



AMinisterium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/1007**

A11

Oliver Krischer

17. März 2023

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
58.51.15

ORR'in Rita Nünning
Telefon 0211 4566-774
Telefax 0211 4566-388
rita.nuenning@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Sachstand Ausbaustrecke 46/2 (Betuwe)

Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.03.2023

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen Sachstandsbericht zur Ausbaustrecke 46/2 (Betuwe) mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 22. März 2023

Schriftlicher Bericht

Sachstand zur Ausbaustrecke 46/2 (Betuwe)

Nachfolgend berichtet die Landesregierung zum Sachstand der Ausbaustrecke (ABS) 46/2 (Betuwe).

Die rund 73 Kilometer lange Ausbaustrecke 46/2 (Betuwe) zwischen Emmerich und Oberhausen ist ein bedeutendes Schienenteilstück im Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua. Die Strecke bildet als Teil des transeuropäischen Kernnetzes (TEN-T) im Norden die Verbindung für Nordrhein-Westfalen in die Niederlande und zum wichtigen Überseehafen Rotterdam. Im Süden setzt sich die Strecke bis Norditalien fort. Die gesamte rd. 1.300 Kilometer lange Schienenstrecke Rotterdam – Köln – Basel – Mailand – Genua ist eine wichtige Verbindung der Industriestandorte Nordrhein-Westfalens mit den südlichen Bundesländern der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Italien. Mit der Definition des TEN-T verfolgt die Europäische Union als Ziel eine Vereinheitlichung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs und eine Stärkung der europäischen Wirtschaft, von der auch die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen profitieren wird.

Bei der Ausbaumaßnahme 46/2 Emmerich – Oberhausen handelt es sich um eine Maßnahme des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Vorhabenträger ist die Deutsche Bahn, Planfeststellungsbehörde das Eisenbahn-Bundesamt.





Übersicht über den Verlauf der Ausbaustrecke 46/2.

Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

Frage 1: Seit wann ist die BETUWE-Linie in den Niederlanden bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen fertiggestellt?

Die Fertigstellung der Strecke der Betuwe in den Niederlanden bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen erfolgte 2007.

Frage 2: Wie stellt sich das Bauprojekt BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen derzeit insgesamt dar?

In mehreren Stufen des Projektes „Ausbaustrecke (ABS) 46/2“ werden verschiedene Baumaßnahmen umgesetzt. Das Kernstück bildet dabei der dreigleisige Ausbau der Strecke einschließlich der Beseitigung aller Bahnübergänge, um die Streckenkapazität zu steigern und die betrieblichen Abläufe zu optimieren.

Zuvor wurde in einem ersten Schritt die Leit- und Sicherungstechnik (LST) modernisiert sowie das elektronische Stellwerk (ESTW) in Emmerich in Betrieb genommen. Daneben wurde an der Grenze zu den Niederlanden der Stromsystemwechsel erneuert. Das führt zu einer Vereinfachung und Zeiteinsparung im internationalen Zugverkehr.

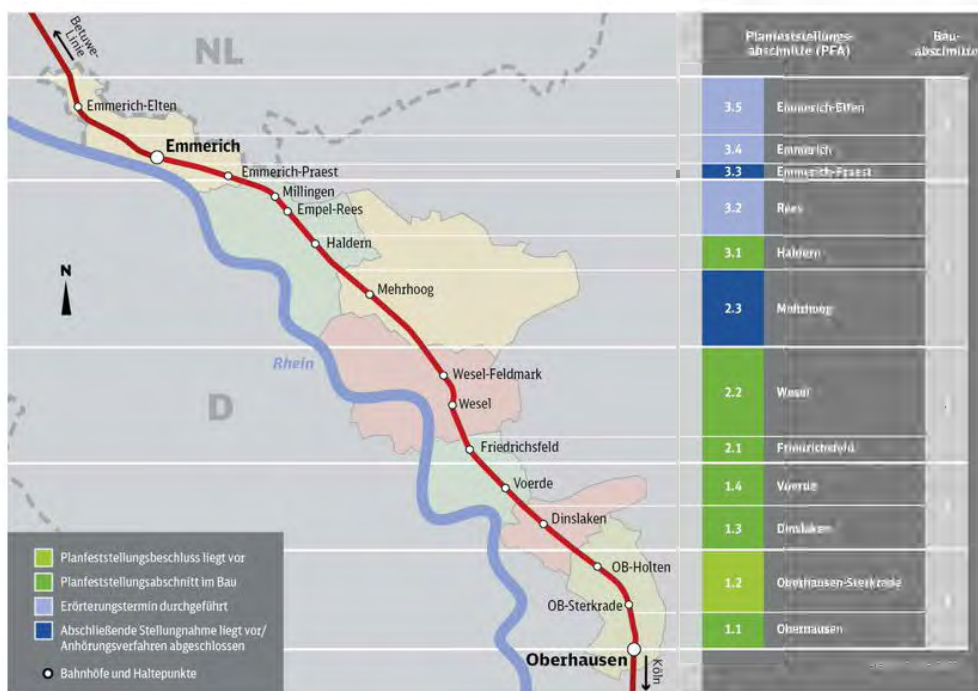
Zusätzlich wird die Strecke mit dem Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) ausgestattet.

Die Strecke wurde als sogenannter Hochleistungskorridor (HLK) für das Jahr 2025 benannt. Für die „Generalsanierung“ dieses HLK bündelt die DB in dieser Zeit zahlreiche Modernisierungs- und Ausbauarbeiten an der Infrastruktur. Allerdings kann die Strecke Emmerich – Oberhausen nicht für einen längeren Zeitraum voll gesperrt werden, da sich die vielen internationalen Güterzüge nicht komplett auf Umleitungsstrecken verlagern lassen. Daher wird die Sanierung zwischen November 2024 und Juni 2026 mit getakteten Sperrungen und bei überwiegend eingleisigem Betrieb vorgenommen (insgesamt 80 Wochen).

Frage 3: Wie viele Bauabschnitte enthält die Projektierung von Emmerich bis Oberhausen?

Im Projekt ABS Emmerich – Oberhausen wurden fünf Bauabschnitte gebildet, die teilweise weiter unterteilt sind.

Für die Beantragung des Planrechts wurde das Projekt in zwölf Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt (PFA 1.1 bis PFA 3.5). Die nachfolgende Abbildung erläutert die Aufteilung des Projekts und gibt einen Überblick über den Stand in den einzelnen Planfeststellungs- bzw. Bauabschnitten:



Frage 4: Wie sind der jeweilige Planungsstand und Baufortschritt pro Bauabschnitt?

Der Ausbau gliedert sich in fünf Bauabschnitte mit insgesamt zwölf Planfeststellungsabschnitten. Die genaue Aufteilung lässt sich der Übersicht auf Seite 4 entnehmen.

Inzwischen liegen in sieben von zwölf Planfeststellungsabschnitten die Planfeststellungsbeschlüsse vor. Dies sind die Abschnitte 1.1 Oberhausen, 1.2 Oberhausen-Sterkrade, 1.3 Dinslaken, 1.4 Voerde, 2.1 Friedrichsfeld, 2.2 Wesel und 3.1 Rees-Haldern.

Mit dem Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse gingen die Abschnitte sukzessive in Bau. In den Bauabschnitten (BA) 1 Oberhausen, BA 2 Dinslaken und Voerde, BA 3 Friedrichsfeld und Wesel und BA 4 Rees-Haldern werden u. a. Brückenbauwerke, Oberleitungsanlagen und Bahnsteige errichtet. In den PFA 1.1 Oberhausen und 3.1 Rees-Haldern läuft der Streckenausbau.

Vor Beginn der 80-wöchigen Eingleisigkeit wird im BA 3 der erste Überbau der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Lippe hergestellt, so dass ein Gleis auf dem neuen Bauwerk befahrbar ist. Außerdem erfolgt der Bau der Straßenüberführung Willy-Brandt-Straße sowie Erd- und Gleisbauarbeiten in diesem Bereich.

Im Rahmen des Hochleistungskorridors von Ende 2024 bis Mai 2026, also in der 80-wöchigen eingleisigen Sperrung mit zweitweisen Vollsperrungen, liegt der Schwerpunkt auf Maßnahmen im BA 3 Wesel. Hier werden fünf Eisenbahnüberführungen (mindestens für zwei Gleise), ein Bahnsteig am Haltepunkt Friedrichsfeld sowie wesentliche Anteile an Oberleitungsanlagen fertiggestellt. Mehrere Kilometer vorhandener Oberbau einschließlich Weichen werden ersetzt.

Daneben werden innerhalb des 80wöchigen Hochleistungskorridors die BA 1 Oberhausen und BA 4 Rees-Haldern fertiggestellt sowie u. a. über 30 Brückenbaumaßnahmen, mehr als 20 Kilometer Oberleitung, einige Kilometer Gleisbau im Bestand, 13 Erneuerungen von Bestandsdurchlässen und mehr als zwei Kilometer Schallschutzwände realisiert.

In den PFA 2.3 Mehrhoog und 3.3 Emmerich-Praest liegen abschließende Stellungnahmen vor bzw. sind die Anhörungsverfahren abgeschlossen. Die weitere Bearbeitung erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt, das den Planfeststellungsbeschluss erlässt.

In den Planfeststellungsabschnitten 3.2 Rees, 3.4 Emmerich und 3.5 Emmerich-Elten wurden Erörterungstermine durchgeführt. Die Bezirksregierung Düsseldorf als Anhörungsbehörde stellt die Unterlagen zusammen und leitet diese zusammen mit der abschließenden Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt weiter.

Frage 5: Mit welchen Zeitschienen sind die jeweiligen Bauabschnitte hinsichtlich ihrer Fertigstellung hinterlegt?

Zunächst werden vorbereitende Arbeiten wie Kampfmittelsondierung und Vegetationsarbeiten durchgeführt. Danach erfolgt die Vergabe der Bauarbeiten, gebündelt in verschiedenen Vergabepaketen. Je nach Umfang der Baumaßnahmen im jeweiligen Abschnitt und abhängig von den möglichen Sperrpausen dauern die Bauarbeiten dann zwischen drei und sechs Jahren für einen Abschnitt. Dabei können sich mehrere Abschnitte gleichzeitig in der Realisierung befinden.

Frage 6: Welche Bedeutung misst die Landesregierung diesem Projekt bei und wann rechnet sie mit einer Freigabe des komplett fertig gestellten Abschnitts Emmerich – Oberhausen?

Aufgrund des gestiegenen Güter- und Personenverkehrs in den letzten Jahren hat die Strecke Emmerich – Oberhausen ihre Leistungsgrenze erreicht. Um der Entwicklung Rechnung zu tragen, nimmt die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren umfangreiche bauliche Änderungen auf der Strecke vor.

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert das Ausbauprojekt mit einem Festbetrag von rd. 450 Mio. Euro, um das Nahverkehrsangebot auf dieser Strecke zu verbessern. Erreicht wird dieses Ziel durch eine Verbesserung der Pünktlichkeit nach einer Entmischung der Verkehre auf der Strecke und durch die Modernisierung der Verkehrsstationen.

Eine belastbare Aussage zur Inbetriebnahme der Strecke ist erst möglich, wenn alle Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen.

Frage 7: Welche Entlastungswirkung für den Straßengüterverkehr wäre mit der kompletten Fertigstellung der BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen verbunden?

Auf Nachfrage des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr bei der Deutschen Bahn AG konnten keine Entlastungswirkungen beziffert werden.

Der Straßengüterverkehr wird durch die komplette Fertigstellung der BETUWE-Linie insofern entlastet, dass die erwarteten Mehrverkehre im Güterverkehr nunmehr leistungsfähig auf der Schiene transportiert werden können und das Straßennetz nicht überlasten. Zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele soll der Anteil des Schienengüterverkehrs am Güterverkehr bis zum Jahr 2030 um 50 % steigen. Dies geschieht selbstverständlich an den Hauptachsen des Schienengüterverkehrs. Die zehn-Jahre alte

Prognose für das Jahr 2035 prognostiziert für die BETUWE-Linie dreimal mehr Schienengüterverkehr als die letzten Daten aus den Jahren 2020/21 während der Corona-Pandemie für den Grenzübergang zeigen. Mit dem dritten Gleis kann die dringend erforderliche Kapazitätssteigerung für den Schienengüterverkehr auf dem europäischen Verkehrskorridor endlich umgesetzt werden, um insgesamt den Güterverkehr in Europa verträglicher und klimagerechter zu machen. Eine genaue Entlastungswirkung kann jedoch nicht beziffert werden.

Frage 8: Welche Haupthemmnisse sieht die Landesregierung hinsichtlich einer zügigen Fertigstellung des Projektes?

Die offenen Planfeststellungsverfahren müssen abgeschlossen sein, um mit dem Bau in allen Abschnitten beginnen zu können. Außerdem könnten mögliche Klagen gegen die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse den Baubeginn im jeweiligen Abschnitt verzögern.

Darüber hinaus stellen Personalengpässe bei allen Beteiligten u. a. im Projektmanagement und Planungsbüros ein Risiko für die zügige Abwicklung des Projekts dar.