

13.02.2019

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1881 vom 9. Januar 2019
des Abgeordneten Carsten Löcker SPD
Drucksache 17/4790

Vom Tiger zum Bettvorleger: Was ist aus dem Eisernen Rhein geworden?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Im Landtagswahlkampf warb Armin Laschet für einen stärkeren Einfluss des Landes Nordrhein-Westfalen gegenüber den Benelux-Staaten sowie in Berlin. Als gewählter Ministerpräsident hat er diese Ankündigungen fortgesetzt. So etwa in seiner Regierungserklärung, als er u.a. ausführte: „*Nordrhein-Westfalen wird sich in Zukunft wieder stärker einmischen: auf internationalem Parkett, in Brüssel, aber vor allem auch: in Berlin*“ (Regierungserklärung, S. 41). Auch im Regierungsprogramm von CDU und FDP finden sich entsprechende Absichtserklärungen:

„Wir wollen bei der Lösung der großen Fragen unserer Zeit zu einem Impulsgeber in der deutschen und europäischen Politik werden. Dafür bringen wir unser Gewicht in Berlin und Brüssel stärker ein. Wir bekennen uns zu Europa und wollen es gemeinsam mit unseren Nachbarn Belgien, Luxemburg und den Niederlanden aus der Mitte des Kontinents heraus mitgestalten“ (KoalV 2017, Seite 1).

Bezogen auf das ehemalige Vorzeigeprojekt „Reaktivierung des Eisernen Rheins“, ist festzustellen, dass von einer möglichen leistungsfähigen Schienenverbindung von Antwerpen ins Ruhrgebiet überhaupt nicht mehr die Rede ist.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 1881 mit Schreiben vom 13. Februar 2019 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie Internationales beantwortet.

Datum des Originals: 13.02.2019/Ausgegeben: 18.02.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de
--

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung will Nordrhein-Westfalen als führenden Logistikstandort in Deutschland stärken und ausbauen. Dazu sollen die grenzüberschreitenden Schienenverbindungen für den Gütertransport verbessert werden.

Aufgrund der in Zukunft weiter stark ansteigenden Seefrachtverkehre und der Expansion insbesondere der Überseehäfen Rotterdam und Antwerpen ist Nordrhein-Westfalen als Ziel-, Quell- und Transitland der wachsenden Güterverkehre in besonderem Maße auf leistungsfähige Hinterlandanbindungen angewiesen.

Dabei ist der Hafen Antwerpen nach dem Rotterdamer Hafen der zweitwichtigste der ZARA-Überseehäfen für Nordrhein-Westfalen. Vor allem für den Hafen Duisburg sowie die Chemie- und Stahlindustrie ist eine leistungsfähige Anbindung des Hafens Antwerpen an das nordrhein-westfälische Hinterland auch über den Schienenweg von großer Bedeutung.

Bisher wurden in diesem Kontext drei Trassenführungen diskutiert: die historische Trasse, die A52-Lösung und der sogenannte „Dritte Weg“, die Ausbaustrecke (Venlo)-Kaldenkirchen-Viersen/Rheydt-Rheydt-Odenkirchen.

- 1. *Ist das Projekt „Reaktivierung des Eisernen Rheins“ von der Landesregierung beerdigt worden?***
- 2. *Warum gibt es keinerlei Fortschritte?***

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Das für den Ausbau des Bundesschienenwegenetzes zuständige Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat im November 2018 den „Dritten Weg“ öffentlichkeitswirksam von der Kategorie des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eingestellt.

- 3. *Welche Hemmnisse hat die Landesregierung hinsichtlich der Realisierung des Projektes bei den Beteiligten bislang nicht überwinden können, insbesondere auch mit Blick auf die Verhinderungsposition der CSU-Bundesverkehrsminister?***

Mit der Einstufung der Ausbaustrecke (Venlo)-Kaldenkirchen-Viersen/Rheydt-Rheydt-Odenkirchen in den Vordringlichen Bedarf erfolgt die maximale Förderung durch die Bundesregierung.

Bei Gesamtinvestitionskosten auf deutscher Seite mit rund 210 Mio. € erreicht das Schienenprojekt ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis von 2,0. Diese Wirtschaftlichkeit ist entsprechend des Projektdossiers im BVWP 2030 nur dann gegeben, wenn die Ausbaustrecke zu den ZARA-Häfen grenzüberschreitend im Personen- und im Güterverkehr befahren wird. Dabei ist allerdings darauf hinzuweisen, dass vor allem auf niederländischer Seite noch Bedenken zur Streckenführung und zur Wirtschaftlichkeit der Maßnahme bestehen.

Im BMVI ist deshalb folgendes weitere Vorgehen zur Realisierung der Maßnahme beabsichtigt:

- Abschluss einer Ressortvereinbarung zwischen den Verkehrsministerien in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, damit die Planungen begonnen werden können und

- nachfolgend die Unterzeichnung eines Staatsvertrages zum Bau der Maßnahme.

4. Welche Gespräche hat der Ministerpräsident seit Amtsübernahme mit den Regierungen Belgiens und der Niederlande sowie den Bundesverkehrsministern geführt, um das Projekt zu realisieren (Bitte gesondert nach Terminen, Gesprächspartnern)?

Seit Amtsübernahme hat der Ministerpräsident die nachfolgenden Gespräche mit den Regierungen Belgiens, Flanderns und der Niederlande geführt:

26.09.2017	Gespräch mit dem niederländischen Ministerpräsidenten Mark Rutte
20.02.2018	Gespräch mit dem belgischen Premierminister Charles Michel
20.02.2018	Gespräch mit dem flämischen Ministerpräsidenten Geert Bourgeois
19.11.2018	Gespräch mit dem niederländischen Ministerpräsidenten Mark Rutte und der niederländischen Verkehrsministerin Cora van Nieuwenhuizen (im Rahmen der gemeinsamen Regierungskonsultationen)
18.01.2019	Gespräch mit dem flämischen Ministerpräsidenten Geert Bourgeois und dem flämischen Verkehrsminister Ben Weyts (im Rahmen der gemeinsamen Regierungssitzung)

Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität sowie eine verbesserte Anbindung Nordrhein-Westfalens an die ZARA-Häfen war bei allen vorgenannten Terminen Gesprächsgegenstand.

5. Wie gedenkt die Landesregierung das Projekt „Reaktivierung des Eisernen Rheins“ auf Basis der zu favorisierenden „A 52-Trasse“ weiter voran zu bringen?

Von den drei bisher diskutierten Trassenvarianten weist der BVWP 2030 lediglich den „Dritten Weg“ aus.