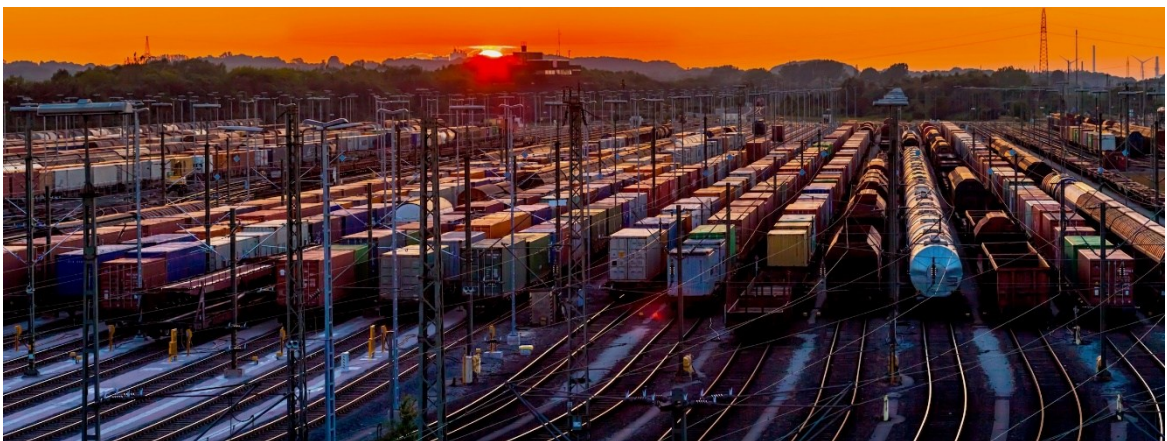


Argumentationspapier

Revierbahn: Eine strategische Chance für den Rhein-Kreis Neuss, das Rheinische Revier und das europäische Güterverkehrsnetz

Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Geitz
M.Sc. Upendra Atre
M.Sc. Nikos Kavoori



Inhaltsübersicht

1	Zusammenfassung	3
2	Warum ist ein Handeln erforderlich?	5
3	Warum ist die Revierbahn wichtig?	8
4	Warum hat der Rhein-Kreis Neuss ein besonderes Interesse daran?	11
5	Blick über den heutigen Horizont hinaus: Resilienz und militärische Mobilität	13
6	Was ist nun zu tun?	13
7	Perspektiven der Stakeholder	15
7.1	Das bestehende Schienengüterverkehrsnetz steht unterzunehmendem Druck	16
7.2	Akteure erkennen erhebliche Vorteile einer für den Güterverkehr geeigneten Revierbahn	17
7.3	Güterverkehrsanforderungen müssen von Anfang an berücksichtigt werden	19
7.4	Ein klarer Konsens in der Branche	20
8	Kernaussage	21

1 Zusammenfassung

Handeln Sie jetzt, um künftige Transportmöglichkeiten zu sichern, bevor Planungsentscheidungen unwiderruflich werden!

Die Revierbahn wird derzeit als zentrales Schieneninfrastrukturprojekt zur Unterstützung des Strukturwandels im Rheinischen Revier entwickelt. Während sich die aktuelle Planung in erster Linie auf den Personennahverkehr konzentriert, bietet sich hier eine einmalige Gelegenheit, sicherzustellen, dass der Korridor so gestaltet wird, dass er auch künftig für den Schienengüterverkehr geeignet bleibt.

Dies würde den Zweck des Projekts nicht grundlegend verändern, würde jedoch seinen langfristigen strategischen Wert erheblich steigern, indem zusätzliche Schienenkapazitäten geschaffen, die Widerstandsfähigkeit des Netzes gestärkt, der Zugang zu internationalen Güterverkehrskorridoren verbessert und die wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Kreises Neuss sowie der gesamten Rheinregion gefördert werden würden.

Die Frage ist daher nicht mehr, ob zusätzliche Schienenkapazitäten benötigt werden, sondern ob die heutigen Planungsentscheidungen zukünftige Verkehrsoptionen enthalten oder ausschließen. Aus dieser Perspektive würde der Verzicht auf Güterverkehrskapazitäten bei der Revierbahn eher eine verpasste strategische Chance darstellen als die Beibehaltung des Status quo.

Die Ergebnisse dieser Studie werden nicht nur durch bestehende Verkehrsstudien und Betriebsmodellierungen gestützt, sondern auch durch umfangreiche Konsultationen mit Vertretern von Häfen, Schienengüterverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Industrieunternehmen. Über alle Stakeholder hinweg herrscht weitgehende Einigkeit darüber, dass zusätzliche Schienengüterverkehrskapazitäten und eine höhere Netzresilienz unerlässlich sein werden, um das künftige Wachstum aufzufangen. Die Stakeholder betrachten die Revierbahn durchweg als eine einmalige Chance, diese Kapazitäten im Rahmen des aktuellen Planungsprozesses zu sichern.

Die in der aktuellen Planungsphase getroffenen Entscheidungen werden darüber entscheiden, ob diese Möglichkeiten auch in Zukunft noch zur Verfügung stehen.

Das Wichtigste auf einen Blick

Eine für den Güterverkehr geeignete Revierbahn muss bereits heute so geplant werden, dass sie künftige Güterverkehrsaufkommen ohne grundlegende Umbauten bewältigen kann.

Werden die betrieblichen und technischen Anforderungen des Schienengüterverkehrs im aktuellen Planungsprozess nicht berücksichtigt, könnte deren Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt technisch unmöglich werden oder zu erheblichen Mehrkosten führen.

Eine heutige Planung in Hinblick auf die Güterverkehrstauglichkeit sichert langfristige Flexibilität, stärkt die Widerstandsfähigkeit des regionalen Schienennetzes und schafft die Grundlage für die Deckung des künftigen Verkehrsbedarfs.

Vorläufige Betriebssimulationen deuten darauf hin, dass die Revierbahn sowohl den Personennahverkehr als auch einen erheblichen Güterverkehr bewältigen könnte. Je nach Tageszeit könnte der Korridor theoretisch etwa 5–6 Güterzugpaare pro Stunde im Tagesbetrieb und bis zu 10–12 Güterzugpaare pro Stunde im Nachtbetrieb aufnehmen.

Dies zeigt, dass die Güterverkehrskapazität nicht nur eine theoretische Möglichkeit darstellt, sondern einen realistischen zukünftigen Anwendungsfall, der bei der Planung berücksichtigt werden sollte.

Moderne Güterzüge sind deutlich leiser

Die heutigen modernen Güterwagen, die mit geräuschemindernden Bremsbelägen ausgestattet sind, verursachen deutlich weniger Fahr- und Bremsgeräusche als ältere Güterwagen. Branchendaten aus Deutschland, dem ersten EU-Land, das ein striktes Verbot lauter Güterwagen durchgesetzt hat, zeigen, dass die Ausstattung von Zügen mit diesen leisen Bremsbelägen den Lärm von Vorbeifahrten halbiert und dem eines elektrischen Personenzuges entspricht.

Folglich bedeutet die Planung einer güterverkehrstauglichen Revierbahn nicht die Rückkehr des traditionellen, lauten Güterverkehrs, sondern die Nutzung moderner Schienenfahrzeuge, die nach den aktuellen europäischen technischen Standards betrieben werden, welche darauf ausgelegt sind, ältere, lautere Wagen systematisch aus dem Verkehr zu ziehen.

Zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten

Die Auslegung der Revierbahn für den Güterverkehr könnte zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten erschließen, die über die traditionellen Programme für den Personennahverkehr hinausgehen.

Zu den potenziellen Finanzierungsquellen gehören:

- *die europäischen TEN-T- und „Connecting Europe Facility“ (CEF)-Programme*
- *Mittel für die militärische Mobilität innerhalb der Europäischen Union*
- *Fördermittel für die Güterverkehrsinfrastruktur durch die Bundesregierung*
 - *Private Investitionen in Logistik und Terminals*

Die Berücksichtigung der Güterverkehrskapazität von Anfang an erhöht daher den betrieblichen Nutzen und erweitert auch das Feld der potenziellen Finanzierungsmöglichkeiten.

2 Warum ist ein Handeln erforderlich?

Die steigende Nachfrage nach Gütertransporten und die zunehmende Überlastung der Verkehrsnetze erfordern heute eine vorausschauende Infrastrukturplanung.

Die Frachtnachfrage wächst weiter

Europas größte Seehäfen, Rotterdam und Antwerpen-Brügge, bauen ihre Schienengüterverkehrstätigkeiten weiter aus und erwarten in den kommenden Jahrzehnten ein weiteres Wachstum des Transportvolumens im Hinterland. Die neuen Anlagen werden in Zeitraum 2028 - 2035 in Betrieb gehen, und die Zahl der Züge nach NRW deutlich erhöhen. Gleichzeitig wird die Güterverkehrsnachfrage in Deutschland voraussichtlich ebenfalls deutlich steigen, während die europäische und nationale Verkehrspolitik darauf abzielt, mehr Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dieses Wachstum übt bereits jetzt zunehmenden Druck auf die bestehenden Eisenbahnkorridore in ganz Nordrhein-Westfalen aus.

Für den Rhein-Kreis Neuss ist diese Entwicklung von besonderer Bedeutung. Der Kreis nimmt eine strategische Lage zwischen den Nordseehäfen, der

Metropolregion Rhein-Ruhr und den Industriezentren Westdeutschlands ein. Deren wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit hängen zunehmend von einem zuverlässigen und effizienten Zugang zu internationalen Güterverkehrsnetzen ab.

Gleichzeitig üben klimabedingte Veränderungen zusätzlichen Druck auf das Verkehrssystem aus. Häufigere und längere Niedrigwasserphasen am Rhein schränken den Binnenschiffsverkehr zunehmend ein, insbesondere für die am Fluss gelegenen Industriebetriebe und Häfen. Infolgedessen entwickelt sich der Schienengüterverkehr nicht nur zu einer nachhaltigen Alternative, sondern auch zu einem immer wichtigeren Bestandteil widerstandsfähiger Lieferketten für die Region. Die Niedrigwassersituation erfordert zu dem eine Stärkung der trimodalen Hubs.

Die bestehende Schieneninfrastruktur stößt an ihre Grenzen

Mehrere Studien der IHK Mittlerer Niederrhein und anderer regionaler Akteure kommen zu dem Schluss, dass große Teile des bestehenden Schienennetzes bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Engpässe innerhalb der Rhein-Ruhr-Region verringern die betriebliche Flexibilität und schränken die Fähigkeit des Netzes ein, das künftige Frachtwachstum aufzufangen.

Erfahrungen aus stark ausgelasteten Korridoren zeigen, dass unter begrenzten Kapazitäten oft zuerst regionale und Kurzstrecken-Güterverkehre leiden, insbesondere also für Fahrten zwischen dem Rheinland und den Benelux-Ländern. Der internationale Fernverkehr erhält aufgrund seiner Bedeutung für europäische Lieferketten in der Regel betriebliche Priorität. Infolgedessen laufen Logistikstandorte wie Neuss Gefahr, an Wettbewerbsfähigkeit einzubüßen, wenn keine ausreichenden Trassenkapazitäten zur Verfügung stehen.

Akteure aus dem gesamten Güterverkehrssektor bestätigten, dass sich diese Engpässe bereits auf den täglichen Logistikbetrieb auswirken. Industrieunternehmen berichteten, dass ein zuverlässiger Schienenverkehr auf mehreren Korridoren zunehmend schwieriger zu gewährleisten sei, was dazu führe, dass Güter trotz wettbewerbsfähiger Schienenkosten und ehrgeiziger Dekarbonisierungsziele wieder auf den Straßenverkehr verlagert würden. Vertreter der Häfen betonten ebenfalls, dass das künftige Güterwachstum zunehmend nicht durch die Nachfrage, sondern durch die begrenzte Kapazität des bestehenden Schienennetzes eingeschränkt werde.

Angesichts zunehmender Kapazitätsengpässe dürften internationale Güterverkehrsverbindungen über größere Entfernungen aufgrund ihrer strategischen Bedeutung innerhalb der europäischen Güterverkehrskorridore operative Priorität erhalten. Dies würde die Verfügbarkeit von Zugtrassen für regionale Güterverkehrsverbindungen zwischen dem Rhein-Kreis Neuss und den Nordseehäfen sowie benachbarten Industrieregionen verringern und damit die lokale wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit schwächen.

Die zunehmende Auslastung des Netzes wirkt sich auch auf den Personennahverkehr aus. Da die Auslastung der Infrastruktur an ihre betrieblichen Grenzen stößt, lassen sich Verspätungen immer schwerer aufholen, was die Robustheit der Fahrpläne und die allgemeine Zuverlässigkeit des Verkehrsdienstes weiter beeinträchtigt.

Die Herausforderung besteht daher nicht nur in der Kapazität, sondern auch in der Widerstandsfähigkeit und dem gleichberechtigten Zugang zur Schieneninfrastruktur.

Ohne zusätzliche Schienenverkehrskapazitäten dürfte die steigende Frachtnachfrage vom Straßenverkehr aufgefangen werden, was zu höheren Verkehrsaufkommen, wachsenden Staus und erhöhten Emissionen in der gesamten Region führen würde.

Die aktuelle Planungsphase stellt daher eine einmalige Gelegenheit dar, nicht nur die Güterverkehrskapazitäten zu sichern, sondern auch ergänzende Infrastrukturkonzepte vorzubereiten, die für die zukünftige Umsetzung entscheidend sein könnten.

Auch die Straßenkapazität stößt an ihre Grenzen

Der Bedarf an zusätzlichen Schienengüterverkehrskapazitäten wird durch die begrenzte Aufnahmekapazität des Straßennetzes für das künftige Frachtwachstum noch verstärkt. Laut der ADAC-Staubilanz 2024 ist Nordrhein-Westfalen nach wie vor mit Abstand das verkehrsreichste Bundesland Deutschlands und macht etwa ein Drittel aller Staus auf den deutschen Autobahnen aus. Allein im Jahr 2024 mussten Verkehrsteilnehmer auf den Autobahnen in NRW fast 155.000 Stunden Stau in Kauf nehmen, wobei die Stau-dauer im Vergleich zum Vorjahr um rund 8 % zunahm. Der ADAC rechnet mit einer weiteren Verschlechterung der Situation, da die Infrastruktur-Sanierungsarbeiten in den kommenden Jahren fortgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund kann die zusätzliche Frachtnachfrage realistischerweise nicht allein durch den Straßenverkehr bewältigt werden. Der Ausbau der Schienengüterverkehrskapazitäten ist daher nicht nur ein Umweltziel, sondern auch eine praktische Notwendigkeit, um die Mobilität von Menschen und Gütern in Nordrhein-Westfalen aufrechtzuerhalten.²

² <https://presse.adac.de/regionalclubs/nordrhein-westfalen/adac-staubilanz-2024-nrw.html>

Europäische Perspektive

Belgien und die Niederlande investieren massiv in die Schieneninfrastruktur, die die Nordseehäfen mit dem europäischen Hinterland verbindet.

Ohne entsprechende Investitionen auf deutscher Seite können die Vorteile dieser Projekte nicht voll ausgeschöpft werden und führen zu einer weiteren Beeinträchtigung des regionalen Person Verkehrs.

Die Revierbahn bietet für Deutschland daher die Chance, einen der wichtigsten Güterverkehrskorridore Europas zu stärken, anstatt zum fehlenden Glied in einem ansonsten gut ausgebauten internationalen Netzwerk zu werden.

3 Warum ist die Revierbahn wichtig?

Die Revierbahn kann weit mehr als nur eine Personenverkehrsstrecke sein; sie kann die Widerstandsfähigkeit und Kapazität des gesamten regionalen Schienennetzes stärken.

Zeitraum	Theoretische Güterkapazität ³	
Tagsüber	5–6 Güterzugpaare/Stunde	95–115 Zugpaare/Tag
Nacht	10–12 Güterzugpaare/Stunde	50–60 Zugpaare/Nacht

³ Tag: 05:00 – 24:00 Uhr (mit Personenverkehr auf der Strecke), Nacht: 00:00 – 05:00 Uhr

Betriebliche Bewertung

Der internationale Güterverkehr zwischen Neuss und Aachen kann problemlos neben dem geplanten Personenverkehr abgewickelt werden.

Die Revierbahn wäre daneben eine sehr leistungsfähige Umleiterstrecke bei Problemen zwischen Aachen und Köln oder Aachen und Rheydt.

Denn tagsüber sind theoretisch etwa 5–6 Güterzugpaare und nachts bis zu 10–12 Zugpaare pro Stunde möglich.

Die Kompatibilität mit dem Güterverkehr stellt somit eine betriebliche Chance dar und ist nicht nur ein politisches Ziel.

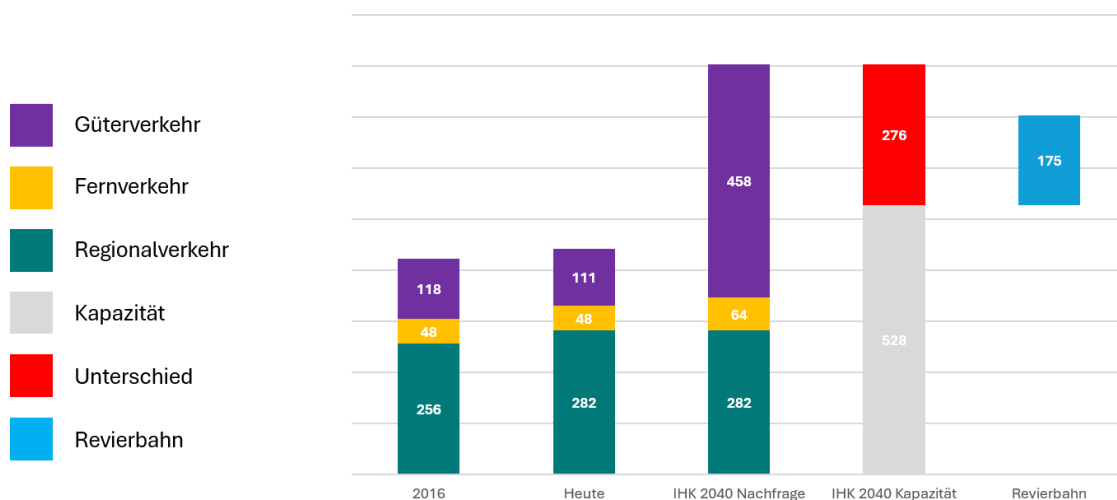
Die Simulation stellt eher eine strategische Bewertung der Korridorkapazität dar als eine detaillierte betriebliche Fahrplanstudie. Sie dient der Abschätzung des gesamten Güterverkehrspotenzials der Revierbahn und ist daher unabhängig vom endgültigen Anbindungskonzept über Herzogenrath oder den Raum Stolberg. Die detaillierte Betriebsplanung und die Knotenpunktintegration müssen in nachfolgenden Planungsphasen behandelt werden.

Erste Fahrplansimulationen deuten darauf hin, dass der Güterverkehr neben dem Personennahverkehr untergebracht werden kann.⁴

Unter Berücksichtigung der durchgeführten Kapazitätsbewertung könnte die Revierbahn potenziell die überlasteten Strecken Aachen–Köln sowie Aachen–Rheydt entlasten⁵. Die Entlastung würde in etwa wie folgt aussehen.

⁴ Die in dieser Studie vorgestellte Kapazitätsbewertung ist vorläufig und basiert auf vorläufigen Annahmen hinsichtlich der Infrastruktur und des Betriebs. Die detaillierte betriebliche Machbarkeit hängt von der endgültigen Auslegung der Infrastruktur und von der Einbindung des Korridors in das übergeordnete Schienennetz ab, insbesondere an den Knotenpunkten Herzogenrath und Neuss.

⁵ https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/fileadmin/IHK_Mittlerer_Niederrhein/Dokumente/Verkehr_Mobilitaet_Logistik/ermittlung-und-validierung-des-verkehrsaufkommens-im-spv-und-sgv-in-nrw.pdf



Neuer Ost-West-Eisenbahnkorridor

Die Revierbahn ist mehr als nur ein regionales Personenverkehrsprojekt. Sie schafft einen völlig neuen Ost-West-Eisenbahnkorridor durch das Rheinische Revier und verbindet Gebiete, denen derzeit direkte Bahnverbindungen fehlen.

Dieser neue Korridor schafft Möglichkeiten zur Stärkung des gesamten Schienennetzes, indem er Folgendes bietet:

- zusätzliche Netzkapazität;
- alternative Streckenführungen;
- verbesserte Ausfallsicherheit bei Störungen oder Infrastrukturarbeiten insbesondere zwischen Aachen und Köln oder Aachen und Rheydt;
- verbesserte Verbindungen zwischen Wirtschaftszentren und Logistikdrehkreuzen.

In einer Region, in der die Eisenbahninfrastruktur bereits stark ausgelastet ist, werden zusätzliche Netzelemente zunehmend zu einer strategischen Notwendigkeit und sind kein Luxus mehr.

Die Beteiligten betonten immer wieder, dass die Revierbahn nicht ausschließlich als Personennahverkehrsstrecke betrachtet werden sollte. Vielmehr stellt sie eine strategische Chance dar, einen zusätzlichen Güterverkehrskorridor zu schaffen, der den Engpass in und um Aachen entlasten, die betriebliche Flexibilität verbessern und die Ausfallsicherheit des gesamten Schienennetzes erhöhen kann.

Aus Sicht der Vertreter des Güterverkehrs würde eine Nordverbindung in Richtung Aachen West den betrieblichen Nutzen maximieren, indem sie die Anbindung an den internationalen Güterverkehrskorridor verbessert und gleichzeitig einen der am stärksten ausgelastete Abschnitte des Aachener Eisenbahnknotens entlastet.

Um den vollen strategischen Nutzen der Revierbahn auszuschöpfen, ist eine sorgfältige Einbindung in den größeren Eisenbahnknotenpunkt Aachen erforderlich. Der Korridor sollte daher als Teil eines umfassenden Betriebskonzepts geplant werden, das bestehende Engpässe beseitigt und gleichzeitig zusätzliche Flexibilität bei Fahrwegen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr schafft.

Mehrere Interviewpartner betonten, dass die Güterverkehrskapazität bereits in der ersten Planungsphase berücksichtigt werden müsse. Sobald die Infrastrukturparameter festgelegt seien, würde eine spätere Anpassung des Korridors an den Güterverkehr erheblich schwieriger und deutlich teurer werden.

Unterstützung des Strukturwandels

Das Rheinische Revier durchläuft nach dem Ende des Braunkohlebergbaus einen der größten regionalen Transformationsprozesse Europas. In der gesamten Region entstehen neue Industriestandorte, Forschungseinrichtungen, Energieprojekte und Logistikentwicklungen.

Diese Entwicklungen erfordern effiziente und nachhaltige Lösungen für den Güterverkehr. Die Sicherstellung der Kompatibilität der Revierbahn mit dem künftigen Güterverkehr würde diese langfristigen Entwicklungsziele unterstützen und dazu beitragen, attraktive Rahmenbedingungen für Investitionen und Wirtschaftswachstum zu schaffen.

Langfristig könnte eine Anbindung an das bestehende RWE-Schienennetz zusätzliche betriebliche Flexibilität für den Güterverkehr bieten und gleichzeitig Möglichkeiten für logistische Entwicklungen im Rheinischen Revier schaffen. Eine solche Anbindung könnte den Druck auf den Korridor Aachen–Köln weiter verringern und die Güterverkehrswege im Vergleich zu bestehenden Alternativen verkürzen.

4 Warum hat der Rhein-Kreis Neuss ein besonderes Interesse daran?

Zuverlässige Schienengüterverkehrsverbindungen sind für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit lokaler Unternehmen, Häfen und Logistikstandorte von entscheidender Bedeutung.

Stärkung der Verbindung der Häfen Neuss, Antwerpen und Zeebrugge

Der Hafen Neuss und die Neuss-Düsseldorfer Häfen dienen bereits heute als wichtige multimodale Knotenpunkte, die Binnenwasserstraßen, Schienen- und Straßenverkehr miteinander verbinden. Aus Befragungen der Stakeholder geht hervor, dass diese Häfen voraussichtlich eine noch wichtigere Rolle

übernehmen werden, da die Transportnachfrage weiter steigt und ehemalige Bergbaugebiete für die industrielle und logistische Entwicklung zur Verfügung stehen.

Auf diese Weise würde die Revierbahn nicht nur die Transportaktivitäten stärken und verbessern, sondern auch die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der industriellen Produktionsstandorte im gesamten Revier.

Vertreter der Häfen skizzierten langfristige Pläne zum Ausbau der Terminalkapazitäten und zur Stärkung von Neuss als intermodalen Logistikknotenpunkt, der mit anderen großen Binnentransportzentren vergleichbar ist. Sie betonten, dass diese Entwicklungen von ausreichend vorhandenen Schienenkapazitäten in Richtung Belgien, der Rhein-Ruhr-Region und Süddeutschland abhängen. Ohne zusätzliche Kapazitäten bestehe die Gefahr, dass steigende Frachtvolumina trotz der Verfügbarkeit geeigneter intermodaler Lösungen auf den Straßenverkehr verlagert werden.

Ihre zukünftige Wettbewerbsfähigkeit hängt von einer zuverlässigen Bahnanbindung an die Nordseehäfen und die europäischen Güterverkehrskorridore ab. Zusätzliche Bahnkapazitäten und Flexibilität bei der Routenführung können daher direkte Vorteile für regionale Logistikunternehmen, Industrieunternehmen und hafennahe Betriebe mit sich bringen.

Schutz des regionalen Güterverkehrs

Ein zentrales Anliegen des Rhein-Kreises Neuss ist es, sicherzustellen, dass der regionale Güterverkehr nicht zunehmend durch den wachsenden internationalen Transitverkehr benachteiligt wird.

Ohne zusätzliche Infrastruktur könnten steigende Frachtvolumina aus Rotterdam und Antwerpen zu einem zunehmenden Wettbewerb um Zugtrassen führen. Unter solchen Umständen sind Güterverkehrsverbindungen über kürzere Strecken, die regionale Industriebetriebe und Logistikstandorte bedienen, oft als erste von Kapazitätsengpässen und Zuverlässigkeitsproblemen betroffen.

Eine güterverkehrstaugliche Revierbahn könnte durch die Schaffung zusätzlicher Routenmöglichkeiten und die Verbesserung der allgemeinen Netzflexibilität zu einem ausgewogeneren Verkehrssystem beitragen.

5 Blick über den heutigen Horizont hinaus: Resilienz und militärische Mobilität

Die Infrastruktur der Zukunft muss in der Lage sein, sowohl das Wirtschaftswachstum als auch strategische Verkehrsanforderungen zu unterstützen.

Jüngste geopolitische Entwicklungen haben die Bedeutung widerstandsfähiger Verkehrsnetze deutlich gemacht. Sowohl die Europäische Union als auch die NATO betonen zunehmend die Rolle der Eisenbahninfrastruktur bei der Unterstützung strategischer Mobilität und der Gewährleistung der Sicherheit der Lieferketten.

Eine Infrastruktur, die den Güterverkehr aufnehmen kann, unterstützt in der Regel auch übergeordnete Resilienz-Ziele. Korridore, die mit ausreichender Kapazität, und auf geeignete, lange Zuglängen, hohe Achslasten und betriebliche Flexibilität ausgelegt sind, können sowohl zu wirtschaftlichen als auch zu strategischen Verkehrsanforderungen beitragen.

Zwar ist die militärische Mobilität nicht der Hauptzweck der Revierbahn, doch die Sicherung der Güterverkehrskapazitäten könnte auch die Relevanz des Korridors im Rahmen künftiger europäischer Verkehrs- und Förderprogramme stärken.

Die Beteiligten identifizierten zudem mehrere aufstrebende Güterverkehrsmärkte, von denen erwartet wird, dass sie in den kommenden Jahrzehnten zusätzliche Anforderungen an das Schienennetz stellen werden. Dazu gehören das anhaltende Wachstum im Container- und intermodalen Verkehr, der industrielle Wandel im Rheinischen Revier, neue CO₂-Transportströme im Zusammenhang mit Initiativen zur CO₂-Abscheidung, steigende Anforderungen an die militärische Mobilität sowie eine größere Nachfrage nach kombinierter Schienen-Wasserweg-Logistik aufgrund häufigerer Niedrigwasserperioden am Rhein.

6 Was ist nun zu tun?

Im Rahmen des laufenden Planungsprozesses muss die Güterverkehrskapazität gesichert werden, um kostspielige Einschränkungen in der Zukunft zu vermeiden.

Vorläufige Fahrplanmodellierungen zeigen, dass der Güterverkehr neben dem geplanten Personenverkehr untergebracht werden kann. Die Frage ist daher

nicht mehr, ob die Nutzung für den Güterverkehr technisch denkbar ist, sondern ob diese Möglichkeit durch die heutigen Planungsentscheidungen erhalten bleiben soll.

Der Rhein-Kreis Neuss unterstützt daher einen Planungsansatz, der sicherstellt, dass die Revierbahn technisch kompatibel mit einem möglichen künftigen Güterverkehrsbetrieb bleibt. Dies erfordert keine sofortige Realisierung des Güterverkehrs. Allerdings sollten von Anfang an wichtige Infrastrukturparameter berücksichtigt werden, darunter:

- Kompatibilität mit Güterzuglängen von bis zu 740 Metern,
- Achslasten von bis zu 25 Tonnen,
- elektrifizierter Betrieb,
- betriebliche Flexibilität und ausreichende Kapazitätsreserven,
- Infrastrukturkonzepte, die unnötigen Einschränkungen für die künftige Güterverkehrsnutzung vermeiden.

Diese Parameter sind Bestandteil der EU-Verordnung Nr. 2024/1679 für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T). Selbstverständlich sollten bei einer Umsetzung der Revierbahn für den Güterverkehr alle Parameter der Verordnung erfüllt werden. Das sichert die Kompatibilität mit anschließenden europäischen Korridoren und die Möglichkeit zur Ko-Finanzierung des Projektes auch durch EU-Mittel.

Wenn diese Optionen heute gesichert werden, trägt dies dazu bei, dass künftige Generationen weiterhin in der Lage sind, auf sich ändernde Verkehrsbedürfnisse zu reagieren.

7 Perspektiven der Stakeholder

Die Befragung der Stakeholder zeigt, dass in der Branche weitgehende Einigkeit darüber herrscht, dass zusätzliche Kapazitäten im Schienengüterverkehr und eine höhere Widerstandsfähigkeit des Netzes dringend erforderlich sind und dass die Revierbahn eine einmalige Gelegenheit darstellt, diese Kapazitäten im Rahmen des laufenden Planungsprozesses zu sichern.

Die Befragung der Stakeholder ergänzte die technische Bewertung, indem sie die Perspektiven wichtiger Akteure aus dem gesamten europäischen Schienengüterverkehrs- und Logistiksektor einbezog. Zu den Teilnehmern zählten große Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Häfen, Logistikunternehmen und industrielle Verlader, die auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene tätig sind. Zu den befragten Organisationen gehörten die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, die DB Cargo AG, die Currenta GmbH & Co. OHG, die BLS Cargo AG, die SYNEQT GmbH und der Hafen von Antwerpen-Brügge sowie große produzierende Unternehmen aus der Chemie- und Aluminiumindustrie und weitere Akteure aus dem Logistikbereich.

Fazit der Branche

„Die Kapazität, nicht die Nachfrage, wird zum limitierenden Faktor für den Schienengüterverkehr.“

Die Akteure berichteten übereinstimmend, dass:

zuverlässige Schienenverkehrsdienste zunehmend durch Infrastrukturengpässe eingeschränkt werden;

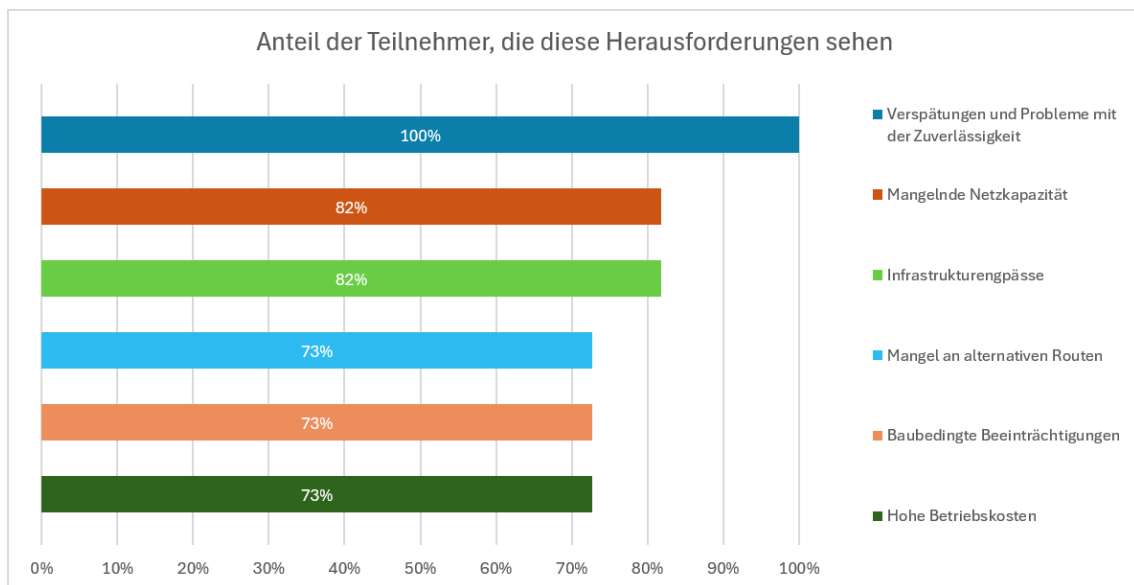
Transporte aufgrund begrenzter Schienenkapazitäten und mangelnder Zuverlässigkeit bereits wieder auf die Straße verlagert werden;

sich die ZARA-Häfen auf ein erhebliches künftiges Wachstum im Schienengüterverkehr vorbereiten;

die Revierbahn daher von Anfang an als güterverkehrstauglicher Korridor geplant werden sollte, um zukünftige Transportmöglichkeiten zu sichern.

Zusammen genommen repräsentieren diese Organisationen einen erheblichen Anteil der Güterströme zwischen den Nordseehäfen, dem Rheinland und dem gesamten europäischen Güterverkehrsnetz. Obwohl sie unterschiedliche Teile der Logistikkette vertreten, äußerten die Beteiligten bemerkenswert übereinstimmende Ansichten sowohl hinsichtlich der Herausforderungen, vor denen das heutige Schienengüterverkehrsnetz steht, als auch hinsichtlich der Chancen, die eine für den Güterverkehr geeignete Revierbahn bieten könnte.

7.1 Das bestehende Schienengüterverkehrsnetz steht unter zunehmendem Druck

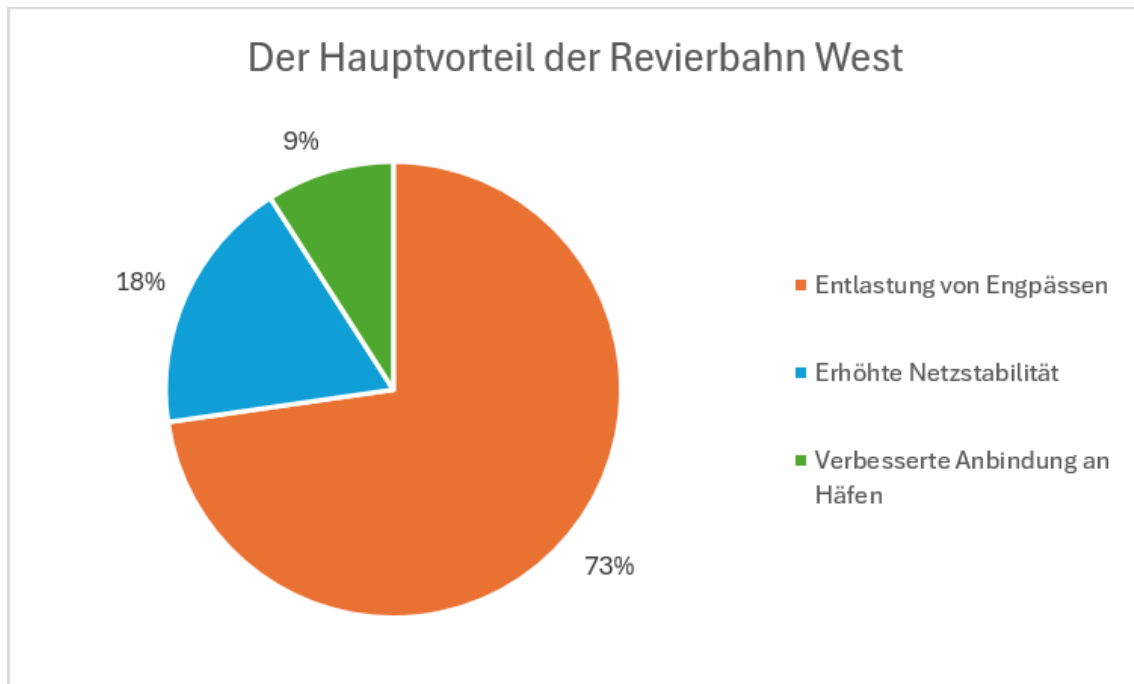


Die Befragung bestätigt, dass das bestehende Schienengüterverkehrsnetz an seine betrieblichen Grenzen stößt. Die Beteiligten nannten durchweg Infrastrukturengpässe, unzureichende Netzkapazitäten und sinkende Betriebssicherheit als die größten Herausforderungen, mit denen der Güterverkehr heute konfrontiert ist.

Die Interviews lieferten wichtige Hintergründe zu diesen Erkenntnissen. Industrieunternehmen erklärten, dass der Schienenverkehr oft nicht mehr durch den Preis, sondern durch die Zuverlässigkeit eingeschränkt werde. Verspätungen und Kapazitätsengpässe hätten bereits einige Güterströme zurück auf die Straße gedrängt, obwohl die Schiene wirtschaftlich wettbewerbsfähig bleibe. Akteure aus den Häfen bezeichneten den Aachener Korridor ebenfalls als den Hauptengpass, der das künftige Wachstum einschränke, und betonten, dass selbst kleine Störungen zunehmend die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes beeinträchtigten.

Wichtigste Erkenntnis: Die Kapazität, nicht die Nachfrage, wird zum begrenzenden Faktor für das künftige Wachstum des Schienengüterverkehrs.

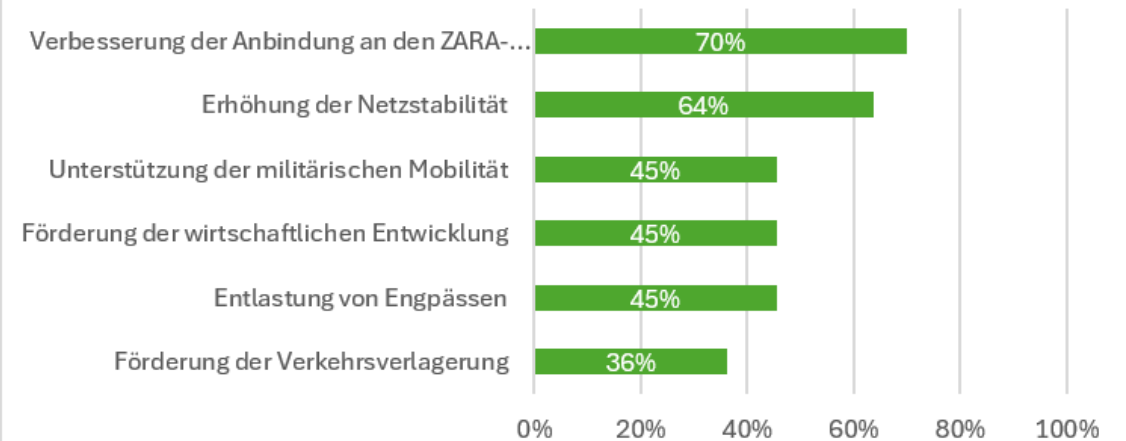
7.2 Akteure erkennen erhebliche Vorteile einer für den Güterverkehr geeigneten Revierbahn



Die Akteure sehen einen erheblichen strategischen Wert darin, die Güterverkehrskapazität innerhalb der Revierbahn zu sichern. Am stärksten hervorgehoben wurde das Potenzial der Strecke, bestehende Engpässe zu beseitigen, die Widerstandsfähigkeit des gesamten Netzes zu stärken und die Anbindung zwischen dem Rhein-Kreis Neuss, den Nordseehäfen und dem gesamten europäischen Schienengüterverkehrsnetz zu verbessern.

Vertreter des Hafens von Antwerpen merkten zudem an, dass derzeit im Hafen selbst umfangreiche Investitionen in die Schieneninfrastruktur getätigt werden, darunter zusätzliche Zufahrtsinfrastruktur und ein eigener Güterverkehrstunnel. Diese Entwicklungen dürften in den kommenden Jahrzehnten zu einem erheblichen zusätzlichen Schienenverkehr in Richtung Deutschland führen. Ohne entsprechende Kapazitätserweiterungen auf der deutschen Seite der Grenze können diese Chancen jedoch nicht voll ausgeschöpft werden.

Deutlich positive Auswirkungen einer für den Güterverkehr geeigneten Revierbahn (Anteil der Teilnehmer)



Kernaussage: Die Revierbahn wird nicht nur als Personenverkehrsstrecke, sondern als strategische Güterverkehrsinfrastruktur betrachtet, die sowohl die regionale Wettbewerbsfähigkeit als auch die europäische Anbindung stärkt.

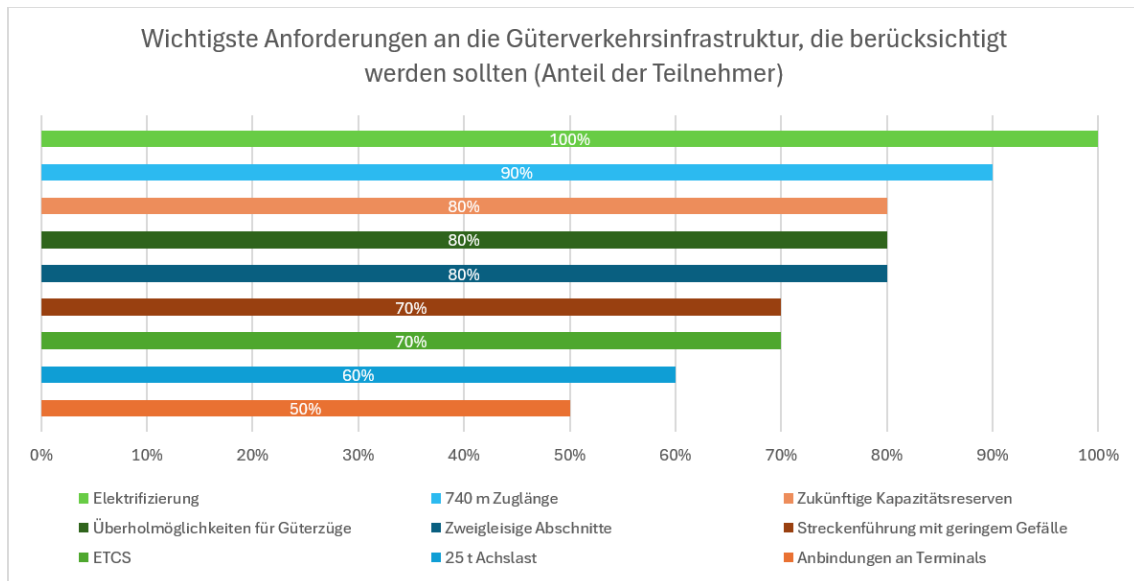
Vorausschauende Planung schafft Chancen

Eine der wichtigsten Erkenntnisse aus erfolgreichen Eisenbahninfrastrukturprogrammen in anderen Teilen Deutschlands ist, dass Projekte am schnellsten vorankommen, wenn die Planung bereits abgeschlossen ist, bevor die Baufinanzierung zur Verfügung steht.

Mehrere Bundesländer, darunter Bayern, haben Eisenbahninvestitionen erfolgreich beschleunigt, indem sie Vorplanungsstudien mitfinanzierten, sodass Projekte sofort umgesetzt werden konnten, sobald Förderprogramme des Bundes oder der EU anliefen.

Der Rhein-Kreis Neuss könnte einen ähnlichen strategischen Ansatz verfolgen, indem er die frühzeitige Planung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen unterstützt, insbesondere die künftige Anbindung der Revierbahn an den Eisenbahnknotenpunkt Aachen. Die frühzeitige Ausarbeitung dieser Konzepte würde die Chancen der Region auf die Sicherung künftiger Investitionsmittel erheblich verbessern.

7.3 Güterverkehrsanforderungen müssen von Anfang an berücksichtigt werden

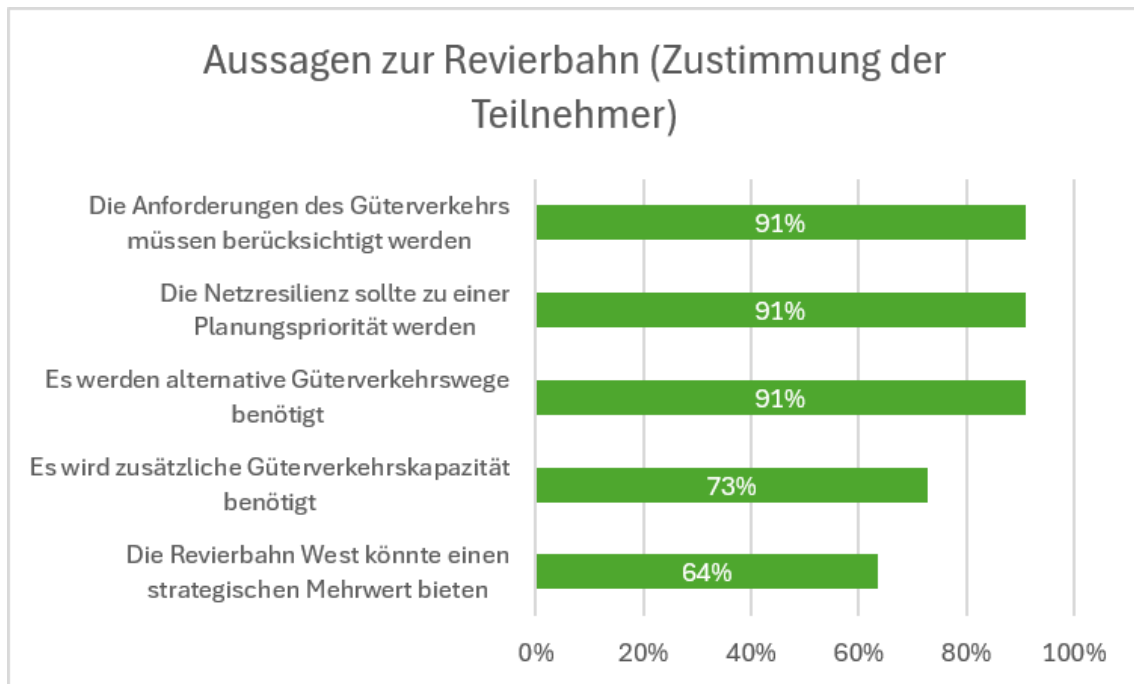


Eine klare Botschaft, die sich aus der Befragung ergibt, ist, dass die Güterverkehrskapazität bereits im laufenden Planungsprozess berücksichtigt werden muss und nicht erst nachträglich hinzugefügt werden darf.

Die Beteiligten waren sich weitgehend einig, dass der Korridor so konzipiert werden sollte, dass er den Regeln der EU-Verordnung 2024/1679 entspricht und den künftigen Güterverkehr aufnehmen kann.

Das Wichtigste auf einen Blick: Eine frühzeitige Planung im Güterverkehr sichert strategische Optionen für die Zukunft und vermeidet kostspielige Infrastrukturänderungen in der Zukunft.

7.4 Ein klarer Konsens in der Branche



Die Befragung ergab einen außergewöhnlich starken Konsens über alle Stakeholder hinweg. Die Befragten waren sich einig, dass zusätzliche Güterverkehrskapazitäten benötigt werden, dass alternative Güterverkehrskorridore entwickelt werden sollten und dass die Verbesserung der Netzresilienz zu einer Planungspriorität werden muss.

Über die Umfrageergebnisse hinaus zeigten Interviews, dass die künftige Frachtnachfrage durch den anhaltenden Ausbau der Nordseehäfen, den industriellen Wandel im Rheinischen Revier, den zunehmenden intermodalen Verkehr, die militärische Mobilität und neue logistische Entwicklungen in der gesamten Region angetrieben wird. Die Stakeholder betonten einheitlich, dass die Revierbahn daher als langfristige strategische Investition und nicht als rein regionales Personenverkehrsprojekt betrachtet werden sollte.

Wichtigste Erkenntnis: Die Branche stellt nicht in Frage, ob zusätzliche Schienengüterverkehrskapazitäten benötigt werden, sondern betont, dass die künftige Infrastruktur die Möglichkeit offenhalten sollte, diese aufzunehmen.

Wichtige politische Botschaft

Die Konsultation der Stakeholder zeigt, dass die strategische Bedeutung einer für den Güterverkehr tauglichen Revierbahn weit über den Rhein-Kreis Neuss hinausreicht. Häfen, Industrie, Schienengüterverkehrsunternehmen und Infrastrukturakteure betrachten das Projekt einheitlich als Chance, einen der wichtigsten Güterverkehrskorridore Europas zu stärken und gleichzeitig die regionale Wirtschaftsentwicklung sowie eine nachhaltige Verkehrspolitik zu fördern.

8 Kernaussage

Die Frage ist nicht, ob die Nachfrage nach Gütertransporten steigen wird, sondern ob die Region darauf vorbereitet sein wird, diese Nachfrage zu decken.

Die Frage ist nicht, ob in Zukunft zusätzliche Nachfrage nach Gütertransporten entstehen wird. Bestehende Studien deuten durchweg darauf hin, dass dies der Fall sein wird.

Die entscheidende Frage ist, ob die Revierbahn so geplant wird, dass künftige Generationen diese strategische Chance nutzen können.

Die Sicherung der Güterverkehrskapazitäten heute bedeutet, Optionen für morgen zu schaffen: für Wirtschaftswachstum, widerstandsfähige Logistikketten, stärkere Häfen, nachhaltigen Verkehr und einen wettbewerbsfähigen Rhein-Kreis Neuss.

Die Möglichkeit einer künftigen Anschlusskurve in Richtung Köln sichern: Die Beibehaltung dieser Option im Planungsprozess würde die Rolle der Revierbahn innerhalb des nationalen Güterverkehrsnetzes weiter stärken und die Anbindung an Süddeutschland sowie an europäische Güterverkehrskorridore verbessern.

Die Konsultation der Stakeholder zeigt, dass dies nicht nur eine vom Rhein-Kreis Neuss erkannte Planungsmöglichkeit ist, sondern eine strategische Priorität, die von Häfen, Industrie, Schienengüterverkehrsunternehmen und Infrastrukturakteuren im gesamten europäischen Güterverkehrsnetz breit unterstützt wird.