

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

## Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

### Ergebnisse der Länderkonferenz Rhein

Die **Kleine Anfrage 3524** vom 3. Juli 2015 hat folgenden Wortlaut:

Am 15. Juni 2015 fand in Mannheim die „Länderkonferenz Rhein – Verkehrsachse mit Zukunft“ statt. Der Schwerpunkt der Veranstaltung war das Aufzeigen von Perspektiven, den Straßenverkehr durch eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene und die Wasserstraße zu entlasten.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche Möglichkeiten wurden auf der Veranstaltung erörtert, um die Straßen durch eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene und Wasserstraße zu entlasten?
2. Welche Rolle spielt bei den Maßnahmen zur Entlastung der Straßen die Lärmproblematik insbesondere durch den Schienenverkehr am Mittelrhein?
3. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um Verlagerungseffekte durch die Binnenschifffahrt zu erzielen?
4. Inwieweit werden solche Maßnahmen in Ausbauprogramme für die Verkehrsträger einbezogen?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 22. Juli 2015 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 3:

Die Verkehrsprognosen für den neuen Bundesverkehrswegeplan sagen ein weiteres Anwachsen des Transportvolumens im Güterverkehr von 30 Prozent und mehr voraus. Die Kapazitäten von Straße und Schiene sind bereits seit Jahren erschöpft, bei Trassen und Brücken besteht ein gravierender Sanierungsstau.

Die Länderkonferenz befasste sich in zwei Fachvorträgen mit den Rahmenbedingungen des Gütertransports mit dem Binnenschiff. Drehscheibe der Wasserstraßen sind die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in den Binnenhäfen.

In diesen Zentren müssen modernste Kranbrücken, Schwerlastkräne, ausreichende Lager- und Logistikflächen, insbesondere aber schnelle und schnell erreichbare Anschlüsse an das Schienen- und Straßennetz verfügbar sein. Nur so rückt das Binnenschiff näher an die Logistikketten heran.

Beim Ausbau der Wasserstraßen selbst besteht erheblicher Nachholbedarf gegenüber den anderen Verkehrswegen. Zwischen Mainz und St. Goar hat die Fahrrinne im Rhein stellenweise eine Tiefe von nur 1,90 m, während das Minimum am Oberrhein bei 2,10 m und mehr liegt. Diese Untiefen müssen beseitigt werden, damit Güterschiffe dort auch bei Niedrigwasser mit hoher Last ganzjährig passieren können.

Die derzeitigen Wartezeiten an den Moselschleusen von insgesamt bis zu 15 Stunden sind auf einer europäischen Großwasserstraße nicht akzeptabel. Der Druck auf den Ausbau der Schleusen mit je einer zweiten Kammer wächst stetig, insbesondere da seit Januar 2015 Containerschiffe zwischen Metz, Trier, Bonn und Rotterdam im Linienverkehr fahren. Mit der Aufstockung des Planungspersonals im WSA Trier hat der Bund zwar einen wichtigen Schritt getan, die zeitliche Perspektive bis zum Jahr 2036 oder frühestens 2031 ist für ein exportorientiertes Land wie Deutschland jedoch zu langfristig.

b. w.

Neben den infrastrukturellen Voraussetzungen für eine verstärkte Verlagerung von Verkehren auf das Binnenschiff sind auch Fragen einer möglichen Erleichterung bei den Schifffahrtsabgaben im Rahmen der Konferenz angesprochen worden.

Zu Frage 2:

Der zur Entlastung der Straßen notwendige Ausbau der Schienenwege stößt an Grenzen, wenn hoch belastete Engpässe aufzulösen und neue Trassen notwendig sind. Die Länderkonferenz hat übereinstimmend betont, dass der Schutz der Anwohner vor zusätzlichem Bahnlärm gleichermaßen für alle Schienenstrecken gilt, die in Siedlungsgebieten verlaufen. Wenn die Güterverkehrsströme im Rheinkorridor verstärkt zum Binnenschiff und zur Bahn umgesteuert werden sollen, dann muss der Schutz der Anwohner vor zusätzlichem Bahnlärm sorgfältig mitbedacht werden.

Im Mittelrheintal sind die Grenzen der Belastbarkeit bereits überschritten. Zusätzlicher Güterzugverkehr muss außerhalb des Mittelrheintals geführt werden. Die Verstärkung der Rhein-Sieg-Strecke wird die wachsende Gütermenge alleine nicht aufnehmen können. Deshalb führt an einer gänzlich neuen Gütertrasse kein Weg vorbei. Diese haben Rheinland-Pfalz und Hessen zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Die Lärmsanierung, die alle vier Länder im Rheinkorridor einfordern, umfasst die Umrüstung lauter Güterwagen auf Flüsterbremsen und Betriebsbeschränkungen für nicht umgerüstete Wagen. Rheinland-Pfalz beabsichtigt, der Empfehlung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ entsprechend sich im Rahmen der Möglichkeiten des Haushalts an den Planungskosten zum Lärmsanierungsprogramm des Bundes zu beteiligen.

Zu Frage 4:

Termintransporte im Kombinierten Verkehr zwischen Schiff und Bahn sowie zwischen Schiff und Lkw müssen in den zuführenden Infrastrukturen schneller und flexibler werden. Nur so hat das Binnenschiff eine Perspektive im Wettstreit der Verkehrsträger. Dazu sind ausreichend Logistikflächen im logistischen Umfeld der Binnenhäfen erforderlich, damit Versandgüter kurzfristig zwischengelagert und schnell aufs Schiff umgeschlagen werden können.

Vor diesem Hintergrund haben die Länder des Rheinkorridors gemeinsam mit Bayern die „Düsseldorfer Liste“ erstellt. Die Liste enthält 36 besonders hafenaffine Verkehrsprojekte, die dem Binnenschiff besonderes Gewicht geben. Die Düsseldorfer Liste wurde in ihrer Gänze beim Bund zur Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts eingereicht. Die Projekte selbst wurden darüber hinaus von den Anrainerländern des Rheinkorridors in gemeinsamer Absprache jeweils zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Teil der „Düsseldorfer Liste“ sind auch die in den Antworten zu den Fragen 1 bis 3 genannte Rheinvertiefung, der Moselschleusen- ausbau und die Alternativstrecke für den Schienengüterverkehr.

In Vertretung:  
Günter Kern  
Staatssekretär