



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0

poststelle@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Nur per Mail:

Betreff: Informationsfreiheitsgesetz des Bundes (IFG) - Bescheid

Bezug: Ihr Antrag vom 02.03.2021, hier eingegangen am 02.03.2021
Aktenzeichen: SeIFG/286.2/1-763 IFG
Datum: Berlin, 15.03.2021
Seite 1 von 2

Sehr geehrte

mit E-Mail vom 02.03.2021 beantragen Sie unter anderem nach dem Informationsfreiheitsgesetz des Bundes (IFG) Zugang zu folgenden Informationen:

„Begründung für

5.2.3 Die Korridore sind zumindest wie folgt auszurüsten:

Der Korridor A ist mit dem folgenden Streckenzug auszurüsten: Emmerich - Oberhausen West - Duisburg-Wedau - Köln-Kalk Nord - Troisdorf - Niederlahnstein - Wiesbaden Ost - Mainz-Bischofsheim - Darmstadt Hauptbahnhof - Mannheim-Friedrichsfeld - Schwetzingen - Karlsruhe - Rastatt - Offenburg - Basel Badischer Bahnhof. Entlang des Korridors A sind folgende Übergabebahnhöfe anzubinden: Duisburg-Ruhrort Hafen, Köln-Gremberg Rangierbahnhof und Mannheim Rangierbahnhof.

5.2.4 *Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass ERTMS-Fahrzeuge über Informationen zu den spezifischen nationalen Kennwerten und den Zugsicherungssystemen desjenigen Netzes verfügen, in das sie einfahren.*





Seite 2 von 2

aus Dritte Verordnung zur Änderung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (3. TEIVÄndV); analog zu den Begründungen in der Drucksache des Bundesrats 236/07 mit Datum 30.03.2007.“

In der Anlage wird Ihnen die beantragte Begründung zu den Nummern 5.2.3 und 5.2.4 der Anlage 2 der Dritten Verordnung zur Änderung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung übersendet.

Es werden keine Kosten erhoben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Anlage

Auszug aus der Begründung der Anlage 2 der Dritten Verordnung zur Änderung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – Nummer 5.2.3 und 5.2.4

„Die Nummer 5.2.3 enthält die Minimalausrüstung der Korridore zur Erfüllung der Ausrüstungsverpflichtung nach dem Beschluss 2012/88/EU. Zunächst werden lediglich Konkretisierungen betreffend den Korridor A in die TEIV aufgenommen, weil dieser Korridor vorrangig auszurüsten ist und die Planungen hierzu fortgeschritten sind. Der beschriebene Streckenverlauf wurde so gewählt, dass durch die Ausrüstung des Korridors A auch der Güterverkehrskorridor „Rhein-Alpen“ weitgehend mit ERTMS ausgerüstet wird. Ziel der Verordnung 913/2010/EU ist es, den internationalen Schienengüterverkehr zu stärken. Hierzu ist die Einführung interoperabler Systeme wie ERTMS ein wichtiger Schritt. Der Korridor A führt durch drei der in Anhang III Abschnitt 7.3.5 des Beschlusses 2012/88/EU aufgeführten Güterverkehrsräume: Duisburg, Köln und Ludwigshafen/Mannheim. Die Güterverkehrsräume sind über folgende Übergabebahnhöfe anzubinden: Duisburg über Duisburg-Ruhrort Hafen, Köln über Köln-Gremberg Rangierbahnhof und Ludwigshafen/Mannheim über Mannheim Rangierbahnhof. Diese drei Übergabebahnhöfe sind wichtig für die Hinterlandanbindungen von Seehäfen. Dies ist von besonderer Bedeutung für den Korridor A, denn er verbindet den Nordseehafen Rotterdam und den Mittelmeerhafen Genua. Zudem sind von den genannten Bahnhöfen Umschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs im jeweiligen Güterverkehrsraum gut zu erreichen.

Die Mindestanforderungen an die Korridore B bis F werden ergänzt, sobald die Planungen hierfür fortgeschritten sind.

Die Maßgabe nach Nummer 5.2.4 ist – auch außerhalb des entstehenden ERTMS-Netzes – notwendig, damit ERTMS-Fahrzeuge, die aus dem Ausland kommen, die dort geltenden Kennwerte in Deutschland nicht weiterhin anwenden und damit betriebliche Gefährdungen verursachen. Dass ERTMS-Fahrzeuge die Informationen über die deutschen Kennwerte und die deutschen Zugsicherungssysteme erhalten, kann dadurch sichergestellt werden, dass Gleise, die die Grenze ins benachbarte Ausland überqueren, mit Balisen ausgerüstet werden, die die spezifischen nationalen Kennwerte und das Zugsicherungssystem übermitteln. Die Balisen sind mindestens dort anzuordnen, wo die nationalen Eisenbahntriebssysteme aneinander stoßen. Die Liste der nationalen Kennwerte ist im „SUBSET-026 System Requirements Specification Chapter 3 Principles“ Anlage A.3.2 enthalten, die über Anhang A Tabelle A 2 Ziffer 4 des Beschlusses 2012/88/EU verbindlich ist. Ein nationaler Kennwert ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Fahren auf Sicht.“