

©dizcman – istockphoto

Schieneninfrastruktur ertüchtigen

Bedeutung der ZARA-Häfen für die Infrastruktur im Rheinland

IHK Initiative Rheinland

#GemeinsamMobil

Der Link zur Studie:
www.ihk.de/duesseldorf/ihk-initiative-rheinland/verkehr/bundesverkehrswegeplan-6497596

Kooperationspartner:

duisport

EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH

GO RHEINLAND Bewegt Dich.

logistikregion rheinland

NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN

rhein kreis neuss

stadt aachen

StädteRegion Aachen

Neuer Bundesverkehrswegeplan 2040: Gravierende Nachteile für das Rheinland befürchtet

Die bisher geplanten Investitionsmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur des Rheinlandes reichen nicht aus, um das künftige Wachstum beim Schienengüterverkehr zu bewältigen. Selbst wenn alle im bislang gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt würden, käme es in Kombination mit dem Personenverkehr immer noch zu erheblichen Engpässen. Das zeigen die Ergebnisse einer aktuellen Studie zur Güterverkehrsprognose im Rheinland auf, beauftragt von den Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes.

Die Studie verdeutlicht, dass das Wachstum der Schienengüterverkehrsströme aus den Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) deutlich höher ausfallen wird als in der aktuellen Seeverkehrsprogose des Bundes 2040 angenommen. Allein für Antwerpen und Rotterdam prognostiziert der Gutachter mindestens zwei Drittel mehr deutschlandrelevantes Güteraufkommen als der Bund für alle ausländischen Seehäfen.[1] Die erwarteten Zunahmen betreffen insbesondere die folgenden zentralen Korridore:

- Aachen in Richtung Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf
- Aachen in Richtung Köln, Bonn und Rhein-Sieg-Kreis
- Venlo über Viersen in Richtung Krefeld und Duisburg
- Venlo über Viersen und Mönchengladbach in Richtung Köln
- Korridor Emmerich – Duisburg



Die Studie verdeutlicht, dass das Wachstum der Schienengüterverkehrsströme aus den Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) deutlich höher ausfallen wird als in der aktuellen Seeverkehrsprogose des Bundes 2040 angenommen.

Es braucht daher zwingend eine an den tatsächlichen Entwicklungen orientierte Prognose und darauf aufbauend ein Gesamtkonzept für den Ausbau der Schieneninfrastruktur auf diesen Korridoren.

Die aktuelle Überlastung der Schienenwege droht bereits jetzt die wirtschaftliche Entwicklung in der Region zu bremsen, da die Güterverkehrsanbindung ein wesentlicher Standortfaktor für die Unternehmen im Rheinland ist. Der zunehmende Druck auf die bestehenden Verkehrswege führt zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit im Schienengüter- und -personenverkehr. Die unzureichende Kapazität führt zu wachsendem Wettbewerb zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr auf der Schiene. Dies betrifft besonders stark die internationalen Verbindungen zu den ZARA-Häfen, die eine sehr wichtige Rolle für die nordrhein-westfälische Wirtschaft spielen.

Dies gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region Rheinland. Eine gut ausgebaute und leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist unverzichtbar, um sowohl den Binnenverkehr als auch den internationalen Güterverkehr nachhaltig abwickeln und die vielen Berufspendler zuverlässig zu ihrem Arbeitsort befördern zu können.

Um die wirtschaftliche Prosperität der Region und die Arbeitsplätze langfristig zu sichern, muss daher die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden. Ohne zusätzliche Investitionen in den Schieneninfrastrukturausbau wird der Verkehr auf den ebenfalls überlasteten Straßen weiter zunehmen, was nicht nur die Umwelt belastet, sondern auch die Lebensqualität der Menschen im Rheinland beeinträchtigt.



Um die wirtschaftliche Prosperität der Region und die Arbeitsplätze langfristig zu sichern, muss daher die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden.

1 *Verkehrsprognose 2040, Band 1.1 Gesamtüberblick, Intraplan Trimode, MWP, ETR, Seite 22*

Forderungen und Empfehlungen an die Politik

Wir fordern die Bundesregierung auf, die Bundesverkehrswegeplanung an die tatsächlichen Gegebenheiten und die Anforderungen der kommenden Jahrzehnte anzupassen. Die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung basiert auf Prognosen, die das reale Verkehrsaufkommen im Rheinland und den Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen systematisch unterschätzen. Dies wurde bereits in einer Studie der Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes und go.Rheinland aus 2016 belegt und nun bestätigt. Es ist dringend erforderlich, die **Verkehrsprognosen zu aktualisieren und die Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu priorisieren**, um den steigenden Anforderungen des Güter- und des Personenverkehrs gerecht zu werden.

Es ist dringend erforderlich, die Verkehrsprognosen zu aktualisieren und die Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu priorisieren, um den steigenden Anforderungen des Güter- und des Personenverkehrs gerecht zu werden.

Ungeachtet dessen sind die bisher im BVWP 2030 und im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) veranschlagten **Verkehrsprojekte zeitnah umzusetzen**, um der aktuellen Überlastung der Verkehrsinfrastruktur im Rheinland entgegenzuwirken. Dies gilt sowohl für die Schienen- als auch für die Straßeninfrastruktur und das System Wasserstraße. Wo es auf Basis der anzupassenden Prognosen angebracht ist, müssen die Kapazitäten der bereits im BVWP 2030 vorgesehenen Projekte erweitert und die Infrastrukturprojekte angepasst werden.

Von der nordrhein-westfälischen Landesregierung und den Landtagsabgeordneten erwarten wir, dass sie sich **auf Bundesebene für die Umsetzung der notwendigen Infrastrukturprojekte** einsetzen. Nur durch eine konsequente Stärkung der Schieneninfrastruktur kann das Rheinland als leistungsfähige Logistikdrehscheibe, als klimaneutraler Industriestandort und als für Pendelnde attraktiver Arbeitsort erhalten und ausgebaut werden. Die Unterstützung der Landesregierung ist entscheidend, um sicherzustellen, dass die notwendigen Infrastrukturprojekte rechtzeitig umgesetzt werden und das Rheinland nicht im Wettbewerb mit anderen Regionen zurückfällt.

Zudem gilt es, weitere **redundanzstärkende Projekte**, wie beispielsweise den Ausbau der Betuwe-Linie (Korridor Emmerich – Oberhausen), den Ausbau der Strecke Aachen – Köln (Äquivalent zu einem 3. Gleis), den Euregio-Railport Stolberg und die Revierbahn umzusetzen.

Wir fordern darüber hinaus eine **stärkere Zusammenarbeit mit den benachbarten Ländern Belgien und den Niederlanden**, um eine grenzüberschreitende Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zu gewährleisten. Allen voran sind hier die Umsetzung der 3RX-Variante und die Revierbahn zu nennen, welche nur im länderübergreifenden Dialog als leistungsfähige Seehafen-Hinterlandanbindung zu realisieren sind. Die ZARA-Häfen sind für die gesamte Region von Bedeutung. Nur eine enge Kooperation kann die Verkehrsabwicklung nachhaltig verbessern. Die Harmonisierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren würde den Ausbau grenzüberschreitender Infrastrukturen erleichtern und beschleunigen.



©Andreas Hermann

Rheinland – Das Hinterland der ZARA-Häfen

Schieneninfrastruktur im Dreiländereck – aktueller Ausbaustand

*Zwischen Nordrhein-Westfalen (NRW) und den Niederlanden befindet sich die **Betuwe-Linie** mit der Ausbaustrecke Oberhausen – Emmerich derzeit im Bau. Geplant ist ein durchgehend dreigleisiger Ausbau der Strecke mit höhenfreien Übergängen im Knoten Oberhausen. Die Fertigstellung ist für Ende 2035 geplant.*

*Das Baugeschehen konzentriert sich derzeit vor allem auf den Abschnitt Wesel – Oberhausen. Über diese Linie wird auch der grenzüberschreitende Fernverkehr abgewickelt. Das Zielnetz 2040 bzw. der Deutschlandtakt sieht eine **stündliche ICE-Verbindung** von den Niederlanden nach Frankfurt bzw. Stuttgart vor.*

***Engpässe** gibt es auf der Strecke Venlo – Köln mit den eingleisigen Abschnitten Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt Hbf – Rheydt-Odenkirchen. Außerdem ist der vielbefahrene Abschnitt Mönchengladbach Hbf – Rheydt Hbf ein Engpass. **Lokale Bedeutung** für den Güterverkehr hat der Übergang Herzogenrath – Heerlen. Er dient auch als Umleitungsstrecke. Durch seine Eingleisigkeit ist die Kapazität allerdings ebenfalls gering.*

*In **Richtung Belgien** wird der Güterverkehr im Wesentlichen über die „Montzenroute" geführt. Sie endet auf deutscher Seite im Güterbahnhof Aachen-West. Eine Weiterfahrt von Güterzügen in Richtung Köln erfordert einen Fahrtrichtungswechsel in Aachen-West.*

*Für den Streckenabschnitt Aachen-West – Aachen Hbf – Stolberg Hbf besteht eine **Überlastungserklärung** der DB InfraGO. Für diesen Streckenabschnitt hat die DB InfraGO Netz AG Kapazitätsanalysen durchgeführt und Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erarbeitet. Das Gutachten zum Bahnknoten Aachen bildet dafür eine fundierte Grundlage.*

*Die Strecke der Euregio Verkehrsschienennetz GmbH wird im Wesentlichen für den **Personenverkehr** genutzt. Ein Potenzial für den Güterverkehr ist aufgrund der Steigungen und der Eingleisigkeit des Infrastrukturnetzes weniger gegeben.*

*Aufgrund der **bestehenden Defizite** sind seit längerem diverse Ausbaumaßnahmen im Bahnknoten Aachen geplant, die auch zu einem Teil Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden haben.*

Die ZARA-Häfen sind von herausragender Bedeutung für die Wirtschaft im Rheinland. Sie stellen für Nordrhein-Westfalen das Tor zu den globalen Märkten dar und sind für rund 82 % der Seehafenhinterlandverkehre[2] aller Verkehrsträger in NRW verantwortlich. Die Region Rheinland ist als industrielles und logistisches Kernland ein wichtiges Quell- und Zielgebiet für Güterverkehre. Darüber hinaus ist das Rheinland eine der wichtigsten Drehscheiben für den Warenverkehr innerhalb Europas und über die Grenzen hinaus. Die günstige geografische Lage und die vorhandenen logistischen Kapazitäten machen das Rheinland zu einem unverzichtbaren Knotenpunkt für den nationalen und internationalen Warenhandel. Die Anbindung an die bedeutendsten europäischen Wasserstraßen, Straßen- und Schienenverbindungen und an die transeuropäischen Netze (TEN) trägt maßgeblich zur wirtschaftlichen Stärke der Region bei.

Die ZARA-Häfen stellen für NRW das Tor zu den globalen Märkten dar und sind für rund 82 % der Seehafenhinterlandverkehre aller Verkehrsträger in NRW verantwortlich.

2 Studie Railistics GmbH S. 3

Güterverkehrsentwicklung mit Auswirkungen auf die Infrastruktur

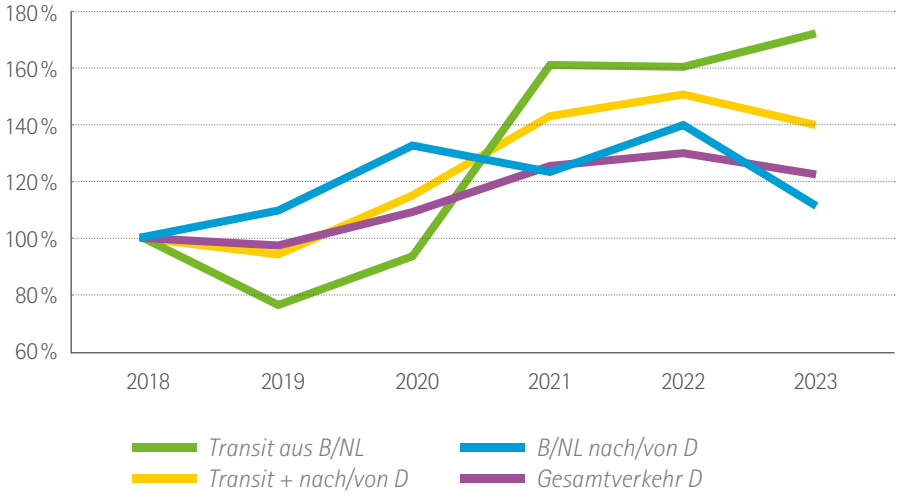
Entscheidungen und Entwicklungen in den ZARA-Häfen – wie beispielsweise Investitionen oder politische Vorgaben zum Modal Split – haben direkte Folgen für die Infrastruktur im Rheinland. So haben sich die Häfen Antwerpen und Rotterdam ehrgeizige Ziele für die nahe Zukunft gesetzt. Beide Häfen investieren weiterhin in Umschlaganlagen und Schieneninfrastruktur im Umfeld der Häfen mit dem Ziel, den Modal Split Anteil des Schienenverkehrs zu verdoppeln. Das Umschlagswachstum dieser Häfen wird von 2010 bis 2030 bei rund 67 %[3] liegen. Ein großer und wachsender Teil dieses Mengenwachstums wird über die Schiene transportiert.

Der Transit von Benelux durch Deutschland in andere Länder hat sich sogar noch stärker entwickelt als der Quell- und Zielmarkt von und nach Deutschland.

Die für den untersuchten Raum relevanten Eisenbahnunternehmen haben im Rahmen der Studie angegeben, ihren Güterverkehr stärker gesteigert zu haben als der Gesamtmarkt. Der Transit von Benelux durch Deutschland in andere Länder hat sich sogar noch stärker entwickelt als der Quell- und Zielmarkt von und nach Deutschland.[4]

Kurzfristige Marktrückgänge im Schienengüterverkehr in den Jahren 2022/2023 sind auf vorübergehende Störungen zurückzuführen, denn 2024 stieg das Schienengüterverkehrsaufkommen der Benelux-Fernverkehre und des Ost-West-Verkehrs wieder an. Auch der intermodale Niederlande-Polen- und Niederlande-Italien-Verkehr nimmt trotz Kapazitäts- und Infrastrukturproblemen zu.[5]

Abbildung 1:
MENGENRÜCKGANG NUR VORÜBERGEHEND



Quelle: Bundesnetzagentur

2024 stieg das Schienengüterverkehrsaufkommen der Benelux-Fernverkehre und des Ost-West-Verkehrs wieder an.

Damit dieses Wachstum nicht primär auf der Straße in und durch das Rheinland rollt, sind bedarfsgerechte Investitionen in die Schieneninfrastruktur notwendig.

3 *Transformation des europäischen Schienengüterverkehrs | McKinsey*
4 *Bundesnetzagentur*
5 *UIRR annual report 2023-24*

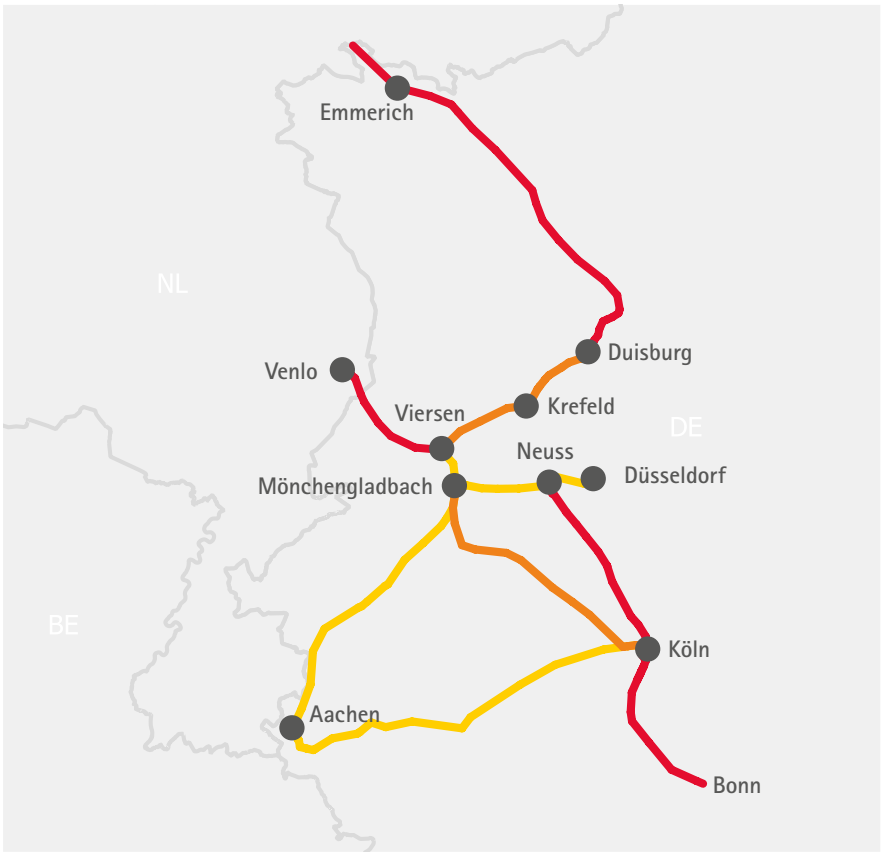
Ergebnisse des Gutachtens zur Güterverkehrsprognose der Industrie- und Handelskammern des Rheinlands – Widerspruch und Realität

Bereits 2017 haben die Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes und go.Rheinland auf der Grundlage eines Bahnknoten-Aachen-Gutachtens kritisiert, dass die Zahlen, die in der Seeverkehrsprognose des BVWP 2030 zugrunde gelegt wurden, nicht mit den erwarteten Wachstumsraten der ZARA-Häfen übereinstimmten. Die Verkehrsmengen von und zu den ZARA-Häfen wurden systematisch unterschätzt. Die aktuelle Studie bestätigt die Befürchtung, dass dies auch in der Verkehrsprognose 2040, die im Herbst 2024 veröffentlicht wurde, der Fall ist. Das vorliegende Gutachten kommt auf Basis eines Vergleichs zwischen der Nachfrage 2019 (vor Corona) und der BVWP-Prognose für 2030 zu dem Ergebnis, dass bereits 2019 die Zugzahlen in den Korridoren des Rheinlandes höher waren als die für 2030 im BVWP prognostizierten. Am Beispiel der Strecke Aachen - Köln bedeutet dies, dass im BVWP 2030 zehn Güterzüge pro Tag zwischen Aachen und Köln je Richtung weniger angenommen wurden als tatsächlich in 2019 bereits gefahren sind.

Das bedeutet, dass bereits jetzt mehr Güterzüge auf den Korridoren im Rheinland verkehren als in der Prognose für 2030, auf der der BVWP basiert, erwartet wurden.

Die Verkehrsmengen von und zu den ZARA-Häfen wurden systematisch unterschätzt.

Abbildung 2:
VERGLEICH DES AKTUELLEN GÜTERZUGAUFKOMMENS MIT DER PROGNOSE DES BVWP 2030



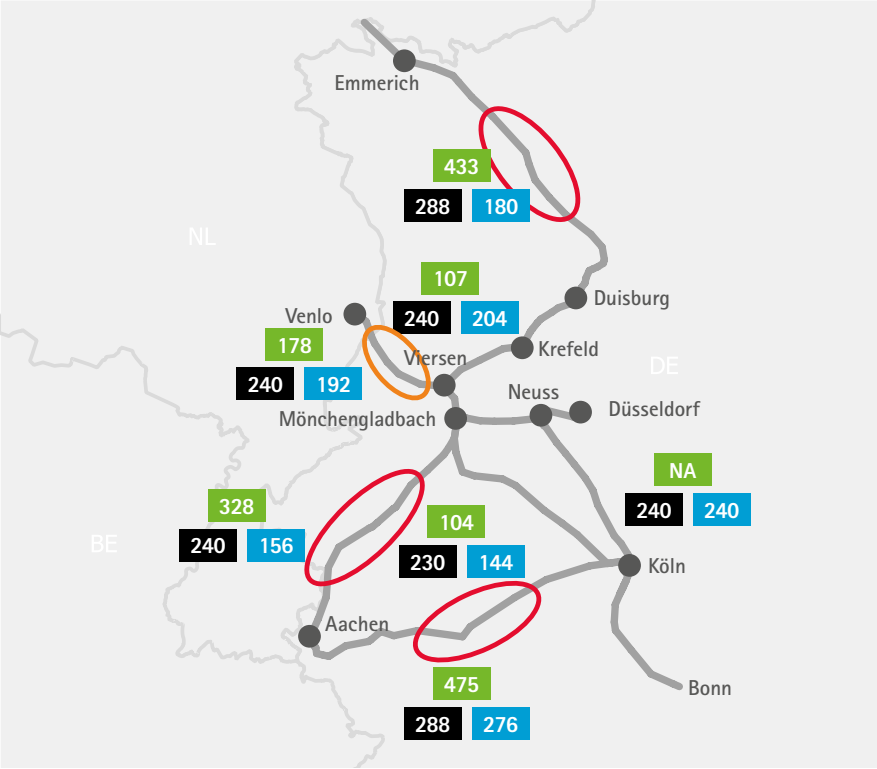
< 20 Züge pro Tag weniger in Prognose
20–40 Züge pro Tag weniger in Prognose
> 40 Züge pro Tag weniger in Prognose

Quelle: SSP

Das vorliegende Gutachten nimmt an, dass die Verkehrsnachfrage beispielsweise auf dem Abschnitt Aachen – Köln auf 475 Züge pro Tag in beide Richtungen bis 2040 anwächst und unter der Annahme, dass alle geplanten Infrastrukturmaßnahmen des BVWP 2030 umgesetzt wären, die Kapazität dennoch nicht ausreicht. Das Gutachten geht davon aus, dass der Schienengüterverkehr in den Jahren bis 2040 einen Anteil von 15 % am Modal Split des Antwerpener Hafens erreicht. Im Jahre 2023 lag der Modal Split bei 7,8 %. Für den Hafen Rotterdam geht man von 11,5 % im Jahr 2021 bis zu einem Spitzenwert von 15,2 % im Jahr 2050 aus. Die Politik in den Niederlanden strebt sogar einen Modal Split von 25 % Schienenanteil bereits im Jahr 2040 für den Rotterdamer Hafen an.

Mit Blick auf die im Herbst 2024 vom Bund vorgestellten Verkehrsprognosen für 2040, welche die Grundlage für die Verkehrswegeplanung darstellen, kommt der Gutachter zur Einschätzung, dass sich aufgrund der vorgelegten Untersuchung deutlich höhere Werte als die in der Langfristprognose des Bundes angenommenen zeigen. Konkret schätzt er ein Gesamtvolumen von etwa 135 – 185 Millionen Tonnen bzw. 13 – 18 Millionen TEU allein für Rotterdam und etwa 150 Millionen Tonnen bzw. 11 Millionen TEU für Antwerpen, jeweils für Verkehre von, nach und durch Deutschland. Der Bund hingegen rechnet in der Summe mit nur 170 Millionen Tonnen insgesamt und weist sogar einen Rückgang der Mengen um rund 12 % gegenüber dem Jahr 2019 aus.

Vergleich von Kapazität mit Investitionen und Nachfrage 2040. Engpässe bleiben!



Quelle: Railistics GmbH; Bis 2040 werden die Güterverkehrszugzahlen im Untersuchungsraum in allen im Gutachten betrachteten Szenarien zunehmen. Vergleich von Kapazität (Alle Maßnahmen BVWP 2030 umgesetzt und Nachfrage 2040)

- *Realistische Kapazität (Züge/Tag/beide Richtungen)*
- *Deutschlandtakttrassen (Züge/Tag/beide Richtung)*
- *Beraterberechnung 2040 Zugzahlen (Züge/Tag/beide Richtungen)*
- *Engpass*
- *Fast volle Kapazität erreicht*

Hinweis: Die realistische Kapazität wird wie folgt angenommen:
- *eingleisige Strecke: maximal 120 Züge pro Tag*
- *zweigleisige Strecke: maximal 240 Züge pro Tag*
- *dreigleisige Strecke: maximal 288 Züge pro Tag*

Die „Beraterberechnung" ist die prognostizierte Nachfrage für 2040, wobei der Trend aus den Daten der Häfen Antwerpen und Rotterdam verwendet wird.


©Andreas Wiese

Die **Gründe für die Unterschiede** zwischen der Seeverkehrsprognose des BVWP 2040 (Version Oktober 2024[6]), die Teil der empirischen Grundlage für die Fortschreibung des aktuellen BVWP ist, und den Ergebnissen der vorliegenden Studie sind folgende:

1. Der Bund prognostiziert eine starke Steigerung auf den Seehafenhinterlandrouten durch Frankreich in Richtung Süden.
2. Die Basis für die aktuellen Prognosen ist eine falsche Annahme des Bundes, der die intermodalen Züge und die Züge ausländischer Eisenbahnunternehmen auf den Strecken im Rheinland in der Vergangenheit systematisch unterschätzt hat.
3. Die Lkw-Trailer-Geschäfte auf der Schiene und der damit verbundenen Investitionen in den vergangenen Jahren werden unterschätzt.
4. Der Bund unterschätzt die Auswirkungen vergangener, laufender und zukünftiger Investitionen in den Häfen Antwerpen und Rotterdam.

Fazit

Das Rheinland spielt eine zentrale Rolle für die Abwicklung des deutschlandrelevanten Güterverkehrs der ZARA-Häfen und ist ein Schlüsselakteur im europäischen Schienenverkehr. Die bisherigen und die aktuell geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur reichen nicht aus, um die prognostizierten Zuwächse abzufangen sowie die Kapazitätsengpässe und die bestehende Konkurrenz im Schienengüter- und -personenverkehr zu beseitigen.

Ohne eine zielgerichtete und umfassende Erweiterung der Schieneninfrastruktur drohen erhebliche Wettbewerbsnachteile für die Region sowie negative Auswirkungen auf die Umwelt und das Erreichen der Klimaziele des Bundes.

Der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, um die negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf Klima und Lebensqualität zu minimieren. Bund und Land NRW müssen die Region Rheinland so stärken, dass sie ihre strategische Position im europäischen Güterverkehr durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur sichern kann. Nur so kann weiterhin von den positiven Effekten des internationalen Handels profitiert werden.

Dafür sind im Wesentlichen die im Folgenden genannten Maßnahmen in die Schieneninfrastruktur erforderlich:



Die bisherigen und die aktuell geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur reichen nicht aus, um die prognostizierten Zuwächse abzufangen sowie die Kapazitätsengpässe und die bestehende Konkurrenz im Schienengüter- und -personenverkehr zu beseitigen.

6 *BMDV – Verkehrsprognose 2040*

Maßnahmenkatalog

1.

Sukzessiver Ausbau der Strecke Aachen – Düren durch Einzelmaßnahmen, die in ihrer Wirkung mit einem 3. Gleis vergleichbar sind

- Dreigleisigkeit Burtscheider Viadukt und Dritte Bahnsteigkante Rothe Erde (Aachen Hbf – Aachen Rothe Erde)
- Dreigleisigkeit Rothe Erde bis kurz vor Eilendorf: Vor Inbetriebnahme so verändern, dass das mittlere Gleis wie die beiden anderen flexibel in Richtung und Geschwindigkeit genutzt werden kann (bisher nur als 80 km/h GV-Puffergleis Richtung Aachen geplant)
- Verlängerung der Dreigleisigkeit von kurz vor Eilendorf bis zum Beginn des Eilendorfer Tunnels
- Drittes Gleis Langerwehe – Düren für den Nahverkehr zur Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr
- Überholgleise für Güterverkehr zur Verbesserung des SPNV: Stolberg Nordseite, Übach-Palenberg Westseite und Geilenkirchen
- verbleibendes Bündel weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität aus der IHK-Studie 2017 und dem PEK zum ÜLS Stolberg – Aachen West (Weichenänderungen, Signaländerungen, Blockverdichtungen) (Geilenkirchen – Aachen Hbf – Düren), und Bau von zwei zentralen Überholgleisen in Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit einer Nutzlänge von 740 m

2.

Ausbau der Strecke Köln – Mönchengladbach – Venlo durchgängig zweigleisig; Bau eines dritten Gleises im Bereich Mönchengladbach-Rheydt und einer Direktverbindung der Strecke Venlo – Viersen – Krefeld

- durchgehende Zweigleisigkeit des Streckenabschnitts Nettetal – Kaldenkirchen bis nach Viersen – Dülken (Strecke Mönchengladbach – Venlo)
- durchgehende Direktverbindung der Strecke Venlo – Viersen – Krefeld, ggfs. als stadtbildverträgliche Verbindungsvariante südlich von Viersen
- zusätzliches Gleis Rheydt Hbf – Rheydt-Odenkirchen
- diverse Maßnahmen im Bereich zwischen Viersen und Mönchengladbach (Überholgleis Helenabrunn, Blockverdichtung, abgestufte Einfahrgeschwindigkeit Viersen – MG)

3.

Fortführung der Betuwe-Linie auf deutscher Seite bis Oberhausen

- Fortführung der Betuwe-Linie mit einem dreigleisigen Ausbau auf deutscher Seite von der Grenze D/NL bis Oberhausen mit Bahnübergangsbeseitigung und Überholgleisen sowie Ausstattung mit ETCS Level 2
- Anschlussstelle Oberhausen (Ausbau der niveaugleichen Verbindungskurven)
- Kapazitätserweiterung Oberhausen – Emmerich (ESTW Emmerich, Blockzusammenlegung)
- Oberhausen – Emmerich – Grenze (3-gleisiger Ausbau, Beseitigung von 55 Bahnübergängen)
- Umbau von Überholgleisen für 750 m lange Güterzüge in den Bahnhöfen Dinslaken, Wesel, Mehrhoog, Empel Rees und Emmerich Gutachten
- Anschlussstelle Oberhausen (Ausbau der niveaugleichen Verbindungskurven)

Korridor Aachen – Mönchengladbach

4.

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Herzogenrath – Heerlen (NL) mit Anschluss an das internationale Schienennetz über Aachen sowie viergleisiger Ausbau auf der Strecke Aachen – Mönchengladbach im Bereich zwischen Aachen und Herzogenrath, einschließlich Einrichtung ETCS

Revierbahn

5.

Durchgehende Revierbahn für Güter- und Personenverkehre zwischen Neuss nach Aachen durch a) Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisigem Ausbau zwischen Neuss und Bedburg sowie b) entsprechenden Neubau zwischen Bedburg und Aachen (Revierbahn-West)

Weitere Maßnahmen im Rheinischen Revier

6.

- Optimierung der Infrastruktur der S 12 / Erftbahn mit Verlängerung (zweigleisig und elektrifiziert) von Kerpen-Horrem über Bergheim, Bedburg, Grevenbroich, Neuss bis Düsseldorf
- Bau der Hafenbrücke „Erftsprung" im Neusser Hafen
- Umsetzung der elektrifizierten, zweigleisigen Weissenberger Kurve zwischen Neusser Hbf und Neusser Gbf
- Umsetzung der elektrifizierten, zweigleisigen S 6 Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach
- Ertüchtigung „EUREGIO-Railport" Stolberg
- RWE-Schieneninfrastruktur im rheinischen Revier für zukünftige Aufgaben sichern und Ausbau prüfen

Weitere Maßnahmen

7.

- Ertüchtigung der „Ratinger Westbahn" zwischen Duisburg und Düsseldorf über Ratingen zur Reaktivierung des Personenverkehrs
- Bau der Infrastruktur für den RRX: Sechsgleisiger Ausbau zwischen Duisburg-Großenbaum und Düsseldorf, sechsgleisiger Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz
- Elektrifizierung der S 7 („Müngstener")
- Bau eines dritten Gleises zwischen Solingen und Köln
- Verlängerung der S 28 bis Viersen
- Ausbau des Bahnknotens Köln, insbesondere Beseitigung des Engpasses der HGV Köln – Frankfurt in Köln-Porz
- Viergleisiger Ausbau der linksrheinischen Schienenstrecke Köln – Bonn – Mehlem

IHRE ANSPRECHPARTNER/INNEN:

IHK Aachen
Theaterstraße 6 – 10, 52062 Aachen

Monika Frohn
Tel. 0241 4460-102
monika.frohn@aachen.ihk.de
www.ihk.de/aachen

Benjamin Haag
Tel. 0241 4460-131
benjamin.haag@aachen.ihk.de

Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid
Heinrich-Kamp-Platz 2, 42103 Wuppertal
www.bergische.ihk.de

Thomas Wängler
Tel. 0202 2490-110
t.waengler@bergische.ihk.de

IHK Bonn/Rhein-Sieg
Bonner Talweg 17, 53113 Bonn
www.ihk-bonn.de

Till Bornstedt
Tel. 0228 2284-145
bornstedt@bonn.ihk.de

IHK Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1, 40212 Düsseldorf
www.ihk.de/duesseldorf

Thomas Vieten
Tel. 0211 3557-270
thomas.vieten@duesseldorf.ihk.de

IHK Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39 , 47798 Krefeld
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

Christoph Schnier
Tel. 02151 635-360
christoph.schnier@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
Mercatorstraße 22 – 24, 47051 Duisburg
www.ihk.de/niederrhein

Matthias Simons
Tel. 0203 2821-368
simons@niederrhein.ihk.de

IMPRESSUM

Herausgeber:
IHK-Initiative Rheinland GbR (IIR)
c/o Industrie und Handelskammer Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
www.rheinland.ihk.de

Ziel der IHK-Initiative Rheinland GbR ist die Weiterentwicklung des Rheinlands zu einem der attraktivsten Standorte Europas. Die Initiative ist ein Bündnis der sechs Industrie- und Handelskammern Aachen, Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Mittlerer Niederrhein und Niederrheinische IHK Duisburg.

Redaktion: IIR GbR
Gestaltung: büro G29, Aachen
Druck: xxxxx
Stand: März 2025

Die Bildrechte der nicht gesondert gekennzeichneten Bilder und Grafiken liegen bei den jeweiligen Unternehmen oder ihren Partnern. Eine Verwendung ohne deren ausdrückliche Zustimmung ist nicht gestattet. Anmerkung: In den Grafiken sind Rundungsdifferenzen möglich.

Alle Studien sind auf der Internetseite der IIR GbR als Download verfügbar. In der Studie und IHK-Positionen wird zur besseren Lesbarkeit in der Regel die männliche Form verwendet. Gemeint sind damit jeweils alle Geschlechter.

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangaben. Fotomechanische Wiedergabe für den innerbetrieblich Bedarf ist gestattet.

Trotz größter Sorgfalt bei der Zusammenstellung und Berechnung kann zudem keine Gewähr für die Richtigkeit der Daten übernommen werden

IHK Initiative Rheinland

www.rheinland.ihk.de