



# BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF

---

## SITZUNGSVORLAGE

Sitzung Nr.	StA	VA 61	PA	RR
TOP		6		
Datum		08.03.2018		
<b>Ansprechpartner: Hr. Plück, Telefon: 3275</b> <b>Bearbeiterin: Fr. Kuchenbecker, Telefon: 3773</b>				
<b>Sachstandsberichte Eiserner Rhein</b> hier: Bericht auf Antrag der CDU-Fraktion und der FDP/FW-Fraktion vom 30.01.2018				
<b><u>Beschlussvorschlag für die Sitzung des Verkehrsausschusses:</u></b> <b>Der Verkehrsausschuss nimmt die Information zur Kenntnis.</b>				

In Vertretung

gez. Roland Schlapka

Düsseldorf, den 23. Februar 2018

### **Inhaltsverzeichnis / kurze Sachverhaltsschilderung:**

In Folge der Trennung zwischen Belgien und den Niederlanden erhielt Belgien das Recht, eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und Deutschland über niederländisches Territorium zu führen. Diese Strecke mit dem Teilstück Roermond – Dalheim wird als die „historische Strecke Eiserner Rhein“ bezeichnet. Da die Aussicht auf eine Reaktivierung der 1991 still gelegten Strecke jedoch auf starken Widerstand stieß, wurden alternative Strecken, u. a. die „A52-Strecke“, betrachtet. Eine weitere Alternative ist der sogenannte „Dritte Weg“ oder „Rhein-Ruhr Rail Connection“ (3RX). Während die historische Strecke im Aufstellungsverfahren zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) nicht betrachtet worden ist, wurde eine alternative Streckenführung im Sinne des „Dritten Weges“ („ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen“, Dossier 2-025-V01) untersucht.

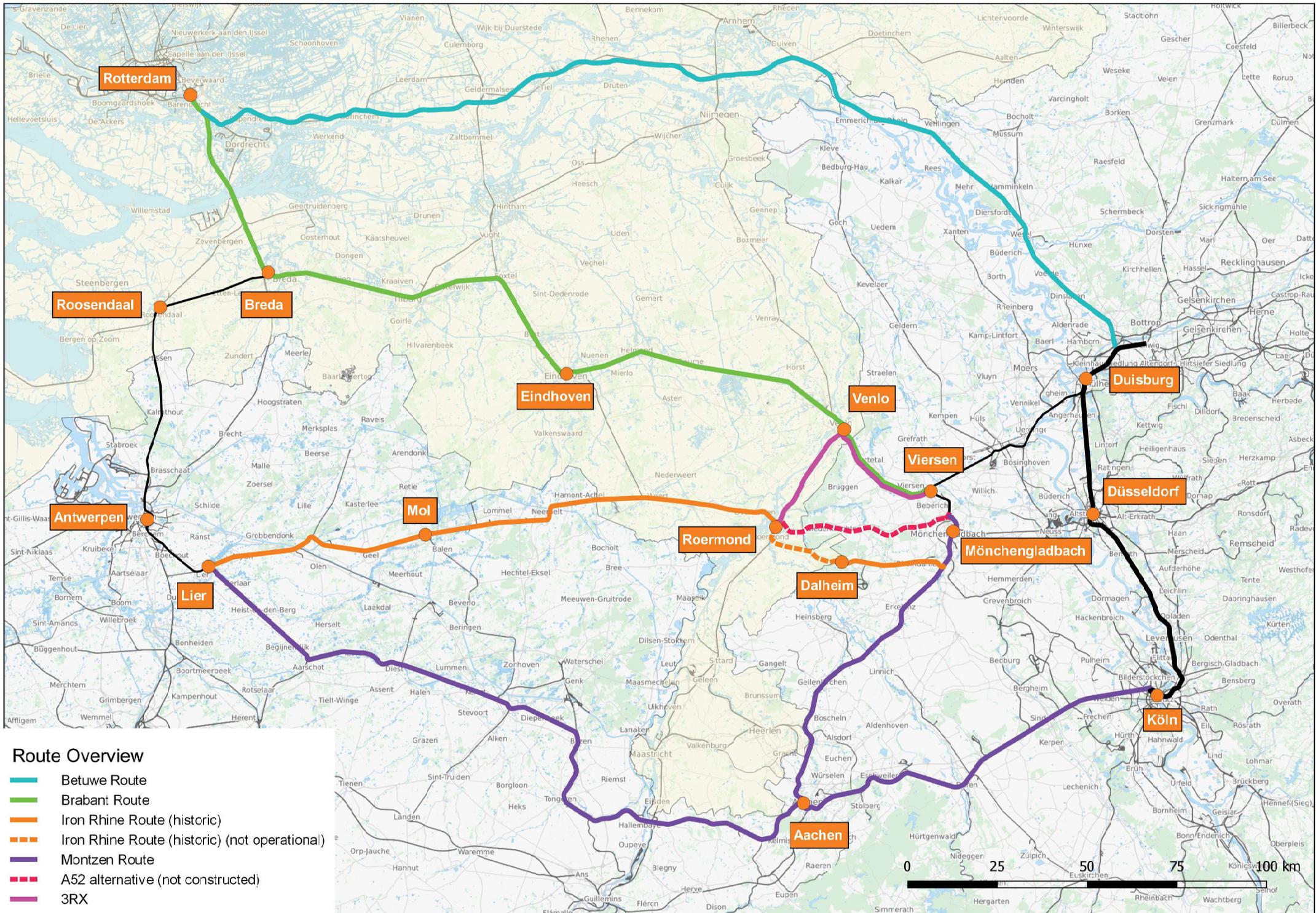
Der Regionalrat hat sich sowohl in den Verfahren zur Erarbeitung des BVWP 2030 als auch des neuen Regionalplans unter anderem mit der Viersener Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau der benachbarten Streckenabschnitte zwischen Dülken und Kaldenkirchen sowie zwischen Rheydt und Rheydt-Odenkirchen befasst und diese Streckenabschnitte auch in die zeichnerischen Darstellungen des Regionalplans aufgenommen. Diese Maßnahmen würden eine direkte Schienenverbindung zwischen den Städten Düsseldorf und Eindhoven ermöglichen; außerdem könnte auf diesem Weg eine Verbindung der Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam mit dem Ruhrgebiet hergestellt werden.

Bislang war das Projekt, in dem diese drei Bausteine zusammengefasst enthalten sind, im Potentiellen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Für die Projekte der mit dem BVWP 2030 neu eingeführten Kategorie des Potentiellen Bedarfs war bereits mit dem Beschluss über den Bedarfsplan vorgesehen worden, dass sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, sobald nachgewiesen ist, dass die dafür geltenden Kriterien erfüllt werden.

Am 12.10.2017 hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) der Presse mitgeteilt, dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme gutachterlich bestätigt wurde und das Vorhaben nun in den Vordringlichen Bedarf aufrückt. Nach Auskunft des BMVI ist vorgesehen, den Verkehrsausschuss des Bundestages über das Prüfergebnis zu informieren und danach das entsprechende Projektdossier in das Projektinformationssystem PRINS zum Bundesverkehrswegeplan einzustellen und es auf diese Weise online zugänglich zu machen.

Das genannte Maßnahmenpaket ist – zzgl. einer Verbindungskurve bei Venlo – auch Gegenstand einer Machbarkeitsstudie zur sogenannten „3RX-Strecke“, die eine alternative Bahnstrecke zwischen den Nordseehäfen und der Rhein-Ruhr-Industrieregion in Deutschland betrachtet, die sich auf die bestehende Schieneninfrastruktur stützt. Die 3RX-Strecke wurde als alternative Option zur Reaktivierung der historischen Eisenbahnstrecke „Eiserner Rhein“ entwickelt. Die Studie wurde von Dez. 2015 bis Dez. 2017 durchgeführt und von der flämischen Regierung mit Ko-Finanzierung durch die EU bezahlt. Bei der Erstellung der Studie waren Deutschland und die Niederlande beteiligt. Anders als die Untersuchung zum BVWP 2030 werden in der Studie alle untersuchten Varianten mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 bewertet (vgl. [http://www.mobielvlaanderen.be/docs/ijzerenrijn2018-01/20171215\\_3rx\\_summary\\_report\\_final\\_de.pdf](http://www.mobielvlaanderen.be/docs/ijzerenrijn2018-01/20171215_3rx_summary_report_final_de.pdf)). Diese Differenz gegenüber der BVWP-Bewertung ist im Wesentlichen durch eine unterschiedliche Gewichtung bzw. Methodik zu erklären. Die Realisierung des Vorhabens auf deutscher Seite ist auch abhängig von den Reaktionen bzw. daraus folgenden nächsten Schritten in Belgien und den Niederlanden.

**Anlagen: Übersichtsplan**



### Route Overview

- Betuwe Route
- Brabant Route
- Iron Rhine Route (historic)
- Iron Rhine Route (historic) (not operational)
- Montzen Route
- A52 alternative (not constructed)
- 3RX