

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 Krefeld und Bingen und diverse Einzelprojekte

Nur so kann der Vertrag über den Rhein – Alpen-Korridor erfüllt werden.

Nur so können die Strecken Siegen – Dutenhofen, Gießen – Friedberg und Frankfurt – Schwetzingen vor dem zusätzlichen Verkehr bewahrt und der Personenverkehr auf diesen Strecken im bisherigen Umfang erhalten und für weitere Verkehre genutzt werden.

Strecke

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

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

Nr.	Streckenverlauf	Länge	Eigenschaft/Beschreibung
0			<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
2	Kleve – Xanten	25	Wiederaufbau der alten Trasse (zweigleisig)
2a	Xanten – Millingen – Rheinkamp	22	zweigleisiger Ausbau
2b	Kleve – Krefeld – KR-Oppum		bessere Nutzung und tlw. Ausbau (Elektrifizierung) bestehender Strecke als Ausweichlinie
2c	Rheinkamp – Trompet – Krefeld-Linn	23	Nutzung bestehender Strecke
3	Krefeld-Linn – Autobahndreieck Neuss West	18	Neubaustrecke für Güterzüge auf der Trasse der Autobahn A57
3a	Krefeld-Oppum – Anschluß Neubaustrecke A 57		
4a	Anschluß Bhf Holzheim (b. Neuss) – NBS		
4	ABD Neuss West – Anschluß Kraftwerk Neurath	17	Neubau tlw. auf Autobahn A 46, danach in Einschnitt oder Hochlage
5	Abzw. Neurath – Autobahn A1 bei Berrenrath	24	Nutzung der RWE Nord – Süd-Bahn
6	Berrenrath – Weillerswist	16	Neubau auf der Trasse der A1 und A61
7	Weillerswist – Abzw. Brohltalbrücke	45	Neubau neben oder unter Nutzung der A61 (ehem. gepl. strategische Bahn bis Ahrtal)
7a	Abzw. Ahrtal – Remagen		
8	Brohltalbrücke – Moselbrücke bei Winnigen	26	Neubau in direkter Linie und mit möglichst geringem Höhenunterschied
9	Moselbrücke – Abzw Budesheim	58	Neubau entlang der Autobahn A61 mit Abzweig von bzw. nach Rheinböllen (– Simmern)
10a	Abzw. Budesheim – Gau Algesheim		muss elektrifiziert werden, Führung der Züge Richtung Darmstadt und Frankfurt
10b	Abzw. Budesheim – Worms		muss elektrifiziert werden, Führung der Züge Richtung Mannheim / Ludwigshafen
10c	Abzw. Budesheim – Geisenheim		Neubau der Rudesheimer Rheinbrücke ermöglicht alternative Führung über rechte Rheinstrecke
10	Abzw. Budesheim – Bad Münster am Stein	17	mit Umfahrung (tlw. Untertunnelt) Bad Kreuznach, neue Nahebrücke(n)
11	Bad Münster am Stein – Hochspeyer	50	Nutzung bestehender Strecke, Lärmschutz bei Wohngebieten vorsehen, Bahnhöfe reaktivieren
12	Hochspeyer Ost – Neustadt an der Weinstraße	23	Nutzung bestehender Strecke
13a	Neustadt – Landau – Wörth – Lauterbourg		Die Altstrecke ist Alternative bei Störungen, im Übrigen verdient sie besseren Personenverkehr
13b	Abzweig Wörth Süd – Hagenbach – Lauterbourg		zweigleisiger Ausbau ermöglicht Führung Richtung Strasbourg / Mulhouse
13	Neustadt (Wstr) – Durmersheim	49	Neubau weitgehend entlang der A65, opt. Tunnel in Neustadt, Rheinquerung bei Hagenbach
			<i>Anschluss an die dort im Bau befindliche Oberrheinbahn</i>

Die Gesamtstrecke ist mit etwa 421 km wesentlich kürzer als die bisher genutzte Rheinstrecke oder die geplante Lahn – Siegstrecke

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

Strecke

Anmerkungen:

- 7a 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
- 10a Anschluss an die Strecke 3512 nördlich des Abzw. Büdesheim-Dromersheim in beide Richtungen, also nach Osten und nach Süden (Mainz oder Bad Kreuznach/Alzey), optional auch der Wiederaufbau der Brücke Richtung Rüdesheim und Geisenheim
- 10b Neubau Gundersheim – Ahenheim – Worms ermöglicht direkte Führung ohne Richtungswechsel nach Ludwigshafen; Wiederaufbau Worms – Lampertheim (- Weinheim) oder Lorsch – Heppenheim führt nach Mannheim
- 12 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
- 13a ein Abzweig bei Insheim und/oder bei Kandel auf die Altstrecke ermöglicht Fahrten nach Wissembourg und nach Karlsruhe

Strecke