



Ferlemann stellt Korridorstudie Mittelrhein vor



Schiffsverkehr auf dem Rhein
(Quelle: Bundesregierung / Reineke)

Erscheinungsdatum 12.03.2015

Laufende Nr. 016/2015

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, hat heute das vom BMVI beauftragte Gutachten über Möglichkeiten zur Verbesserung des Schienenverkehrs im Mittelrhein in Mannheim und Frankfurt vorgestellt.

Enak Ferlemann:

“Die Kapazitäten auf der Schiene zwischen Frankfurt und Mannheim müssen erhöht und der Lärmschutz für die Anwohner verbessert werden. Mit dem Gutachten liegen jetzt verschiedene Möglichkeiten auf dem Tisch. Das ist eine gute und belastbare Grundlage für weitere Entscheidungen.”

“

Die Güterstrecke entlang des Rheins ist eine der am stärksten befahrenen Schienenstrecken Europas. Auf dieser Achse verkehren die Güterzüge zwischen den großen Umschlaghäfen Rotterdam und Genua, zahlreiche starke Industriestandorte liegen entlang der Strecke. Auch im Personenverkehr ist die Strecke im Abschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim die am stärksten belastete des gesamten ICE-Netzes. Für den Korridor zwischen Köln und Karlsruhe werden zudem für die nächsten Jahre erhebliche Verkehrszuwächse erwartet. Der Abschnitt Frankfurt-Mannheim ist ein zentrales Element des Mittelrheinkorridors. Schon heute ist er der am stärksten belastete Abschnitt des gesamten ICE-Netzes der Deutschen Bahn.

Um keinen Engpass im europäischen Schienenverkehrsnetz entstehen zu lassen, muss die Kapazität der Eisenbahnstrecken in diesem Korridor erhöht und gleichzeitig der Lärmschutz für die Anwohner deutlich verbessert werden. Das BMVI hat deshalb 2012 einen Gutachter beauftragt, Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Die Gutachter schlagen eine neue Bahnstrecke für den Mischverkehr - am Tag schneller Personenfernverkehr, in der Nacht Güterverkehr - parallel zu den Autobahnen A5 / A67 als die beste Lösung vor. Die Neubaustrecke soll die steigenden Verkehrsmengen aufnehmen und für deutlich kürzere Fahrzeiten sorgen. Gleichzeitig wird auf den Bestandsstrecken Platz für ein erweitertes Angebot der S-Bahn Rhein-Main/Rhein-Neckar geschaffen. Die Neubaustrecke ermöglicht zudem schnelle Nahverkehrsangebote zwischen Bergstraße, Darmstadt und Frankfurter Flughafen sowie Wiesbaden. In der Nacht soll die Strecke genutzt werden, um den Güterverkehr von den Bestandsstrecken umzuleiten und dadurch deren Anwohner zu entlasten. Im Raum Darmstadt soll die Neubaustrecke mit dem Bestandsnetz verbunden werden. Der Darmstädter Hauptbahnhof könnte von Norden und Süden an die Neubaustrecke angeschlossen werden.

Zur Entlastung der Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal machen die Gutachter zwei Vorschläge: Bereits mittelfristig kann ein Teil der Verkehre über die auszubauende Rhein/Ruhr-Sieg-Achse Hagen/Köln -

Siegen - Gießen - Hanau aufgenommen werden. Dies nützt insbesondere Zügen von den Nordseehäfen nach Bayern, Österreich und Italien, da hier die Laufwege gegenüber den Rheinstrecken verkürzt werden.

Enak Ferlemann:

” "Der Lösungsvorschlag der Gutachter hat dreifache Vorteile für die Region: besseren ICE-Anschluss, mehr Regionalverbindungen und eine deutliche Entlastung vom Schienenlärm auf den bestehenden Strecken."

“

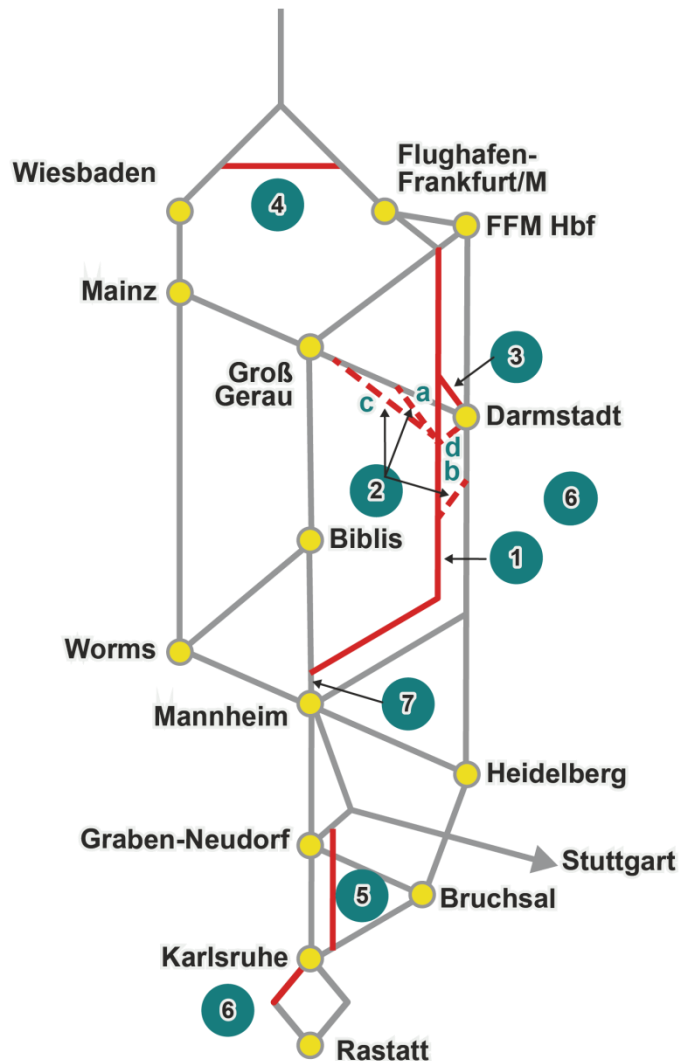
Durch den Ausbau der Strecke Hagen/Köln - Siegen - Gießen - Hanau soll ein Teil der Güterzüge aus dem Mittelrheintal herausgenommen werden. Dies trägt auch zur Sicherung von Wirtschaftskraft und Lebensqualität im Siegerland bei: Mit den Ausbauten werden auch Güterzüge mit hohen und breiten Ladungen Siegen erreichen können. Damit wird eine seit langem von der dortigen Industrie geäußerte Forderung erfüllt. Mit dem durchgängig zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke zwischen Köln und Siegen wird der Nahverkehr verbessert. Der Ausbau ist mit einem deutlich verbesserten Lärmschutz verbunden.

Ein zweiter Vorschlag der Gutachter ist, langfristig mit dem Neubau einer rechtsrheinischen Güterverkehrsstrecke zwischen Troisdorf und Mainz-Bischofsheim das Rheintal auch von verbleibenden Güterzügen zu entlasten.

Der Abschlussbericht der Korridorstudie Mittelrhein wird in Kürze auf der Webseite des BMVI veröffentlicht. Anschließend haben in einer Konsultationsphase alle interessierten Bürger die Möglichkeit, ihre Kommentare, Anmerkungen und Vorschläge bis Ende April an das BMVI zu senden. Das Ergebnis der Studie wird zusammen mit den eingegangenen Kommentaren die Grundlage für die Bewertung von Maßnahmen zur Optimierung des Mittelrheinkorridors im neuen Bundesverkehrswegeplan sein.

Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für
den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse –
Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe

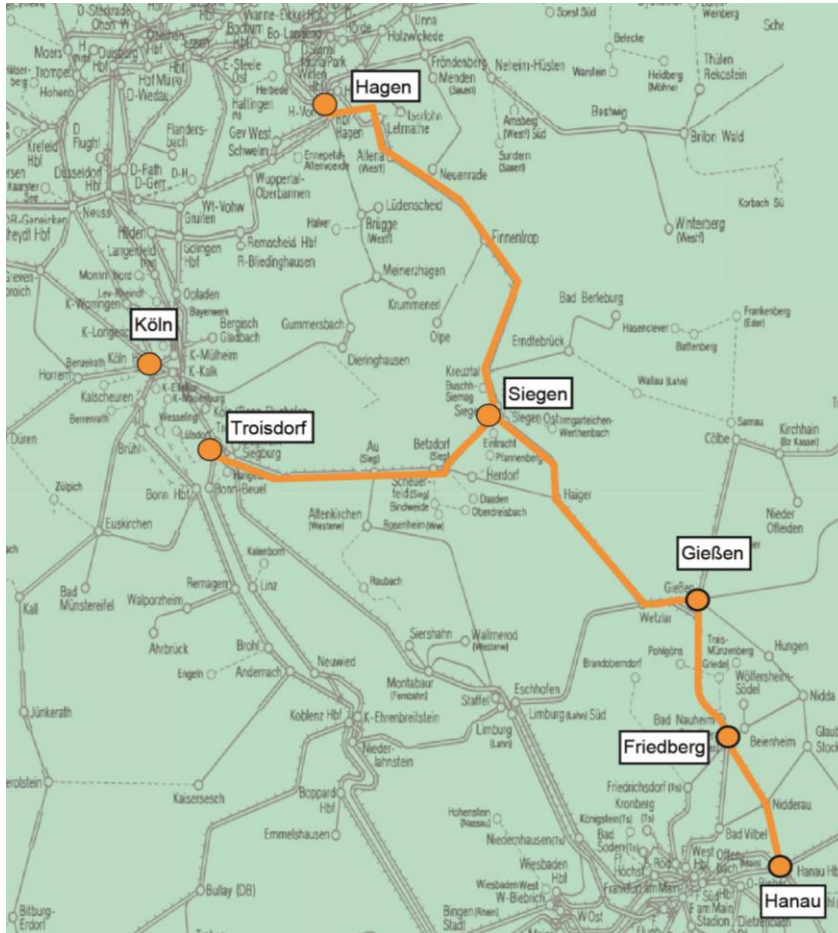
11. Zielkonzept im Zentral- und Südkorridor



- 1 NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit Nutzung durch den Schienenpersonenfernverkehr tagsüber und den Schienengüterverkehr nachts
- 2 Verbindung der Strecke Mainz – Darmstadt mit der NBS mit den Alternativen
a: Weiterstadter Kurve
b: Spange Pfungstadt – NBS
c: Spange Klein Gerau – NBS
d: Südanbindung Darmstadt Hbf
- 3 Nordanbindung von Darmstadt Hbf an die NBS
- 4 Wallauer Spange
- 5 ABS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe
- 6 dreigleisiger Ausbau Karlsruhe – Durmersheim
- 7 Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen MA-Käfertal und MA-Rbf

17. Variantenspektrum für Alternativrouten im Nordkorridor

ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau



Ausbaustufe 1 (Planfall 3a):

- Herstellung des KV-Profiles P/C 400 durchgängig zwischen Hagen und Siegen-Weidenau sowie zwischen Troisdorf und Siegen
- Blockverdichtungen zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit
- Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Troisdorf und Siegen
- Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Siegen – Siegen Ost Gbf
- Höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf und Friedberg
- Investitionskosten: 370 Mio. € (Grobschätzung des Gutachters)

Ausbaustufe 2 (Planfall 3b, zusätzlich zu Ausbaustufe 1):

- Dreigleisiger Ausbau Gießen-Bergwald – Friedberg
- Eigenes S-Bahngleis Troisdorf – Hennef
- Höhenfreie Verknüpfungen in Wetzlar, Dutenhofen und Großkrotzenburg
- 6 Überholgleise zwischen Siegen und Dutenhofen
- Investitionskosten: 1,1 Mrd. €

13. Variantenspektrum für Güterverkehrs-NBS im Nordkorridor

Planfall 2a



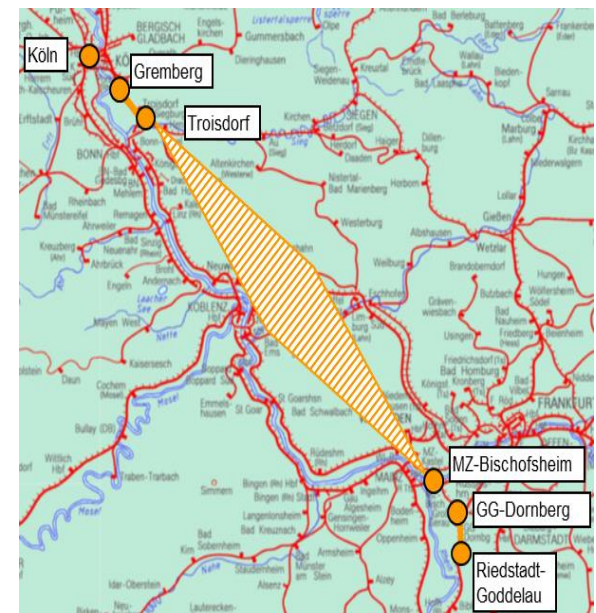
- Güterverkehrs-NBS linksrheinisch lang
K-Eifel – Bobenheim
- Kapazitätserhöhung
Bobenheim – Ludwigshafen
- ABS Molzau – Karlsruhe
- Investitionskosten: 11 Mrd. €

Planfall 2b



- Güterverkehrs-NBS linksrheinisch kurz
K-Eifel – Langenlonsheim
- Ausbau Bingen –
Hochspeyer – Karlsruhe
- Investitionskosten: 8,2 Mrd. €

Planfall 2c



- Güterverkehrs-NBS rechtsrheinisch
Troisdorf – MZ-Bischofsheim
- je ein zusätzliches Gleis
Gremberg – Troisdorf und
GG-Dornberg – Riedstadt-Goddellau
- Investitionskosten: 7,3 Mrd. €

Alle Investitionskosten verstehen sich als Grobschätzung