

Quelle: Wiesbadener Kurier vom 4.9.2014

Entlastung für lärmgeplagtes Mittelrheintal: Vorschlag für neuen Zugtunnel unter der Erde von Wiesbaden bis Bonn

Von Markus Lachmann und Ulrike Würzburg

MAINZ/WIESBADEN - Ein fast 118 Kilometer langer Tunnel für Güterzüge von Bonn bis Wiesbaden und Mainz? Was sich nach Utopia anhört, bringt den Rheingauer CDU-Bundestagsabgeordneten Klaus-Peter Willsch zum Schwärmen.



Die Grafik zeigt den hypothetischen Verlauf des unterirdischen Tunnels. Grafik: VRM/SB

„Die Sache ist bestechend logisch“, glaubt der Abgeordnete. Im Juli hat sich der Politiker mit dem Parteikollegen aus Rheinland-Pfalz, Peter Bleser (CDU), und dem Planer Rolf Niemeyer getroffen.

Es geht um ein ambitioniertes Tunnelprojekt mit zwei 47 und 71 Kilometer langen Teilabschnitten. Damit soll das lärmgeplagte Mittelrheintal entlastet werden.

Längstes Tunnelbauwerk

Der Westerwald-Taunus-Tunnel wäre das längste Eisenbahntunnelbauwerk der Welt. Zum Vergleich: Der Gotthard-Basis-Tunnel in Schweiz ist 57 Kilometer lang. Der derzeit längste Tunnel für Schienenbahnen befindet sich in Guangzhou, China (60,4 Kilometer).

Weitere Meldungen

"Suezkanal auf Schienen"

Willsch will das Projekt vorantreiben, er hat für 18. September zu einer Konferenz nach Rüdeshcim eingeladen. Dort will der Bonner Ingenieur Niemeyer

seine Planungen vorstellen – die er auch schon zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet hat. Die rheinland-pfälzische Landesregierung winkt bereits ab, sie hält die Pläne für nicht realisierbar.

Willsch hingegen setzt Hoffnungen in den Westerwald-Taunus-Tunnel, der in gerade Linie von Troisdorf/St. Augustin bis Wiesbaden/Mainz-Bischofsheim führen könnte. Auch der Projektbeirat „Leiseres Mittelrheintal“ hält die Pläne für nicht abwegig. Willsch spricht sogar von einer Art „Suezkanal auf der Schiene“.

Deutliche Abkürzung

Charme haben die Planungen für den CDU-Abgeordneten, weil sie eine deutliche Abkürzung der Strecke bedeuten. Insbesondere, wenn man sie mit den Ideen vergleicht, die bisher als neue Strecken für den Güterverkehr diskutiert worden sind – die Rhein-Ruhr-Sieg-Strecke und die vom Land Rheinland-Pfalz ins Spiel gebrachte Strecke durch den Hunsrück. Niemeyer hält beide für nicht geeignet, weil sie sehr lang wären oder zu große Höhenunterschiede überwinden müssten. An Bergen und Tälern scheiterte auch der Vorschlag, parallel zur ICE-Trasse Köln-Frankfurt eine Güterstrecke zu bauen.

Der Westerwald-Taunus-Tunnel würde auf der Höhe des Mittelrheintales verlaufen. Die Steigung zwischen St. Augustin und Wiesbaden beträgt seinen Berechnungen nach nur 35 Meter, der Tunnel würde das Lahntal unterqueren. Was den Sicherheitsaspekt betrifft, so verweist Willsch darauf, dass bei einem Unfall mit einem Güterzug ja nicht hunderte Menschen in Sicherheit gebracht werden müssten.

Viele ungeklärte Fragen

Das SPD-geführte rheinland-pfälzische Infrastrukturministerium steht dem Vorhaben „äußerst skeptisch“ gegenüber. Eine Realisierung sei „extrem unwahrscheinlich“, wie Sprecher Marco Pecht erklärte. So gebe es viele völlig ungeklärte technische Fragen, noch schwerwiegender seien die finanziellen Aspekte.

So habe Niemeyer als Kosten für die beiden Teilabschnitte des Tunnels rund zehn Milliarden Euro angegeben. Nehme man die Kostenansätze des Gotthard-Basis-Tunnels, komme man auf fast 17 Milliarden Euro. Auch würde es sich um das längste Eisenbahntunnelbauwerk der Welt handeln (s. Info-Kasten). Oberste Priorität für die Mainzer Landesregierung bleibe eine Alternativstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals.