



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Oberrheinrates
Herrn Josha Frey MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: Resolution des Oberrheinrates vom 4. Dezember 2017-
Rhein-Alpen-Korridor**

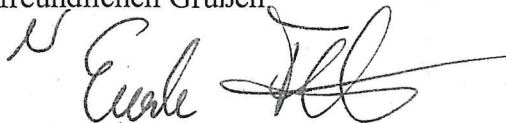
Bezug: Ihr Schreiben vom 12.12.2017
Aktenzeichen: LA 10/5111.9/3-01_000/2945008
Datum: Berlin, *16.01.2018*
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Frey,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12.12.2017 und die von Ihnen
übersandte Resolution „Rhein-Alpen-Korridor“. Herr Bundesminister
Christian Schmidt MdB hat mich gebeten, das Schreiben zu beantworten.

Ich begrüße die Arbeit des Oberrheinrates und möchte mich für Ihren
Einsatz als Präsident des Oberrheinrates herzlich bedanken. Zu der Reso-
lution und den vom Oberrheinrat gestellten Fragen - sofern diese in die
Zuständigkeit meines Hauses fallen - füge ich als Anlage die Stellungnahme
meiner Fachdienste bei.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit
freundlichen Grüßen


Enak Ferlemann

Anlage



I. Ausbau des Korridors

Deutschland ist sich der Bedeutung des Korridors „Rhein-Alpen“ bewusst.

Bisher wurden in das Großprojekt Karlsruhe – Basel rund 6,4 Mrd. Euro und in das Großprojekt Emmerich – Oberhausen über 2,4 Mrd. Euro investiert.

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn als wichtigster Bestandteil wird mit Hochdruck vorangetrieben und könnte nach jüngsten Angaben der DB AG voraussichtlich bis 2031 bis auf den rd. 40 km langen Abschnitt Offenburg – Riegel/Kenzingen abgeschlossen werden; damit wären bis dahin rund 78 % (142 km) der insges. 182 km langen Strecke viergleisig ausgebaut. Der komplette viergleisige Ausbau würde hiernach dann 2035 fertiggestellt werden können. Für die Maßnahmen zur abschnittswisen Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der alten Rheintalbahn auf bis zu 250 km/h wird mit weiteren rund sechs Jahren Bauzeit gerechnet, so dass die Gesamtmaßnahme erst nach 2040 abgeschlossen werden kann.

Auch die weiteren auf dem Korridor liegenden Bedarfsplanvorhaben kommen gut voran. Es wurden bereits sechs Finanzierungsvereinbarungen für verschiedene Abschnitte des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express (RRX) Köln – Düsseldorf (- Dortmund/Münster) abgeschlossen. Mit dem Bau im ersten Planfeststellungsabschnitt wurde begonnen.

Für weitere Planfeststellungsabschnitte laufen derzeit die planrechtlichen Verfahren und befinden sich im Zeitplan mit Ausnahme von zwei Planfeststellungsabschnitten, bei denen die Planeinreichung im vierten Quartal 2018 vorgesehen ist. Bei dem Bedarfsplanvorhaben ABS (Amsterdam -) Grenze NL/DE – Emmerich – Oberhausen wurde ebenfalls mit dem Bau im ersten Planfeststellungsabschnitt begonnen. Für die weiteren Planfeststellungsabschnitte laufen derzeit die planrechtlichen Verfahren und befinden sich im Zeitplan.

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. 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 bereits von 2012 bis 2015 vom Gutachterkonsortium BVU – Intraplan – SMA auf Basis der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 eine verkehrliche Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe entwickeln lassen, die in enger Abstimmung mit allen beteiligten Bundesländern und deren Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr entstanden ist.

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 A 5 / A 67 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 bzw. 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. 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.

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

Das Zielnetz I der Korridorstudie Mittelrhein inklusive der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar wurde für den BVWP 2030 positiv bewertet und aufgrund des guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Zusammen mit Ausbaumaßnahmen in den Eisenbahnknoten Frankfurt/M. und Mannheim werden bereits damit alle Engpässe im Mittelrheinkorridor aufgelöst. Die rechtsrheinische Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den Schienengüterverkehr wurde als Bestandteil des längerfristig zu realisierenden Zielnetzes II für den Mittelrheinkorridor in den Potenziellen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen. Derzeit werden die Grundlagen für die technische Umsetzung des Projektes ermittelt und ein wirtschaftlich tragfähiger Konzeptentwurf erarbeitet, auf dessen Basis eine Bewertung durchgeführt werden kann.

Der Abschlussbericht der Korridorstudie Mittelrhein ist auf der Webseite des BMVI veröffentlicht.

II. Rechtliche und technische Harmonisierung

Die Beseitigung rechtlicher und technischer Hindernisse im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr gehen wir gemeinsam mit der EU und den Nachbarstaaten an.

Eine völlige Angleichung der technisch-betrieblichen Gegebenheiten ist mit vertretbaren Mitteln nicht möglich. Daher wird in der EU Interoperabilität angestrebt. Auf Grund entsprechender Richtlinien und insbesondere den Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) wird langfristig angestrebt, dass jedes Triebfahrzeug auf dem Netz der anderen EU-Staaten verkehren kann. Dies erfordert aber, insbesondere in der Eisenbahnsicherungs-technik, erhebliche Investitionen und Zeitbedarf. Die Unterschiede der Stromversorgungssysteme lassen sich nur fahrzeugeitig bewältigen.

III. Sicherheit und Lärmschutz

Eine hohe Sicherheit des Güterverkehrs (insbesondere bei Gefahrguttransporten) und wirksamer Lärmschutz, insbesondere durch geräuscharme Rollmaterialien wird in Deutschland gewährleistet bzw. gefördert.

Für die Beförderung gefährlicher Güter gibt es nationale und internationale Vorschriften, die

u. a. vorschreiben, wie diese Güter zu verpacken oder in Tanks zu befördern sind. Dadurch wird eine sichere Beförderung gewährleistet, unabhängig davon, ob die Güter mit Lkw's, Eisenbahn oder Binnenschiffen befördert werden. Viele dieser Güter müssen zu Orten befördert werden, die mit der Bahn oder dem Binnenschiff nicht erreichbar sind, z. B. Tankstellen, private Häuser mit Tanks für Heizöl, Baumärkte, Handwerker und Baustellen. Daher ist es wichtig, dass die Beförderung auf der Straße die gleiche Sicherheit wie die Schienen- und Binnenschiffsbeförderung bietet.

In Deutschland ist außerdem mit der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn vorgeschrieben, dass bestimmte besonders gefährliche Güter mit der Eisenbahn oder dem Binnenschiff zu befördern sind bzw. für die Straße eine Fahrwegbestimmung vorliegen muss.

Für einen wirksamen Lärmschutz und geräuscharmes Rollmaterial haben wir verschiedene Maßnahmen getroffen.

So erweist sich die Umrüstung der Bestandsgüterwagen als Erfolgsgeschichte. Ende 2017 waren bereits über 60.200 Wagen mit lärmarterer Bremstechnik ausgerüstet. Das Eisenbahnbundesamt hat zu diesem Zeitpunkt über 166.200 Vorbescheide zur Förderung der Umrüstung an deutsche und europäische Wagenhalter ausgestellt.

Nach Ablauf des Förderprogramms „lärmabhängiges Trassenpreissystem“ zum Fahrplanwechsel 2020/21 dürfen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren. Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen wurde am 28.07.2017 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und ist am 29.07.2017 in Kraft getreten. Das Gesetz verbietet grundsätzlich das Fahren lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz.

Das Projekt „Innovativer Güterwagen“ startete im Januar 2016. Ziel ist die Entwicklung eines energieeffizienten, leisen und kostengünstigen Güterwagens. Dabei sollen die vorhandenen Forschungsergebnisse und Produkte, die bisher nicht in Serie verbaut wurden, genutzt werden. Prototypen, deren Einsatz auch betriebswirtschaftlich darstellbar ist, werden derzeit gebaut. Die Mess- und Testphase und die Betriebserprobung finden in 2018 statt. Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms werden hierfür zwischen 2016 und 2018 bis zu 30 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Für besonders leise Güterwagen, die die Emissionswerte der TSI Lärm unterschreiten, wurden mit der Innovationsprämie TSI Lärm+ neue Fördermöglichkeiten geschaffen. Voraussetzung ist, dass die Bestandsgüterwagen stillgelegt und durch neue Güterwagen ersetzt oder mit neuen, leiseren Teilkomponenten ausgestattet werden, wobei diese Umrüstung über die Umrüstung mit LL-Sohlen hinausgeht. Die Förderrichtlinie trat am 01.08.2017 in Kraft.

Das BMVI hat in Zusammenarbeit mit DB Netz AG und DB Umwelt die Initiative I-LENA entwickelt. Damit soll ein Anreiz für Unternehmen geschaffen werden, innovativen Lärmschutz am Gleis zu entwickeln. Zur Erprobung wird DB Netz AG die ganzjährig verfügbaren Teststrecken Frankfurt/Oder – Cottbus und München – Regensburg vorhalten. Die Kosten für die Einrichtung der Techniken am Gleis, für die Messung sowie für deren Rückbau werden mit bis zu 5,7 Mio. Euro aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes (ZIP) finanziert. Die ersten Techniken werden im Frühjahr 2018 zur Erprobung eingebaut.

Das Schleifen des Schienenkopfes dient vorrangig der Erhaltung und Wiederherstellung eines betriebssicheren Zustandes der Schienen. Die dabei auftretenden positiven akustischen Effekte werden weiter verfolgt und entwickelt. Die Methode des „besonders überwachten Gleises“ wird als lärmreduzierende Maßnahme im Rahmen der Lärmvorsorge bei Aus- und Neubau im Planfeststellungsverfahren als Lärmschutzmaßnahme festgelegt, wenn dies im schalltechnischen Gutachten gefordert wurde. Die Technik wird seitens der DB Netz AG weiter optimiert.

IV. Ausweichstrecken

Geeignete Ausweichstrecken sind – wie die Streckensperrung bei Raststatt eindrücklich bewiesen hat – eine wichtige Voraussetzung, um den Schienenverkehr bei Sperrungen aufrecht zu erhalten.

Bezüglich der Güterverkehrskorridore wurden entsprechende Strecken bereits definiert.

Nach Realisierung der im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthaltenen bzw. aufgestiegenen Maßnahmen stehen dem Schienengüterverkehr in allen Bereichen des deutschen Teils des „Rhein-Alpen-Korridors“ mindestens zwei gleichwertige und attraktive Laufwege zur Verfügung. Im zentralen Bereich zwischen dem Ruhrgebiet/Köln und Karlsruhe sind es sogar mindestens drei gleichwertige Laufwege.

Bezüglich der Ausweichstrecken ist aber auch eine korridorübergreifende und damit grenzüberschreitende Sicht erforderlich. Derzeit erörtern wir mit allen Beteiligten, welche Lehren auch diesbezüglich aus Raststatt zu ziehen sind.