

Die **Betuweroute** ist *die* Gleisverbindung für den **Güterfrachtverkehr zwischen unseren niederländischen Häfen und Europa. Immer mehr Güterzüge verkehren auf der Betuweroute und sorgen für die Anbindung des europäischen Hinterlandes. Um diesen Handelsweg in Zukunft noch besser ausschöpfen zu können, wird die Gleisinfrastruktur in Deutschland zwischen Emmerich und Oberhausen erneuert und auf drei Gleise erweitert.**

Die Bauarbeiten finden in der Periode 2016 bis 2023 statt. Die vorbereitenden Arbeiten beginnen 2015. In die Niederlande bereitet sich der Bahnsektor schon jetzt darauf vor. Das Ziel: die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des Bahngüterverkehrs und die gleichzeitige Begrenzung der Beeinträchtigungen für die Anrainer. Was wir dafür tun und welche Auswirkungen das für Sie hat - das lesen Sie in dieser Broschüre.

Lenkungsausschuss Drittes Gleis Deutschland
Der Bau eines dritten Gleises in Deutschland hat vorübergehend Auswirkungen auf den Bahngüterverkehr in die Niederlande. Um die Folgen für die Spediteure, Verlader, Industrie und Umgehung zu beschränken, kooperieren wir mit allen beteiligten Akteuren im Lenkungsausschuss Drittes Gleis Deutschland.

In diesem Lenkungsausschuss sind vertreten: Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, die Strategisch Platform Logistiek, ProRail, Keyrail, nachgeordnete Behörden, Spediteure und Verlader. Der Ausschuss tagt unter dem Vorsitz des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt.

Auf der Betuweroute nach Deutschland

Raum für mehr Züge

Das Güterzug-Aufkommen auf der 174 Kilometer langen Betuweroute nimmt zu. Die Betuweroute selbst ist darauf gut vorbereitet: schon heute fährt 70% aller Güterzüge zwischen die Niederlande und Deutschland über die Betuweroute. An dem in Deutschland gelegenen Anschluss ist das noch anders. An der Grenze bei Zevenaar verkehrt mehr als die Hälfte des internationalen Güterfrachtverkehrs auf den Schienen. Dort wird in Kürze das Maximum von 110 Zügen am Tag erreicht.

Nach den baulichen Veränderungen an der zwischen Zevenaar und Oberhausen verlaufenden Trasse können in absehbarer Zeit – ab 2023 – 160 Züge am Tag die deutsch-niederländische Grenze passieren. Für die Niederlande bedeutet diese Kapazitätssteigerung einen kräftigen wirtschaftlichen Impuls. Die bessere Anbindung des Rotterdamer und Amsterdamer Hafens passt zu den zunehmenden Im- und Exportmöglichkeiten dieser Häfen.

Da ab 2023 mehr Züge über die Betuweroute fahren können, wird der schienengebundene Güterfrachtverkehr besser gebündelt. Da der Ziel- und Quellverkehr zu

unseren Häfen nur noch in beschränktem Umfang über den Rest des Gleisnetzes verkehrt, entsteht ausreichender Raum für den Personenverkehr.

Neues Gleis in Deutschland und in die Niederlande
In Deutschland wird das Gleis erweitert. Zwischen Emmerich und Oberhausen entsteht ein 70 Kilometer langes neues Gleis. Das sogenannte 'dritte Gleis'. Parallel zum neuen Gleis entstehen Schallschutzvorkehrungen. Der deutsche Bahnbetreiber rüstet 11 Bahnhöfe und 47 Überführungen und Brücken um. Die Arbeiten in Deutschland beginnen 2016 und sollen im Jahr 2023 abgeschlossen sein.

In die Niederlande verlegen wir zwischen Zevenaar und der Grenze 3 Kilometer neues Gleis. Das ermöglicht Personen- und Güterzügen den halbfreien Verkehr auf dem jeweils eigenen Gleis. Darüber hinaus bereiten wir Gleise, Weichen und Oberleitungen auf das erhöhte Bahnverkehrsaufkommen vor. Die Arbeiten in die Niederlande beginnen 2015 und werden im Jahr 2017 abgeschlossen.

Arbeiten an der Betuweroute

Vorübergehend weniger Züge auf der Betuweroute
Aufgrund der anstehenden Arbeiten können auf der Betuweroute vorübergehend weniger Güterzüge verkehren. Das erfordert von Schienenoperatoren und Verladern vorübergehend entsprechende Umstellungen. Ab 2023 steht dem Frachtverkehr dann mehr Kapazität zur Verfügung.

Nachstehend sehen Sie, wann genau es die eingeschränkte Gleiskapazität gibt.

Wann?	Was?
2015	<ul style="list-style-type: none"> Während zweier Bauabschnitte (von 10 und 7 Wochen Dauer) steht nur ein Gleis zur Verfügung An einigen Wochenenden ist kein Bahnverkehr möglich
2016	<ul style="list-style-type: none"> Zwischen dem 18. April und dem 18. Oktober steht nur ein Gleis zur Verfügung
2017	<ul style="list-style-type: none"> Während einer Woche im Monat steht nur ein Gleis zur Verfügung An einigen Wochenenden ist nur eingeschränkter oder gar kein Bahnverkehr möglich

Details der Planung gibt es in der Jahresübersicht unter: www.prorail.nl/derdespoorduitsland

Mehr Möglichkeiten anderenorts
Wir streben danach, dem Bahngüterverkehr dennoch möglichst viel Raum zu verschaffen. Dies soll insbesondere durch Umleitungen und die effektivst möglich Ausschöpfung der verfügbaren Kapazität der Betuweroute sichergestellt werden. Alle Bemühungen dienen dem Ziel einer weitestmöglichen Schonung der Anrainer.

Welche Maßnahmen werden wir ergreifen?

- **Ausweitung der Kapazität anderer Grenzübergänge**
Züge werden zu den Grenzübergängen bei Venlo oder Oldenzaal umgeleitet. Aus diesem Grund wurde in Verordnungen garantiert, dass während dieser Umleitungen auf der Brabantroute sowie zwischen Deventer und Oldenzaal ausreichend Raum verfügbar ist. Ferner prüfen wir die Möglichkeit der Anpassung der Gleistrasse bei Herzogenrath, sodass auch dort Güterzüge die Grenze passieren können. Auf den Umleitungsstrecken werden für diese Zeiträume keine Arbeiten geplant. Das garantiert den Zügen soliden Verkehrsfluss. Die Beförderung von Gefahrgütern wird im weitestmöglichen Umfang über die Betuweroute geführt.
- **Bessere Ausschöpfung der Kapazität der Betuweroute**
Den während der Bauphase auf dem Gütergleis verfügbaren Raum möchten wir bestmöglich ausschöpfen. Normalerweise wird 75% der verfügbaren Gleiskapazität genutzt. Den Rest halten wir frei, um den Bahnverkehr im Störfall (bei Schadenereignissen oder einem defekten Zug) ordnungsgemäß nachjustieren zu können. Durch intelligente Maßnahmen zu ergreifen lässt sich dieser Prozentsatz während der Umleitungen auf 87,5% steigern, ohne dass dies zu einer Belastung des Fahrplans führt.
- **Kooperation zur Verbesserung des Güterverkehrs**
Mit unseren deutschen Partnern erwägen wir beispielsweise den vorübergehenden Einsatz alternativer Beförderungsmodalitäten im Bereich der Personenbeförderung für die Strecke Venlo-Viersen-Hamm. Dadurch entsteht mehr Raum für den (umgeleiteten) Frachtverkehr.

Was sind die Auswirkungen für die Niederlande?

Die Umgebung der Bahntrasse
Die Umleitung der Züge sorgt auf anderen Strecken zeitweilig für ein erhöhtes Zugaufkommen. Die Folgen für die Anrainer haben wir im Vorfeld im weitestmöglichen Umfang analysiert und werden sie dort begrenzen, wo dies möglich ist.

Was werden die Anrainer davon bemerken?
– **Bahnübergänge**
Die Bahnübergänge der Umleitungsstrecken sind manchmal länger und häufiger geschlossen. Das wurde sorgfältig geprüft und führt an keiner Stelle zu unsicheren Situationen. Auf der Brabantroute werden die Bahnübergänge im Interesse der Beschränkung der Schließzeiten anders geregelt. In Abstimmung mit dem Nationalen Verbesserungsprogramm für Bahnübergänge (*Landelijk Verbeterprogramma Overwegen*) können Städte und Gemeinden die zur Verbesserung von Sicherheit und Erreichbarkeit erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Die in diesem Zusammenhang notwendigen Umleitungen können

- ein zusätzliches Argument dafür sein, bei den Bahnübergängen früher tätig zu werden.
- **Schallemission und Schwingungen**
Bei den Anrainern führen die Umleitungen auf den Umleitungsstrecken zu mehr Schallemissionen und Schwingungen. Wir regen die Schienenoperatoren zur Verwendung von leiseren Güterzügen an. Ferner stellen wir sicher, dass die gesetzlichen Schallschutzvorgaben überall eingehalten werden. Droht dagegen verstoßen zu werden, erarbeiten wir geeignete Lösungen. Außerdem wird geprüft, ob geplante Sanierungsmaßnahmen an Schallschutzbauten entlang der Umleitungsstrecke zeitlich vorgezogen werden können.
- **Beförderung von Gefahrgut**
Gefahrguttransporte werden im weitestmöglichen Umfang auf der Betuweroute gebündelt. Grundlage dessen ist das *Basisnet*-Gesetz zur sicheren Regelung der Beförderung von Gefahrgut. Dieses Gesetz tritt am 1. April 2015 in Kraft.

Der Bahnsektor
Aufgrund der Arbeiten gibt es im Schienennetz vorübergehend verringerten Spielraum. Im Interesse der möglichst optimalen Ausschöpfung der verbleibenden Kapazitäten bedarf es vonseiten des Bahnsektors erheblicher Anstrengungen. Voraussetzung dafür sind tragfähige operative Vereinbarungen zwischen den Partnern der Beförderungskette. Aufgrund der anstehenden Arbeiten können auf Spediteure und Verlader unter Umständen höhere Kosten zukommen. Dieser Aspekt ist Gegenstand der zwischen den Akteuren zu führenden Beratungen.

Kontinuierliches Monitoring
Die im Interesse der bestmöglichen Aufrechterhaltung des Bahngüterverkehrs auch während der Bauarbeiten am dritten Gleis erforderlichen Maßnahmen wurden exakt vorbereitet und festgeschrieben. Natürlich wird auch während der Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich kontrolliert und gegebenenfalls nachjustiert. So können wir Spediteure, Verlader und deren Kunden solide und kontinuierlich unterstützen. Außerdem behalten wir so die Auswirkungen auf die Anrainer im Blick.

Möchten Sie mehr zum Umbau der Betuweroute wissen oder haben Sie Fragen?
Schauen Sie unter: www.government.nl/thirdtrackgermany sowie www.prorail.nl/derdespoorduitsland oder rufen Sie an: Informatie Rijksoverheid unter 1400 (Ortstarif) Auskünfte gibt es auch bei ProRail Publiekscontacten unter der Rufnummer: 0800 – 776 72 45 (gebührenfrei)

Disclaimer
Die Informationen dieser Broschüre wurden mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt. Dennoch kann es vorkommen, dass manche Informationen nicht mehr aktuell oder nicht korrekt wiedergegeben worden sind. Für die in der möglicherweise unrichtigen Wiedergabe von Informationen gründenden Folgen übernehmen wir keine Haftung.

Ausgabe
Ministerium für Infrastruktur und Umwelt und ProRail
März 2015
www.rijksoverheid.nl
www.prorail.nl



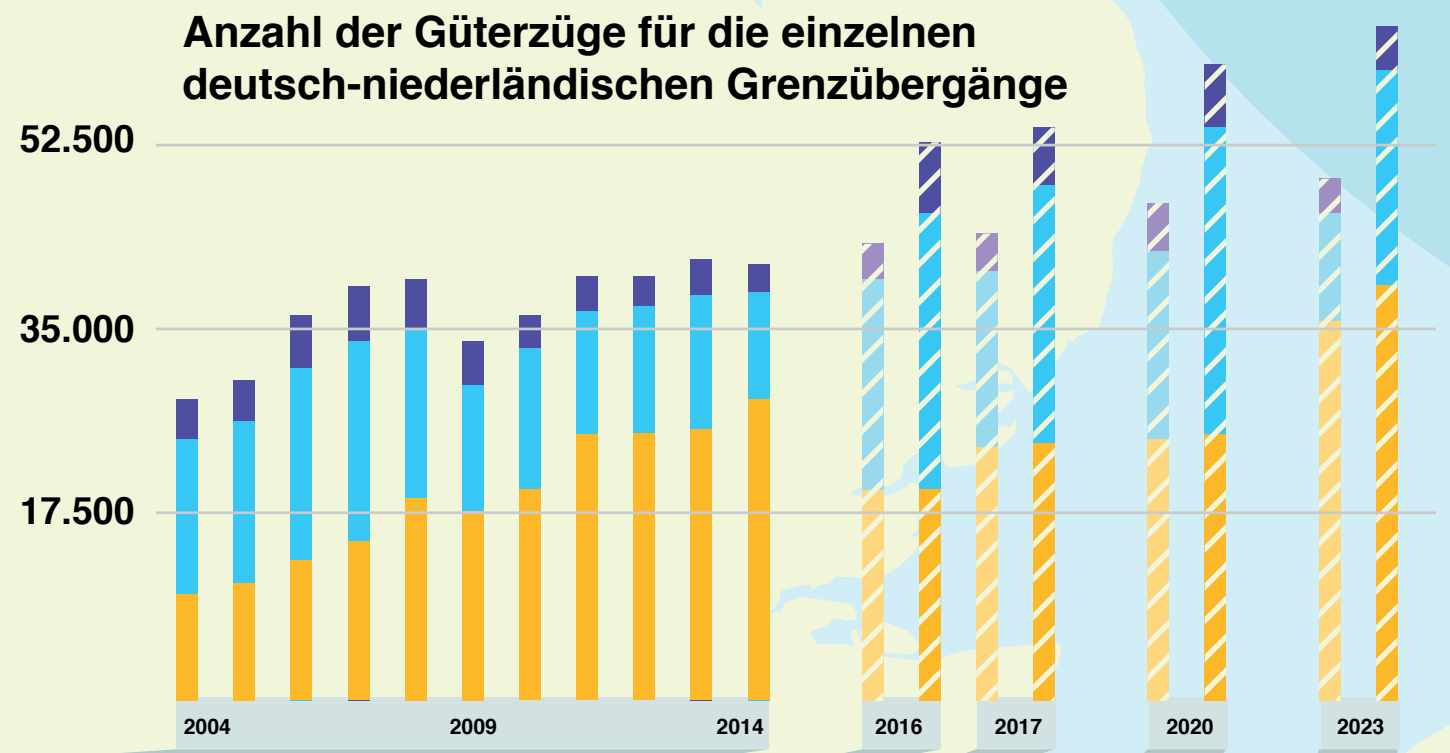
Besserer Anschluss der Betuweroute Richtung Oberhausen Deutschland baut an einem dritten Gleis. Was bedeutet das für die Niederlande?

Besserer Anschluss der Betuweroute Richtung Oberhausen

38,3 Millionen Tonnen Fracht durch die Niederlande pro Jahr

Über die Betuweroute werden jährlich Millionen Tonnen an Rohstoffen und Containern über die Grenze befördert. Ab dem Jahr 2023 erhöht sich die Kapazität um rund 30% (Anstieg von 110 Zügen am Tag auf dann 160)

- Oldenzaal - Bad Bentheim
- Venlo - Kaldenkirchen
- Zevenaar - Emmerich
- Prognose hoch (GG)
- Prognose niedrig (LG)
- Regelbetrieb 20 Züge pro Tag
Umleitung 2017: 35 Züge pro Tag*
- Regelbetrieb 65 Züge pro Tag
Umleitung 2017: 135 Züge pro Tag*
- Regelbetrieb: 110 Züge pro Tag
Umleitung 2017: 25 Züge pro Tag*



*Anzahl der Züge an einem durchschnittlichen Arbeitstag gemäß der (maximalen) Prognose GG. Umleitungen greifen nur für bestimmte Zeiträume, in denen Arbeiten stattfinden.



Weniger Züge Betuweroute

Während zweier Bauabschnitte (von 10 und 7 Wochen Dauer) steht statt zwei Gleisen nur ein Gleis zur Verfügung.

An einigen Wochenenden ist kein Bahnverkehr möglich.

Zwischen dem 18. April und dem 18. Oktober 2016 steht statt zwei Gleisen nur ein Gleis zur Verfügung.

Während einer Woche im Monat steht statt zwei Gleisen nur ein Gleis zur Verfügung.

An einigen Wochenenden ist nur eingeschränkter oder gar kein Bahnverkehr möglich.

Bau des dritten Gleises in Deutschland

Zwischen Emmerich und Oberhausen entsteht ein 70 Kilometer langes neues Gleis. Das sogenannte 'dritte Gleis'. Parallel zum neuen Gleis entstehen Schallschutzvorkehrungen. Der deutsche Bahnbetreiber rüstet weiter 11 Bahnhöfe und 47 Überführungen und Brücken um.

Bau des neuen Gleises in den Niederlanden

Gleisarbeiten zwischen Zevenaar und der deutschen Grenze.

Details der Planung gibt es in der Jahresübersicht unter: prorail.nl/derdespoorduitsland

Zeitweilige Auswirkungen für den Bahnsektor

- Umleitungen über andere Grenzübergänge**
Ausreichendes Verkehrsangebot über andere Grenzübergänge zur Gewährleistung von ungehindertem Bahngüterverkehr.
- Bessere Kapazitätsauslastung der Brabantroute**
Steigerung der verfügbaren Kapazität der primären Umleitungsstrecke Richtung Mittel- und Südeuropa.
- Kooperation zur Verbesserung des Güterverkehrs**
Stärkung der (internationalen) Zusammenarbeit für den gesamten Bahngüterverkehr.

Auswirkungen für Streckenanrainer?

- Bahnübergänge**
Die Bahnübergänge der Umleitungsstrecken sind manchmal länger und häufiger geschlossen. Die Sicherheit der Bahnübergänge genügt den geltenden Vorgaben.
- Schallemission und Schwingung**
Die Umleitungen führen entlang der Umleitungsstrecken zu mehr Schallemissionen und Schwingungen. Wir regen die Schienenoperateure zur Verwendung von leiseren Güterzügen an.
- Beförderung von Gefahrgut (Basisnetz)**
Die Beförderung von Gefahrgut wird im weitestmöglichen Umfang über die Betuweroute gebündelt.