

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Josef Dötsch und Dr. Adolf Weiland (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Entlastungsstrecke für Güterbahnverkehr auf der Rheintrasse

Die **Kleine Anfrage 1158** vom 7. Januar 2008 hat folgenden Wortlaut:

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche jährliche Steigerung des Güterbahnverkehrs auf der Rheintrasse erwartet die Landesregierung aufgrund des allgemeinen Wirtschaftswachstums, der Anbindung von Nordseehäfen an das Bahnnetz, des Ausbaus des sog. „Eisernen Rheins“ und der konsequenten Verlagerung des Alpentransitverkehrs auf die Bahn?
2. Bis wann wird nach Kenntnis bzw. Prognose der Landesregierung die oberste Belastungsgrenze der Bahntrassen im Mittelrheintal beim gegenwärtigen jährlichen Zuwachs des Güterbahnverkehrs erreicht bzw. überschritten sein?
3. Welche Trassenführung – links- oder rechtsrheinisch – favorisiert die Landesregierung für eine Entlastungsstrecke?
4. Bevorzugt die Landesregierung den Neubau einer Entlastungsstrecke oder die Ertüchtigung bereits feststehender Bahnstrecken außerhalb des Mittelrheintals?
5. Welcher Zeitraum für den Bau einer neuen Entlastungsstrecke für den Güterbahnverkehr im Mittelrheintal ist je nach Trassenführung zwischen Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan und der Inbetriebnahme (auch nach den Erfahrungen beim Bau der rechtsrheinischen ICE-Trasse) zu erwarten?
6. Welche Lösungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung, wenn die obersten Belastungsgrenzen für den Güterbahnverkehr im Mittelrheintal deutlich früher erschöpft sind, als eine Neubautrasse in Betrieb gehen kann?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 30. Januar 2008 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist vielfältigen Einflüssen unterworfen. Hierzu gehören die allgemeine und branchenspezifische Wirtschaftsentwicklung, Veränderungen des Preisgefüges und die Angebote der konkurrierenden Verkehrsträger Straße und Binnenschiff. Darüber hinaus können für Schienentransporte verschiedene Trassen genutzt werden. Auch dies erschwert eine detaillierte Prognose der Verkehrsbelastung für bestimmte Streckenkorridore.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Dezember 2007 eine Prognose der Verkehrsverflechtungen für den Zeithorizont 2025 veröffentlicht, die Hinweise auf die Veränderung des Güterverkehrs auf der Rheinrecke enthält.

Danach wird der Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeitraum 2004 bis 2025 insgesamt um 34 % beim Aufkommen und um 65 % in der Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) ansteigen.

Für Rheinland-Pfalz wird beim Aufkommen für den Zeitraum 2004 bis 2025 ein überdurchschnittliches Wachstum von ca. 46 % erwartet; dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 1,8 %.

b. w.

Für den Transitverkehr der für die Rheinstrecke besonders relevanten Relation Westeuropa – Österreich/Schweiz/Italien wird beim Aufkommen für den Zeitraum 2004 bis 2025 ein Wachstum von 128 % erwartet; dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von ca. 4 %.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die og. Werte erheblichen Unsicherheiten im Hinblick auf die Annahmen unterliegen und keine Rückschlüsse auf die Zugzahlen auf einzelnen Strecken zulassen. Hierfür wären weiterführende Gutachten erforderlich.

Zu Frage 2 :

Die theoretischen Belastungsgrenzen von Eisenbahnstrecken sind u. a. abhängig von der zugrunde gelegten Betriebsqualität und dem Mischungsverhältnis der einzelnen Zuggattungen. Die entsprechenden Belastungsgrenzen werden nur von der Deutschen Bahn AG (DB AG) als interne, nicht veröffentlichte Kennwerte ermittelt.

Zu den Fragen 3 bis 5:

Fragen der Trassenführung, der eventuellen Ertüchtigung bestehender anderer Eisenbahnstrecken im Nord-Süd-Korridor für den Güterverkehr und der zeitlichen Perspektiven für eine Umsetzung derartiger Maßnahmen bedürfen einer vertiefenden Untersuchung. Die Landesregierung steht hinsichtlich der Vorbereitung einer derartigen vertiefenden Untersuchung in Kontakt mit dem BMVBS, der DB AG und dem Land Hessen.

Zu Frage 6:

Nach Mitteilung der DB AG wäre im Falle des Erreichens der Belastungsgrenzen der Mittelrheinstrecken zu prüfen, ob für den besonders wichtigen Verkehrskorridor Westeuropa – Österreich/Schweiz/Italien auf alternativen Eisenbahnrouen entsprechende Leistungsreserven erschlossen werden können.

Darüber hinaus beabsichtigt die DB AG, durch eine umfassende Ausrüstung der Schienenstrecken im Mittelrheintal mit moderner Leit- und Sicherungstechnik und durch den Einsatz neuer Zugsicherungstechnologien Kapazitätsausweitungen zu ermöglichen.

Hendrik Hering
Staatsminister