Auszug 3D-Modell Gleisquerung / Brücke

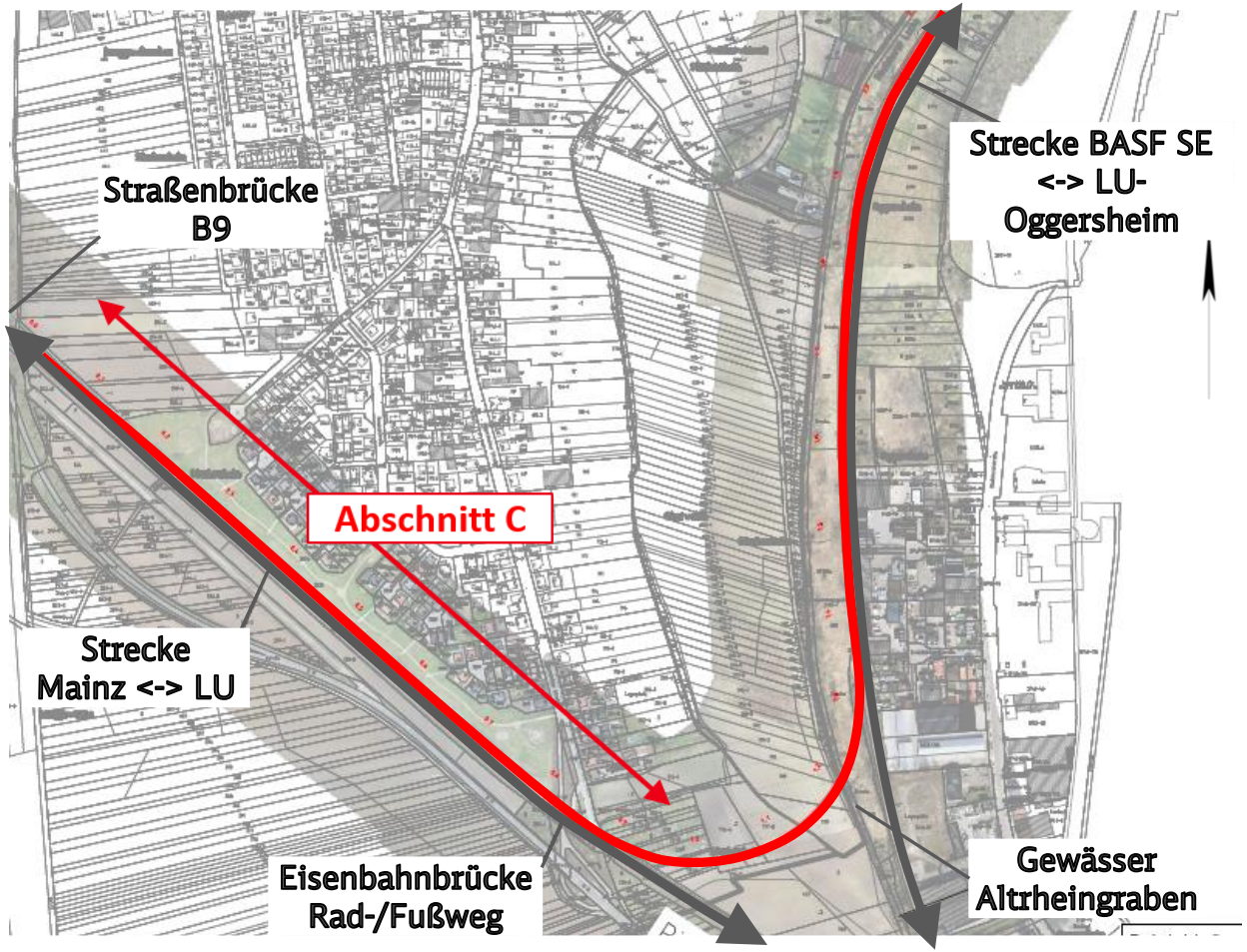
Blickrichtung neue Verbindungskurve / Osten
Standpunkt ca. Geländeniveau



Auszug 3D-Modell Gleisquerung / Brücke

Abschnitt C – Anbindung nach Norden

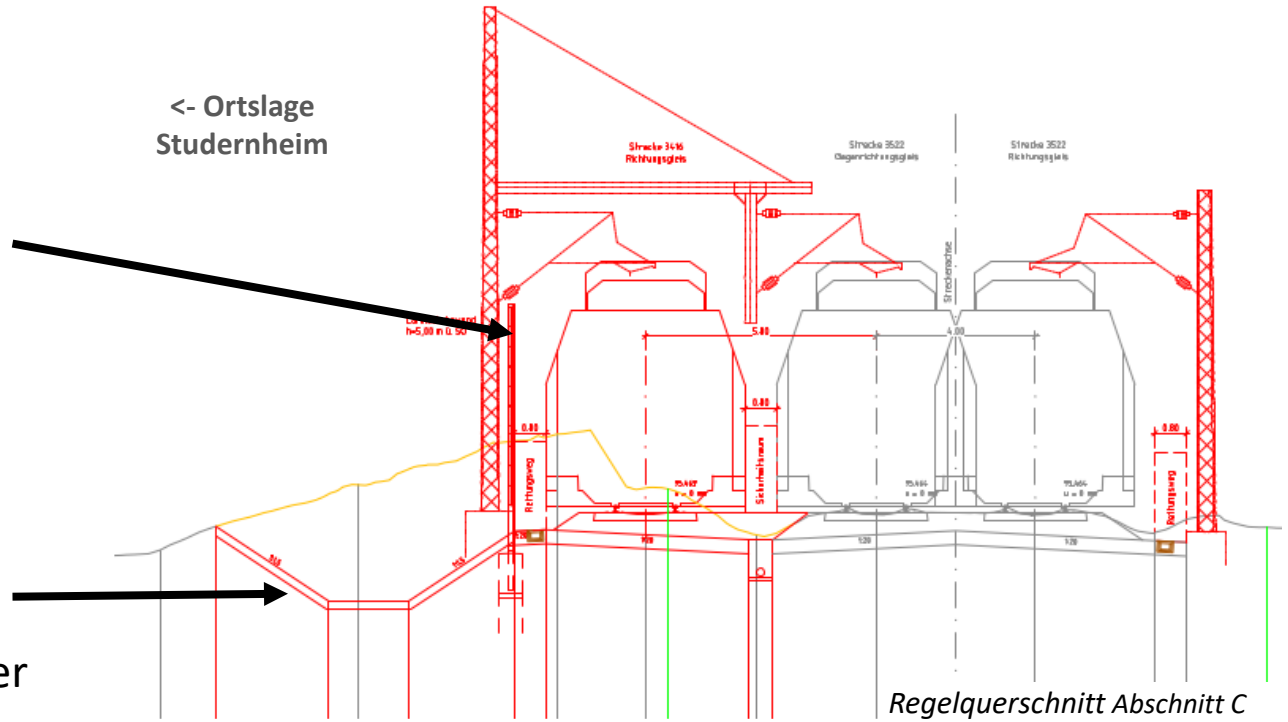
- **Neubau eines dritten Gleises** und Anschluss an die Bestandsstrecke vor der Straßenbrücke B9 (Länge ~800 Meter)
- Wiederherstellung der **Schallschutzwand in neuer Lage**
- **Bauliche Anpassungen** an der Ostseite der **Eisenbahnbrücke über den** Fuß- und Radweg wegen des Neubaus des dritten Gleises
- **Anpassungen bzw. Neubau der Streckenelektrifizierung und Signaltechnik** zwischen den Bahnhöfen Frankenthal und Ludwigshafen-Oggersheim



Abschnitt C – Querschnitt und Entwässerung

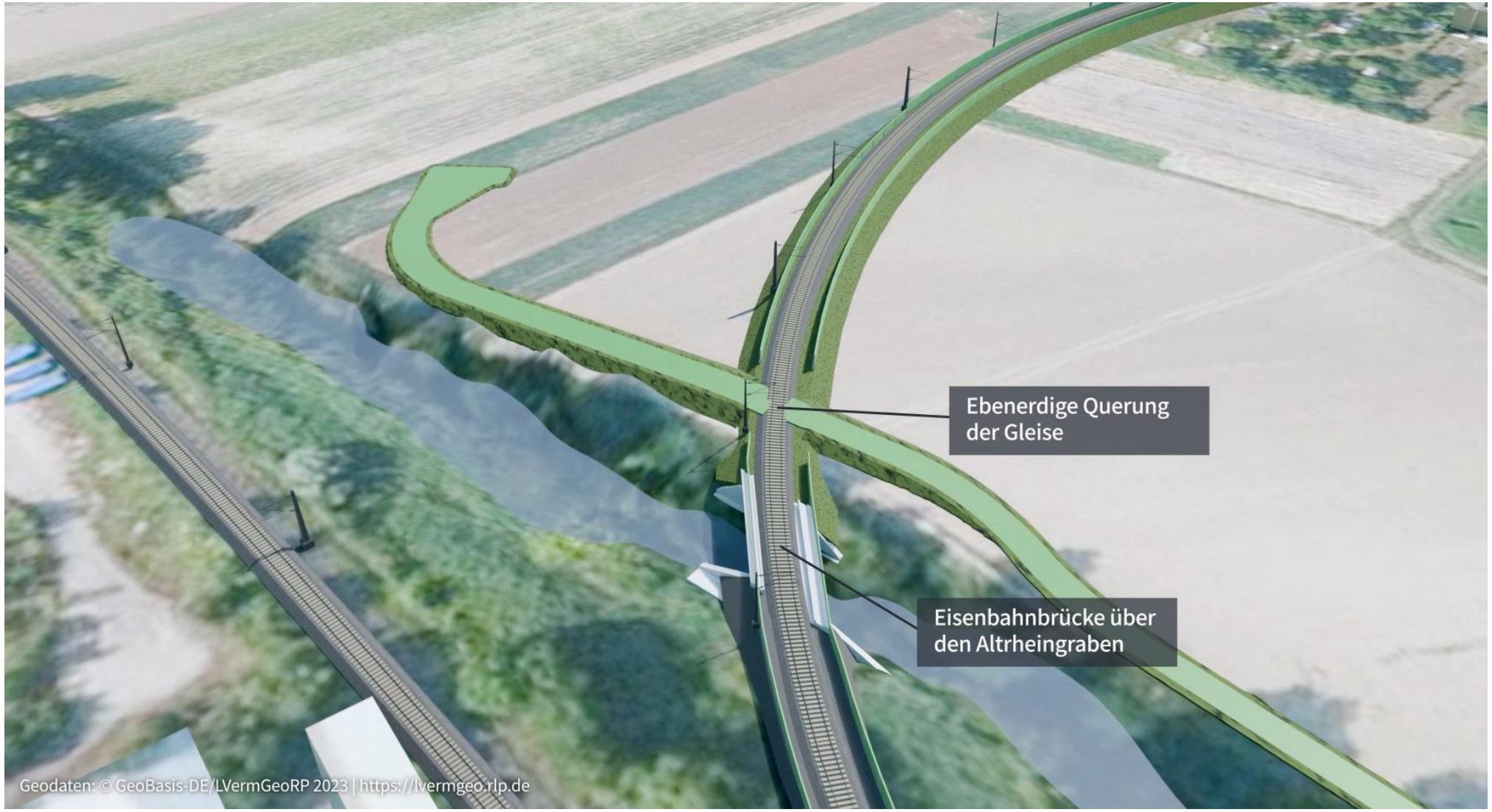
- Das neue Gleis wird in der **gleichen Höhenlage** wie die Bestandsstrecke Ludwigshafen - Mainz errichtet.
- Die neue **Schallschutzwand** wird direkt neben dem neuen Gleis errichtet, in einer **Höhe** von **5 Metern** über der Schienenoberkante.
- Die **Entwässerung** des geplanten Gleises sowie des bestehenden östlichen Gleises erfolgt in eine **neue Regenwasserleitung** zwischen den Gleisen.
- Der **Anschluss** der neuen Regenwasserleitung erfolgt in einen neuen **Versickerungsgraben** auf der Ostseite der Bahnanlage (niedriger Grundwasserstand und geeigneter Boden).
- Höhe neue **Oberleitungsmaste**: ca. **13,00 Meter** (Mehrgleisausleger), ca. **9 Meter** (Einzelausleger)

Fahrtrichtung BASF SE / Ludwigshafen



Regelquerschnitt Abschnitt C

Visualisierung der Studernheimer Kurve mittels eines Videos während der Informationsveranstaltung.



Beim Bau der Studernheimer Kurve sind verschiedene Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

- Infolge des Neubaus und des Betriebs der Studernheimer Kurve ergibt sich ein **Anspruch auf Lärmvorsorge** im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
- vorgesehene Schallschutzmaßnahmen:
  - Neubau von **Schallschutzwänden auf beiden Seiten der Verbindungskurve**, **Höhe 2 Meter** über Schienenoberkante
  - Ersatzneubau der **Schallschutzwand nördlich der Strecke Ludwigshafen - Mainz**, **Höhe 5 Meter** über Schienenoberkante
  - Errichtung einer **Schienenschmiereinrichtung** zur Vermeidung auffälliger Geräusche im Bereich enger Kurvenradien
  - **Passive Schallschutzmaßnahmen** (v.a. Schallschutzfenster/Schalldämmlüfter)

Um Ansprüche auf Erschütterungsschutz zu ermitteln, sind gebäudetechnische Beweissicherungsmessungen erforderlich.

- Infolge des Neubaus und des Betriebs der Studernheimer **Kurve kann sich an einzelnen Gebäuden ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen ergeben**.
- Um die konkreten Ansprüche ermitteln und ggf. dafür wirksame Schutzmaßnahmen konzipieren zu können, sind **gebäudetechnische Beweissicherungsmessungen** erforderlich.

Auch während der Bauarbeiten gibt es Maßnahmen zum Schutz vor Schall und Erschütterungen.

Schallschutz

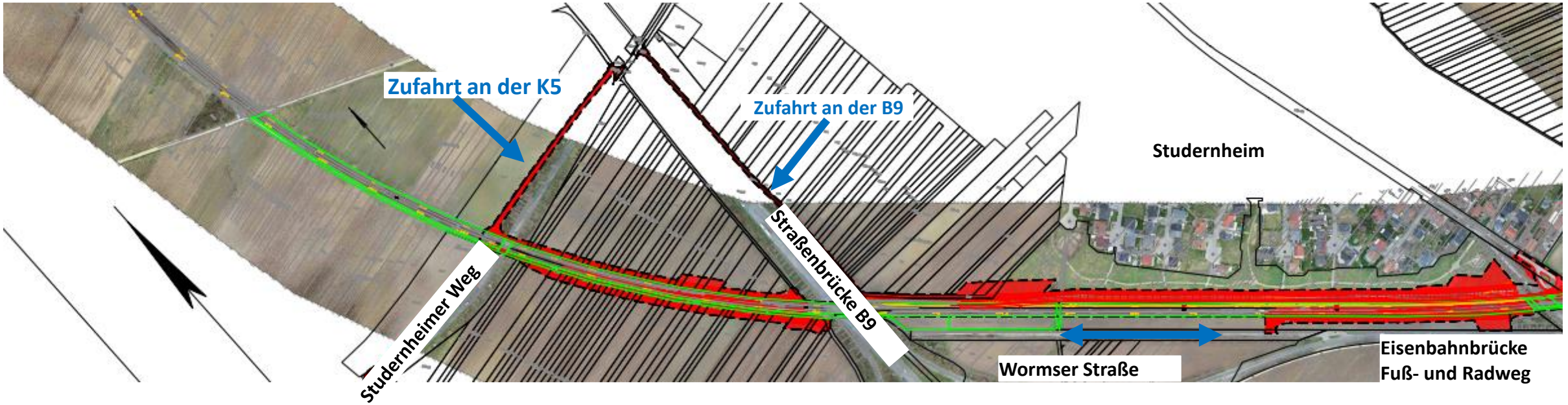
- **Lärmintensive Arbeiten erforderlich** (z.B. Rammen, Gleisbau)
- Arbeiten vorwiegend **tagsüber (7-20 Uhr)**, im **Zweischichtbetrieb (6-22 Uhr)** demnach teilweise auch nachts Arbeiten erforderlich
- Maßnahmenkonzept:
  - **Vermeidung** von **lärmintensiven Arbeiten** in der **Nacht**
  - **geräuscharme Baumaschinen** und **Bauverfahren**
  - umfassende **Information** der Anwohnenden
  - Benennung einer **Ansprechstelle**
  - Organisation von **Hotelübernachtungen**

Erschütterungsschutz

- weitergehende Maßnahmen:
  - Durchführung von **gebäudetechnischen Beweissicherungen**
  - **Individuelle Bauverfahren im Bereich von schützenswerten Gebäuden** (z.B. Auflockerungsbohrungen vor Rammungen)
  - Ggf. Durchführung von **erschütterungstechnischen Überwachungsmessungen**

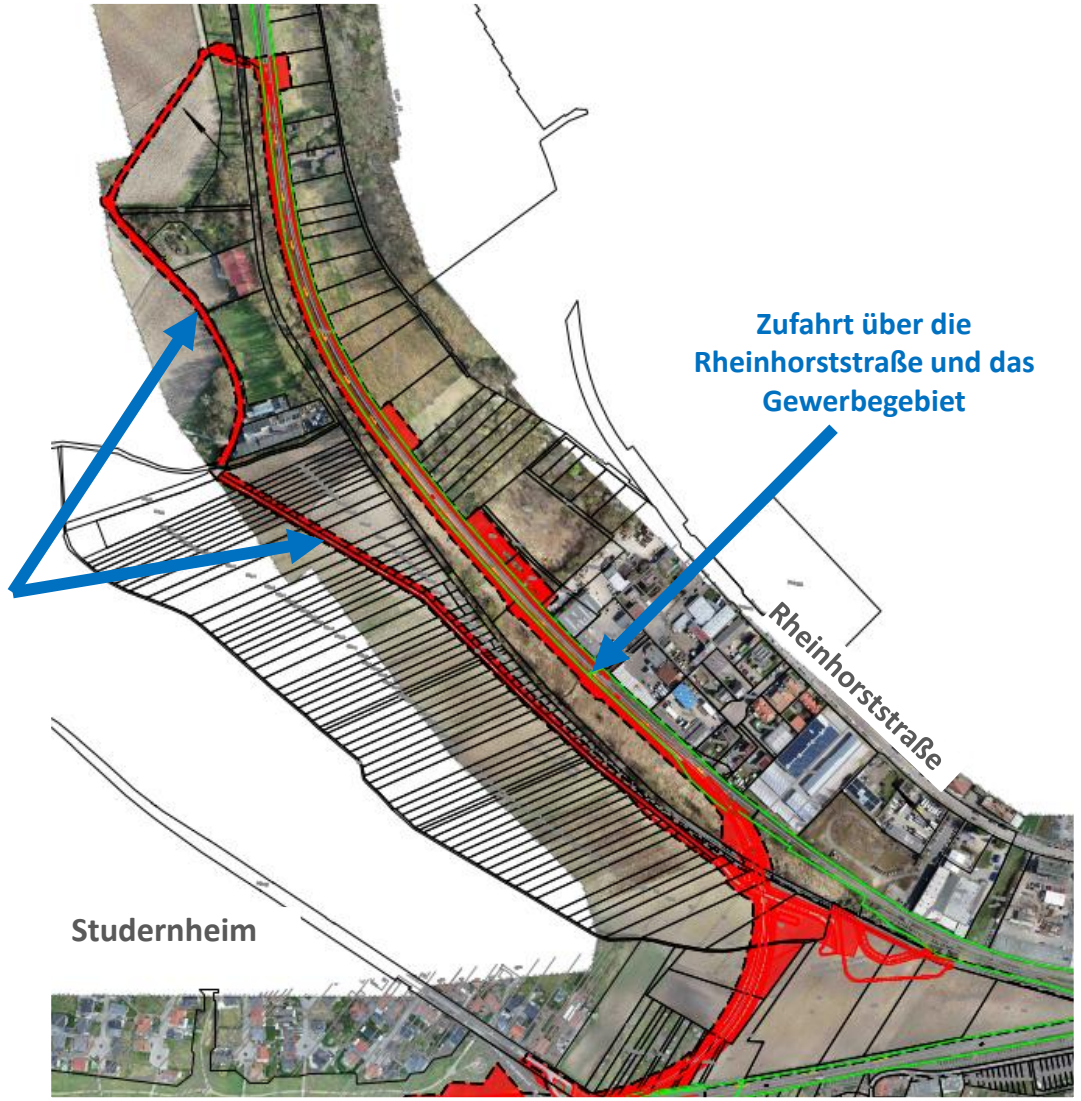
Baustellenflächen und Baustraßen entstehen an der Baustelle an der Strecke Ludwigshafen – Mainz.

- Bauliche Tätigkeiten werden möglichst **vom Gleis aus** durchgeführt.
- **Baustelleneinrichtungsflächen** werden unmittelbar neben dem Baufeld angeordnet.
- **Baustellenzufahrten** erfolgen möglichst am Ortsrand.

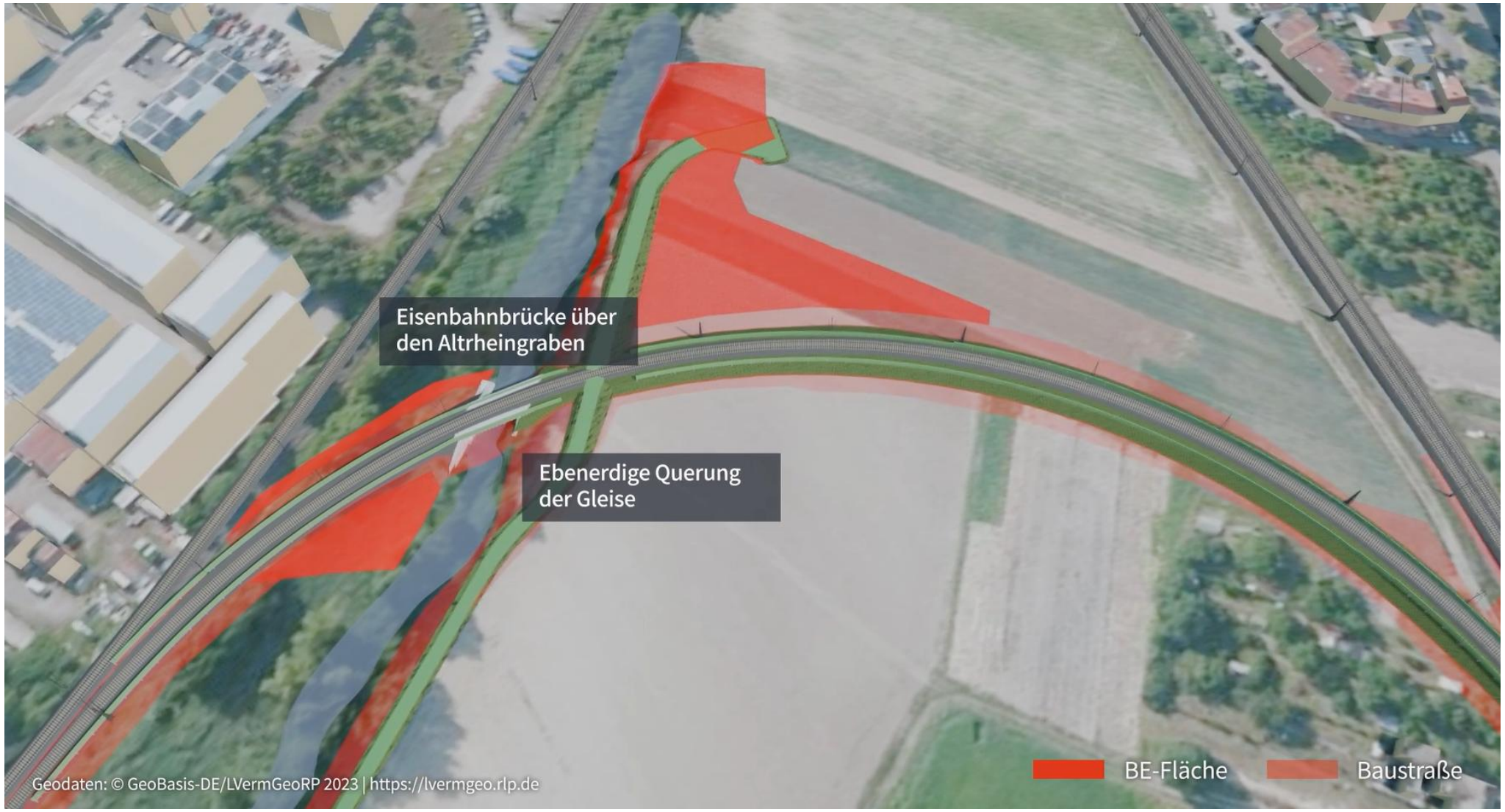


Baustellenflächen und Baustraßen entstehen an der Baustelle an der Zuführungsstrecke zur BASF SE.

- Bauliche Tätigkeiten werden möglichst **vom Gleis aus** durchgeführt.
- **Baustelleneinrichtungsflächen** werden unmittelbar neben dem Baufeld angeordnet.
- **Baustellenzufahrten** erfolgen möglichst am Ortsrand.

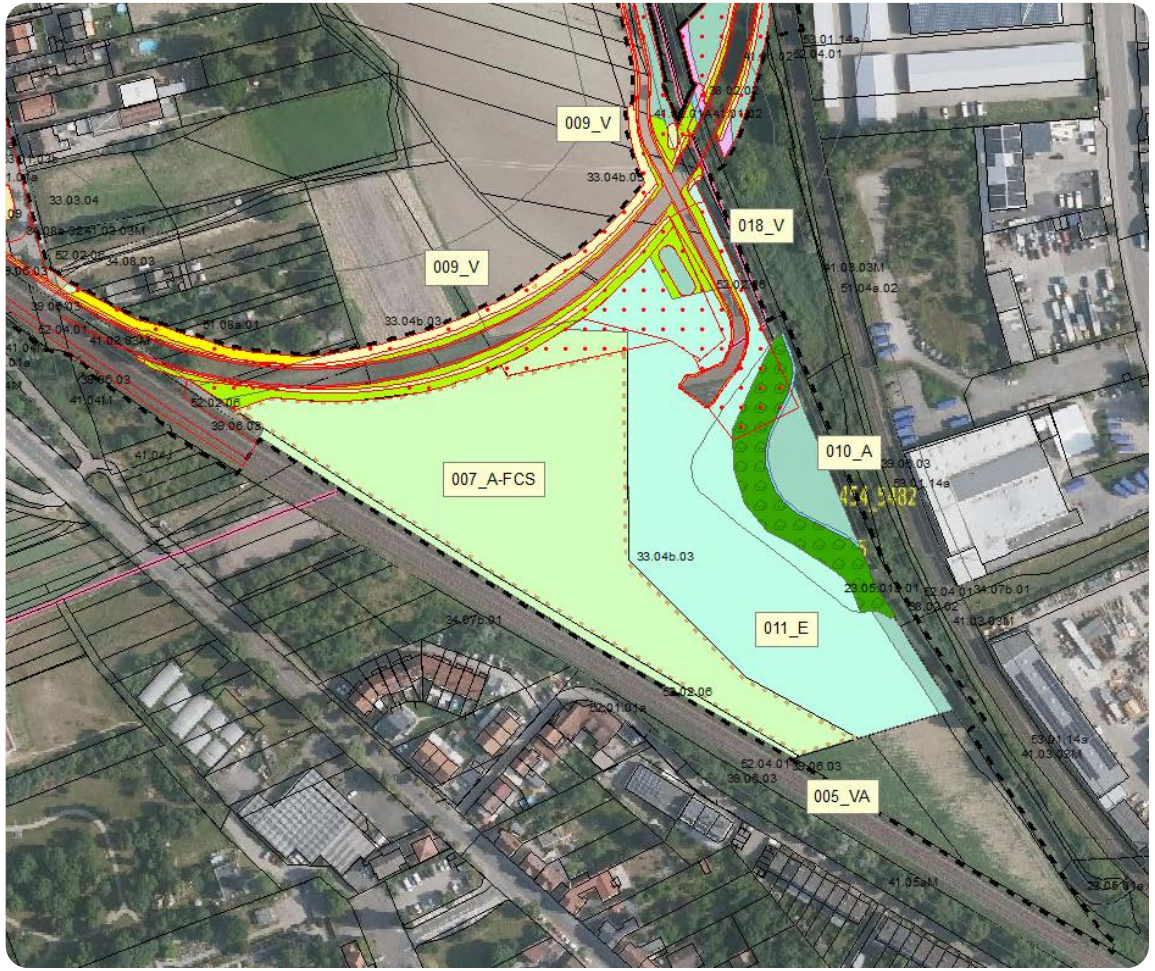


Visualisierung der Baustellenflächen und Baustraßen mittels eines Videos während der Informationsveranstaltung.



Zum Schutz der Umwelt sind Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

- **Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)** zur Erfassung von Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild
- Planung von **Vermeidungs-/Verminderungsmaßnahmen** z.B.
  - **Auflagen zur Fällung von Gehölzen** und Baufeldfreimachung (Bauzeitenregelung)
  - **Wiederherstellung bauzeitlich genutzter Flächen**
- Planung von **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** in der entstehenden **Dreiecksfläche**
  - Anlage von **Feuchtgrünland**
  - Schaffung eines Ersatzlebensraumes für die Mauereidechse mit Anlage einer **artenreichen, frischen Mähwiese**
  - **naturnahe Gestaltung** des Retentionsraums



Temporäre Ausgleichsmaßnahmen für bestimmte Tierarten.

- **Temporäre Ausgleichsmaßnahmen auch außerhalb der Dreiecksfläche:**
  - **Schaffung eines Ersatzlebensraumes** für die **Zauneidechse** → Temporäre Inanspruchnahme einer Fläche der Stadt Frankenthal (noch in Abstimmung)
  - **Extensivierung landwirtschaftlicher Flächen** für das **Rebhuhn** → Temporäre Inanspruchnahme von Flächen der Stadt Frankenthal oder privater Flächeneigentümer (noch in Abstimmung)
  - Anbringung künstlicher **Nisthilfen für die Dohle** → Temporäre Inanspruchnahme einer Fläche der Stadt Frankenthal (noch in Abstimmung)

- **Kleinklima:**
  - **keine bedeutenden zusätzlichen Barrieren** durch Schallschutzwände
  - Luft strömt größtenteils parallel zu den Schallschutzwänden **von West nach Ost**

Agenda der Projektvorstellung

1. Überblick und Ziele des Vorhabens
2. Aktueller Stand der Planung
3. **Weiteres Vorgehen und Zeitschiene**

Im 3. Quartal 2026 startet das Planfeststellungsverfahren.

Erläuterung des Planfeststellungsverfahren mittels eines Videos während der Informationsveranstaltung.

Wir informieren rechtzeitig und umfassend über das Vorhaben.

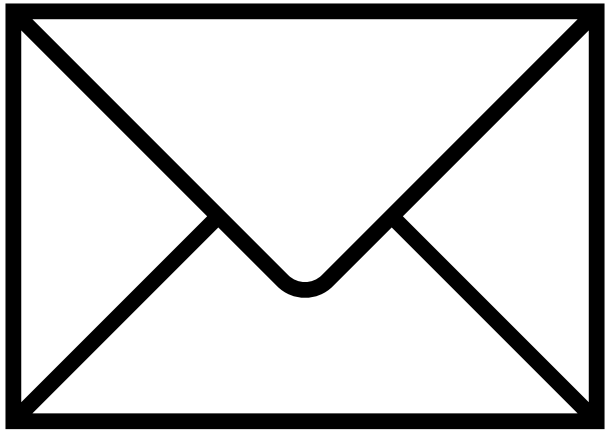
Alle Informationen zum Projekt und Planungsprozess unter:

www.studernheimer-kurve.de

Informationen zu Meilensteinen, Terminen und Einschränkungen auch mit Mitteilungen im Amtsblatt sowie Postwurfsendungen

Fragen, Anregungen und Hinweis per E-Mail an:

studernheimer-kurve@deutschebahn.com



Fragen & Antworten

Bitte stellen Sie sich vor Ihrem Beitrag namentlich vor.

Bitte halten Sie sich kurz.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit