

WIESBADENER KURIER

RHEIN MAIN PRESSE

[Wiesbadener Kurier](#) / [Lokales](#) / [Rheingau](#) / [Eltville](#)

Eltville 03.09.2014

Langer Tunnel für den Güterverkehr soll Mittelrheintal entlasten



Verschwinden die Güterzüge völlig aus dem Mittelrheintal? Wenn es nach den Plänen eines Bauingenieurs für einen Westerwald-Taunus-Tunnel geht, dann könnte diese Wunschvorstellung in 20 bis 25 Jahre Realität sein.

Archivfoto: Hermann Heibel

Von Barbara Dietel

RHEINGAU - Wenn sich am Montag, 15. September, der Projektbeirat „Leiseres Mittelrheintal“ in Lorch trifft, geht es nicht nur erneut um die Machbarkeitsuntersuchung zur Lärminderung im Rheintal. 261 weitere Einwendungen seien in die Studie eingearbeitet worden, berichtete Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn. Sehr gespannt ist Pusch auch auf

das Ergebnis einer Untersuchung, die das Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben habe und bei der Zusammenkunft der Vertreter von Bahn, Bund, Ländern und Bürgerinitiativen vorstellen wolle.

Drei Varianten

- **MAHNWACHE**

Wie zu jeder Sitzung des Projektbeirates „Leiseres Mittelrheintal“ planen die Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm auch in Lorch eine Mahnwache. Die Teilnehmer treffen sich um 11 Uhr vor dem Hilchenhaus.

Es gehe um eine Alternativstrecke für den Güterverkehr. Drei Varianten seien untersucht worden. Die Rhein-Ruhr-Sieg-Strecke, eine von der rheinland-pfälzischen Landesregierung vorgeschlagene Strecke durch die Eifel und den Westerwald-Taunus-Tunnel. Bauingenieur Rolf Niemeyer, der weltweit Bauprojekte plant und durchführt und selbst in der Nähe von Bonn Betroffener des Bahnlärms ist, hält einen gut 100 Kilometer langen Tunnel von St. Augustin entweder bis nach Wiesbaden oder nach Hochheim für die beste Art, den Güterverkehr aus dem Rheintal zu bekommen. Die Höhenlage des Westerwald-Taunus-Tunnels entspreche der Höhenlage des Mittelrheintals. Zwischen St. Augustin und Wiesbaden sei eine Höhendifferenz von etwa 35 Metern mit gleichmäßiger Längsneigung beziehungsweise Steigung zu überwinden. Das Lahntal könne aufgrund der Höhenlage unterquert werden.

Die Gesamtkosten für den Tunnel mit zwei Röhren, der nach seinen Vorstellungen ausschließlich von Güterzügen befahren werden soll, schätzt er auf rund 3,5 bis vier Milliarden Euro. Wegen der besonderen europäischen Bedeutung des Vorhabens hält er eine Teilfinanzierung aus Fördermitteln beziehungsweise Fonds der Europäischen Gemeinschaft ebenso für möglich wie eine Mobilisierung von privatwirtschaftlichen Finanzmitteln. Niemeyer hat das Projekt selbst für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Reine Bauzeit 15 Jahre

Nicht nur Pusch findet die Idee, die zweifellos den Charme hat, dass sie den Bahnlärm nicht einfach nur in andere Gegenden verlagert, prima. Auch andere Bürgerinitiativen setzen ihre Hoffnungen in das Projekt, das aber, so schätzt Niemeyer, 20 bis 25 Jahre zur Realisierung brauchen wird. Für die reine Bauzeit veranschlagt er gut 15 Jahre.

Als Zwischenlösung hält Pusch die Ertüchtigung der Ruhr-Sieg-Strecke für den besten Weg, damit nachts der Güterverkehr auf zwei Strecken verteilt werden könne. Die nötige Aufweitung von Tunneln sei innerhalb weniger Jahre möglich. Die Intraplan Consult GmbH kommt in einer Studie zu dem Ergebnis, das die Ertüchtigung der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen-Gießen und der Sieg-Strecke (Köln-) Troisdorf- Siegen eine „(Teil-)Lösung für das überlastete Mittelrheintal“ darstelle. Deshalb empfiehlt Intraplan auch, beide Strecken für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Neben der technischen Aufrüstung der Strecke dürfe aber der Lärmschutz nicht vergessen werden, so Intraplan. So könne die für Infrastrukturmaßnahmen unverzichtbare Akzeptanz und Durchsetzbarkeit erhöht werden.

Von: **Wolfgang Stephan** 03.09.2014

Die Bahn würde den Westerwald-Taunus Tunnel mit Kusshand nehmen.

Aber sie wird ganz bestimmt nicht wollen, dass sie ihn selbst bezahlen muss.

Und ganz ehrlich: Nur 3,5 - 4 Milliarden Euro Baukosten für einen Tunnel von 100km Länge ? Das scheint nach all den Erfahrungen, die wir in letzter Zeit mit Großprojekten machen mussten, wohl nichts anderes als ein Wunschtraum zu sein.

© Verlagsgruppe Rhein Main GmbH & Co. KG - Alle Rechte vorbehalten

