

Der Rhein – Alpen – Korridor in Deutschland: Neue Gleise braucht das Land

... und eine bessere Ausnutzung bestehender Strecken

Der Anspruch: Güter auf kurzem Weg vom Start zum Ziel

- flexibel (das heißt von unterschiedlichen Orten zu verschiedenen Zielen),
- umweltschonend (das heißt Flächen sparen und Menschen vor Lärm schützen)
- kapazitätsfreundlich (das heißt, bestehende Strecken dort auszunutzen, wo bisher wenig fährt, und neue Strecken zu bauen, wo bestehende Strecken ausgelastet sind)

Die Lösung: Eine neue Strecke zwischen Neuss und Bingen und diverse Einzelprojekte

Das Gesamtprojekt besteht aus folgenden Teilstücken: (Längenangaben in km, geschätzt)

Nr.	Streckenverlauf	Länge	Eigenschaft/Beschreibung	Anm.
			<i>Anschluss von bestehender Strecke mit 25 kV elektrifiziert</i>	
1	Emmerich Elten – Kleve	8	Neubau auf alter Trasse, Neubau einer Rheinquerung als Tunnel oder Brücke	Elektrifizieren
2a	Kleve – Xanten	25	Wiederaufbau der alten Trasse als alternative Strecke Richtung Ruhrgebiet/Duisburg	Elektrifizieren
2b	Xanten – Millingen	14	zweigleisiger Ausbau	Elektrifizieren
2	Kleve – Krefeld	65	bessere Nutzung und tlw. Ausbau bestehender Strecke	Elektrifizieren
3	Krefeld – Neuss	18	ggfls. Ausbau. Alternativer Weg über Oberhausen und Duisburg	
4	Neuss – Holzheim	5	bestehende Strecke sollte zweigleisig ausgebaut und muss elektrifiziert werden	
5	Holzheim – Brohltalbrücke bei Niederzissen	80	Neubau auf geplanter Trasse neben oder unter Nutzung der A61	R*
6	Brohltalbrücke – Moselbrücke bei Winningen	35	Neubau in direkter Linie und mit möglichst geringem Höhenunterschied	
7	Moselbrücke – Abzw Budesheim	55	Neubau entlang der Autobahn A61 mit Abzweig von bzw. nach Rheinböllen (– Simmern)	X*
8a	Abzw. Budesheim – Gau Algesheim		muss elektrifiziert werden, Führung der Züge Richtung Darmstadt und Frankfurt	
8b	Abzw. Budesheim – Worms	56	muss elektrifiziert werden, Führung der Züge Richtung Mannheim / Ludwigshafen	W*
8c	Abzw. Budesheim – Geisenheim		Neubau der Rudesheimer Rheinbrücke ermöglicht alternative Führung über rechte Rheinseite	
8	Abzw. Budesheim – Bad Münster am Stein	17	mit Umfahrung (tlw. Untertunnelt) Bad Kreuznach, neue Nahebrücke(n)	Elektrifizieren
9	Bad Münster am Stein – Hochspeyer	50	Nutzung bestehender Strecke, Lärmschutz bei Wohngebieten vorsehen, Bahnhöfe reaktivieren	Elektrifizieren
10	Hochspeyer Ost – Neustadt	23	Nutzung bestehender Strecke	P*
11a	Neustadt – Landau – Wörth – Lauterbourg		Die Altstrecke ist Alternative bei Störungen, im Übrigen verdient sie besseren Personenverkehr	Elektrifizieren
11b	Abzweig Wörth Süd – Hagenbach – Lauterbourg		zweigleisiger Ausbau ermöglicht Führung Richtung Strasbourg / Mulhouse	Elektrifizieren
11	Neustadt (Wstr) – Durmersheim	40	Neubau weitgehend entlang der A65, opt. Tunnel in Neustadt, Rheinquerung bei Hagenbach	A*
			<i>Anschluss an die dort im Bau befindliche Oberrheinbahn</i>	

Die Gesamtstrecke ist mit etwa 410 km wesentlich kürzer als die bisher genutzte Rheinseite oder die geplante Siegseite

Es wären etwa 230 km neu zu bauen und etwa 130 km zu elektrifizieren und signaltechnisch aufzurüsten, was auch dem übrigen Verkehr nutzt

Anmerkungen:

- R* Die Verbindung mit der Strecke 2645 bei Rheinbach ist optional als Abzweigung, die Strecke verläuft an der Autobahn, ebenso ist das südliche Ende der einst geplanten Strecke nach Remagen und Ahrweiler zu sehen
- X* Anschluss an die Strecke 3512 nördlich des Abzw. Budesheim-Dromersheim in beide Richtungen, also nach Osten und nach Süden (Mainz oder Bad Kreuznach/Alzey), optional auch der Wiederaufbau der Brücke Richtung Rudesheim und Geisenheim
- W* Neubau Gundersheim – Aabenheim – Worms ermöglicht direkte Führung ohne Richtungswechsel nach Ludwigshafen; Wiederaufbau Worms – Lampertheim (- Weinheim) oder Lorsch – Heppenheim führt nach Mannheim
- P* Die Strecke kann vom Fernverkehr Frankfurt – Paris entlastet werden, indem schnelle Züge über Karlsruhe fahren, und die Wiederinbetriebnahme der Zellertalbahn ermöglicht die Führung von Zügen Rhein-Main – Saarland über Worms
- A* ein Abzweig bei Insheim und/oder bei Kandel auf die Altstrecke ermöglicht Fahrten nach Wissembourg und nach Karlsruhe