



Korridorstudie Mittelrhein



Eisenbahnbrücke (Quelle: Fotolia / Klaus Eppele)

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 das Gutachterkonsortium **BVU** – Intraplan – **SMA** mit der Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe beauftragt.

Die Gutachter schlagen für den Abschnitt Frankfurt – Mannheim 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 dabei 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.

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 auch die Betriebsqualität im Nahverkehr verbessert. Der Ausbau ist mit einem deutlich verbesserten Lärmschutz verbunden.

Langfristig kann mit dem Neubau einer rechtsrheinischen Güterverkehrsstrecke zwischen Troisdorf und Mainz-Bischofsheim das Rheintal auch von verbleibenden Güterzügen entlastet werden.

Der Abschlussbericht und die Endpräsentationen der Korridorstudie Mittelrhein werden veröffentlicht, um allen interessierten Bürger die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben. In einer Konsultationsphase bis Mitte Mai nimmt das BMVI unter der E-Mail-Adresse Mittelrheinstudie@bmvi.bund.de Kommentare, Anmerkungen und Vorschläge entgegen. 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.