

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Bedeutung der Ruhr-Sieg-Strecke für Südwestfalen

Die Ruhr-Sieg-Strecke ist 106 Kilometer lang und die zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke von Hagen nach Siegen. Sie stellt die entscheidende Zuganbindung aus dem und in das Ruhrgebiet dar und ist insbesondere für den Güterverkehr der heimischen Wirtschaft als Anbindung an wichtige infrastrukturelle Knotenpunkte von großer Bedeutung. Auch für den Personenverkehr ist die Strecke eine wichtige Verbindung zwischen den Regionen Siegen-Wittgenstein und Sauerland mit dem Oberzentrum Köln (vgl. <https://dewiki.de/Lexikon/Ruhr-Sieg-Strecke>).

Für den in jüngster Vergangenheit durch die Flutkatastrophe und die Sperrung der Autobahn (A) 45 bei Lüdenscheid hart getroffenen Wirtschaftsraum Südwestfalen ist die Ruhr-Sieg-Strecke aus Sicht der Fragesteller in ihrer Bedeutung als wichtige Schienenverkehrsader der A45 noch einmal erheblich gewachsen. Es geht aus Sicht der Fragesteller darum, für eine Entlastung der durch den Umleitungsverkehr betroffenen Kommunen und Menschen zu sorgen. Gleichzeitig können damit nach Auffassung der Fragesteller Anreize geschaffen werden, den angestrebten Marktanteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split von 25 Prozent bis 2030 zu erreichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es Pläne der Bundesregierung, die Ruhr-Sieg-Strecke für eine kurzfristige Entlastung – noch während der Brückenbauphase auf der A45 – als Umleitungsstrecke zu ertüchtigen, und wenn ja, welche?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die Potenziale der Ruhr-Sieg-Strecke für den Schienengüterverkehr in Zusammenhang mit der vollgesperrten Talbrücke Rahmede ein (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/a45-talbruecke-rahmede.html>)?
3. Kann in absehbarer Zeit mit einer Entlastungswirkung der A45 durch den geplanten Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke gerechnet werden, und wenn ja, in welchem Umfang?
4. In welchem Umfang und in welchem Zeitraum muss nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Ausbaumaßnahmen mit Streckensperrungen oder Kapazitätseinschränkungen gerechnet werden?
5. Welchen Einfluss hat nach Kenntnis und Ansicht der Bundesregierung eine verstärkte Nutzung der Ruhr-Sieg-Strecke auf die Verkehrsströme auf den Bedarfsumleitungen auf der Straße?

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, die aufgrund der erheblichen Verschlechterung der Wettbewerbslage entstandenen Kostennachteile von Unternehmen in Südwestfalen durch die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene auszugleichen (vgl. bspw.: https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user_upload/20220317_OEkonominische_Bewertung_der_Brueckensperrung_A45__003_.pdf), und wenn ja, wie?
7. Welchen Stellenwert nimmt für die Bundesregierung die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene ein?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, schienenbasierte und intermodale Verkehrskonzepte mit Entlastungshebel für Lüdenscheid und die umliegenden von den Umleitungen betroffenen Kommunen zu fördern und einzusetzen, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche?
9. Plant die Bundesregierung die Ausweitung der zulässigen Vorlaufentfernungen im kombinierten Verkehr von Straße und Schiene, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie soll diese ausgestaltet werden?
10. Welche Transportlösungen tragen nach Kenntnis und aus Sicht der Bundesregierung dazu bei, die vorhandenen Kapazitäten im Netzwerk im Sinne einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu unterstützen?
11. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um Transportkapazitäten für den Güterverkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke möglichst kurzfristig zu ermöglichen, und wenn ja, welche?
12. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Steigerung des Güterverkehrsanteils mit Einschränkungen für den Personenverkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke zu rechnen, und wenn ja, in welchem Umfang?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Kapazitäten im Einzelwagen-Netzwerk im Raum Hagen/Siegen zu erhöhen und auf die Schiene zu bringen, und wenn ja, wie?
14. Beabsichtigt die Bundesregierung, zusätzliche Zugangspunkte zur Schiene für die Unternehmen entlang der Trasse anzubieten und naheliegende Flächen für die Nutzung als Gewerbe- bzw. Logistikflächen mit direkter Gleisanbindung zu sichern, und wenn ja, wie?
15. Beabsichtigt die Bundesregierung, bestehende Gleisanschlüsse in Südwestfalen auszunutzen und stillgelegte Ladestellen an privaten und öffentlichen Gleisen entlang der Ruhr-Sieg-Strecke zu reaktivieren, und wenn ja, wie?
16. Gibt es Pläne der Bundesregierung für die Priorisierung der Gleisanschlussförderung der Region?
 - a) Wenn ja, bestehen zur Priorisierung der Gleisanschlussförderung der Region bereits Förderungen, und wenn ja, welche?
 - b) Wenn ja, wie hoch wird das Fördervolumen, mit dem sich die Bundesregierung für eine leistungsfähige Infrastruktur in der Region beteiligt, sein (bitte in Projekte und jeweilige Fördervolumina für den Kreis Olpe, den Märkischen Kreis, den Kreis Siegen-Wittgenstein, den Hochsauerlandkreis und den Kreis Soest untergliedern)?
17. Wie ist der aktuelle Stand der Planung, den beschleunigten Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke, die von Hagen über Siegen und Gießen nach Frankfurt führt, voranzutreiben (vgl. <https://db-engineering-consulting.com/de/news/gueterverkehr-auf-der-schiene-bahnstrecke-hagen-siegen-hanau-wird-ausgebaut/#:~:text=Um%20den%20steigenden%20Anforderungen%20an,Strecke%20sind%20die%20zahlreichen%20Tunnel>)?

18. Mit welchem Zeitrahmen plant die Bundesregierung, um den beschleunigten Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke voranzutreiben?
19. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit Baurecht für die Tunnelerweiterungen zu rechnen, und beabsichtigt die Bundesregierung, angesichts der nach Auffassung der Fragesteller bestehenden Dringlichkeit der Maßnahmen etwas zu unternehmen, um Planungsverfahren zu beschleunigen und auf die Durchführung von Planfeststellungsverfahren zu verzichten, und wenn ja, was?
20. Plant die Bundesregierung weitere Ertüchtigungsmaßnahmen der Ruhr-Sieg-Strecke für den Güterverkehr, und wenn ja, welche?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Haltung der DB Netz AG zum tatsächlichen Bedarf bezüglich der Profilausweitung der Ruhr-Sieg-Strecke durch Tunnelerweiterungen und den zweigleisigen Ausbau (vgl. https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hagen-siegen-hanau#:~:text=Es%20ist%20geplant%2C%20die%202021,Zudem%20sind%20Blockverdichtungen%20geplant))?
22. Wie ist der aktuelle Stand bezüglich der Erneuerung und des Netzausbaus der Ruhr-Sieg-Strecke hin zur digitalen Schiene (bitte untergliedert nach einzelnen Streckenabschnitten darstellen) (vgl. <https://www.deutschebahn.com/pr-duesseldorf-de/aktuell/regionale-presseinformationen/Digitalisierung-im-Rekordtempo-Modernisiertes-Stellwerk-Finntrop-erfolgreich-in-Betrieb-genommen--7725622>)?
 - a) Wie viele Mittel wurden dazu bereits abgerufen?
 - b) Aus welchen Fördertöpfen setzen sich diese Mittel zusammen?
23. Finden nach Kenntnis der Bundesregierung artenschutzrechtliche Maßnahmen im Rahmen der Arbeiten zur Eisenbahnüberführung (EÜ) Olpe sowie zur EÜ Olpebach in Kirchhundem statt, und wenn ja, in welchem Stadium befinden sich diese?
24. Wann stehen ggf. Sperrpausen für die weiteren Arbeiten an den EÜ zur Verfügung, und wie sieht vor diesem Hintergrund auch der Zeitplan für die weiteren Arbeiten aus?
25. In welchem aktuellen Projektstand befindet sich die durchgängige Ertüchtigung der Ruhr-Sieg-Strecke auf das KV (Kombinierter Verkehr)-Profil P/C 70 / 400 nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (Projekt 2-004-V03, Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1)?
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung, den aktuellen Projektstatus?
 - b) Welche Arbeiten seitens der Deutschen Bahn AG wurden bislang im Vorplanungsstadium mit welchen Ergebnissen durchgeführt?
 - c) Weicht der aktuelle Stand von der ursprünglichen Planung gemäß des Bundesverkehrswegeplans ab, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte die genaue Abweichung des Projektstatus in Monaten angeben)?
 - d) Welche Gründe führten ggf. zu einer Verzögerung im Ablauf?
 - e) Welche Arbeiten wurden bereits im Rahmen der Vorplanung durchgeführt, und welche Ergebnisse haben sich daraus ergeben?
26. Führen der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte „neue Infrastrukturkonsens“ oder die „Bedarfsplanüberprüfung“ (S. 38) zu einer neuen Priorisierung des Gesamtprojektes 2-004-V03?

27. Könnten der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte „neue Infrastrukturkonsens“ oder die „Bedarfsplanüberprüfung“ (S. 38) den Planungsprozess des Gesamtprojektes 2-004-V03 verzögern, und wenn ja, in welchem Umfang, und für wie lange?

Berlin, den 15. August 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion