

Vorlagennummer: FB 68/0172/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 18.03.2025

Schienengüterverkehrsstudie für das Rheinland

Vorlageart: Kenntnisnahme
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: Dez. III, FB 68/300

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.04.2025	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Der Schienenverkehr im Rheinland steht in den nächsten Jahren vor erheblichen Herausforderungen. Viele Schienenkorridore kommen an ihre Kapazitätsgrenze und wurden als überlastete Streckenabschnitte eingestuft. Dennoch wurden viele Investitionen in die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahren zurückgestellt und auf Bundesebene allgemein in Frage gestellt.

Vor diesem Hintergrund hat die IHK-Initiative Rheinland in Kooperation mit der Stadt Aachen, der StädteRegion Aachen, go.Rheinland und weiteren Partnern das Beratungsunternehmen Railisitics mit der Durchführung einer Studie zur Ermittlung und Validierung des Schienenverkehrsaufkommens im Rheinland beauftragt (s. Anlage 1). Die Stadt Aachen beteiligte sich an der Studie, insbesondere um belastbare Aussagen zur Notwendigkeit eines dritten Gleises am Haltepunkt Eilendorf im Zuge des Brückenneubaus Wolfsbendenstraße und der anstehenden Planungen am Haltepunkt Eilendorf zu erhalten.

Auf Grundlage der Studienergebnisse wurde von der IHK in Abstimmung mit den beteiligten Partnern zusätzlich ein Positionspapier erarbeitet, das die zentralen Erkenntnisse der Studie zusammenfasst und Forderungen sowie Handlungsempfehlungen an die Politik formuliert (s. Anlage 2).

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung die Prognosen systematisch das tatsächliche Verkehrsaufkommen sowie den Infrastrukturbedarf im Rheinland unterschätzen. Bereits heute verkehrt mehr Güterverkehr auf den Korridoren im Rheinland als in den Prognosen für 2030. Selbst wenn alle im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Maßnahmen realisiert würden, sind die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur des Rheinlandes nicht ausreichend, um das zukünftige Wachstum im Schienengüterverkehr zu bewältigen. Laut der Studie liegen allein die Prognosen für das Wachstum der Schienengüterverkehrsströme aus den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) deutlich höher als in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung angenommen. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Kapazität der Korridore, u.a. Aachen – Mönchengladbach und Aachen – Köln, und führt zu einem weiter zunehmenden Wettbewerb zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr auf der Schiene.

Das Rheinland nimmt eine zentrale Position bei der Abwicklung des für Deutschland relevanten Güterverkehrs der ZARA-Häfen ein und stellt einen entscheidenden Akteur im europäischen Schienenverkehr dar. Ohne eine gezielte und umfassende Erweiterung der Schieneninfrastruktur sind erhebliche Wettbewerbsnachteile für die Region selbst, aber auch alle Quell- und Zielregionen der Verkehre, sowie negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Erreichung der Klimaziele des Bundes zu erwarten.

Um die strategische Position der Region Rheinland zu sichern, sind infrastrukturelle Einzelmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur umgehend erforderlich. Für den Knoten Aachen empfiehlt die Studie den sukzessiven Ausbau der Strecke Aachen – Düren. Zu den empfohlenen Maßnahmen gehören:

- Dreigleisigkeit Burtscheider Viadukt und Dritte Bahnsteigkante Rothe Erde (Aachen Hbf – Aachen Rothe Erde),
- Dreigleisigkeit Rothe Erde bis kurz vor Eilendorf: Diese ist vor Inbetriebnahme so zu verändern, dass das mittlere Gleis wie die beiden anderen flexibel in Richtung und Geschwindigkeit genutzt werden kann, da es bisher nur als 80 km/h Güterverkehr-Puffergleis in Richtung Aachen geplant ist,
- Verlängerung der Dreigleisigkeit von kurz vor Eilendorf bis zum Beginn des Eilendorfer Tunnels (3. Gleis am Haltepunkt Eilendorf),
- Verbleibendes Bündel von Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität aus der IHK-Studie 2017 und dem Plan zur Erhöhung der Kapazität (PEK) zum Überlasteten Streckenabschnitt (ÜLS) Stolberg – Aachen-West

Als Einzelmaßnahmen für den Korridor Aachen – Mönchengladbach werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Herzogenrath – Heerlen mit Anschluss an das internationale Schienennetz über Aachen,
- viergleisiger Ausbau auf der Strecken Aachen – Mönchengladbach im Bereich zwischen Aachen und Herzogenrath.

Alle weiteren Maßnahmen im Rheinland sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

Die Ergebnisse der Studie sind in einer Pressekonferenz am 24.03.2025 in Düsseldorf vorgestellt und an die politischen Entscheidungsträger übergeben worden. Darüber hinaus stehen die Ergebnisse auf der Internetseite der IHK-Initiative Rheinland zur Verfügung.

Aufgrund der besonderen Bedeutungen der Ergebnisse für den Haltepunkt Eilendorf sollen die Ergebnisse der Studien und die ersten Überlegungen für die weiteren Planungen am Haltepunkt Eilendorf in der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung im Mai 2025 vorgestellt werden.

Anlage/n:

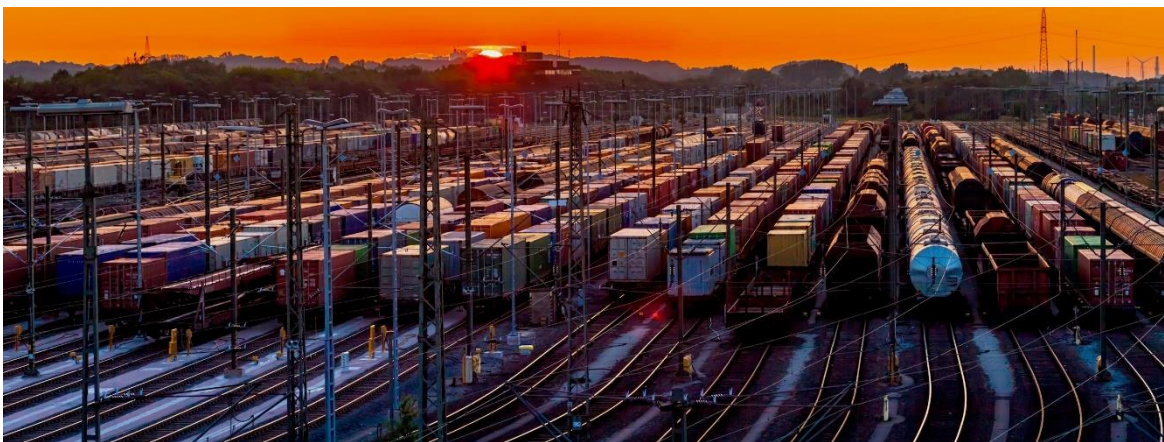
1 - Anlage 1_Schienengüterverkehrsstudie (öffentlich)

2 - Anlage 2_Positionspapier (öffentlich)

Argumentationspapier

Ermittlung und Validierung
des Verkehrsaufkommens
im SPV und SGV in NRW

Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Geitz
M.Sc. Upendra Atre
B.E. Cleris Damor



Inhaltsübersicht

1	Zusammenfassung	4
2	Hintergrund	6
3	Methodik und Ergebnisse	10
3.1	Konsultation von Interessengruppen	10
3.2	Bewertung der aktuellen Nachfrage	13
3.3	Kapazität der Infrastruktur	15
3.4	Plausibilitätsprüfung	16
3.5	Anmerkungen zur Methodik und zu den Ergebnissen	21
4	Empfehlungen	22
5	Anhang	23
5.1	Anhang A: Realistisches Kapazitätsszenario – Liste der Maßnahmen	23
5.2	Anhang B: Deutschlandtakt Trassen– Maßnahmenkatalog für die Region Rheinland	23

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Vergleich von Kapazität (mit Investitionen) und Nachfrage (2040)	5
Abbildung 2: Liste der Interessengruppen	10
Abbildung 3: Bedenken der Interessengruppen	10
Abbildung 4: Trend und Bereitschaft der Stakeholder	11
Abbildung 5: Entwicklung des Güterverkehrs	11
Abbildung 6: Vergleich der Prognose	12
Abbildung 7: Prognose für den Hafen von Rotterdam	12
Abbildung 8: Prognose für den Hafen von Antwerpen	13
Abbildung 9: Bewertung des aktuellen Bedarfs im Vergleich zum BVWP 2030	14
Abbildung 10: Derzeitige Situation der Infrastruktur	15
Abbildung 11: Verschiedene Kapazitätsszenarien	16
Abbildung 12: Trend für Häfen	17
Abbildung 13: Entwicklung des deutschen Güterverkehrs bis 2024	17
Abbildung 14: Methodik zur Berechnung der Anzahl der Züge	18
Abbildung 15: Liste der Annahmen	19
Abbildung 16: Verschiedene Szenarien der Nachfrageprognose (2040)	19
Abbildung 17: Vergleich von Kapazität (mit und ohne Investitionen (Anhang 5.1 und 5.2)) und Nachfrage (2040)	20

1 Zusammenfassung

Die Kapazität für den Schienengüterverkehr im Rheinland wird ohne weitere Investitionen nicht ausreichen!

Auch mit den geplanten Investitionsmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur im Rheinland wird es auch in Zukunft erhebliche Engpässe im Untersuchungsgebiet im Dreieck Köln-Aachen-Emmerich mit den internationale Korridor via Aachen-Venlo und Emmerich zu den ZARA-Häfen geben. Als Hauptgrund machen die Studienautoren dafür verantwortlich, dass die geplanten, Investitionen¹ in die Schieneninfrastruktur für die prognostizierten Schienengüterverkehrszuwächse in der Zukunft nicht ausreichen werden. Bedeutet, die vorgesehenen Investitionen in die Infrastruktur können mit dem Schienengüterverkehrswachstum nicht Schritt halten und somit sind mehr Investitionen erforderlich.

Aus der vom Berater durchgeführten Studie geht eindeutig hervor, dass das Güteraufkommen in den Häfen Antwerpen und Rotterdam in den kommenden Jahren zunehmen wird und dass dadurch mit einer signifikanten Zunahme des Gütertransports über die Schiene gerechnet werden muss. In den aktuellen Prognosen (BVWP 2030) werden diese unterschätzt. Es gibt zahlreiche Diskrepanzen und Unstimmigkeiten zwischen den verschiedenen Prognosen der Häfen, Eisenbahnen, Ministerien usw. In der Vergangenheit waren viele deutschen Prognosen, z.B., BVWP 2030, immer zu niedrig angesetzt, da sie die Güterverkehrsmengen aus dem benachbarten Ausland nicht ausreichend berücksichtigten.

Das Hauptrisiko im Zusammenhang mit diesen Engpässen besteht darin, dass es zu einem Konflikt, zwischen dem Schienengüter- und dem Schienenpersonenverkehr kommen wird. In der Folge zu geringer Kapazitäten auf den Schienenstrecken würde die Zahl der Personenzüge zurückgehen oder es würden mehr Lkw auf der Straße fahren, was sich beides negativ auf die Wirtschaft der Region und die Klimabilanz auswirken und das Ziel der Verkehrswende konterkarieren würde. Das Niveau der Überlastung des Schienennetzes wird ohne ein zeitnahes Gegensteuern 2040 schlechter sein als 2030. Bei Umsetzung der politischen Zielszenarien, in denen für 2040 ein Modalanteil von 25 % auf der Schiene für den Hafen Rotterdam und 15 % für den Hafen Antwerpen angestrebt wird, würden die Engpässe noch dramatischer ausfallen.

Einige der Gründe für diese Fehleinschätzung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene im Rheinland sind: die methodische Unterschätzung der intermodalen Züge und der Züge ausländischer Eisenbahnunternehmen bis vor

¹ [bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf](#)

kurzem, was die heute gültigen Prognosen beeinflusst hat; die Unterschätzung des Trailer-Geschäfts auf der Schiene und der damit verbundenen Investitionen in den vergangenen Jahren; die Unterschätzung der Auswirkungen vergangener, laufender und zukünftiger Investitionen in den Häfen Antwerpen und Rotterdam; die Unterschätzung der Entwicklung des Aufkommens in den Hinterland-Hubs; die Unterschätzung der Entwicklung des Aufkommens auf der Ost-West-Achse.

Die folgende Abbildung zeigt das Hauptergebnis der Studie. Danach bestehen auch bei allen geplanten Investitionen im Jahre 2040 weiterhin erhebliche Engpässe. Die künftige Nachfrage nach Zügen wurde an Hand einer Vielzahl von Faktoren und Entwicklungen des Verkehrsmarktes in der Region und den Häfen Antwerpen und Rotterdam ermittelt.,

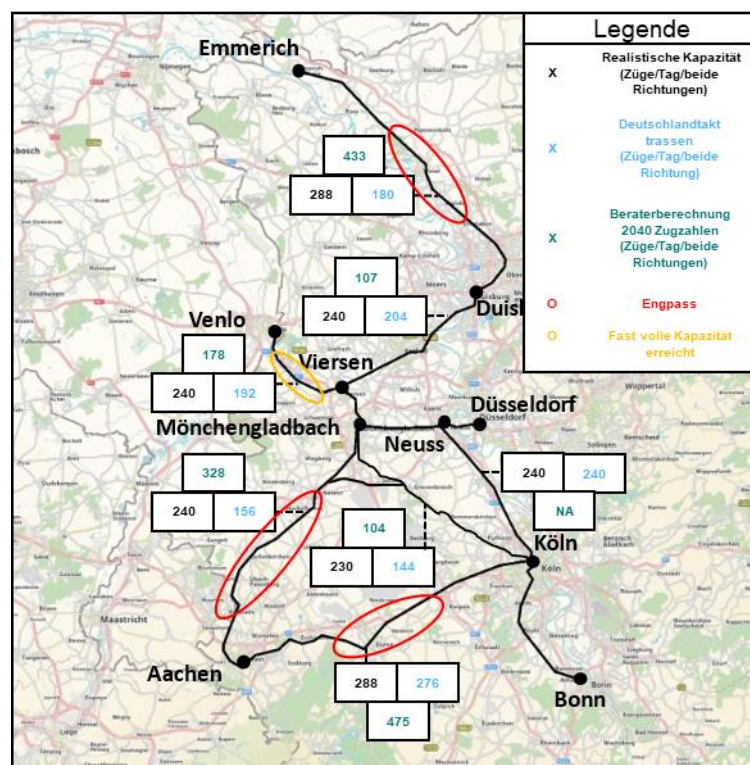


Abbildung 1: Vergleich von Kapazität (mit Investitionen) und Nachfrage (2040)

Daten Quelle: Railistics GmbH, Deutschlandtakt Trassen

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Alle bis zum **30. September 2024** verfügbaren Daten wurden für die Studie verwendet.

2 Hintergrund

Zahlreiche Studien zeigen, dass die grenzüberschreitenden Kapazitäten im Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden und Belgien nahezu vollständig ausgelastet sind. Dies belegen Untersuchungen der IVV GmbH & Co. KG (IVV) aus dem Jahr 2012 für die IHK Mittlerer Niederrhein und der IVV/VIA-Consulting & Development GmbH aus dem Jahr 2016 für die Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) basiert auf Daten für den Schienengüterverkehr (SGV) im westlichen NRW, die laut einem weiteren Gutachten (der IVV aus dem Jahr 2015) bereits auf einem zu niedrigen Niveau aufsetzen. Diese Fehler u.a. in der Bundesstatistik (Destatis) wurden vor einigen Jahren aufgedeckt, wirken aber weiterhin nach. Beispielhaft wurde in Abbildung 9 gezeigt, dass das ursprünglich für 2030 prognostizierte Zugaufkommen bereits 2019 erreicht wurde.. Deshalb beruht die Entwicklungsprognose, die als Grundlage für die Maßnahmenbewertung des BVWP 2030 diente, für den Schienengüterverkehr im Rheinland auf zu niedrigen Annahmen. Die Volumenstruktur des Schienenpersonenverkehrs (SPV) wird nach dem BVWP 2030 nachfrageorientiert festgelegt und stimmt in etwa mit dem vorhandenen und gewünschten Angebot überein.

Der Abschnitt zwischen Aachen und Köln stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Dies zeigt sich daran, dass häufig Instandhaltungsmaßnahmen an der Infrastruktur durchgeführt werden und der Güter- und Personenverkehr über Rheydt umgeleitet werden muss, was nicht nur zu Verspätungen und längeren Fahrzeiten im Personenverkehr, sondern auch zu Einbußen im Güterverkehr führt. Dies zeigt, wie sehr die derzeitige Infrastruktur einen Engpass darstellt.

Der Streckenabschnitt zwischen Aachen und Köln stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Neben den Konflikten in der Zuteilung der Kapazitäten führt dies zudem zu häufigeren Instandhaltungsmaßnahmen und Umleitungen des Güter- und Personenverkehrs über Rheydt. Diese Umleitungen führen zu Verspätungen und längeren Fahrzeiten im Personenverkehr und zu Verlusten im Güterverkehr, was die Kapazitätsprobleme der aktuellen Infrastruktur verstärkt.

Aufgrund ihrer zentralen Lage hat die Aachener Region das Potenzial, eine hohe Nachfrage sowohl im regionalen als auch im internationalen Personenverkehr zu generieren. Aachen ist auch ein wichtiger Akteur auf den RFC (Rail Freight Corridor) 1 (Rotterdam-Genova)- und RFC8 (Antwerpen-Tallinn)-Strecken für den Güterverkehr. Dies macht die Region zu einem wichtigen Knotenpunkt für den internationalen Schienenverkehr in Europa. Die Schienenverbindung von Aachen Richtung Köln ist Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes., Diese Strecke verbindet Aachen mit Köln, Düsseldorf und anderen Großstädten in Deutschland sowie mit dem Hochgeschwindigkeitszug Eurostar, der die Stadt mit Paris, Brüssel und anderen Zielen verbindet. Diese Anbindung erhöht die Zugänglichkeit und Attraktivität der Region für den Personenverkehr.

Die ZARA-Häfen in Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam haben eine enorme Bedeutung für die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen, insbesondere aber für die Metropolregion Rheinland. Rund 82% des Seehafenhinterlandverkehrs aller Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen kommen von oder gehen zu einem dieser Häfen. Das Umschlagswachstum dieser Häfen wird von 2010 bis 2030 bei rund 67%² liegen, wobei ein großer Teil dieses Mengenwachstums auch über die Schiene - und damit über den Niederrhein - abgewickelt werden wird. Die Häfen Antwerpen und Rotterdam haben sich ehrgeizige Ziele gesetzt und wollen ihren Schienengüterverkehr in Zukunft ausbauen. Mit den bereits getätigten und den laufenden Investitionen in Umschlaganlagen und die Schieneninfrastruktur im Umfeld der Häfen Rotterdam³ und Antwerpen wird mit einer Verdoppelung des Modal Splits der Schiene angestrebt und wohl auch erreicht. Zusammen mit der erwarteten Steigerung des Umschlagaufkommens ist die Kapazitätserweiterung des Schienenverkehrs in der Region unerlässlich.

Der vom Eurostar⁴ prognostizierte Anstieg der Fahrgastnachfrage ab Paris hängt in gewisser Weise auch von den größeren Städten im Nordwesten Deutschlands ab. Der Eurostar fährt zwar nicht direkt durch diese Städte, aber er fährt durch Paris, welches durch Züge anderer Betreiber wie DB oder SNCF gut mit Aachen, Köln, Düsseldorf, Frankfurt usw. verbunden ist. Dies bedeutet, dass Aachen zwar nicht direkt eine wichtige Quelle der Fahrgastnachfrage für Eurostar-Dienste ist, aber durch seine Lage im deutschen Eisenbahnnetz indirekt zu den gesamten Fahrgastzahlen des Eurostar beitragen kann, da es Verbindungen aus nahe gelegenen Städten und Regionen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien gibt.

Der Euregio Railport in Stolberg⁵ ist ein strukturstärkendes Projekt für das Rheinland und insbesondere die Aachener Region, das den Güterumschlag von der Straße auf die Schienen befördern und dadurch zu mehr Schienengüterverkehr führen soll. Der Standort könnte eine wichtige Rolle bei der Einrichtung eines Hinterland-Hubs spielen. Es gibt bereits zwei Ladegleise mit 4*400 Metern und 1*350 Metern. Ebenfalls sind zwei Reachstacker vorhanden. Mit diesen Fahrzeugen könnten die Container und Güter von der Schiene auf den Lkw und auch auf den Waggon umgeladen werden. Da die Region über genügend Ziel- und Quellverkehr verfügt, könnte sie eine wichtige Rolle als Logistik-Hub spielen, an dem die Güter aus den Niederlanden und Belgien

² [Transformation des europäischen Schienengüterverkehrs | McKinsey](#)

³ [Frachtaufkommen im Rotterdamer Hafen steigt um 15 %, da sich die Wirtschaft erholt | Reuters](#)

⁴ [Eurostar: Neue Verbindungen zwischen Deutschland und England | Business Traveller](#)

⁵ [Von der Straße auf die Schiene: Güterumschlagplatz in Stolberg | We. Leben. Eifel. \(standort-eifel.de\)](#)

umgeschlagen werden könnten. Dies wird nur möglich sein, wenn die Infrastruktur dies zulässt und die Kapazität für den leichteren Güterverkehr erhöht wird.

Der zum Teil eingleisige Abschnitt Venlo-Viersen ist seit langem ein Nadelöhr. Er wird auch von DB InfraGO und im BVWP 2030 als überlasteter Schienenweg definiert. Der Bedarf an Kapazitätserweiterungen wird durch die Entwicklung der Region Venlo als Hinterland und Logistikkdrehscheibe sowie die Entwicklung des Trailerverkehrs zum Railterminal Kaldenkirchen verstärkt. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass sowohl die Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen als auch die zweigleisige Strecke Venlo-Viersen benötigt werden, um auch in den niedrigeren Szenarien diese Studie ausreichende Kapazitäten bereitzustellen. Selbst wenn 3RX nicht - wie einst beabsichtigt - realisiert wird, rechtfertigt das Wachstum der anderen Verkehrsströme den Ausbau von Venlo-Viersen mehr als deutlich.

Auch der Ausbau und die Modernisierung der Betuwe-Strecke haben erhebliche Auswirkungen auf den Güterverkehrskorridor, da sie zu einer besseren Kapazität für die Abfertigung von Güterzügen führen werden. Da die Betuwe-Linie durch den Hauptkorridor verläuft, der Deutschland mit wichtigen europäischen Häfen in den Niederlanden und Belgien verbindet, sind die Vorteile, die sie für den Güterverkehr mit sich bringen würde, in hohem Maße absehbar. Bereits der laufende Ausbau der Betuwe-Strecke zeigt die Bedeutung dieses Korridors. Da diese Strecke in den 30' er Jahren mit einem dritten Gleis ausgestattet wird, können alle wesentlichen Infrastrukturarbeiten zukünftig ohne Umleitung durchgeführt werden.

Es gibt auch verschiedene Fallstudien, die den aktuellen Wunsch von Spediteuren und intermodalen Betreibern zeigen, von der derzeitigen Route von den ZARA-Häfen durch das Untersuchungsgebiet nach Italien auf eine andere Route trotz deren infrastrukturellen und operativen Nachteilen, vielleicht durch Frankreich oder Belgien, zu wechseln. Dies verdeutlicht die Kapazitätsbeschränkungen, mit denen diese Unternehmen im gesamten Korridor konfrontiert sind. Sobald der Weg durch Deutschland wieder zuverlässig und kapazitätiv möglich ist, kommen sie sofort zurück. Eine längere Nutzung der anderen Korridore würde zu einem erheblichen Nachteil der Untersuchungsregion bei der Anbindung der ZARA Häfen führen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation zielt dieses Argumentationspapier darauf ab, das aktuelle Schienenpersonen- und -güterverkehrsaufkommen in den zentralen Korridoren über Aachen in Richtung Mönchengladbach, Düsseldorf/Neuss und Köln/Bonn/Rhein-Sieg sowie über Venlo und Viersen in Richtung Krefeld und Duisburg bzw. Mönchengladbach und Köln zu validieren. Auch der Korridor Emmerich - Duisburg wird berücksichtigt. Bei dieser Validierung werden nicht nur die aktuellen Verkehrsmengen berücksichtigt, sondern auch die prognostizierten Werte aus der aktuellen Fortschreibung der Prognose des

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur validiert. Dies hilft nicht nur bei der Priorisierung der Infrastrukturprojekte, sondern auch bei der Ermittlung der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken.

Der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) aus dem Jahr 2016 basiert auf einer Verkehrsprognose mit dem Analysejahr 2010 und dem Prognosehorizont 2030. Auf dieser Grundlage wurden Infrastrukturprojekte im BVWP bewertet und anschließend in die aktuellen Ausbaugesetze des Bundes für die einzelnen Verkehrsträger aufgenommen. Diese Zahlen (Zugzahlen, Tonnagen, Personenzüge etc.) müssen laut Gesetz spätestens alle fünf Jahre unter Berücksichtigung der sich ändernden Rahmenbedingungen und Verkehrsentwicklungen validiert und überprüft werden. Die aktuellen Rahmenbedingungen und die seither eingetretenen Entwicklungen haben sich in der Zwischenzeit erheblich verändert (COVID 2019, Klimaschutz, Einmarsch Russlands in die Ukraine etc.)

Untersuchungen haben zudem gezeigt, dass insbesondere aktuelle Ausbau- und Projektierungspläne der ZARA-Häfen nicht zugrunde gelegt wurden, so dass davon auszugehen ist, dass hier insbesondere die Güterverkehre auf den wichtigen internationalen Schienenkorridoren nicht ausreichend und realistisch abgebildet und unterschätzt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass diese Verkehrsprognose im Rahmen des BVWP nicht eintreten und die Entwicklung widerspiegeln wird.

Auf dieser Grundlage wird derzeit eine neue Bundesverkehrsprognose für das Analysejahr 2019 und den Prognosehorizont 2040 erstellt, an der die Bedarfspläne gespiegelt und überprüft werden.

3 Methodik und Ergebnisse

3.1 Konsultation von Interessengruppen

Der größte Engpass ist die Kapazität der Infrastruktur !



Abbildung 2: Liste der Interessengruppen

Die Stakeholder wurden auf zwei verschiedene Arten konsultiert: durch eine Online-Umfrage, die sich an eine breitere Gruppe von Eisenbahnunternehmen, Terminalbetreibern, Hafenbehörden, intermodalen Betreibern, Logistikunternehmen, Spediteuren usw. richtete, und durch gezielte Interviews mit den Häfen von Emmerich, Antwerpen-Brügge, Rotterdam sowie Go Rheinland, ProRail, der Bundesnetzagentur und der niederländischen Provinz Limburg.

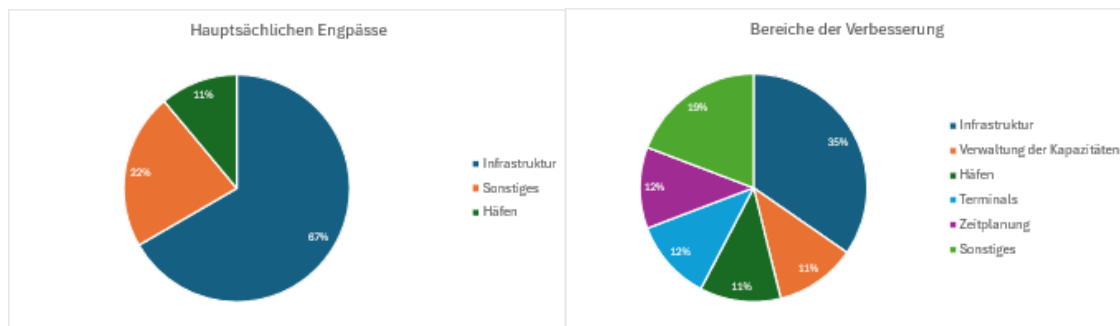


Abbildung 3: Bedenken der Interessengruppen

Grafik Quelle: Railistics

Daten Quelle: Online-Umfrage

Die Ergebnisse der Online-Umfrage zeigten, dass für die Mehrheit der Beteiligten die derzeitige Infrastruktur der größte Engpass und der Bereich mit dem größten Verbesserungsbedarf ist.

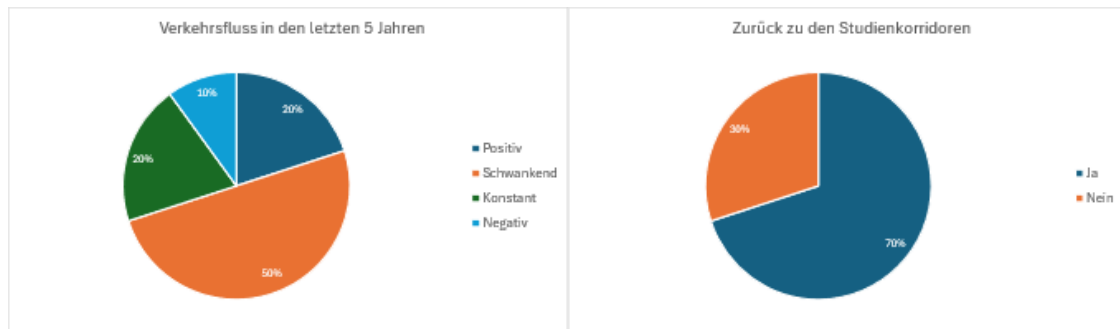


Abbildung 4: Trend und Bereitschaft der Stakeholder

Daten Quelle: Online-Umfrage

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Die Umfrage zeigte auch, dass für die Mehrheit der Beteiligten das Aufkommen (alle Verkehrsträger) in den letzten fünf Jahren mindestens konstant, wenn nicht sogar steigend war (nur sehr wenige hatten einen negativen Trend), und dass die Bereitschaft bestand, die deutschen Schienen-Korridore zu nutzen, wenn die Engpässe beseitigt sind.

Der Mengenrückgang ist vorübergehend!

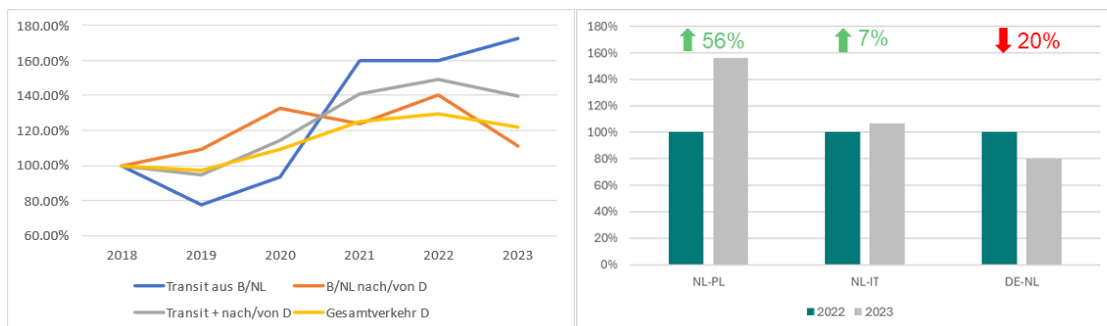


Abbildung 5: Entwicklung des Güterverkehrs

Daten Quelle: Bundesnetzagentur

Daten Quelle: UIRR Jahresbericht 2023-24

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Die selektiven Befragungen haben gezeigt, dass der Rückgang im Jahr 2023 auf vorübergehende Unzulänglichkeiten (z.B. zahlreiche Baustellen an der Bahninfrastruktur im Rheinland, Streiks in Frankreich und Deutschland legten den Schienengüterverkehr lahm, Unfallfolgen in Gotthard-Tunnel, anlagenbedingte Staus und Kapazitätsengpässe, die Vergabe von Umleitungskapazitäten

Enorme Diskrepanzen zwischen den verschiedenen Prognosen; und Mengenwachstum in allen Prognoseszenarien der Häfen!

während der Sperrung bei Rastatt, Auswirkungen der Energiekrise usw.) zurückzuführen ist, und das Aufkommen im Schienengüterverkehr für 2024 bereits wieder im Steigen begriffen ist. Auch wenn der Marktrückgang in den Jahren 2022/23 auf diese vorübergehenden Störungen zurückzuführen ist, nehmen der Benelux-Fernverkehr und der Ost-West-Verkehr wieder zu, was darauf hindeutet, dass sich die Leistung wieder verbessern wird. Der Intermodale NL-PL- und NL-IT-Verkehr nimmt trotz der Kapazitäts- und Infrastrukturprobleme zu. Die für den untersuchten Raum relevanten Eisenbahnunternehmen haben ihren Verkehr stärker gesteigert als der Gesamtmarkt. Der Transit von Benelux durch Deutschland in andere Länder hat sich noch besser entwickelt als der Quell- und-Zielmarkt nach/von Deutschland.

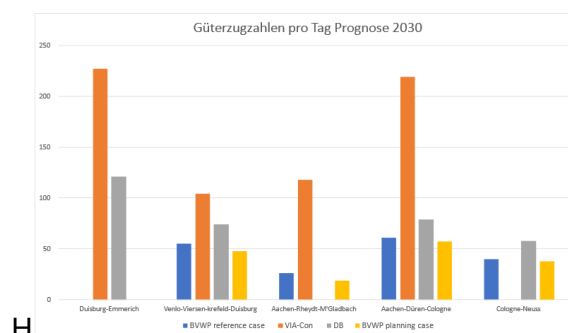


Abbildung 6: Vergleich der Prognose

Daten Quelle: VIA-Con, BVWP 2030

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Die Prognosen der verschiedenen Quellen für die Anzahl der Güterzüge im Jahr 2030 weichen stark voneinander ab. Die BVWP-Prognosen, auf denen die Investitionsmaßnahmen⁶ beruhen, weisen die niedrigsten Zahlen unter diesen Prognosen auf.

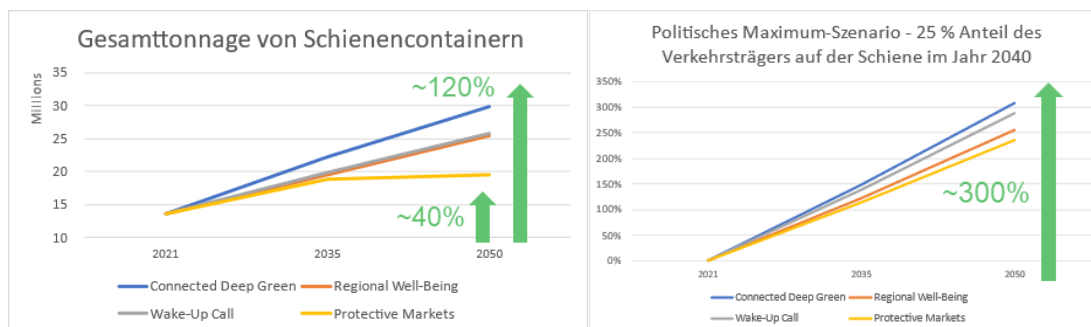


Abbildung 7: Prognose für den Hafen von Rotterdam

Daten Quelle: Hafen von Rotterdam

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Alle 4 vom Rotterdamer Hafen entwickelten Prognoseszenarien gehen von einem sehr konservativen Anstieg des Anteils des Schienengüterverkehrs aus.

⁶ [bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf](#)

Von 11,5 % im Jahr 2021 bis zu einem Spitzenwert von 15,2 % im Jahr 2050. Selbst bei dieser vorsichtigen und bescheidenen Steigerung des Anteils des Schienengüterverkehrs wird das Volumen der Containerzüge im Jahr 2050 um mindestens 40 % und maximal 120 % gegenüber 2021 zunehmen. Geht man davon aus, dass der Anteil der Anhängerzüge an den gesamten Containerzügen 30 % beträgt⁷, liegen diese Zahlen noch höher. Der Grund dafür ist, dass fast alle Trailer Züge für den internationalen Verkehr bestimmt sind. Ein noch höheres Wachstum der Zahl der Züge ist möglich, wenn das politische Szenario mit einem Schienenanteil von 25 % im Jahr 2040 erreicht wird.

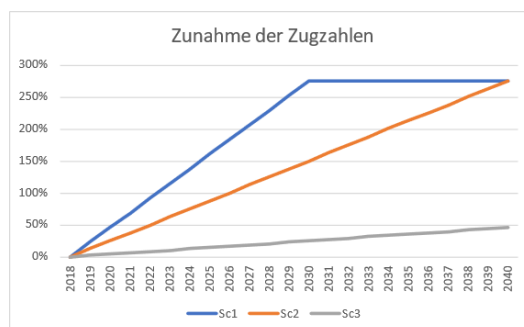


Abbildung 8: Prognose für den Hafen von Antwerpen

Daten Quelle: Railistics GmbH, Hafen von Antwerpen

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Für den Hafen Antwerpen wurden drei Szenarien angenommen: Szenario 1 besagt, dass der Hafen sein Ziel von 15 % Schienengüterverkehrsanteil im Jahr 2030 erreicht, Szenario 2 (ein realistischeres Szenario) besagt, dass das Ziel im Jahr 2040 erreicht wird, und Szenario 3 (das pessimistischste) besagt, dass das Ziel bis 2040 nicht erreicht wird. Auch wenn das Maximalszenario im Moment noch etwas zu optimistisch erscheint, ist es keineswegs nur ein theoretisches Szenario. Der Berater ist der Meinung, dass die Realität irgendwo zwischen Szenario 1 und Szenario 2 liegt.

3.2 Bewertung der aktuellen Nachfrage

Anzahl der Züge 2019 bereits höher als im BVWP 2030 prognostiziert!

Betrachtet man die aktuelle Nachfrage (2019, vor-COVID) und vergleicht sie mit der BVWP-Prognose für 2030, so zeigt sich, dass bereits 2019 die Zugzahlen im Korridor höher sind als die für 2030 im BVWP prognostizierten. Das bedeutet, dass bereits jetzt mehr Güterzüge auf den Korridoren im

⁷ Eisenbahn Zeitung 09/24

Untersuchungsraum verkehren, als in der Prognose für 2030, auf der der BVWP basiert, prognostiziert wurde, wie in der folgenden Abbildung dargestellt.

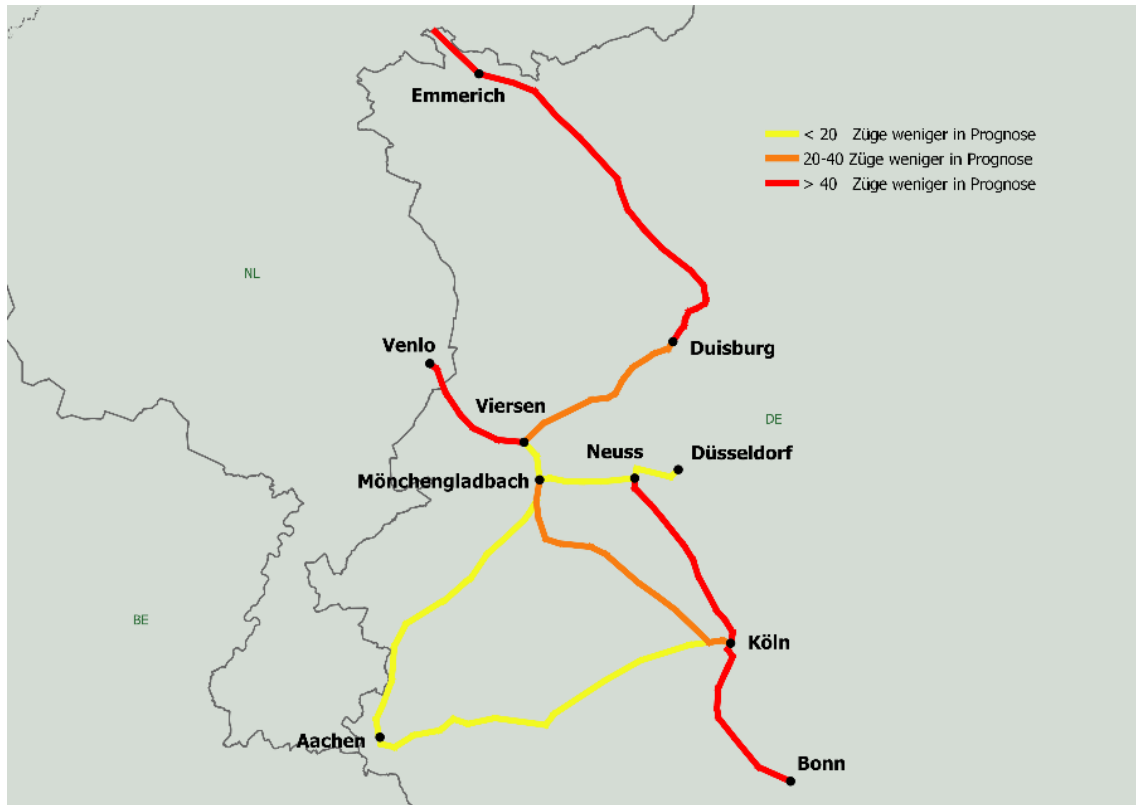


Abbildung 9: Bewertung des aktuellen Bedarfs im Vergleich zum BVWP 2030

Daten Quelle: SSP

Grafik Quelle: SSP

3.3 Kapazität der Infrastruktur

Geplante Infrastrukturmaßnahmen reichen nicht aus!



Abbildung 10: Derzeitige Situation der Infrastruktur

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Die Gesamtkapazität des Netzes mit den geplanten Investitionen (Anhang 5.1 und 5.2) wurde nach drei verschiedenen Methoden berechnet. Bei der ersten Methode wurden die Standards von DB Netz verwendet, um die Kapazität auf der Grundlage der Streckengeschwindigkeiten zu ermitteln; bei der zweiten Methode (der vom Gutachter als realistisch eingeschätzten) wurde davon ausgegangen, dass eine zweigleisige Hauptstrecke eine Gesamtkapazität von 240 Zügen pro Tag hat und sich die Kapazität verdoppelt, wenn sie von einer eingleisigen auf eine zweigleisige Strecke umgestellt wird, aber nur um 20%⁸ steigt, wenn ein drittes Gleis eingeführt wird; und bei der letzten Methode wurden die von Deutschlandtakt bereitgestellten Trassen verwendet.

Die Gesamtkapazität des Netzes für alle 3 Methoden ist in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

⁸ [20 – Die Güterbahnen](#)

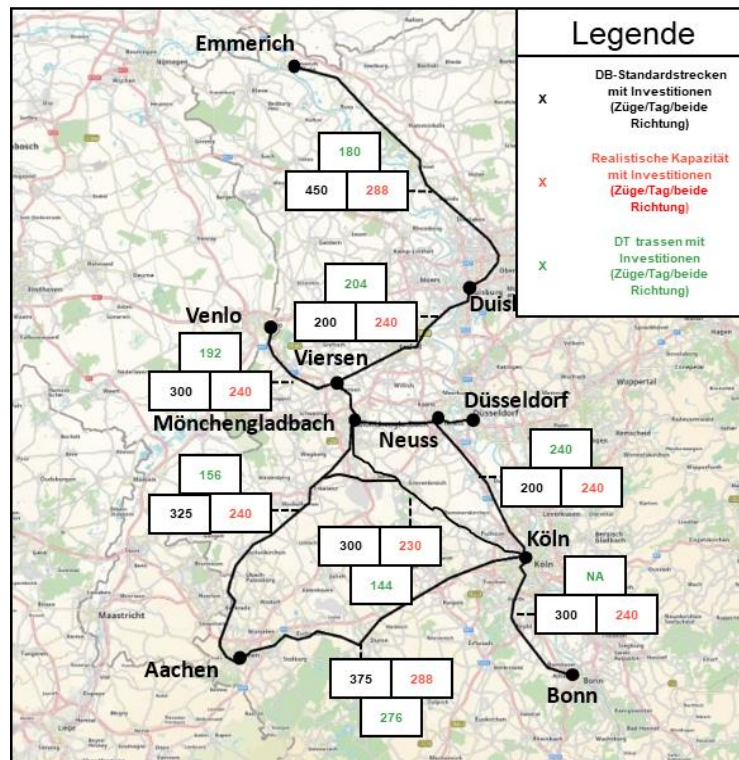


Abbildung 11: Verschiedene Kapazitätsszenarien

Daten Quelle: DB-Standardstrecken, Railistics GmbH, DT Trassen 2030

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Bei der Bewertung der geplanten Infrastrukturinvestitionen erscheint die Kapazität aus DB-Standards zu hoch, während die von Deutschlandtakt bereitgestellten Trassen zu niedrig erscheinen. Die Realität (wenn alle Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden) liegt irgendwo dazwischen.

Die Realität der Nachfrageszenarien liegt irgendwo zwischen dem realistischen und dem maximalen Nachfrageszenario!

Auch bei den geplanten Investitionen wird es Engpässe geben!

3.4 Plausibilitätsprüfung

Wie bereits erwähnt, war der Rückgang der Zugzahlen in den letzten Jahren nur vorübergehend. Dies wird durch die Tatsache verdeutlicht, dass die

Volumina sowohl für den Hafen Antwerpen⁹ als auch für den Hafen Rotterdam¹⁰ im Jahr 2024 wieder ansteigen werden.

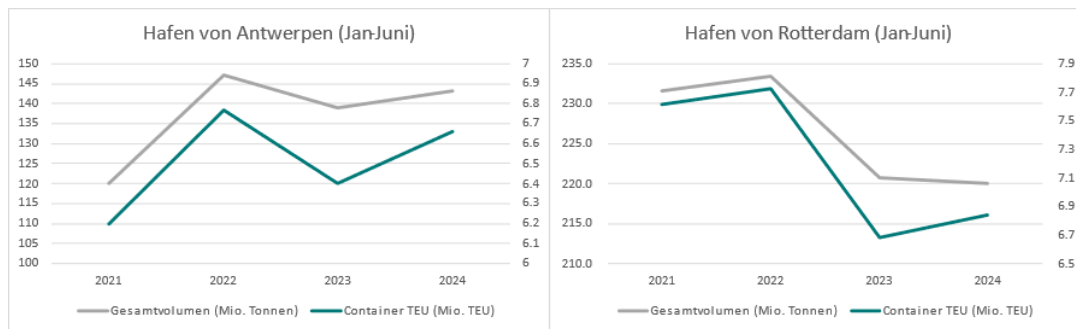


Abbildung 12: Trend für Häfen

Daten Quelle: Hafen von Antwerpen
Grafik Quelle: Railistics GmbH

Daten Quelle: Hafen von Rotterdam
Grafik Quelle: Railistics GmbH

Dieses Argument wird auch von Destatis gestützt, wonach der gesamte Güterverkehr in Deutschland seit Beginn dieses Jahres allmählich ansteigt.

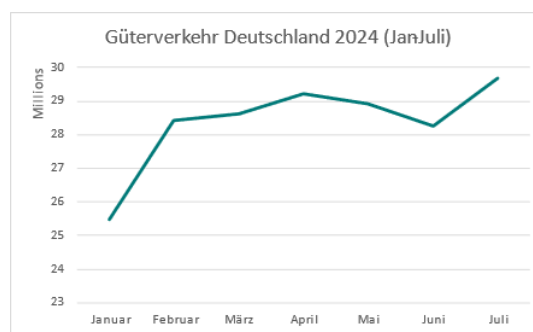


Abbildung 13 Entwicklung des deutschen Güterverkehrs bis 2024

Daten Quelle: Destatis

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Dies ist darauf zurückzuführen, dass der TrILERverkehr zunimmt und die Hinterland Hubs immer wichtiger werden.

Anhand der unten dargestellten Methodik erstellte der Berater drei Szenarien für die Nachfrageprognose 2040, wobei er die von verschiedenen Interessengruppen gesammelten Daten und einige Annahmen (ebenfalls unten aufgeführt) verwendete.

⁹ [Growth for Port of Antwerp-Bruges in first half of 2024](#)

¹⁰ [Throughput port of Rotterdam virtually unchanged in first half 2024 | Port of Rotterdam](#)

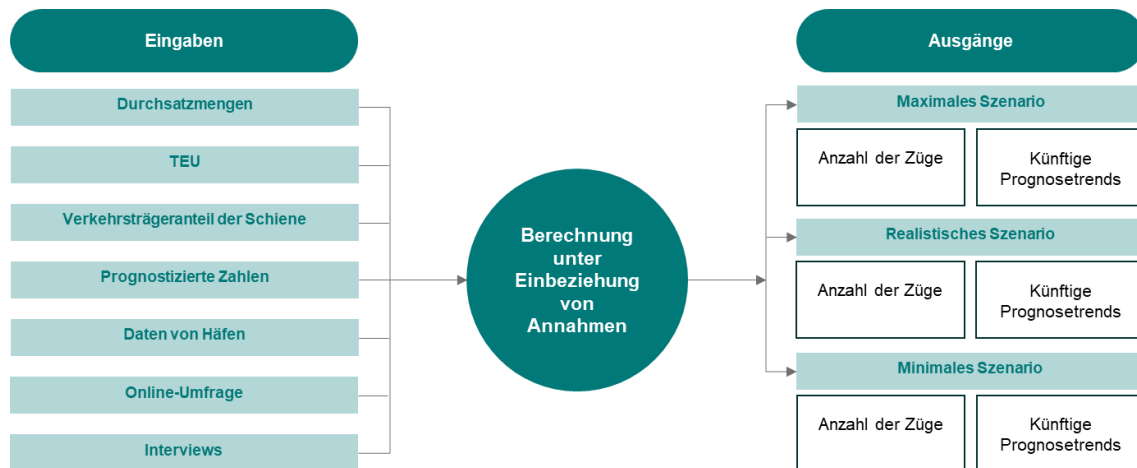


Abbildung 14: Methodik zur Berechnung der Anzahl der Züge

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Annahme	Quelle
DB-Standardstrecke Kapazität	HANDBUCH Das System Bahn
Hinweis: Maximale Kapazität für Doppelgleise - 240 Züge/Tag	Expertenwissen
Bruttotonnen für Kohlezüge - 2.800 Tonnen	Expertenwissen
Bruttotonnen für Eisenerzüge - 5.400 Tonnen	http://www.die-zugfolge-stelle.de/cgi-bin/galerie.cgi?seite=5601
75 TEU = 1 Containerzug	Hafen von Antwerpen/Gutachten
11 Tonnen in 1 TEU	Expertenwissen
Daten zum Hafen von Rotterdam	Interview mit dem Hafen von Rotterdam
Daten zum Hafen von Antwerpen	Interview mit dem Hafen von Antwerpen
Trailer-Verkehr macht 30% des Gesamtverkehrs (Containerverkehr) aus.	Eisenbahn-Zeitung- 09/24
30% des Verkehrs von Antwerpen aus geht über Aachen nach M'gladbach	Daten vom Hafen Antwerpen
70% des Verkehrs von Antwerpen aus geht über Aachen nach Köln	Daten vom Hafen Antwerpen
36% Züge von Rotterdam nach Deutschland über Venlo	ProRail
50% Züge von Rotterdam nach Deutschland über Emmerich	ProRail

7% zusätzlich für ein realistisches Szenario zum Ausgleich von Spitzenwerten (jährlich und täglich)	Aktuelle Methodik in der Langfristprognose
14% zusätzlich für das Maximalszenario zum Ausgleich von Spitzenwerten (jährlich und täglich)	Expertenwissen
0% zusätzlich für das Minimalszenario zum Ausgleich von Spitzen (jährlich und täglich)	Expertenwissen

Abbildung 15: Liste der Annahmen

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Die Zahl der Güterzüge auf den Korridoren im Untersuchungsraum wird in allen Szenarien bis 2040 zunehmen. Im realistischen Szenario ist eine Zunahme des Anhängerverkehrs nicht enthalten. Der Gutachter ist auch der Ansicht, dass die in der aktuellen Langzeitprognose zum Ausgleich der Verkehrsspitzen verwendeten 7 % zusätzlicher Züge zu gering sind und dass dieser Prozentsatz ebenfalls steigen wird. Die Realität liegt irgendwo zwischen dem realistischen und dem maximalen Szenario.

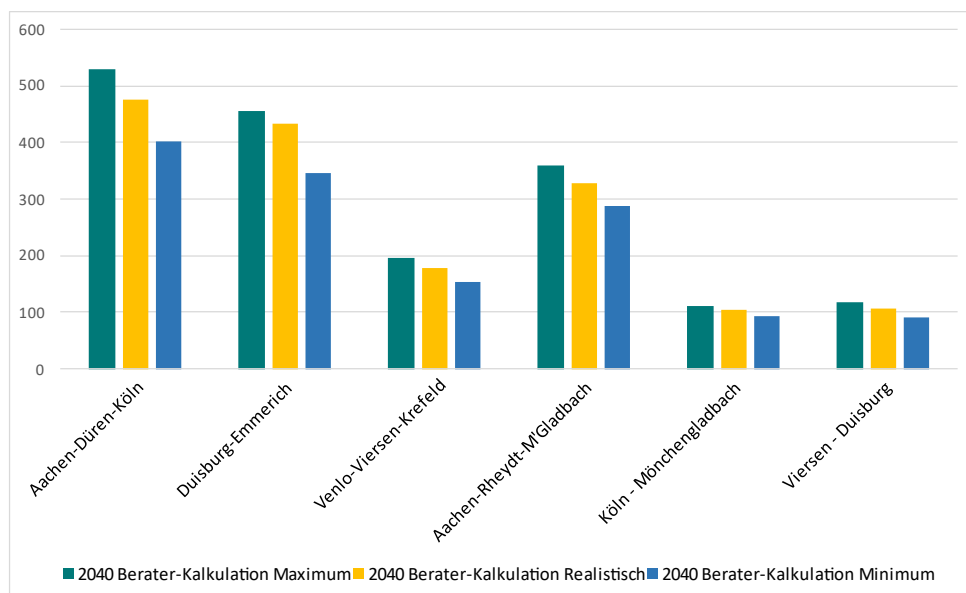


Abbildung 16: Verschiedene Szenarien der Nachfrageprognose (2040)

Daten Quelle: Railistics GmbH

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Es wurde auch ein Vergleich zwischen dem realistischen Nachfrageszenario für 2040 und dem realistischen Kapazitätsszenario mit Investitionen (auch die von Deutschlandtakt zur Verfügung gestellten Trassen mit Investitionen) mit der Gesamtauslastung vorgenommen.

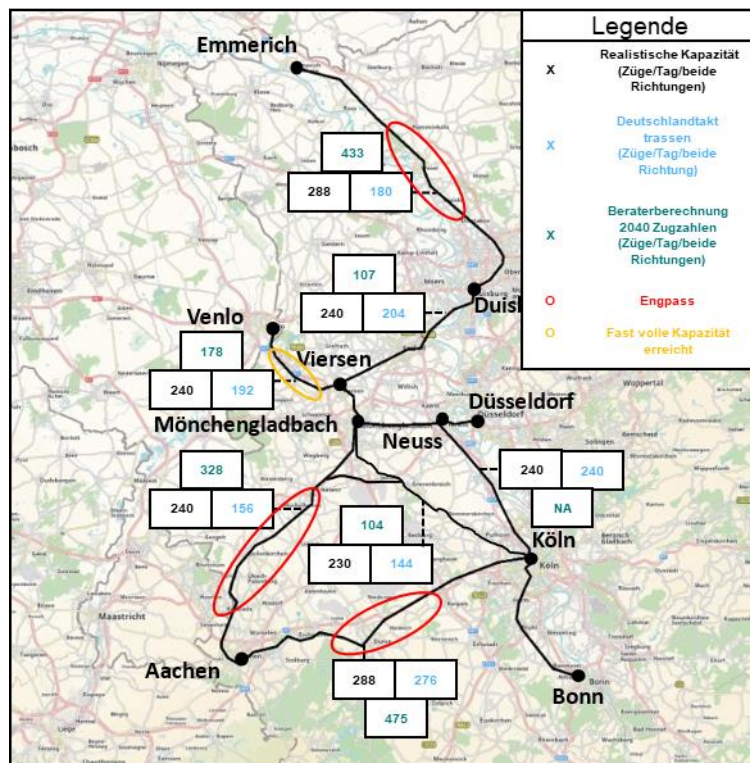
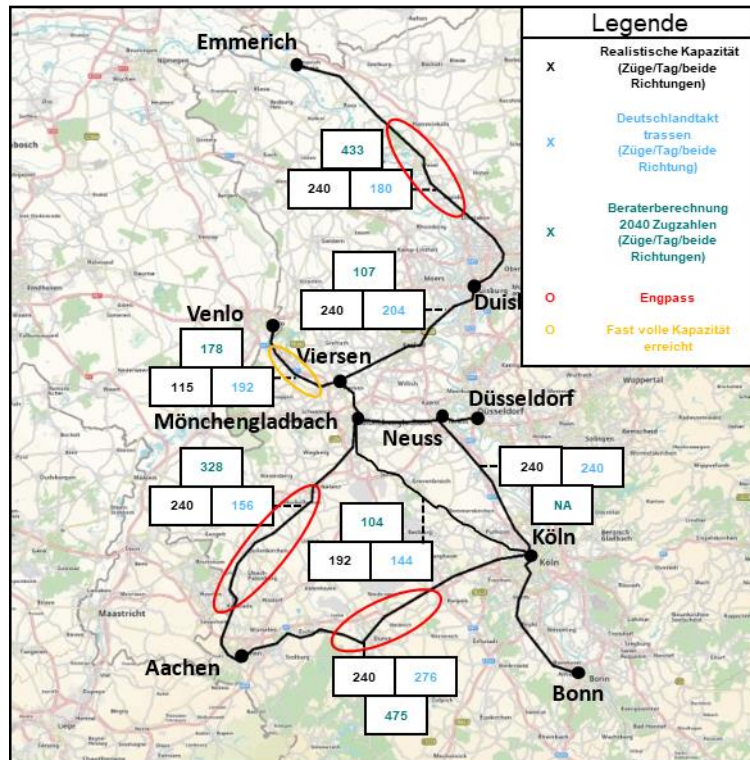


Abbildung 17: Vergleich von Kapazität (mit und ohne Investitionen (Anhang 5.1 und 5.2)) und Nachfrage (2040)

Daten Quelle: Railistics GmbH, Deutschlandtakt Trassen

Grafik Quelle: Railistics GmbH

Wie die obige Abbildung 17 zeigt, wird es mit und ohne die derzeit geplanten Investitionen praktisch überall im Netz Engpässe geben.

3.5 Anmerkungen zur Methodik und zu den Ergebnissen

Im realistischen Szenario ging der Berater von einem geringeren Anstieg des Anteils des Schienenverkehrs im Rotterdamer Hafen aus, verlängerte das Zieljahr der Hafenprognose für Antwerpen von 2030 auf 2040 und nahm 65 TEU pro Zug an. Dies geschah aus Gründen des Realismus und der Vorsicht.

Allerdings können auch die Maximalszenarien (Schienenanteil des Rotterdamer Hafens von 25 % oder Erreichen der Prognose für den Antwerpener Hafen vor 2040) eintreten.

Das **Maximalszenario ist nicht nur theoretisch**, sondern kann auch teilweise eintreten. Mit anderen Worten: Unser Erwartungshorizont liegt zwischen dem realistischen und dem maximalen Fall und nicht zwischen dem realistischen und dem minimalen Fall.

Die Vorhersagemethodik wurde verbessert, aber erst in den kommenden Prognosen werden realistische Zahlen zu sehen sein.

4 Empfehlungen

Der Bedarf für die Verbesserung der Kapazitäten und der Infrastruktur ist zwingend gegeben!

Mit der Veröffentlichung der Prognose für der Verkehrsprognose 2040 sollten alle der Untersuchungsraum relevanten Zahlen, insbesondere die Anzahl der Züge im internationalen Verkehr, und die Auswirkung auf die im diese Studie ermittelten Engpässe, sorgfältig geprüft werden.

Für die kritischen Abschnitte wären auch eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen erforderlich, um die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen genauer zu bestimmen.

Was die Kapazitäten anbelangt, so muss der gesamte Abschnitt betrachtet werden und nicht nur einzelne Strecken, insbesondere Knotenpunkte wie Aachen, wo es eine Kombination von Kapazitätsproblemen gibt, zu denen auch die Gleisanlagen in Aachen West und Aachen Hbf sowie das Burtscheider Viadukt gehören.

Die Untersuchung möglicher Entlastungen durch die Revierbahn, insbesondere des Nadelöhrs Aachen-Mönchengladbach, sind ebenfalls eine wichtige Grundlage für künftige Entscheidungen über Ausbaumaßnahmen des Eisenbahnnetzes im Untersuchungsraum.

5 Anhang

5.1 Anhang A: Realistisches Kapazitätsszenario – Liste der Maßnahmen

1. Fortführung der Betuwe-Linie auf deutscher Seite bis Oberhausen
2. Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach - Venlo auf durchgehend zwei Gleise; Bau des dritten Gleises Mönchengladbach - Rheydt
3. Aachen - Düren (Abschnitt Eilendorf) dritter Gleisausbau und damit Verlängerung des Burtscheider Viadukts.
 - a) Gleisplananpassung in Aachen hbf
 - b) Bau eines Kreuzungsbauwerks in Langerwehe
 - c) Zusätzliches Blocksignal in jeder Richtung zwischen Aachen Hbf - Aachen West
 - d) Bau eines Kreuzungsbauwerks in Stolberg
 - e) Überholspuren im Raum Aachen-M'gladbach
 - f) Überholgleis zwischen Aachen-Köln
 - g) Gleisplananpassung und 2. Bahnsteig Aachen West
4. Doppelspur S6 Köln - Grevenbroich - Mönchengladbach
5. Rheydt-Kurve

5.2 Anhang B: Deutschlandtakt Trassen– Maßnahmenkatalog für die Region Rheinland

1. 2-gleisiger Neubau Köln - Hansaring - Köln Süd - Hürth-Kalscheuren (Westspange Köln)
2. Schaffung von parallelen Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten am westlichen Ende des Kölner Hauptbahnhofs von und nach Köln-West.
3. Aachen Hauptbahnhof: Bau einer doppelten Weichenverbindung zu Gleis 28 im Westen und Anschluss von Gleis 26 aus Richtung Aachen West.
4. Bau von zwei zentralen Überholgleisen in Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit einer Nutzlänge von 740 m
5. Anschlussstelle Oberhausen (Ausbau der niveaugleichen Verbindungskurven)
6. Kapazitätserweiterung Oberhausen-Emmerich (ESTW Emmerich, Blockzusammenlegung)

7. Oberhausen - Emmerich - Grenze (3-gleisiger Ausbau, Beseitigung von 55 Bahnübergängen)
8. Umbau von Überholgleisen für 740 m lange Güterzüge in den Bahnhöfen Dinslaken, Wesel, Mehrhoog, Empel Rees und Emmerich
9. Erweiterung mit ETCS
10. Bahnhof Aachen-Rothe Erde ist der Ausbau der Überholgleise für den Güterverkehr zur Verbesserung der Qualität

Bedeutung der ZARA-Häfen für die Infrastruktur im Rheinland

Schieneninfrastruktur ertüchtigen

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 Seeverkehrsprognose 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 zentrale 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

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.

¹

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. 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 ist. 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.

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 Zielfeld 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 Verkehrsschienenetz 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.

Rheinland – Das Hinterland der ZARA-Häfen

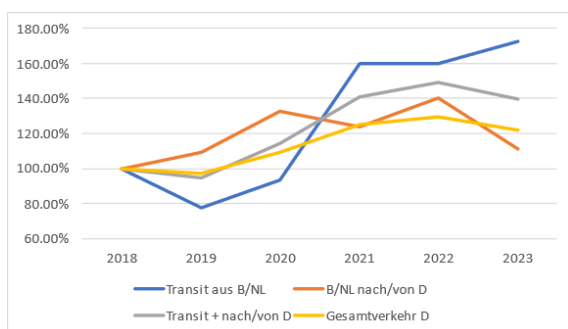
Die ZARA-Häfen sind von herausragender Bedeutung für die Wirtschaft im Rheinland. Sie stellen für Nordrhein-Westfalen das Tor zu den globalen Märkten dar und sind für rund 82 % der Seehafenhinterlandverkehre² aller Verkehrsträger in NRW verantwortlich. Die Region Rheinland ist als industrielles und logistisches 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.

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 im Schienenverkehr 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.

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



Daten Quelle: Bundesnetzagentur

² Studie Railistics GmbH S. 7

³ [Transformation des europäischen Schienengüterverkehrs | McKinsey](#)

⁴ Bundesnetzagentur

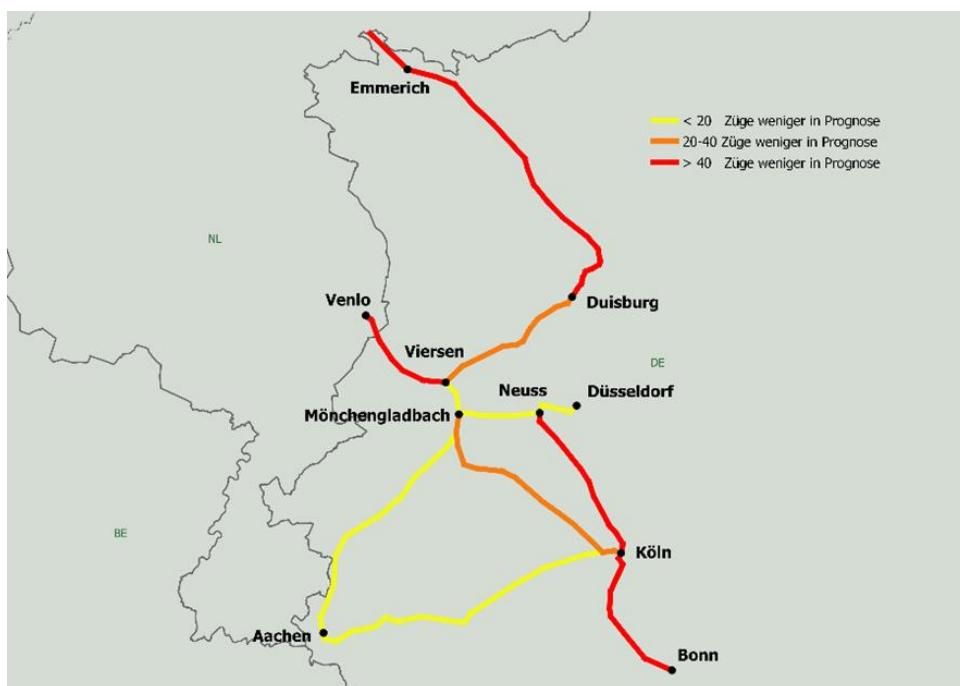
⁵ UIRR annual report 2023-24

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

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.



Bewertung des aktuellen Bedarfs im Vergleich zum BVWP 2030

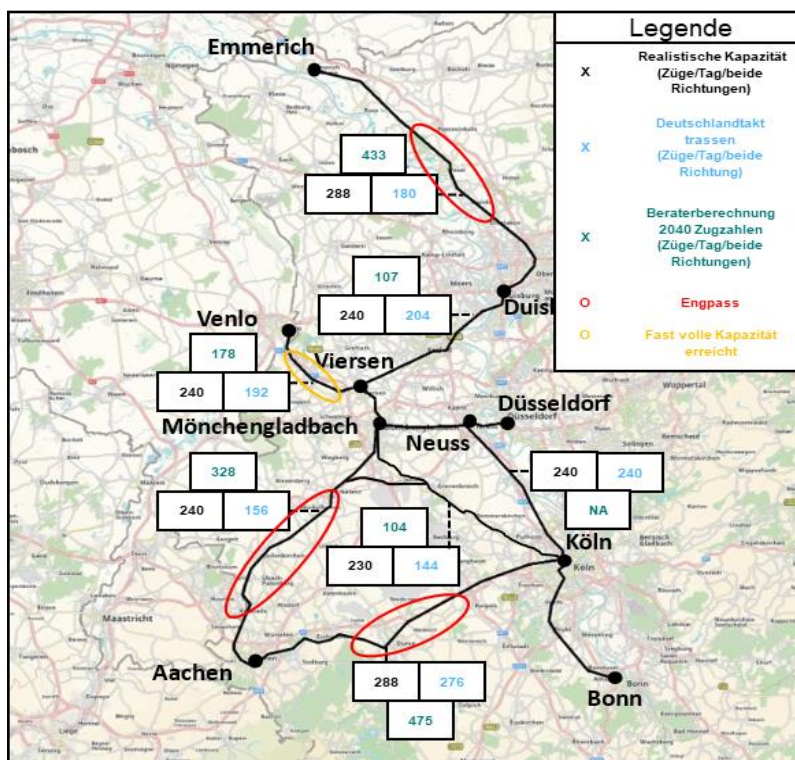
Grafik Quelle: SSP

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

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 das Gutachten zur Einschätzung, dass sich aufgrund der vorgelegten Untersuchung deutlich höhere Werte als die in der Langfristprognose des Bundes angenommenen zeigen. Konkret schätzt es 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.



Grafik und Quelle: Railistics GmbH

Hinweis: Die realistische Kapazität wird die 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.

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.

⁶ [BMDV - Verkehrsprognose 2040](#)

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:

Maßnahmenkatalog

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 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) Bau von zwei zentralen Überholgleisen in Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit einer Nutzlänge von 740 m

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 Einfahrtsgeschwindigkeit Viersen-MG)

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) Gutachten
- Kapazitätserweiterung Oberhausen-Emmerich (ESTW Emmerich, Blockzusammenlegung) Gutachten
- Oberhausen - Emmerich - Grenze (3-gleisiger Ausbau, Beseitigung von 55 Bahnübergängen) Gutachten
- 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) Gutachten

Korridor Aachen - Mönchengladbach

- 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

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

Weitere Maßnahmen im Rheinisches Revier

- RWE-Schieneninfrastruktur im rheinischen Revier für zukünftige Aufgaben sichern und ausbauen
- 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

Weitere Maßnahmen

- 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

Impressum:

Einschließlich Link zur Studie über QR Code