

Bürger für Bürger
BÜRGERLISTE Leverkusen e.V.
überparteilich - tolerant

Fraktion

BÜRGERLISTE 51379 Leverkusen, Kölner Straße 34

Tel. 0214 / 406-8730 Fax 406-8731
INTERNET: <http://www.buergerliste.de>

Bitte setzen Sie nachfolgenden Antrag im kommenden Sitzungsturnus auf die Tagesordnung der zuständigen Gremien, die der drei betroffenen Bezirke sowie die der Ratssitzung:

Der Rat der Stadt Leverkusen fordert von den zuständigen Landes- und Bundesministerien sowie den nachgeordneten Behörden umgehend die Einleitung eines grundlegenden Planfeststellungsverfahrens für den Stadtbereich Leverkusen zu dem grundlegenden, d. h. wesentlichen Ausbau - Technik + Tonnage - des europäischen Güterschienenhauptkorridors Rotterdam-Genua, der achtgleisig - Strecke Wiesdorf-Rheindorf und Strecke Schlebusch-Opladen - durch Leverkusen verläuft bzw. verlaufen soll.

Sollten sich die zuständigen Stellen weigern, ein solch grundlegendes Planfeststellungsverfahren einzuleiten, beauftragt die Stadtverwaltung Fachjuristen - z.B. Herrn Prof. Ennuschat / Hagen -, hierzu Klage einzureichen.

Die Stadtverwaltung nimmt gleichzeitig Kontakt mit den betroffenen Nachbargemeinden auf, um diese zu einem gemeinsamen Vorgehen zu bewegen.

Begründung:

Durch das neue Zugsicherungssystem ERMTS - Siehe Anlage I -, das inzwischen auf dem Korridor bei vorhandenen Stecken eingebaut wird, verändert, d. h. erhöht sich die Leistungsfähigkeit der betroffenen Strecken grundlegend, so dass es sich hierbei um eine grundlegende/wesentliche Änderung handelt, die nach geltender Rechtsprechung ein neues Planfeststellungsverfahren erfordert.

ERMTS ist die Technik, die Signale überflüssig macht, weil mit ihr auf Funkabstand gefahren werden und so die Leistungsfähigkeit der Strecken ganz erheblich/wesentlich gesteigert werden kann.

Leverkusen, den 9.3.2013

Stefan Manglitz

Bernd Neufeind

Rainer Jerabek

Ulrike Lorenz

i. A. (Erhard T. Schoofs)

Bahn Nachrichtenarchiv, 08.03.2013

Grünes Licht für ERMTS-Ausstattung des „Korridors A“

Europäisches Signalsystem für deutschen Abschnitt des Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua-Meilenstein bei Förderung grenzüberschreitender Güterverkehrs –Vorteile für Eisenbahnverkehrsunternehmen.

In einer Grundsatzentscheidung legte das Bundesverkehrsministerium fest, dass der deutsche Abschnitt, Emmerich – Basel, des europäischen Güterverkehrskorridors A (Rotterdam –Genua) mit dem europäischen Signalsystem ERMTS ausgebaut wird. Grundlage für die Entscheidung ist eine Vorgabe der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2008, nach der neben dem Korridor A auch für drei weitere deutsche Strecken der europäischen Verbindungen Stockholm – Neapel, Dresden – Budapest sowie Aachen die Ausrüstung mit ERMTS verbindlich vorgeschrieben ist.

Mit der jetzt getroffenen Entscheidung kommen wir bei der Vereinheitlichung der europäischen Zugsicherungssysteme einen weiteren wichtigen Schritt voran. Wir schaffen damit die Voraussetzungen für eine wesentliche Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehre und sorgen so letztlich für mehr Verkehr auf der umweltfreundlichen Schiene, so Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Im Vordergrund der Ausrüstung mit ERMTS steht der am stärksten befahrene Korridor A, Mittelrheintal, für den derzeit ein Umsetzungszeitplan erarbeitet wird. Voraussetzung für die termingerechte Ausrüstung bis Ende 2018 ist der jetzt angestrebte Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn und Bund, die durch Gelder der EU ergänzt werden könnte.

Das gemeinsam zwischen DB Netz AG und BMVBS erarbeitete Umsetzungsszenario sieht eine abschnittsweise Ausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) in den Versionen Level 1 Limited Supervision (L1LS) oder Level 2 Full Supervision (L2 FS) vor. Dabei wird die leistungsfähige Version Level 2 FS, bei der umfangreiche Anpassungen der vorhandenen Stellwerke notwendig sind, auf den Abschnitten zum Einsatz kommen, die stellwerkseitig alle Voraussetzungen erfüllen oder es aus Kapazitätsgründen erforderlich ist.

Hintergrund:

Die Ausrüstung mit Level 1 LS ist vorgesehen für Strecken im Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h und somit auf Strecken, die heute mit dem nationalen Zugsicherungssystem der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet sind. Der entscheidende wirtschaftliche Vorteil dieser Version ist die Nutzung der vorhandenen Stellwerke auf Streckenabschnitten, bei denen verkehrlich derzeit keine Kapazitätserhöhung erforderlich ist.

Die Version Level 2 FS ist die Hochleistungsversion von ETCS unter Nutzung der Funktechnologie (GSM-R) für Strecken mit einer Geschwindigkeit größer 160 km/h, die gegenwärtig mit dem nationalen Zugsicherungssystem Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet sind. Diese Version deckt somit den Hochgeschwindigkeitsbereich ab und ermöglicht weiterhin das Fahren im sogenannten Hochleistungsblock. Voraussetzung ist der Einsatz von elektronischen Stellwerken.

Beider Versionen ermöglichen den interoperablen Verkehr gemäß der EU-Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EU und den daraus abgeleiteten technischen Vorschriften.