

Schienerverkehr im Rheinland 2025

Was zu tun ist!



SCHIENENVERKEHR IM RHEINLAND 2025

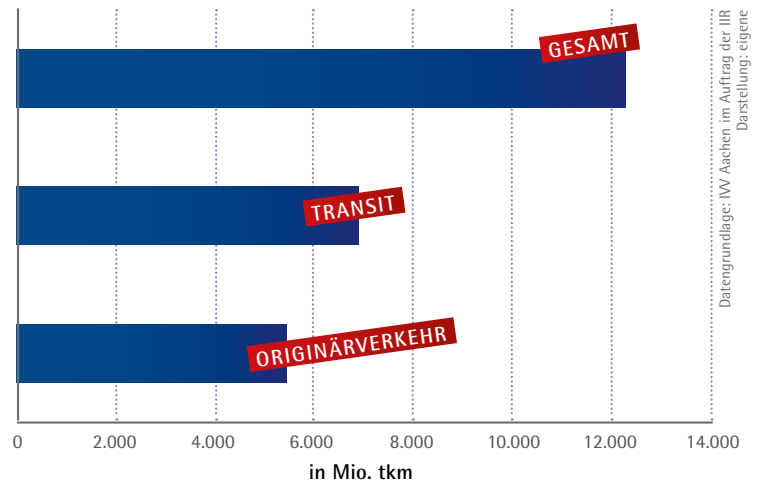
WAS ZU TUN IST!

GÜTERVERKEHR IM RHEINLAND WIRD DRAMATISCH ANSTEIGEN

Für die Schiene wird bis 2025 eine Zunahme der Güterverkehrsleistung um 55 % prognostiziert. Ursache dafür sind unter anderem die Seehafenhinterlandverkehre zwischen dem Rheinland und den Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

Hinzu kommen die stark wachsenden Transitverkehre in das süd- und osteuropäische Ausland, die bereits heute aufkommensstärker sind als die rheinischen Ziel- und Quellverkehre.

Zuwachs Transportleistung Schiene im Rheinland 2004 bis 2025



NETZAUSBAU IM RHEINLAND DRINGEND ERFORDERLICH

Das Schienennetz im Rheinland hat bereits heute in weiten Bereichen seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Wachsende Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr sowie die von der Europäischen Union eingeführte Vorrangpolitik für die Schienengüterverkehre in den Transeuropäischen Netzen verschärfen die Situation zusätzlich.

Weil Nah-, Fern- und Güterverkehr häufig ein- und dasselbe Gleis benutzen und sich dadurch bereits heute gegenseitig behindern, sind Verteilungskämpfe auf der Schiene inzwischen an der Tagesordnung.

Ohne einen weiteren Ausbau kann die Schiene kaum noch weitere Mengen aufnehmen.

NETZBELASTUNG
2004



NETZBELASTUNG
2015



NETZBELASTUNG
2050



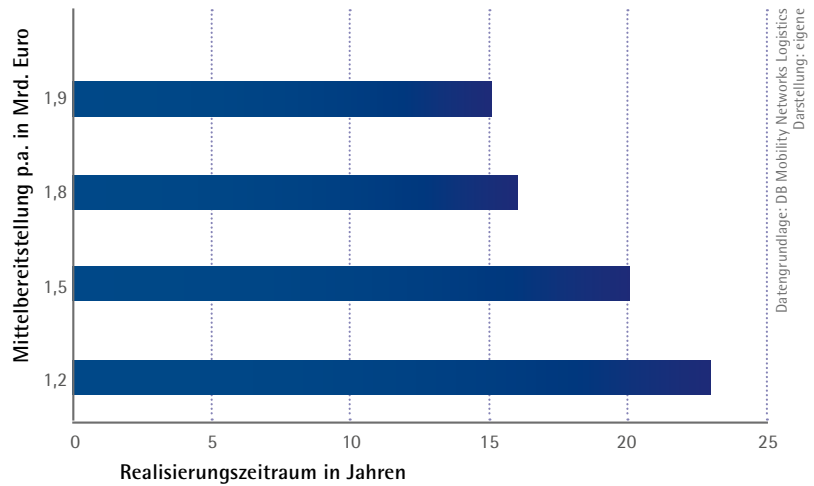
CHRONISCHE UNTERFINANZIERUNG DES SCHIENENAUSBAUS BEENDEN

Um alle Bedarfsplanmaßnahmen fristgerecht umsetzen zu können, fehlen der Bahn bereits heute jährlich über 600 Millionen Euro, und zwar über die jedes Jahr vom Bundeshaushalt bereit gestellten Mittel in Höhe von 1,2 Milliarden Euro hinaus.

Ohne die Auflösung dieses strukturellen Defizits werden viele volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte nicht realisiert bzw. auf die lange Bank geschoben.

Volkswirtschaftliche Schäden sind dadurch programmiert.

Unterschiedliche Realisierungszeiträume
für die Bedarfsplanprojekte Schiene



DB-NETZ-GEWINNE FÜR INFRASTRUKTURAUSBAU VERWENDEN

Der Bund muss dafür Sorge tragen, dass die Gewinne von DB Netz (ca. 600 Mio. Euro jährlich) vordringlich für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes eingesetzt werden. Dies wäre der erste Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Schiene („Verkehr finanziert Verkehr“), da so die Nutzer über die Trassenentgelte die Infrastrukturkosten tragen würden.

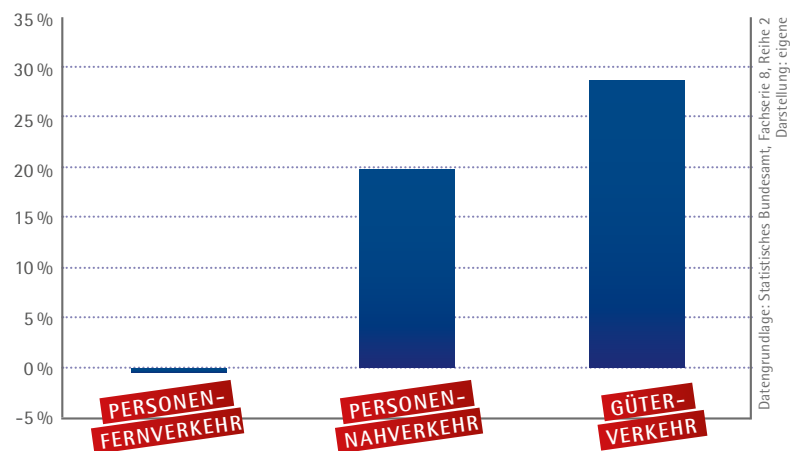
Um mehr Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen, ist gleichzeitig die Trennung von Netz und Betrieb notwendig.

MITTELVERWENDUNG AUSSCHLIESSLICH NACH VERKEHRLICHEM NUTZEN

Angesichts knapper Finanzmittel müssen die Projekte mit dem höchsten und schnellsten verkehrlichen Nutzen zuerst realisiert werden.

Deshalb müssen verkehrsreiche Regionen wie das Rheinland stärker als bisher bei der Mittelvergabe durch den Bund berücksichtigt werden und nicht-bundeseigene Eisenbahnen müssen Zugang zu Infrastrukturfördermitteln erhalten.

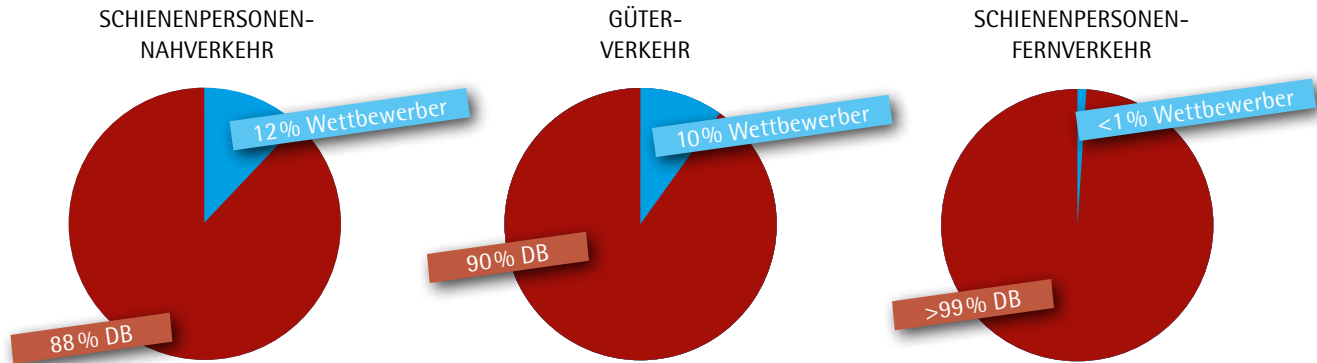
Veränderung Transportleistung 2000 bis 2010



MEHR WETTBEWERB IM REGIONALVERKEHR

Bei konsequenter Ausschreibung und mehr Wettbewerb können Regionalverkehre günstiger angeboten und dadurch Qualität und Umfang gesteigert werden. Eingesparte Regionalisierungsmittel sollte der Staat zur Finanzierung der Infrastruktur nutzen.

Wettbewerbssituation im Schienenverkehr



Quelle: Privatisierung der integrierten DB AG: Auswirkungen und Alternativen, im Auftrag von DIHK und BDI 2005

NETZAUSBAU NICHT OHNE LÄRMSCHUTZ

Mehr Güter auf der Schiene bedeuten in aller Regel auch mehr Lärm in der unmittelbaren Umgebung der Trasse und sinkende Akzeptanz für Verkehr bei den Anliegern. Lärm kann sowohl aus einzelbetrieblicher als auch aus volkswirtschaftlicher Sicht zu Zielkonflikten führen: Touristische Regionen verlieren an Attraktivität, Immobilien an Wert oder Arbeitskräfte verlassen die Region wegen gesunkener Lebensqualität. Dies gilt beispielhaft für den europäischen Schienenverkehrskorridor von Rotterdam über Köln, Basel und Mailand bis Genua.

Um die notwendige Akzeptanz für Eisenbahnverkehre zu schaffen, müssen deshalb mehr als bisher Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Anreizsysteme zum Umrüstung von Güterwagen sind dabei ein geeignetes Instrument.



REDAKTION

Industrie- und Handelskammer Aachen
Monika Frohn | monika.frohn@aachen.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Fabian Göttlich | goettlich@bonn.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
Dr. Oliver Neuhoff | neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Clemens Lueg | clemens.lueg@koeln.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Bernd Neffgen | neffgen@krefeld.ihk.de

Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid
Thomas Wängler | t.waengler@wuppertal.ihk.de

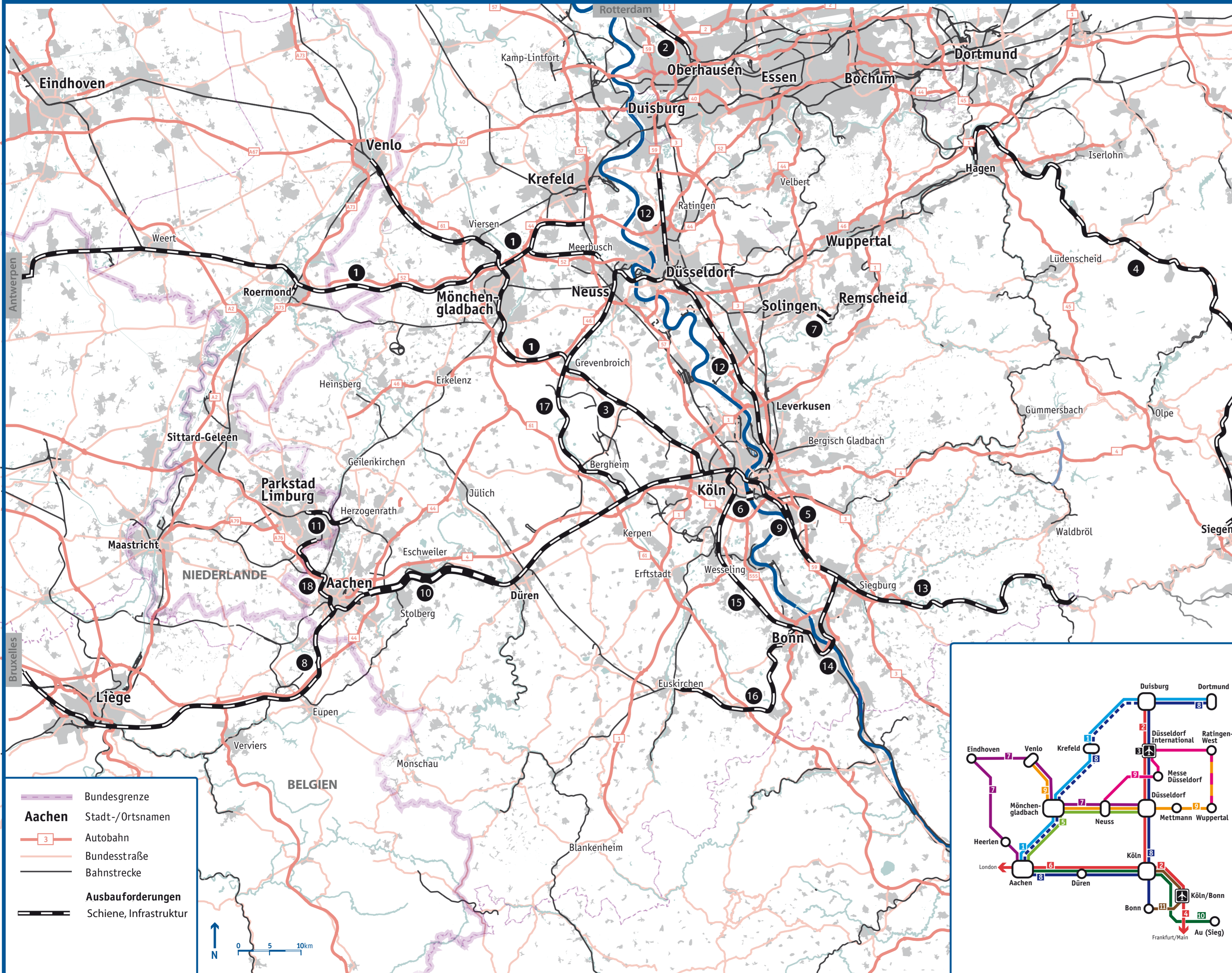
PROJEKTLEITUNG

Industrie- und Handelskammer
Bonn/Rhein-Sieg
Kurt Schmitz-Temming
schmitz-temming@bonn.ihk.de

Schienerverkehr im Rheinland

Was zu tun ist!

Stand: Dezember 2011

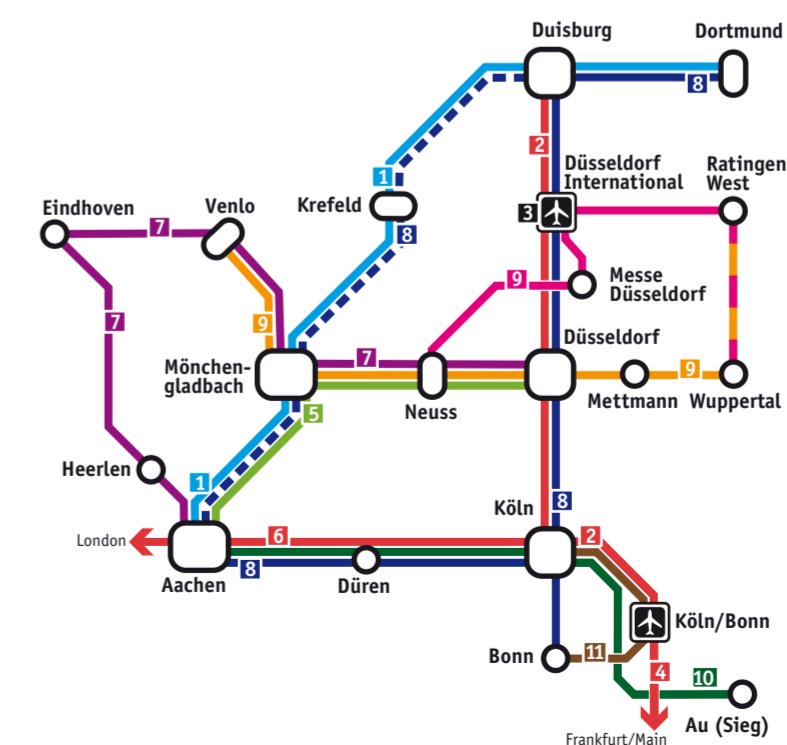


Ausbauforderungen Infrastruktur

1. Fortführung des Eisernen Rheins zunächst entlang der A 52 bis Kreuz Neersen, Weiterführung entweder entlang der A 52 oder A 44 und Anschluss an die rheinischen Binnenhäfen, hilfsweise Bedienung über historische Trasse
2. Weiterführung der Betuwe-Linie von der deutsch-niederländischen Grenze bis Oberhausen durch Bau eines dritten Gleises
3. Ausbau der Strecke Köln – Mönchengladbach – Venlo durchgängig zweigleisig; Bau eines 3. Gleises im Bereich Mönchengladbach-Rheydt
4. Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Siegen und Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet als Entlastungsstrecke für das Rheintal
5. Anschluss des Flughafens Köln-Bonn an das Schienengüterverkehrsnetz
6. Sanierung Kölner Südbrücke
7. Sanierung Müngstener Brücke
8. Vollendung der Hochgeschwindigkeitsverbindung (HGV) Köln-Aachen-Brüssel. Im Zuge der Weiterführung der ICE-Verkehre nach London Ausbau der Hauptbahnhöfe Aachen und Köln als Systemhalte dieser ICE-Verbindung (Sicherheitsschleusen, separate Wartebereiche und abgetrennte Bahnsteigbereiche)
9. Beseitigung des Engpasses der HGV Köln-Frankfurt in Köln-Porz
10. Sukzessiver dreigleisiger Ausbau der Strecke Aachen-Düren
11. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Herzogenrath-Heerlen (NL) als Bindeglied zwischen dem transeuropäischen HGV (Systemhalt Aachen) und dem niederländischen IC-Netz
12. Sechsgleisiger Ausbau zwischen Duisburg-Großenbaum und Düsseldorf und viergleisiger Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz für den RRX
13. Optimierung der Infrastruktur für die S 12 zwischen Au (Sieg) und Köln
14. Infrastrukturausbau zur Weiterführung für die S13 in das Bundesviertel Bonn
15. Infrastrukturausbau linksrheinisch zwischen Köln-Bonn
16. Optimierung der Infrastruktur auf der Strecke Bonn - Euskirchen
17. Optimierung der Infrastruktur der S 18 / Erftbahn
18. Neubau Schienenstrecke zwische Kerkrade (NL) und Aachen-Richterich für die künftige Verbindung Maastricht-Aachen

Zielnetz Schienenpersonenverkehr 2025

(siehe schematische Darstellung)



1. Umleitung der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung über Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach bis nach Aachen
2. Verlängerung der Thalys/ICE-Verbindungen wechselseitig bis zu den Flughäfen Köln/Bonn oder Düsseldorf International
3. Steigerung der Fernverkehrsangebote vom Flughafen Düsseldorf International
4. Steigerung der Nah- und Fernverkehrsangebote am Flughafen Köln/Bonn
5. Schnelle Direktverbindung Aachen – Düsseldorf
6. Stundentakt im HGV London – Brüssel – Aachen – Köln
7. Stundentakt für IC-Verbindungen auf den Achsen Eindhoven – Heerlen – Aachen und Eindhoven – Venlo – Düsseldorf im Rahmen der neuen niederländischen "Concessie Hoofdrailnet 2015"
8. Realisierung des RRX Dortmund – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Aachen/Bonn (Zuführung auf der Linie Aachen – Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg für den linken Niederhein)
9. Realisierung der Circle-Line mit Verlängerung der S28 in westlicher und östlicher Richtung; Reaktivierung der Niederbergbahn und Bau einer Rheinguerung
10. Verlängerung der S12 bis Aachen
11. Weiterführung der S13 bis in das Bundesviertel in Bonn