

Analyse der IHK Initiative Rheinland (IIR) zum Entwurf des BVWP 2030

- IHK Aachen
- IHK Bonn/Rhein-Sieg
- Niederrheinische IHK Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg
- IHK Düsseldorf
- IHK Köln
- IHK Mittlerer Niederrhein
- IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid

Die IHK Initiative Rheinland begrüßt die Aufnahme einer Vielzahl für das Rheinland relevanter Verkehrsprojekte in den Bundesverkehrswegeplan 2030 und die dazugehörige Einstufung.

Hierzu gehören unter anderem:

- Ausbau der A 46 zwischen Westring und AK Sonnborn: Fortführung des 6-streifigen Ausbaus der A 46 bis zum Anschluss an das Sonnenborner Kreuz und den Abzweig zur L 418
- Ausbau AK Köln-West- D Erfttal: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
- 6- bis 8-streifiger Ausbau der A59 AK Bonn Ost – AD Köln-Porz
- 6-streifiger Ausbau A 61 AK Meckenheim – AK Bliesheim
- A 3 AS Leverkusen – AK Leverkusen
- ABS Düsseldorf/Benrath – Köln/Mülheim: durchgängiger viergleisiger Ausbau, Engpassbeseitigung im Bereich Leverkusen – Langenfeld
- A 44 Neubau AK Ratingen/Ost – AS Heiligenhaus/Hetterscheid (bei Velbert)
- Ausbaustrecke (ABS) Emmerich – Wesel – Oberhausen: Dreigleisiger Ausbau

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen bedürfen aus Sicht der IIR einer Neubewertung und/oder Höherstufung im BVWP:

IHK Aachen

Michael F. Bayer
Hauptgeschäftsführer
Theaterstr. 6-10 | 52062 Aachen
hgf@aachen.ihk.de
Telefon: 0241 4460-215
www.aachen.ihk.de

IHK Bonn/Rhein-Sieg

Dr. Hubertus Hille
Hauptgeschäftsführer
www.ihk-bonn.de

IHK Düsseldorf

Gregor Berghausen
Hauptgeschäftsführer
www.duesseldorf.ihk.de

IHK Köln

Ulf C. Reichardt
Hauptgeschäftsführer
www.ihk-koeln.de

IHK Mittlerer Niederrhein

Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid

Michael Wenge
Hauptgeschäftsführer
www.wuppertal.ihk.de

Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg

Dr. Stefan Dietzfelbinger
Hauptgeschäftsführer
www.ihk-niederrhein.de

www.rheinland.ihk.de

a) Straßenbauprojekte

1) Lückenschluss der A 1 zwischen Blankenheim und Kelberg

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in die höchste Prioritätenstufe

Entwurfsmaßnahme:

Vordringlicher Bedarf (33, 34 NW und 18,19 RP)

Nachforderung:

Mindestens Aufnahme der Abschnitte AS Lommersdorf – AS Blankenheim und AS Adenau – AS Lommersdorf in „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung“

Begründung:

Für die Wirtschaft gilt der Lückenschluss als dringlichstes Projekt in der Eifel, um den dortigen Strukturwandel zu beschleunigen. Mit der Realisierung würde nicht nur eine durchgehende Autobahnverbindung zwischen Skandinavien und Spanien geschaffen, sondern auch der Verkehr in den Ortsdurchfahrten erheblich entlastet. Verkehre werden dadurch effizienter und können somit umweltverträglicher abgewickelt werden.

Wegen des Planungsfortschritts und der hohen verkehrlichen Bedeutung ist die Kategorie VB-E gerechtfertigt.

2) Weiterbau der A 4 und Anschluss an das Kirchheimer Dreieck

Ursprüngliche Forderung:

Weiterbau der A 4 und Anschluss an das Kirchheimer Dreieck

Entwurfsmaßnahme:

Nicht aufgenommen

Nachforderung:

Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan

Begründung:

Der Lückenschluss der A 4 stellt eine wichtige überregionale Tangente dar und stärkt die europaweit wichtige Verkehrsachse in Ost-West-Richtung.

3) A 61 Kaldenkirchen – Rheinland-Pfalz: Ausbau auf 6 Fahrstreifen vordringlich A 61 AK Mönchengladbach – AK Wanlo

Ursprüngliche Forderung:

6-streifiger Ausbau der A 61 von Kaldenkirchen bis zur Landesgrenze NRW/RLP.

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf.

Nachforderung:

Aufnahme Abschnitt Mönchengladbach bis Kaldenkirchen in WB und Einstufung Abschnitt Mönchengladbach bis Meckenheim durchgehend in VB.

Begründung:

Für den Streckenabschnitt Kaldenkirchen – RLP zeigt die Engpassanalyse ein Staugefahrenpotenzial von mehr als 100 h/a. Deshalb ist hier der Ausbau auf 6 Fahrstreifen sinnvoll.

Die A 61 hat zunehmend Ziel- und Quellverkehre für die ZARA-Häfen und für andere Regionen in Deutschland wichtige Transitverkehre aufzunehmen. Hinz kommt, dass diese Autobahn von überdurchschnittlich viel Schwerlastverkehr genutzt wird.

Insofern ist die Strecke zumindest zwischen MG-Nordpark und Meckenheim (=Landesgrenze NRW/RP), als Gesamtmaßnahme zu betrachten. Dies würde zu einem deutlich höheren NKV als 2,0 führen. Die Einstufung in WB* ist vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar.

4) B 56 Bonn/Hardtberg – Birlinghoven/Dambroich: Neubau B 56 zur Verbindung der A 562 mit der A 565 und der A 3

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Int. Nr.: 214 - 216)

Nachforderung:

Hochstufung in VB

Begründung:

Das Projekt verfügt über ein hohes NKV, das eine Hochstufung rechtfertigt. Studien bestätigen die Auswirkungen des Projektes auf die gesamte Region, was zu deutlichen Entlastungen im Bonner Innenstadtbereich, aber auch im Stadtgebiet Königswinter sowie in Bonn-Beuel und Sankt Augustin führen wird. Das Projekt stellt die einzige Möglichkeit dar, um signifikante verkehrliche Entlastungen für bestimmte Streckenabschnitte (z. B. „Reuterstraße“ in Bonn als Verbindung A 565 mit B 9) zu generieren. Andere vorgeschlagene Projekte können eine vergleichbare Wirkung nicht entfalten. Durch diese Maßnahme wird außerdem der Lückenschluss zwischen der A 565 und der A 3 über die A 562 vollzogen, was die Erreichbarkeit der Region aus Richtung Süden verbessern wird. Hierdurch kommt es auch zu voraussichtlichen Entlastungswirkungen u. a. im Abschnitt der A 565 AD Bonn Nordost – AS Meckenheim, der A5 9 im Abschnitt AD Sankt Augustin West – AK Bonn Ost und der vollständigen A 560.

Diese Gründe rechtfertigen eine Hochstufung in den VB, trotz der hohen Investitionskosten, da die Maßnahme die verkehrlichen Lasten der Region gerechter verteilen wird.

5) 6-spuriger Ausbau der A 565 zwischen AS Bonn-Hardtberg und AD Bonn Nordost

- a) Abschnitt AS Bonn-Hardtberg – AK Bonn Nord; NKV: 2,8
- b) Abschnitt AK Bonn Nord – AD Bonn Nordost; NKV: 4,0

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Int. Nr.: 350 – 356)

Nachforderung:

Hochstufung in VB

Der Abschnitt sollte im Zusammenhang betrachtet werden, nicht getrennt voneinander. Nur so kann hier die erwartete verkehrliche Wirkung vollumfänglich bewertet werden.

Begründung:

Eine Hochstufung und Umsetzung des Projektes ergibt Sinn, da ein Neubau des Streckenabschnittes (Trasse im Hochbau) innerhalb der nächsten Jahre durchgeführt wird. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob durch den vorgesehenen Neubau mögliche Kostenersparnisse bei einer Kopplung der beiden Vorhaben (Neubau + Ausbau) berücksichtigt wurden. Bei Nicht-Berücksichtigung müsste eine Neubewertung erfolgen, die zu einem besseren Wert als der bisherige NKV von 2,8 - 4,0 führen könnte. Diese Maßnahme ist jedoch nur als Ergänzung zu dem Projekt „B 56 Bonn/Hardtberg – Birlinghoven/Dambroich“ (sog. „Südtangente“) zu sehen. Ersatz oder eine mit der „Südtangente“ vergleichbare verkehrliche Wirkung bietet diese Maßnahme unseres Erachtens nicht.

6) Ausbau der B 288 zur A 524 inklusive Ausbau der Rheinbrücke

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (162 und 163 und 402)

Nachforderung:

Neubewertung und Hochstufung in VB-E

Gesamte Strecke A 524/B 288 inkl. Rheinquerung als Lückenschluss zwischen A 3 und A 57 als autobahnähnliche, durchgängig vierspurige und kreuzungsfreie Trasse neu bewerten und in VB Engpassbeseitigung hochstufen.

Begründung:

Das Projekt wird bisher in drei Teilabschnitten getrennt voneinander betrachtet und bewertet, mit der Folge, dass ohne die Durchbindung kein hinreichend hoher Nutzen entsteht.

Der gesamte Streckenverlauf ist jedoch im Zusammenhang zu sehen, da nur ein durchgehend vierspuriger Ausbau die erwartete verkehrliche Wirkung entfalten kann. Hierzu gehören: Nördliche Anbindung Krefelder Hafen, Entschärfung des Unfallschwerpunkts DU-Mündelheim, Anbindung der Industrieareale in DU-Wanheim und Hüttenheim, Lärmschutz und Entlastungswirkungen für stauanfällige A 3, A 57, A 59 und A 40 sowie eine leistungsfähige alternative Rheinquerung als Bypass für zukünftig zu erwartende Brückensperrungen wegen Ersatzneubau oder Sanierung der Brücken zwischen Kamp-Lintfort und Düsseldorf.

Da der Hafen Krefeld als landesbedeutsam eingestuft ist, muss zukünftig auch mit erhöhtem Verkehrsaufkommen aus diesem Industriegebiet gerechnet werden.

Eine aktuelle Zählung hat tägliche Fahrzeugbewegungen von 30.000 Kfz/Lkw auf der Rheinbrücke ergeben. Damit ist die Belastungsgrenze für eine zweispurige Straße erreicht. Die Brücke und die zweispurige Zuführung auf der linken Rheinseite bilden hier den aufzulösenden Flaschenhals.

Eine Gesamtbetrachtung der Strecke wird zu einem NKV führen, der ein Aufrücken in den VB begründet.

7) A 553 AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind: Neue Rheinquerung zur Verbindung A 555 – A 59

Ursprüngliche Forderung:

Verbindung A 553 AS Godorf AS Köln – Godorf bis A 59 AS Lind
Aufnahme in den vordringlichen Bedarf

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Int. Nr.: 164 – 167)

Nachforderung:

Hochstufung in VB-E

Das Projekt muss durch Planung des Landes NRW aktiv angegangen werden, um das Projekt in den VB-E aufzuwerten. Zusätzlich fordern die IHK Köln und die IHK Bonn/Rhein-Sieg, dass die Trasse für Straße und Schiene als Kombinationsquerung umgesetzt wird.

Begründung:

Es wird eine kombinierte Straßen- und Schienentrasse für den Personen- und Güterverkehr vorgeschlagen. Als zusätzliche Rheinquerung liegt das Projekt im TEN-T-Korridor und stellt eine Engpassbeseitigung dar. Eine Hochstufung des Straßenprojektes trifft auf einen regionalen Konsens, das NKV ist >10. Daher sollte dieses Projekt bei den Neubaumaßnahmen in der Region priorisiert behandelt werden, sodass eine zeitnahe Umsetzung ermöglicht wird.

Durch die Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke stellte sich heraus wie bedeutsam die Rheinquerungen für die Pendlerströme in der Region und die internationalen Güterverkehre sind. Eine zusätzliche Rheinquerung wird benötigt, um die prognostizierten Personen- und Warenströme zu bewältigen und redundante Infrastrukturen aufzubauen. Die zusätzliche Verbindung wird den Kölner Süden verkehrlich entlasten und eine Verbindung der A 555 und der A 59 gewährleisten. Die Vorbedingung, damit das Projekt in den VB-E hochgestuft werden kann,

ist erfüllt. Der NKV liegt bei 15,2. Durch eine kombinierte Trassenlösung kann sowohl der Pendler- als auch der Güterverkehr auf der Straße und der Schiene entlastet werden.

Während das Straßenprojekt (Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung) als neues Vorhaben in die Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen wurde, ist die Teilmaßnahme Schiene nicht in den BVWP aufgenommen worden.

Es gibt für das Straßen- als auch für das Schienenprojekt einen gemeinsamen Ansatzpunkt, da es aus raumplanerischer Sicht nur wenige Punkte gibt, an denen die für den Großraum Köln/Bonn wichtige zusätzliche Rheinquerung realisiert werden kann. Entgegen der Angabe im Bewertungsverfahren gibt es durchaus einen erheblichen Nutzen für den überregionalen Schienenverkehr:

- Kapazitätsausweitung für den Güterverkehr aus dem linksrheinischen Kölner Industriegürtel
- direkt zum Güterbahnhof Köln-Gremberg sowie zur rechten Rheinstrecke bzw. zum Mittelrheinkorridor
- Direktverbindung für Güterzüge aus Richtung Duisburg und Güterbahnhof Gremberg zur linken Rheinstrecke unter Umgehung des überlasteten Streckenabschnittes Gremberg – Südbrücke – Kalscheuren
- bessere Anbindung der KLV-Standorte Köln-Eifeltor und Niederkassel-Lülsdorf
- bessere Anbindung des Godorfer Hafens an das Eisenbahnnetz
- Entlastung der Kölner Südbrücke

Aus konstruktiver Sicht wäre ein gemeinsames Brückenbauwerk die wirtschaftlichste Lösung. Die Kombinationslösung wäre im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes von erheblicher überregionaler und regionaler Bedeutung.

8) Bau einer B 229n zwischen Autobahnkreuz Langenfeld und Solingen-Landwehr, sowie Verlängerung der Viehbachtalstraße (L 405n)

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Entwurfsmaßnahme:

Das Projekt wurde vom Regionalrat Düsseldorf zur Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen, von der Landesregierung aber nicht an den Bund gemeldet. Daraufhin haben die IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid und die IHK Düsseldorf versucht, das Projekt direkt beim Bund anzumelden. Auch dies hat die Landesregierung verhindert, in dem sie dem Bund signalisiert hat, dass sie dieses Projekt auch bei einer positiven Bewertung nicht planen wird. Der Bund hat daraufhin auf eine Bewertung des Projekts verzichtet.

Nachforderung:

Die Forderung nach einer Aufnahme bleibt bestehen, weil das Projekt verkehrlich sinnvoll und notwendig ist. Die Ablehnung der Landesregierung erfolgte trotz eines im Auftrag des Landes erstellten

Verkehrsgutachtens, das klar nachwies, dass die B 229n notwendig und von allen möglichen Varianten die verkehrlich beste Lösung ist.

Begründung:

Eine von der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid durchgeführte Befragung unter den Solinger Unternehmen ergab, dass sich eine breite Mehrheit der Betriebe für eine bessere Anbindung Solingens an das Autobahnnetz ausspricht. Im Durchschnitt benötigen die Solinger 19 Minuten, um die nächste Autobahnanschlussstelle zu erreichen. In keiner anderen nordrhein-westfälischen Großstadt ist dieser Wert so hoch wie in Solingen. Der Bau der B 229n würde die Anbindung Solingens an das überregionale Autobahnnetz deutlich verbessern und so auch den Wirtschaftsstandort entscheidend stärken. Zurzeit trennt die B 229 die auf Solinger Stadtgebiet gelegenen Siedlungsflächen im Bereich Landwehr, die teilweise Versorgungsfunktion für Wiescheid haben, und die Siedlungsflächen von Wiescheid. Durch den Bau der B 229n kann diese städtebaulich nachteilige Trennung – durch die deutliche Reduktion der Verkehrsbelastung auf der derzeitigen B 229 – aufgehoben werden. Durch die B 229n kann außerdem eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung für den Bereich Wiescheid (Elberfelder Straße/Landwehr/Bonner Straße/Ohligser Straße) erreicht werden.

9) Bau einer B 237n (Neuführung der Straße südlich Bergisch-Born)

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf (Int. Nr.: 279)

Nachforderung:

Hochstufung in vordringlichen Bedarf

Begründung:

Die geplante Neuführung der B 237n zwischen Bergisch-Born und Hückeswagen soll einerseits bestehende Siedlungsräume vom Verkehr entlasten und andererseits die Anbindung der dortigen Gewerbegebiete verbessern.

10) 8-spuriger Ausbau der A 3 von Köln bis zum Autobahnkreuz Breitscheid

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

A 3 AS Leverkusen – AK Leverkusen: Ausbau auf acht Fahrstreifen

Entwurfsmaßnahme:

Fest Disponiert (Int. Nr.: 5) Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (Int. Nr.: 46-48)

Nachforderung:

Planungen weiter zügig vorantreiben. Trotz der Planung als Teilmaßnahmen mit unterschiedlichen NKVs sind alle Teile

gleichermaßen wichtig und müssen in enger zeitlich Abfolge gebaut werden.

Begründung:

Nur durch einen durchgängig achtspurigen Ausbau werden keine neuen Engpässe für den Verkehrsfluss erzeugt.

11) Kölner Autobahnring Ausbau und Erweiterung aller AK im Zuge des Autobahnringes Köln

Ursprüngliche Forderung:

Ausbau des Kölner Autobahnringes und der Autobahnkreuz auf dem Autobahnring

Entwurfsmaßnahme:

Fest Disponiert (Int. Nr.: 2, 3, 5) Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (Int. Nr.: 52, 66, 71, 65, 168)

Nachforderung:

Die Industrie- und Handelskammern begrüßen grundsätzlich die Einstufung der Maßnahme. Die Maßnahme 74 sollte jedoch in der Kategorisierung angehoben werden.

Begründung:

Der Autobahnring entfaltet seine verkehrliche Wirkung insbesondere durch den durchgängigen Ausbau.

12) AK K-West bis A 555: Ausbau auf 8 Fahrstreifen

Ursprüngliche Forderung:

A1 – Autobahnkreuz Köln-West bis Autobahnkreuz A 555: Ausbau auf 8 Fahrstreifen

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf (Int. Nr.: 74)

Nachforderung:

Umsetzung der ursprünglichen Forderung und Aufwertung der Maßnahme in die Kategorie VB

Begründung:

Das Projekt stellt eine Engpassbeseitigung dar. Die Unterteilung der Abschnitte auf dem Kölner Autobahnring ist nicht zielführend. Der Autobahnring kann seine Wirkung nur als vollständig ausgebautes Netzelement entfalten. Der Autobahnring ist ein wichtiges Drehkreuz in den europäischen TEN-T-Korridoren. Für diesen Abschnitt werden tägliche Verkehrsstärken > 100.000 Pkw mit einem hohen Lkw-Anteil prognostiziert. Die Gütermengen, die diesen Abschnitt nutzen werden, sind sogar noch deutlich zu vorsichtig geschätzt, da die zugrundeliegende Güterverkehrsprognose aus den ZARA-Häfen um circa die Hälfte zu niedrig eingeschätzt wurde. Dies führt zu einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis.

13) A 57 Köln – AK Kamp-Lintfort: Komplettausbau auf 6 Fahrstreifen

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Entwurfsmaßnahme:

Vordringlicher Bedarf (mit Engpassbeseitigung) (Int. Nr.134,136)
einverstanden
Weiterer Bedarf für Köln-Bickendorf bis K-Nord

Nachforderung:

Hochstufung des Kölner Teils in den VB.

Begründung:

Kölner Teil ist Bestandteil der A57.

14) A 52 AK Neersen – AK Mönchengladbach: Ausbau auf 6 Fahrstreifen

Ursprüngliche Forderung:

Aufrechterhaltung in VB aus altem BVWP übernehmen.

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf

Nachforderung:

Hochstufung in vordringlichen Bedarf.

Begründung:

Durch den Wegfall der Osttangente Mönchengladbach ist der 6-spurige Ausbau auf dem ganzen Ring Mönchengladbach erforderlich. War im bisherigen BVWP als Ersatzmaßnahme im vordringlichen Bedarf.

15) A 44 AK Neersen – KR-Forstwald: Ausbau auf 6 Fahrstreifen

ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Entwurfsmaßnahme:

Weiterer Bedarf (Bestandteil der Gesamtmaßnahme A44-G20-NW) (Int-Nr. 98)

Nachforderung:

Hochstufung in vordringlichen Bedarf

Begründung:

Mit dem letzten BVWP wurde diese Maßnahme vom Bund selbst als Ersatz für den Wegfall der Osttangente Mönchengladbach vorgesehen. Das für 2030 erwartete Verkehrsaufkommen aus/nach Westen ist bereits eingetreten.
Die Maßnahme ist verkehrlich erforderlich. Es handelt sich um eine Maßnahme des Lückenschlusses mit Engpassbeseitigung. Mindestens

Planungsrecht ist herzustellen, da sonst das bereits überlastete nachgeordnete Straßennetz in den Kreuzungsbereichen (Brücken) nicht angepasst werden kann.

b) Schienenprojekte

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

Ursprüngliche Forderung:

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

An dieser Forderung halten wir weiter fest.

Entwurfsmaßnahme:

Nicht aufgenommen. Projekt mit unterschiedlichen Trassenverläufen ist in einer Grobbewertung ausgeschieden und nicht in den BVWP aufgenommen.

Nachforderung:

Die Industrie- und Handelskammern im Rheinland fordern eine Neubewertung der Varianten des "Eisernen Rheins" unter Berücksichtigung des tatsächlichen Güteraufkommens und korrigierter Prognosewerte zu den erwarteten Güterverkehren Antwerpen / Zeebrugge – Ruhrgebiet sowie der Überprüfung der Projektzuschnitte und –kosten. Hierfür ist eine Korrektur der der BVWP-Bewertung zugrunde liegenden Seeverkehrsprognose erforderlich.

Begründung:

Die große Bedeutung des Eisernen Rheins wurde bereits im BVWP 2003 eindeutig belegt. Das nun gegenteilige Ergebnis verwundert, zumal der „Eiserne Rhein“ auch Bestandteil der „Düsseldorfer Liste“ ist.

Ein durch die Industrie- und Handelskammern im Rheinland in Auftrag gegebenes Gutachten belegt, dass die Gütermengen aus den ZARA-Häfen bereits im Referenzjahr 2010 um etwa 30 Prozent über den für das Basisjahr der BVWP-Bewertung angenommenen Mengen lagen. Im Zeitraum von 2001 bis 2010 wuchs der Umschlag in den ZARA-Häfen durchschnittlich um rund 3,1 Prozent pro Jahr, während die deutschen Seehäfen bei rund 1,5 Prozent pro Jahr lagen. Die dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Seeverkehrsprognose geht davon aus, dass sich diese Entwicklung im Zeitraum von 2010 bis 2030 umkehren wird, demzufolge das durchschnittliche Wachstum der deutschen Seehäfen bei rund 3 Prozent pro Jahr und das deutschlandrelevante Umschlagvolumen der Nordseehäfen Belgiens, der Niederlande und Frankreichs um nur 1,7 Prozent pro Jahr zunehmen sollen. Allein die Entwicklung im Zeitraum von 2010 bis 2015 in den Häfen Antwerpen und Rotterdam lässt bislang allerdings nicht vermuten, dass sich eine Trendumkehr beim Wachstum abzeichnen wird. Zu dem verzerrenden Bild der Seeverkehrsprognose trägt

weiterhin bei, dass in den Annahmen die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser als „umgesetzt“ in die Bewertung eingehen. In den Häfen Antwerpen und Rotterdam bereits realisierte oder sich aktuell in der baulichen Umsetzung befindliche Infrastrukturgroßprojekte werden indessen nicht berücksichtigt (Maasvlakte II, Deurganckhafenschleuse, Liefkenshoek-Bahntunnel). Schließlich geht die Seeverkehrsprognose von einem zu geringen deutschlandrelevanten Umschlag der ZARA-Häfen und einem zu hohen deutschlandrelevanten Umschlag der deutschen Seehäfen aus. Aus diesen Aspekten ergibt sich, dass die Wachstumsmengen aus den ZARA-Häfen bis 2030 voraussichtlich höher sein werden, als im BWVP angenommen. Die fehlerhaften Annahmen führen bei diesem explizit für den Güterverkehr konzipierten Projekt dazu, dass die Nutzenseite zu niedrig angesetzt wurde.

Außerdem ist zu vermuten, dass die bereits revidierten Kosten von ehemals rund einer Milliarde Euro bei der Bewertung angesetzt wurden. Für den Güterverkehr könnten auch andere Projektzuschnitte und damit Kostensätze angenommen werden, so dass bei einer Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse sowohl der Nenner als auch der Zähler des Bruches zu korrigieren sind. Wir fordern deshalb, die ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse im Rahmen einer Neubewertung zu überprüfen.

2) Ausbau der Strecke Köln – Mönchengladbach – Venlo durchgängig zweigleisig

Ursprüngliche Forderung:

Durchgehend zweigleisig durch Ausbau zwischen Kaldenkirchen und Dülken sowie Rheydt und Odenkirchen.

An dieser Forderung halten wir weiterhin fest.

Entwurfsmaßnahme:

Die Entwurfsmaßnahme sieht die Verknüpfung von drei Einzelmaßnahmen in der Maßnahme 2-025-V01 (einschl. der Viersener Kurve) im PB vor.

Nachforderung:

Wir erachten die vorgeschlagene Trassenertüchtigung nicht als Alternative zum Eisernen Rhein. Die Verbindung wird das erwartete Wachstum der Güterverkehre nicht ausreichend bewältigen können und stellt damit nicht die von der Wirtschaft angestrebte Kapazitätserweiterung dar.

Begründung:

Für die Ertüchtigung der Strecke in dem hoch verdichteten Raum sind erhebliche Aufwendungen notwendig. Vor allen Dingen die planerische Umsetzung der Viersener Kurve dürfte nicht einfach werden. Vor dem Hintergrund der bereits unter dem Punkt „Eiserner Rhein“ aufgeführten Anmerkungen zur Prognose der Seehafenverkehre ist mit einem deutlichen Anstieg der Güterverkehrsmengen zu rechnen. Diese sollten nach Auffassung der Wirtschaft prioritär über die Trassenvarianten des Eisernen Rheins abgewickelt werden. Ziel muss es sein, eine leistungsfähige Güterverkehrstrasse zu errichten, die es ermöglicht, die Verkehre im Zulauf und Nachlauf der Seehäfen Rotterdam und

Antwerpen entsprechend dem prognostizierten Aufkommenswachstum bewältigen zu können. Die mit dem Projektvorschlag „Köln – Mönchengladbach – Venlo“ angestrebte Engpassbeseitigung ist dafür keine Alternative.

3) Ausbau der Siegstrecke und Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Köln bzw. Hagen und Siegen und Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet als Entlastungsstrecke für das Rheintal

Ursprüngliche Forderung:

Ausbau der Siegstrecke und Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Köln bzw. Hagen und Siegen und Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet als Entlastungsstrecke für das Rheintal.

Entwurfsmaßnahme:

Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E Nr. 4) als Korridor Mittelrhein Zielnetz I.

Nachforderung:

Die IIR begrüßt die Aufnahme des Mittelrhein-Korridors in den BVWP-Entwurf als Beitrag zur Entlastung der Schieneninfrastruktur der Region. Allerdings sollten die Planungen für den Teilabschnitt Rhein-Sieg zügig vorangetrieben, eventuell sogar vorgezogen werden.

Begründung:

Die Ertüchtigung dieser Strecke für Überseecontainertransporte kann mit vergleichsweise geringen Investitionsmitteln (kein Tunnelbau notwendig) erfolgen, ermöglicht jedoch eine zusätzliche Engpassbeseitigung im Bahnknoten Köln und dient zur Entlastung des Mittelrheintales. Diese Strecke stellt einen wichtigen Lückenschluss in West-Ost-Richtung des deutschen Güterverkehrsnetzes dar.

4) Beseitigung des Engpasses der HGV Köln – Frankfurt in Köln-Porz

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Entwurfsmaßnahme:

Unter laufende und fest disponierte Projekte / 1.1 Projekt-Nr. L01 Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €

Nachforderung:

Es wird um Klarstellung seitens des BMVI gebeten, dass die Fertigstellung der NBS Köln – Rhein-Main unter diesem Punkt im BVWP 2030 enthalten ist.

Begründung:

Der Bau der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit dem abschließenden Ausbau des Streckenabschnitts Köln-Gummersbacher Straße – Abzweig Flughafen Nordwest in Köln soll gemäß den abgestimmten Planungen von Bund und Land vollendet werden. Der Bahnhof Köln-Messe/Deutz (tief) erhält damit einen direkten Anschluss an die Schnellfahrstrecke.

5) ABS Köln – Aachen

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Entwurfsmaßnahme:

Wird noch untersucht, Projektdefinition noch nicht abgeschlossen

Nachforderung:

1. Die Bewertung der als „3. Gleis Aachen – Düren“ ursprünglich für den BVWP angemeldeten Maßnahme sollte nicht im Sinne eines durchgehenden zusätzlichen Gleises durchgeführt werden.
2. Stattdessen sollten unter dem Dach „ABS Köln – Aachen“ sukzessive weitere Einzelmaßnahmen bewertet werden, die im Rahmen einer Studie aktuell ermittelt werden. Diese Studie untersucht durch welche fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen die Kapazität auf dem Schienenabschnitt zwischen Aachen West - Düren - Köln und der angrenzenden Knoten erweitert werden kann. Die einzelnen Maßnahmen sollen in ihrer Gesamtheit wie ein „drittes Gleis“ wirken und die für die prognostizierten Verkehrszuwächse notwendigen Kapazitätserweiterungen schaffen. Die zu erarbeitenden Einzelmaßnahmen decken explizit den gesamten Korridor Herzogenrath – Aachen Hbf – Düren – Köln ab, um zur Verfügung gestellte Kapazität auch nutzen zu können.
3. Die Einzelmaßnahmen sollten als Projekte von besonderer verkehrlicher Bedeutung im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ berücksichtigt und/oder durch Entscheidung des Deutschen Bundestages in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden.

Begründung:

Durch schneller steigende Güterverkehre wird das Verkehrsaufkommen im Rheinland stärker wachsen als vom Bund prognostiziert. Der Verkehrsträger Schiene wird einen Großteil dieser Verkehrszuwächse aufnehmen müssen. Für die auf Köln ausgerichteten Verkehre ergibt sich schon vor 2020 ein Engpass auf dem Stück Aachen West – Düren. Dieser Engpass wird durch Zuwächse im internationalen Schienenpersonenfernverkehr noch in erheblichem Maße verstärkt. Die Schienenverbindung zwischen Aachen und Köln wird als West-Ost-Magistrale von europäischer Bedeutung und als Route zwischen Antwerpen und dem Rheinland von rasant zunehmender Relevanz sein. Der Aachener Schienenkorridor muss angesichts dieser Entwicklungen dringend ertüchtigt werden. Diese Notwendigkeit ist schon seit Langem bekannt, die Umsetzung der diskutierten überfälligen Maßnahmen stagniert aber seit Jahren. Dabei liegen Studien in unterschiedlicher Tiefe für eine beabsichtigte Ertüchtigung dieses Schienenkorridors vor, aus denen bereits konkrete Baumaßnahmen abgeleitet wurden. Dazu gehören unter anderem der geplante dreigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Aachen Rothe Erde – Eilendorf, der Ausbau des Bahnhofs Eschweiler sowie eine Ertüchtigung des Nordgleises im Bahnhof Düren. Für andere Ausbaumaßnahmen, beispielsweise einen betrachteten dreigleisigen Ausbau Langerwehe – Düren inklusive der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, liegen Voruntersuchungen vor. Angesichts der aktuellen Datengrundlagen und der kurz-, mittel- und langfristig enormen Steigerungsraten für den europäischen West-Ostverkehr, sind diese Maßnahmen umso mehr von zentraler

Bedeutung und müssen zwingend realisiert werden. Eine **Zurückstufung** der **genannten Teilmaßnahmen** in den potenziellen Bedarf wird **abgelehnt**.

6) Sechsgleisiger Ausbau zwischen Duisburg-Großenbaum und Düsseldorf-Benrath und viergleisiger Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz für den RRX

Ursprüngliche Forderung:

Sechsgleisiger Ausbau zwischen Duisburg-Großenbaum und Düsseldorf-Benrath und viergleisiger Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz für den RRX. Inklusive erweiterter Bedienungsangebote, unter anderem durch zusätzliche Gleise in den oben dargestellten Abschnitten.

Entwurfsmaßnahme:

Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (Planfall 2-020-V01) Nr. 17

Potentieller Bedarf (Planfall 2-020-V02) Nr. 5

Nachforderung:

Die Haltepunkte Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath als RRX-Systemhalte vom potentiellen Bedarf (Nr. 5) in den vordringlichen Bedarf hochstufen sowie Bau des fünften und sechsten Gleises zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg vom potentiellen Bedarf (Nr. 5) in den vordringlichen Bedarf hochstufen.

Forderung: Planfall PB 2-020-V02 zügig bewerten. Dieser umfasst die oben genannten Maßnahmen.

Begründung:

Der Haltepunkt Köln-Mülheim ist unerlässlich für die Anbindung der Großstadt Bergisch Gladbach und das gesamte Bergische Land an den Regional- und Fernverkehr. Auch der Haltepunkt Düsseldorf-Benrath ist unerlässlich für die Anbindung des Düsseldorfer Südens sowie der Städte Hilden und Langenfeld an den Regional- und Fernverkehr und sollte daher in den vordringlichen Bedarf eingestuft werden. Ohne das zusätzliche fünfte und sechste Gleis ist der geplante viertelstündige Takt des RRX zwischen Dortmund und Köln voraussichtlich ebenso wenig umsetzbar wie die beiden RRX-Halte in Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim.

Es wird vorgeschlagen, die Bauteile des RRX aus der Stufe des Potenziellen Bedarfs (Ausbau Bahnhof Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath als RRX-Systemhalt, Durchgehender sechsgleisiger Ausbau im Abschnitt Düsseldorf-Kalkum - Duisburg) auch in den vordringlichen Bedarf einzustufen. Die sechsgleisige Erweiterung zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg ist aus Sicht der DB AG notwendig, da die Kapazität der vorhandenen viergleisigen Strecke für den RRX nicht ausreichen wird. Planfall 2-020-V01 sieht auf dem oben genannten Abschnitt eine Steigerung von 101 (Bezugsfall) auf 141 Zugpaare pro Tag im SPNV vor. Im SPfV sollen im Planfall allerdings nur 56 Zugpaare fahren. Heute sind es bereits etwa 80. Der im Planfall notwendige Abbau von Fernverkehrsverbindungen zwischen Düsseldorf und Duisburg ist für uns nicht akzeptabel. Der Bau des fünften und sechsten Gleises ermöglicht hingegen eine Verbesserung des SPNV bei gleichzeitig mindestens gleichbleibender Anbindungsqualität an den

SPFV. Um das Gesamtkonzept des RRX mit allen Verbindungen und dem Viertelstundentakt im Kernnetz umsetzen zu können, erscheint der vollständige sechsgleisige Ausbau daher unumgänglich.

Um das Potenzial des RRX zu nutzen und das Gesamtkonzept nicht zu gefährden, sollten die Maßnahmen aus PB 2-020-V02 zusätzlich in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

7) Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung)

Ursprüngliche Forderung:

243: Eisenbahnspange Köln / Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung):
Neubau Verbindungsspanne für Personen- und Güterverkehr.

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf

Entwurfsmaßnahme:

Nicht aufgenommen, da als nicht wirtschaftlich verworfen.

Nachforderung:

Hochstufung in VB-E

Neuberechnung und Bewertung des Projektes unter Berücksichtigung der Wirkungen für den überregionalen Güterverkehr und des Nutzens einer Kombinationsquerung mit dem Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung).

Begründung:

Während das Straßenprojekt (Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung) als neues Vorhaben in die Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen wurde, ist die Teilmaßnahme Schiene nicht in den BVWP aufgenommen worden. Die Eisenbahnspange soll in Kombination mit dem Straßenprojekt 164 umgesetzt werden. Für das Straßen- als auch für das Schienenprojekt gibt es nämlich einen gemeinsamen Ansatzpunkt, da es aus raumplanerischer Sicht nur wenige Punkte gibt, an denen die für den Großraum Köln/Bonn wichtige zusätzliche Rheinquerung realisiert werden kann. Es gibt einen erheblichen Nutzen für den überregionalen Schienenverkehr, da anders als durch das BMVI wahrgenommen, die Schienenverbindung nicht nur dem Personennahverkehr dienen soll, sondern als vorgesehene Güterverkehrsstrecke in Ost-West-Richtung eine überregionale Bedeutung entfalten wird. Der mögliche kombinierte Bau mit der Straßenquerung und die überregionale Bedeutung dieser Schienenverbindung sollten zu einer Neubewertung dieser Maßnahme führen.

Zusammengefasst wird aus folgenden Gründen

- Kapazitätsausweitung für den Güterverkehr aus dem linksrheinischen Kölner Industriegürtel, ein direkter Anschluss zum Güterbahnhof K-Gremberg sowie zur rechten Rheinstrecke bzw. zum Mittelrheinkorridor.
- Bessere Anbindung der KLV-Standorte Köln-Eifeltor und Niederkassel-Lülsdorf
- Bessere Anbindung des Godorfer Hafens an das Eisenbahnnetz
- Entlastung der Kölner Südbrücke

eine Neubewertung und die Aufnahme des Projektes in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung gefordert.

8) Dreigleisiger Ausbau der linksrheinischen Schienenstrecke Köln – Bonn

Ursprüngliche Forderung:

100: ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn. 4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth – Kalscheuren – Bonn inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren

oder

101: ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn (Variante Brühl). Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf.

Entwurfsmaßnahme:

Als nicht wirtschaftlich verworfen, daher nicht enthalten.

Nachforderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf.

Begründung:

Die linke Rheinstrecke wird in zunehmendem Maße durch den Güterverkehr von Köln-Eifeltor in Richtung Süden belegt. Im Übrigen ist die Umleitungsfunktion der linken Rheinstrecke zur überlasteten rechten Rheinstrecke bis zur Umsetzung des Zielnetzes II zu beachten. In der Grobbewertung (s. PRINS) ist die Maßnahme so dargestellt, als ob die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig für den überregionalen Verkehr ausreichen würde und von daher ein Ausbau nicht wirtschaftlich sei.

9) Ausbau des Bahnknotens Köln.

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung.

Entwurfsmaßnahme:

Das Projekt ist zwar als Teil des VB-E (Nr. 19) erwähnt, aber auch im potentiellen Bedarf da noch kein NKV ermittelt wurde.

Nachforderung:

Der Bahnknoten Köln muss zügig bewertet werden, da noch kein NKV ermittelt worden ist und die Finanzmittel noch nicht separat zugeteilt wurden. Dies muss nachgeholt werden.

Begründung:

Der Ausbau des Eisenbahnknotens Kölns ist zwar als VB-E eingestuft, jedoch gemeinsam unter einer Sammelposition mit weiteren deutschen Großknoten.

Der Knoten Köln ist als ein aus mehreren ineinandergreifenden Bausteinen bestehendes Gesamtkonzept konzipiert. Ein Teil der Maßnahmenbausteine wurde unter der Projektnummer K-003-V01 zunächst nur in den potenziellen Bedarf mit dem Hinweis eingeordnet, dass eine Projektdefinition noch nicht erfolgt sei. Diese liegt uns bzw.

dem NVR und der DB AG vor. Wir erbeten daher Nachricht, welche Informationen noch fehlen. Es gibt eine Untersuchung des NVR zum Bahnknoten Köln, die 15 Einzelmaßnahmen umfasst. Es besteht Einvernehmen, dass das abgestimmte Maßnahmenbündel BVWP-relevanter Maßnahmen mit Ausnahme der Maßnahme Nr. 15 Verbindungsstrecke „Rheydter Kurve“ für den BVWP als Gesamtpaket relevant ist.

**10) ABS Mönchengladbach-Köln: Engpassbeseitigung
Mönchengladbach-Rheydt - Odenkirchen**

Entwurfsmaßnahme:

Mit Viersener Kurve und Kaldenkirchen – Dülken zusammengefasst, Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, Aufnahme in den VB weiterhin möglich.

**11) Infrastruktureller Vollausbau der Strecke Bonn – Euskirchen
– Zülpich – Düren**

Ursprüngliche Forderung:

334: Reaktivierung: Düren – Euskirchen. Infrastruktureller Vollausbau der Strecke Bonn – Euskirchen – Zülpich – Düren

Entwurfsmaßnahme:

Reaktivierung der Strecke Düren – Euskirchen nicht enthalten, wegen nicht explizit angegebener Elektrifizierung und damit fehlendem Nutzen für den SPNV und SGV nicht in BVWP aufgenommen.

Nachforderung:

Es sollte eine Nachbewertung mit Elektrifizierung durchgeführt werden.

Begründung:

Wichtiger Bybass im SGV für den Knoten Köln sowie schienenungebundene Erschließung des Eifelraumes.

c) Wasserstraßenprojekte

**1) Sicherstellung der Fahrwassertiefe von 2,80 m auf dem
Rhein bis Bonn**

Ursprüngliche Forderung:

Durchgängig Abladetiefe von Duisburg bis Bonn von 2,80 Metern in vordringlichen Bedarf

Entwurfsmaßnahme:

Projekt ist nur für den Teilabschnitt zwischen Duisburg und Stürzelberg bewertet und als VB eingestuft (NKV 2,1) worden.

VB Nr. 13 (W 27)
- 2,80 m bis Neuss

- 2,70 m bis Stürzelberg

Nachforderung:

Bewertung für den Abschnitt Stürzelberg – Bonn und Aufnahme in BVWP 2015 des Teilstücks Stürzelberg-Bonn (Godorfer Platte) in den vordringlichen Bedarf.

Sicherstellung der Fahrwassertiefe von 2,80 m bis Bonn

Begründung:

Das Projekt ist nur für den Teilabschnitt zwischen Duisburg und Stürzelberg bewertet und als VB eingestuft (NKV 2,1) worden.

Für die Fahrrinnenvertiefung im Abschnitt Duisburg bis Koblenz ist ein NKV von 0,25 ermittelt worden. Bei den für diesen Abschnitt berechneten Gesamtkosten in Höhe ca. 1,5 Milliarden Euro ist das negative NKV nachvollziehbar. Nicht bewertet ist jedoch der Abschnitt Duisburg bzw. Stürzelberg bis Bonn.

Die derzeitige Fahrrinnentiefe des Rheins zwischen Krefeld und Koblenz von 2,50 m wird bei der Engpassanalyse Wassertiefe im Bezugsfall (S. 21, Abb. 9) nicht als qualitativer Engpass bewertet. Dies erstaunt insofern, als dass der Verkehrsträger Binnenschiff auf dem Rhein grundsätzlich weitere Transportmengen aufnehmen kann, dies aber wirtschaftlich in Zukunft nur dann darstellbar ist, wenn größere Transporteinheiten mit größerem Tiefgang von den Seehäfen (hier die ZARA-Häfen) zu den Binnenhäfen gelangen können. Angesichts des Ziels beispielsweise der Häfen Rotterdam und Antwerpen, den Anteil des Lkw-Verkehrs im Hinterlandverkehr zu Gunsten von Schiene und Binnenschiff von 43 auf 35 Prozent zu senken (bei gleichzeitig steigenden Transportmengen), ist es fraglich, warum die bestehende Fahrrinnentiefe des Rheins von 2,50 m bis Bonn (Koblenz) nicht als qualitativer Engpass eingestuft wurde. Auf die vermeintliche Fehleinschätzung des Referentenentwurfs hinsichtlich der Verkehrsentwicklung zwischen NRW und den ZARA-Häfen (s.o.) wird verwiesen. Ohne Sicherstellung der geforderten Fahrwassertiefe von 2,80 m ist eine zukunftsichere Erreichbarkeit der Häfen und Umschlaganlagen zwischen NE-Stürzelberg und Bonn mit intermodal wettbewerbsfähigen Schiffen nicht gewährleistet.

2) Anhebung der Kanalbrücken Rhein-Herne-Kanal und Wesel-Datteln-Kanal für zwei- bis dreilagigen Containerverkehr

Ursprüngliche Forderung:

Aufnahme der Projekte in den Bedarfsplan

Entwurfsmaßnahme:

Auf Basis der Vorbewertungen (Quick Scan) ausgeschieden und damit nicht in BVWP aufgenommen.

Nachforderung:

Aufnahme der Projekte in den Bedarfsplan

Begründung:

Die Maßnahmen zum Ausbau der Brücken auf eine einheitliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m für einen 2-lagigen

Containerverkehr sind abgelehnt worden. Bei Ersatzbauten würde diese Durchfahrtshöhe sowieso hergestellt. Die vorgezogene Verbesserung würde nicht die Rentabilitätsschwelle erreichen. Dabei werden andere Wasserstraßen mit einem $NKV < 1$ in den Bedarfsplan aufgenommen, sodass die Rentabilität nicht zum K.O.-Kriterium für die Maßnahme werden darf. Der politische Wunsch einer Förderung des umweltschonenden Wasserstraßentransportes sollte auch zugunsten dieser Maßnahme gewertet werden. Faktisch wird der turnusgemäße Ersatzneubau der Brücken noch über 30 Jahre in Anspruch nehmen. In dieser Zeit kann keiner der Kanalhäfen vom Wachstum des internationalen Containerverkehrs profitieren.