

Antrag

der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Volker Beck (Köln), Stephan Kühn, Sven-Christian Kindler, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Josef Philip Winkler und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hinterlandanbindung der ZARA-Häfen verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Gesamtgüterumschlag der belgischen und niederländischen ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) ist mit 760,6 Millionen Tonnen über dreimal und der Containerumschlag mit 21,7 zu 14,9 Mrd. Euro andert-halbmal so hoch wie der der deutschen Universalhäfen (Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven)¹. Dieses Verkehrsaufkommen wird auch zukünftig durch die ambitionierten Ausbaupläne der ZARA-Häfen und der Entwicklung des Welthandels wohl weiter ansteigen.

Für mehr als ein Drittel des Containerumschlags der ZARA-Häfen ist Deutschland Ziel- oder Transitland. Die ZARA-Häfen haben in den letzten zehn Jahren ein rasantes Wachstum vollzogen. Der Containerumschlag hat sich in dieser Zeit fast verdoppelt. Auch wenn sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren verlangsamen sollte, wird der Güterumschlag im Hinterlandverkehr weiterhin deutlich zunehmen.

An den europäischen Güterverkehrskorridoren Nummer 1 (Zeebrügge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Mailand–Genua)² und Nummer 8 (Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warschau–Terespol – Grenze Polen-Belarus –/Kaunas)² treten bereits heute gravierende Probleme auf. Entlang der gesamten Rheinschiene, beginnend an der deutsch-niederländischen bzw. der deutsch-belgischen Grenze bis nach Süddeutschland, geht es heute um nichts anderes als die Aufrechterhaltung der derzeitigen Netzqualität, da zahlreiche Trassen durch den stetig wachsenden Hafenhinterlandverkehr bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelastet sind.

Der Bundesverkehrswegeplan und der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spiegeln nicht den Bedarf der Infrastruktur in den Regionen entlang der beiden Güterverkehrskorridore wider. Die Verkehrsplanung muss die deutschen Nord-seehäfen und die expandierenden Häfen in den Beneluxländern (Belgien, die Niederlande und Luxemburg) zusammen berücksichtigen. Um die notwendigen

¹ Vergleiche Statistiken 2011 der Hafentreiber.

² Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

Kapazitäten für den Güterverkehr zwischen Seehäfen und Hinterland zu schaffen, muss das Bestandsnetz in den betroffenen Regionen gezielt ausgebaut und um einzelne Neubautrassen erweitert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. alle geplanten und im Bau befindlichen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Westen Deutschlands auf ihre Wirksamkeit für den Gütertransport Richtung Süden und Osten zu überprüfen und hierbei insbesondere den ansteigenden Bedarf an Gütertransporten von und zu den ZARA-Seehäfen zu berücksichtigen sowie daraus eine Bedarfsermittlung der Infrastrukturausbauten und ggf. Neubauten in Westdeutschland und entlang der Rheinschiene zu erstellen;
2. bei allen Ausbauprojekten zu überprüfen, inwieweit in Abstimmung mit notwendigen Erhaltungsmaßnahmen Kosten reduziert werden können;
3. die derzeit laufende Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans zur Aufstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes zu nutzen, um dabei jede Anmeldung eines Verkehrsprojektes auf die Wirkung im Gesamtnetz zu überprüfen und dem Erhalt sowie der Beseitigung von Engpässen Vorrang vor Neubaumaßnahmen einzuräumen;
4. in die Betrachtung der Engpässe bei der Hinterlandanbindung der Seehäfen in den Beneluxstaaten insbesondere auch die Kapazitätsprobleme der Knoten auf den weiteren Strecken der Güter durch Deutschland zu berücksichtigen, statt singulär einzelne Trassenabschnitte zu betrachten;
5. insbesondere Maßnahmen zu berücksichtigen, die vorrangig Ausbaumöglichkeiten vorhandener Infrastrukturen nutzen:
 - a) in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG baldmöglichst eine belastbare Kostenschätzung für die Schienenprojekte Verkehrsknoten Köln inklusive drittem Gleis Düren–Aachen, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) und für den Neubau der Schienengütertrasse Eiserner Rhein mit Trassenführung parallel zur A 52 zu erstellen,
 - b) die Bürgerinnen und Bürger sowie die betroffenen Gebietskörperschaften frühzeitig und vollständig über die Ergebnisse der Planungen zu informieren und so die Grundlage für einen Dialog „auf Augenhöhe“ zu schaffen;
 - c) dem Lärmschutz an den Neu- und Ausbaustrecken einen hohen Stellenwert einzuräumen, die Lärmwerte für Neu- und Ausbaustrecken schrittweise auf Altstrecken zu übertragen und die Lärmschuttmittel von 100 Mio. auf 200 Mio. Euro pro Jahr zu erhöhen.

Berlin, den 29. Januar 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sieht derzeit nur drei Projekte in Nordrhein-Westfalen als Projekte des Vordringlichen Bedarfs an:

1. die Ausbaustrecke (ABS) Münster–Lünen(–Dortmund),
2. ABS Grenze Deutschland/die Niederlande (D/NL)–Oberhausen erste Baustufe („Betuwe-Route“) und

3. ABS/NBS (Neubaustrecke) Grenze D/NL–Mönchengladbach-Rheydt („Eiserner Rhein mit Streckenführung über die historische Trasse“).

Die Betuwe-Route ist die wichtigste Verbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und dem Ruhrgebiet. Auf niederländischer Seite ist die Strecke bereits seit dem Jahr 2007 als moderne „Güterschienenautobahn“ ausgebaut. Entsprechend eines deutsch-niederländischen Staatsvertrages sollte dies zeitgleich auch auf deutscher Seite geschehen, das Vorhaben wurde jedoch bis heute nicht umgesetzt. Seit dem Jahr 2008 wird fast der gesamte Hinterlandverkehr der Häfen Rotterdam und Amsterdam inklusive der Gefahrguttransporte Richtung Mitteleuropa über diese Linie abgewickelt. Auf deutscher Seite fahren die Güterzüge durch dicht besiedelte Wohngebiete. Der gesamte Streckenabschnitt verfügt über keine oder nur unzureichende Schutzmaßnahmen für den Gefahrgütertransport. Obwohl die ursprünglich zwischen Land und Bund vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen noch nicht gebaut wurden, erfolgte bereits im Jahr 2009 eine Taktverdichtung zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner, um den niederländischen Güterverkehr überhaupt auffangen zu können. Derzeit liegt die Auslastung der Route bei ca. 300 Zügen pro Tag. Der Hafen Rotterdam als Teilgesellschafter der Betuwe-Route plant mittelfristig auf 900 Züge pro Tag aufzustocken³. Zum Vergleich: Bei der 5 Mrd. Euro teuren Neubaustrecke Wendlingen–Ulm plant die Deutsche Bahn AG mit einer Auslastung von ca. 50 Personenfern- und 20 Güterzügen pro Tag und Richtung. Die Mittel des alten Bundesverkehrswegeplans werden offensichtlich nicht nach den verkehrlichen Notwendigkeiten eingesetzt.

Der Güterverkehr des Antwerpener Hafens Richtung Deutschland fließt fast ausschließlich über die sogenannte Montzenroute. Diese Bahnstrecke verläuft auf deutscher Seite direkt durch die Aachener Innenstadt und führt hier bereits heute zu hohen Lärmemissionen. Auf dem Streckenabschnitt Aachen–Köln verkehren zufolge einer Studie täglich 255 Züge⁴. Das Kapazitätsmaximum der bestehenden zweispurigen Gleisstrecke liegt bei einer Vollauslastung rund um die Uhr bei 280 Zügen pro Tag. Bei einer prognostizierten Auslastung von 300 Zügen im Jahr 2015 ist das Kapazitätsmaximum hier bald überschritten. Unabhängig davon plant der Hafen Antwerpen bis zum Jahr 2025 den Containerumschlag nochmals zu verdoppeln. Für den Schienengüterverkehr werden sogar Steigerungen von 167 Prozent prognostiziert. Wenn hier keine Kapazitäten im Schienennetz geschaffen werden, werden sich diese Verkehre immer stärker auf die Straße verlagern.

Der Bahnknoten Köln ist nicht nur das größte Nadelöhr des Schienenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, sondern stellt neben der Relation Karlsruhe–Basel den größten Engpass im gesamten bundesdeutschen Schienennetz dar. Es bestehen bereits heute erhebliche Probleme, insbesondere bei den Zulaufstrecken auf den Hauptbahnhof Köln. Akute Trassenkonflikte bestehen zwischen dem Güterverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr und den Hochgeschwindigkeitszügen (ICE und Thalys). Diese Trassenkonflikte werden durch eingeschränkte Überholmöglichkeiten verschärft.

³ IHK Niederrhein, www.derwesten.de/nrz/niederrhein/betuwe/Bund-rechnet-Betuwe-Linie-schlecht-id-3935280.html.

⁴ Studie „Potentialabschätzung zum Schienengüterverkehr im Rheinland“, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG (IVV).

