

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU

– Drucksache 20/3169 –

Bedeutung der Ruhr-Sieg-Strecke für Südwestfalen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
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?
11. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um Transportkapazitäten für den Güterverkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke möglichst kurzfristig zu ermöglichen, und wenn ja, welche?

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?

Die Fragen 1, 3, 4, 11 sowie 17 bis 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen ist als Bestandteil des Zielnetzes I des Mittelrheinkorridors im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) enthalten. Die Planungen für den Streckenausbau befinden sich in einem frühen Stadium. Der Abschluss der Vorplanung ist im Jahr 2026 geplant. Aufgrund des frühen Planungsstadiums sind der Zeitpunkt des Baubeginns oder der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke sowie Details des Ausbaus noch nicht bekannt. Eine kurzfristige Ertüchtigung der Ruhr-Sieg-Strecke ist weder planerisch noch rechtlich möglich. Die Strecke bietet jedoch bereits heute leistungsfähige Kapazitäten für Güterzüge, allerdings bestehen aufgrund der Tunnel Profileinschränkungen.

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>)?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden die Effekte eines Vorhabens im Regelbetrieb für das jeweilige Prognosejahr bewertet. Dabei wird von einem funktionierenden Bestandsnetz ausgegangen, nicht von Potenzialen.

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?

Leistungsfähige Bahnverbindungen können im Umleitungsfall einen wichtigen Beitrag leisten.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 3, 4, 11, 17 bis 20 verwiesen.

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_Brueckens_perrung_A45__003_.pdf), und wenn ja, wie?

Die Bundesregierung plant keinen Ausgleich.

7. Welchen Stellenwert nimmt für die Bundesregierung die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene ein?

Die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene gehört zu den zentralen Maßnahmen der Bundesregierung für eine klimafreundliche Mobilität. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist eine attraktive und leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Daher finanziert der Bund den Ausbau seiner Schienenwege. Leistungsfähige Bahnverbindungen sind ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Hierzu gehört auch der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke, um diese Verbindung insbesondere für Züge des Kombinierten Verkehrs (z. B. Container- und Trailerzüge) u. a. durch größere Tunnelprofile als attraktive Alternative zu den Rheinstrecken zu etablieren.

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?

Die bestehenden Förderprogramme der Bundesregierung im Bereich des Kombinierten Verkehrs und des Schienengüterverkehrs wie etwa die Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs stehen auch für die Region Südwestfalen zur Verfügung.

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?

Nein. Der Straßenanteil im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr soll im Sinne der Verkehrsverlagerung sowie mit Blick auf die Belastung der Straßeninfrastruktur durch das im Vor- und Nachlauf zulässige Höchstgewicht der Lkw von 44 Tonnen so kurz wie nötig gehalten 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?

Zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene tragen vor allem die Trassen- und Anlagenpreisförderung, das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ sowie die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und die Anschlussförderung bei.

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?

Der Ausbau der Strecke im Rahmen des Bedarfsplans berücksichtigt die Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs gleichermaßen.

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?

Die Erhöhung der Kapazitäten des Einzelwagenverkehrs im Raum Hamm/Siegen liegt in der unternehmerischen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs.

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?

Die Schaffung zusätzlicher Zugangspunkte für den Schienengüterverkehr ist eine Aufgabe der beteiligten Eisenbahn- und Wirtschaftsunternehmen. Die Bundesregierung fördert private Unternehmen bei Neu- und Ausbau, Reaktivierung und Ersatz von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs.

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?

Die Nutzung bestehender Gleisanschlüsse und die Reaktivierung privater Ladestellen liegt in der unternehmerischen Verantwortung der beteiligten Eisenbahn- und Wirtschaftsunternehmen.

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)?

Seitens der Bundesregierung gibt es keine Pläne zur Bevorzugung einzelner Regionen bei der Anschlussförderung.

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%20241,Zudem%20sind%20Blockverdichtungen%20geplant\)?](https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hagen-siegen-hanau#:~:text=Es%20ist%20geplant%2C%20die%20241,Zudem%20sind%20Blockverdichtungen%20geplant)?))?

Die Strecke ist bereits durchgehend zweigleisig. Der Ausbau erfolgt auf Basis der im Bedarfsplan bzw. dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) festgelegten verkehrlichen Ziele. Als Maßnahmen sind dort insbesondere die Profilerweiterung in den Tunneln sowie weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen wie zusätzliche Überholgleise oder Blockverdichtungen vorgesehen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 3, 4, 11, 17 bis 20 verwiesen.

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-Finnentrop-erfolgreich-in-Betrieb-genommen--7725622\)?](https://www.deutschebahn.com/pr-duesseldorf-de/aktuell/regionale-presseinformationen/Digitalisierung-im-Rekordtempo-Modernisiertes-Stellwerk-Finnentrop-erfolgreich-in-Betrieb-genommen--7725622)?))?
- a) Wie viele Mittel wurden dazu bereits abgerufen?
- b) Aus welchen Fördertöpfen setzen sich diese Mittel zusammen?

Die Fragen 22 bis 22b werden gemeinsam beantwortet.

Der Mittelabruf aus dem Schnellläuferprogramm für moderne Stellwerkstechnik aus dem Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Coronapandemie wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gesamthaft erfasst. Gesamthaft sind mit Stand 31. Juli 2022 von den verfügbaren 500 Mio. Euro 315,404 Mio. Euro abgerufen worden. Weitere Maßnahmen in der Region kann die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit den über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vom Bund bereitgestellten Mitteln in eigener Verantwortung durchführen.

23. Finden nach Kenntnis der Bundesregierung artenschutzrechtliche Maßnahmen im Rahmen der Arbeiten zur Eisenbahnüberführung (EÜ) Olpe sowie zur EÜ Olpebach in Kirchhudem 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?

Die Fragen 23 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich hierbei um operative Angelegenheiten der DB Netz AG.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

25. In welchem aktuellen Projektstand befindet sich die durchgängige Er-
tüchtigung 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)?
- Wie bewertet die Bundesregierung, den aktuellen Projektstatus?
 - Welche Arbeiten seitens der Deutschen Bahn AG wurden bislang im
Vorplanungsstadium mit welchen Ergebnissen durchgeführt?
 - 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 ange-
ben)?
 - Welche Gründe führten ggf. zu einer Verzögerung im Ablauf?
 - Welche Arbeiten wurden bereits im Rahmen der Vorplanung durch-
geführt, und welche Ergebnisse haben sich daraus ergeben?

Die Fragen 25 bis 25e werden gemeinsam beantwortet.

Die erforderliche Vorplanung konnte noch nicht abgeschlossen werden, so dass
entsprechende Ergebnisse noch nicht vorliegen.

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?

Nach den jeweiligen §§ 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, des Fern-
straßenausbaugesetzes und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes prüft das
BMDV spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne für
die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich
eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die Be-
darfsplanüberprüfung (BPÜ) legt entsprechend des mit ihr verbundenen gesetz-
lichen Auftrags, ob die Bedarfspläne an die wirtschaftliche bzw. verkehrliche
Entwicklung anzupassen sind oder nicht, einen Fokus auf die Bedarfspläne als
Ganzes, nicht auf einzelne darin enthaltene Projekte. Nach dem Abschluss der
BPÜ wird das BMDV den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ
informieren. Der Deutsche Bundestag entscheidet sodann über etwaige nächste
Schritte.

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

Davon ist derzeit nicht auszugehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

