

An die
Mitglieder des Mobilitätsausschusses

nachrichtlich:

An die
stv. Mitglieder des Mobilitätsausschusses
und die Kreistagsabgeordneten,
die nicht dem Mobilitätsausschuss angehören

An die Landrätin und die Dezernenten

**Einladung
zur 3. Sitzung
des Mobilitätsausschusses**

(XVIII. Wahlperiode)

am Dienstag, dem 29.09.2026, um 17:00 Uhr

Kreishaus Grevenbroich
Kreissitzungssaal (1. Etage)
Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich
(Tel. 02181/601-2172)
Navigation: www.rkn.nrw/TR814

TAGESORDNUNG:

Öffentlicher Teil:

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses

Nichtöffentlicher Teil:

1. Vortrag zur RWE-Werksbahn
Vorlage: ZS 6/0782/XVIII/2026

Öffentlicher Teil:

3. Sachstandsbericht zum geplanten Neubau der AS Delrath an der A 57/K 33n / Bürgerangregung gemäß §21 KrO vom 26.06.2026
Vorlage: 66/1509/XVIII/2026
4. Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss
Vorlage: 36/1531/XVIII/2026
5. Zusammenlegung der Stadtbahnlinien U70 und U76 zu einer Linie
Vorlage: 61/1388/XVIII/2026
6. Anträge
7. Mitteilungen
- 7.1. Information über die Studie zum Güterverkehrspotenzial der Revierbahn West
Vorlage: 61/1411/XVIII/2026
- 7.2. Sachstandsbericht Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Kreis Neuss
Vorlage: 61/1403/XVIII/2026
- 7.3. Radverkehrskonzept des Rhein-Kreises Neuss
Vorlage: 61/1500/XVIII/2026
8. Anfragen
- 8.1. Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion "Kardinal-Frings-Brücke"
Vorlage: 61/1528/XVIII/2026
9. Bericht der Verwaltung/ Beschlusskontrolle

Nichtöffentlicher Teil:

2. Bericht zu den Aufsichtsratssitzungen der Regiobahn GmbH und Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft seit dem 05.05.2026
Vorlage: 61/1450/XVIII/2026
3. Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion zur Elektrifizierung der Regiobahn Infrastruktur
Vorlage: 61/1520/XVIII/2026



Erhard Demmer
Vorsitz

Sitzungsvorlage-Nr. 66/1509/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Entscheidung

Tagesordnungspunkt:

**Sachstandsbericht zum geplanten Neubau der AS Delrath an der A 57/K
33n / Bürgerangregung gemäß §21 KrO vom 26.06.2026**

Sachverhalt:

1. Sachstand AS Delrath

Anfang April 2025 und Ende Dezember 2025 hat die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Planfeststellungsbehörde den Rhein-Kreis Neuss aufgefordert, zu verschiedenen Punkten des Verfahrens Ergänzungen bzw. Überarbeitungen vorzunehmen.

Die angeforderten Unterlagen wurden daraufhin erarbeitet und der Bezirksregierung vorgelegt. Da anschließend kein weiterer Fortschritt zu erkennen war, insbesondere kein Planfeststellungsbeschluss erging, hat der Kreis als Vorhabenträger noch einmal nachgefasst und daraufhin am 27.07.2026 von der Bezirksregierung ein Schreiben erhalten, in welchem der Rhein-Kreis Neuss erneut aufgefordert wird, weitere Unterlagen vorzulegen bzw. Untersuchungen durchzuführen (s. Anlage).

Die geforderten Unterlagen betreffen vorrangig die

- **Aktualisierung der Prognosen zum verkehrlichen Bedarf**

Hierzu sind vorab jedoch Stellungnahmen der Standortkommunen Neuss und Dormagen zu den Veränderungen der ursprünglich geplanten Gewerbeflächenausweisungen erforderlich. Die Stellungnahmen wurden angefordert.

- **Sicherstellung der Finanzierung**

Die Bezirksregierung möchte eine Erklärung zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit und des Finanzierungswillens durch die Kämmerei. Diese wurde angefordert.

- **Artenschutzrechtliche Prüfung**

Von Seiten der Bezirksregierung wurde eine Ergänzung des artenschutzrechtlichen Gutachtens aus dem Jahre 2019 gefordert.

Eine Stellungnahme hinsichtlich Kosten und Bearbeitungsdauer wurde angefordert.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 75.000 € und werden einen Zeitraum bis Ende 2027 / Anfang 2028 in Anspruch nehmen.

Vor Beauftragung einer Aktualisierung der Gutachten soll zunächst das Gespräch mit der Bezirksregierung gesucht werden, um den Umfang und damit die Kosten für die Nachforderungen einzugrenzen.

2. Bürgeranregung gemäß § 21 KrO vom 26.06.2026 durch Frau Dorothee Helten

Vorbehaltlich der Entscheidung des Kreisausschusses vom 23.09.2026 wird die Eingabe von Frau Helten vom 26.06.2026 in der hiesigen Sitzung behandelt. Inhaltlich wird auf den TOP Ö4 des Kreisausschusses (Vorlagen Nr. 66/1392/XVIII/2026) inklusive Anlagen verwiesen.

Hierzu wird Herr Dr. Couzinet von der Kanzlei Gleiss Lutz als langjähriger Berater in dem Planfeststellungsverfahren mittels Videokonferenz zum Ausschuss zugeschaltet, um eine fachliche Einschätzung zu den in der Bürgeranregung genannten Punkten abzugeben.

Beschlussempfehlung:

1. Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätsausschuss berät über die Bürgeranregung von Frau Dorothee Helten nach § 21 KrO NRW vom 26.06.2026 und gibt hierzu eine fachliche Stellungnahme für die weitere Beratung und Entscheidung durch den Kreisausschuss (vgl. § 18 Abs. 4 Hauptsatzung Rhein-Kreis Neuss) ab.

Anlagen:

20260727 Schreiben Regierungspräsident



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss
- Der Landrat -
Herrn Kreisdirektor Dirk Brügge
Oberstraße 1
41460 Neuss

Datum: 27. Juli 2026

Seite 1 von 5

Telefon:

0211 475-9001/2

Telefax:

0211 475-2940

Thomas.schuermann@

brd.nrw.de

Sehr geehrter Herr Brügge, *lieber Dirk,*

ich danke Ihnen für Ihre Anfrage in Sachen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der K33n einschließlich der Anschlussstelle (AS) Dormagen-Delrath an der A57.

Wie bereits im Vorfeld thematisiert, bestehen unterschiedliche Auffassungen zwischen dem Rhein-Kreis-Neuss (RKN) und der Bezirksregierung Düsseldorf darüber, welche Stellungnahmen und/oder Unterlagen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens für die Fertigstellung der Beschlussfassung noch erforderlich bzw. nachzureichen sind.

Um diesbezüglich bestehende Missverständnisse, welche dem Umfang der bisherigen Korrespondenz geschuldet sein dürften, auszuräumen, erhalten Sie eine klarstellende und dem Grunde nach abschließende Aufstellung der noch offenen Punkte aus dem Erörterungstermin sowie des daran anschließenden Schriftverkehrs. Ich weise jedoch darauf hin, dass im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens fortlaufend rechtliche und tatsächliche Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Sollten sich hieraus neue Erkenntnisse oder veränderte Rahmenbedingungen ergeben, bleiben Ergänzungen oder Anpassungen einzelner Anforderungen vorbehalten:

Aktualisierung der Prognosen zum verkehrlichen Bedarf

Der verkehrliche Bedarf zum Bau der Anschlussstelle wird von Seiten der Einwender im erheblichen Maße gerügt. Dabei stehen insbesondere die



verkehrlichen Auswirkungen der Änderungen der kommunalen Planung zu Gewerbeausweisungen auf die Verkehrserzeugung im Fokus.

Daher wurde bereits im Erörterungstermin eine Plausibilisierung der Verkehrsuntersuchung erbeten. Diese muss aus hiesiger Sicht einerseits Bezug nehmen auf die Neustrukturierung und verkehrsärmere Entwicklung von Gewerbeflächen im Umfang von 20 ha auf dem Gelände Silbersee im Rahmen der laufenden Bauleitplanung der Stadt Dormagen, andererseits auf die Reduzierung der geplanten Gewerbeflächenausweisungen der Stadt Neuss im Bereich Derikum (von ca. 32,8 auf 9 ha).

Im Erörterungstermin sagten Sie hierzu, dass der Wegfall von Gewerbeflächen an einer Stelle durch neue Entwicklungen an anderen Stellen ausgeglichen werde. Hierzu stellt sich aber aus hiesiger Sicht die Frage, ob diese Aussage so noch zutrifft.

Aussage zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit und des fortbestehenden Finanzierungswillens durch Kämmerei

Es ist zwar nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde die Finanzierung einer Maßnahme im Einzelnen zu klären. Im Rahmen der Planrechtfertigung ist jedoch - gerade bei Vorhaben, die sich wie hier, nicht auf eine gesetzgeberische Bedarfsfeststellung stützen, sondern allein am Maßstab des Ziels des jeweiligen Fachplanungsrechts gemessen werden - zu berücksichtigen, dass die Maßnahme grundsätzlich finanzierbar sein muss (Unzulässigkeit der Vorratsplanung).

Sie hatten eine schriftliche Finanzierungszusage seitens der Kämmerei zugesagt, die uns allerdings bis dato nicht vorliegt.

Ich weise darauf hin, dass die Aktualität der Aussage zur Finanzierbarkeit des Gesamtvorhabens für den Zeitpunkt der Beschlussfassung sichergestellt sein muss. Gerade vor dem Hintergrund der veränderten Haushaltslage des RKN ist daher die Bestätigung des fortbestehenden Finanzierungswillens von besonderer Bedeutung.



Plausibilisierung Kostra-DWD-Datensätze Starkregenereignisse

Die Berechnung und Bemessung der geplanten Entwässerungseinrichtungen basiert bislang auf den Vorgaben der RAS-Ew, Ausgabe 2005 (RAS-Ew 2005) und veralteten Datensätzen zur Niederschlagshäufigkeit. Seit Veröffentlichung der Hinweise Nr. 62 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau (ARS), Ausgabe 06/2022, sind Nachberechnungen zum Leistungsvermögen der geplanten Entwässerungsanlagen unter Anwendung der überarbeiteten Richtlinien REwS 21 durchzuführen.

Von der Planfeststellungsbehörde ist bis zum Tag des Erlasses des Beschlusses zu prüfen, ob und welche rechtlichen und technischen Änderungen sich ergeben haben und ob diese Auswirkungen auf den festzustellenden Plan haben. Es folgt aus allgemeinen Grundsätzen, dass für die planerische Abwägung allein die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Plan maßgebend ist. Die zu diesem Zeitpunkt gültigen Richtlinien und Datensätze sind heranzuziehen.

Sie wurden daher mit E-Mail vom 22.12.2025 um eine Aktualisierung und Neuberechnung unter Zugrundelegung der REwS 21 und des aktuellen KOSTRA-DWD-Datensatzes gebeten. Dabei ist ein verstärktes Augenmerk auf die in den wasserrechtlichen Unterlagen genannten Einleitungsmengen zu legen, um sicherzustellen, dass die geplanten Entwässerungsanlagen trotz der Zunahme von Starkregenereignissen weiterhin den Vorgaben genügen. Hierauf hat mein Fachdezernat zuletzt mit vorgenannter E-Mail hingewiesen.

Zufallsfunde Vogelarten und artenschutzrechtliche Prüfung

Aus dem Erörterungstermin im November 2024 ergab sich für den RKN aufgrund des Alters der Unterlagen die Aufgabe der Plausibilisierung des artenschutzrechtlichen Gutachtens. Nach der Rechtsprechung dürfen artenschutzrechtliche Bestandsdaten nicht schematisch übernommen werden, sondern müssen zum Zeitpunkt der Entscheidung eine hinreichend verlässliche Grundlage für die Beurteilung darstellen. Mit E-Mail vom 05.11.2025 legten Sie den Kartierbericht mit Plausibilitätsprüfung des Ingenieur- und Planungsbüros Lange vor. Dieser Bericht bezieht sich jedoch nur auf ergänzende Untersuchungen zu Reptilien- und Amphibienvorkommen, also Teilaspekte des seinerzeitigen Artenschutzgutachtens von April 2019 und erfasst nicht alle planungsrelevanten Tierarten.



Aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde (Dezernat 51 der Bezirksregierung Düsseldorf) ist eine Befassung mit allen planungsrelevanten Arten erforderlich, um dem Aktualitätsanspruch zu entsprechen. Das artenschutzrechtliche Gutachten aus dem Jahr 2019 muss hierfür durch eine ergänzende Unterlage in seiner Gesamtheit auf den aktuellen Stand gebracht werden. Auf eine Fortschreibung des artenschutzrechtlichen Gutachtens aus dem Jahr 2019 hatte die höhere Naturschutzbehörde bereits mit ihrer Stellungnahme vom 04.03.2022 zum 3. Deckblatt hingewiesen.

Zudem ist die Benennung von „Zufallsfunden“ (so Punkt 3.1.3 Ergebnisse des Kartierberichts 2025) nicht ausreichend. Hierzu ist in der ergänzenden Unterlage zusätzlich darzustellen, welche Relevanz diese Funde für die artenschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens haben und welche Maßnahmen und Kompensationen im Einzelnen ergriffen werden. Mit E-Mail vom 22.12.2025 wurden Sie diesbezüglich ebenfalls bereits um Stellungnahme gebeten.

Im Interesse an einem beschleunigten Abschluss des Verfahrens bitte ich Sie um die zeitnahe Bereitstellung der v.g. Unterlagen.

Die Arbeiten am Beschluss werden trotz der noch offenen Punkte ungehindert fortgesetzt. Eine rechtssichere Feststellung des Plans ist mir allerdings so lange nicht möglich, bis die o.g. Nachbereitungen mir vorgelegt werden.

Des Weiteren weise ich Sie darauf hin, dass die im Erörterungstermin bemängelte Verbindungslücke zwischen der B9 und dem Ausbauende der K33n durch Aufnahme einer Nebenbestimmung, die den Ausbau des Zinkhüttenwegs zwingend voraussetzt, aufgelöst werden soll.

Einwenderseits wurde als zentraler Kritikpunkt im Verfahren das Fehlen einer Fernverkehrsrelevanz vorgebracht. Die von Ihnen beauftragte Rechtsanwaltskanzlei Gleiss Lutz Hootz Hirsch PartmbB stellte in ihrem Gutachten vom 05.11.2025 maßgeblich auf eine Verknüpfung zweier Bundesfernstraßen – die B9 und die A57 –, die jeweils bereits für sich nach § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr dienen bzw. zu dienen bestimmt sind, und die hierdurch eintretenden Verkehrsverlagerungen ab.

Um dies sicherzustellen, wird im Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen, die einen Ausbau des

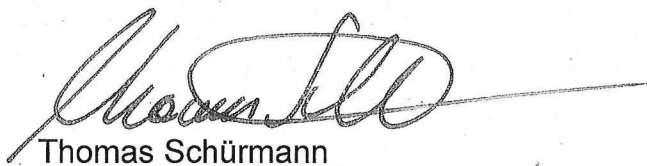


Zinkhüttenwegs voraussetzt, so dass die Verkehrsfreigaben der Anschlussstelle und des Zinkhüttenwegs zeitgleich erfolgen.

Abschließend möchte ich der Vollständigkeit halber die vorgesehene Umlegung der Erdgashochdruckleitungen der Open Grid Europe GmbH und Gascade GmbH erwähnen. Hier war zu klären, wie die ununterbrochene Gasversorgung der Betriebe am Chempark Standort Dormagen während der Umlegungsphase sichergestellt werden kann. Dazu hatten Sie meinem Fachdezernat mitgeteilt, dass der Rhein-Kreis-Neuss zu gegebener Zeit eine Verwaltungsvereinbarung mit der Currenta GmbH & Co. OHG als zuständigem Erdgas-Verteilnetzbetreiber des Chemparks schließen werde und die Kostenübernahme zusage. Auch dies wird im Planfeststellungsbeschluss durch Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung geregelt werden. Die voraussichtliche Höhe dieser Kostenübernahme ist bei der vorgenannten Stellungnahme zur Finanzierbarkeit und Finanzierungswillen zu berücksichtigen.

Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Schürmann

Sitzungsvorlage-Nr. 36/1531/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Entscheidung

Tagesordnungspunkt:

Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss

Sachverhalt:

1. Ausgangslage und bisheriges Verfahren

Die Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen werden gemäß § 51 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durch Rechtsverordnung festgesetzt. Die derzeit geltenden Beförderungsentgelte wurden vom Kreistag am 25.09.2024 beschlossen und gelten seit dem 01.12.2024.

Mit Schreiben vom 16.09.2025 beantragte die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e. V. (FPN) eine erneute Anpassung der Taxitarife. Vorgeschlagen wurde ursprünglich eine zweistufige Erhöhung für die Jahre 2026 und 2027.

Die Verwaltung hat den Antrag geprüft und dem Mobilitätsausschuss in seiner Sitzung am 05.05.2026 (**Vorlage 36/0753/XVIII/2026**) empfohlen, auf eine Anpassung für das Jahr 2026 zu verzichten und für 2027 im Wesentlichen die von der FPN vorgeschlagenen Tarifwerte zugrunde zu legen. Diese entsprechen gegenüber dem geltenden Tarif einer Erhöhung von rund 11 Prozent. Der Tagesordnungspunkt wurde nach vorheriger Abstimmung in den Fraktionen von der Tagesordnung genommen und die Beratung zurückgestellt.

Die im Rhein-Kreis Neuss vertretenen Fachverbände waren bereits im damaligen Anhörungsverfahren beteiligt worden. Nachdem neben der FPN zunächst keine weiteren Stellungnahmen aus der Unternehmerschaft vorlagen, hat die Verwaltung den Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V. (**Anlage 1**) und den Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen e. V. (VSPV) (**Anlage 2**) im Nachgang zur Beratung im Mai erneut um eine Bewertung gebeten.

2. Kostenentwicklung und Stellungnahmen

An der bereits im Mai dargestellten Bewertung der Kostenentwicklung hält die Verwaltung fest. Insbesondere die Entwicklung der Personal-, Kraftstoff-, Fahrzeug-, Versicherungs- und sonstigen Betriebskosten spricht für eine Anpassung der Beförderungsentgelte.

Auch die **IHK Mittlerer Niederrhein** hat im seinerzeitigen Anhörungsverfahren die Entwicklung wesentlicher Kostenbestandteile – insbesondere Mindestlohn, Fahrzeuganschaffung und -wartung, Versicherungen und Kraftstoff – betrachtet und eine Kostensteigerung festgestellt. Auf die Darstellung in der **Sitzungsvorlage 36/0753/XVIII/2026** wird insoweit verwiesen.

Davon zu unterscheiden sind die konkreten Tarifvorstellungen der Interessenvertretungen des Taxigewerbes. Die inzwischen vorliegenden Stellungnahmen der drei Interessenvertretungen kommen zu deutlich unterschiedlichen Ergebnissen in der Bewertung:

- Die **FPN** schlägt für 2027 eine Anpassung vor, die im Ergebnis einer **Erhöhung von rund 11 Prozent** entspricht
- Der **VSPV** hält eine deutlich stärkere Anpassung für erforderlich und fordert eine **Erhöhung um rund 20 Prozent**.
- Der **Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.** spricht sich nach Rücksprache mit seinen Mitgliedern im Rhein-Kreis Neuss dafür aus, die derzeitigen **Beförderungsentgelte unverändert beizubehalten**.

Die Spannweite der Stellungnahmen reicht damit von einer unveränderten Beibehaltung des geltenden Tarifs bis zu einer Erhöhung um rund 20 Prozent. Die Stellungnahmen sind dabei nicht im Sinne eines Mehrheitsvotums zu verstehen. Sie zeigen vielmehr, dass die Auswirkungen der unstrittigen Kostenentwicklung auf die wirtschaftliche Situation des örtlichen Taxigewerbes und der daraus resultierende Anpassungsbedarf unterschiedlich bewertet werden.

3. Wirtschaftliche Angemessenheit als Maßstab

Nach §§ 51 Abs. 3, 39 Abs. 2 PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagenkapitals sowie der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.

Die Entwicklung der wesentlichen Kostenpositionen ist hierfür von erheblicher Bedeutung. Aus der prozentualen Entwicklung einzelner Kostenbestandteile lässt sich die wirtschaftlich angemessene Höhe des Taxitarifs jedoch nicht unmittelbar ableiten. Entscheidend ist vielmehr, wie sich Kosten und Erträge im örtlichen Taxigewerbe tatsächlich zueinander entwickeln.

Eine umfassendere Untersuchung der wirtschaftlichen Verhältnisse wurde zuletzt im Rahmen des 2023 vorgelegten Gutachtens zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes vorgenommen. Die dort zugrunde gelegten betriebswirtschaftlichen Daten reichen im Wesentlichen bis 2021 zurück.

Das Gutachten ist für die aktuelle Fragestellung daher insbesondere methodisch von Bedeutung: Es zeigt, dass neben der Kostenentwicklung unter anderem Umsätze und Erträge, Fahrleistungen und unterschiedliche Unternehmensstrukturen in die Beurteilung einzubeziehen sind. Aus den damaligen Unternehmensdaten kann dagegen keine belastbare Aussage über die aktuelle Auskömmlichkeit im Jahr 2026 abgeleitet werden.

Die Verwaltung hält deshalb eine Aktualisierung der Erkenntnisgrundlage für erforderlich. Ein externes Gutachten soll untersuchen, ob die derzeitigen Beförderungsentgelte unter Berücksichtigung der aktuellen Kosten- und Ertragslage einen wirtschaftlich auskömmlichen

Betrieb ermöglichen und – soweit Anpassungsbedarf besteht – welche Größenordnung hierfür sachgerecht erscheint.

Die Verwaltung geht derzeit davon aus, dass solch ein Gutachten ca. 6 Monate in der Erstellung dauert und Kosten von rund EUR 10.000 auslöst.

4. Mietwagenverkehr und Mindestbeförderungsentgelte

Von der Frage der wirtschaftlich angemessenen Beförderungsentgelte für Taxen ist die Regulierung des Mietwagenverkehrs zu unterscheiden. Die Entwicklung des Mietwagenverkehrs und plattformbasierter Vermittlungsangebote stellt eine eigenständige markt- und ordnungspolitische Fragestellung dar. Sie verändert nicht den gesetzlichen Maßstab, nach dem die Angemessenheit der Taxitarife festzusetzen ist.

§ 51a Abs. 1 PBefG eröffnet der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit, zum Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen tarifbezogene Regelungen für Mietwagen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte, festzulegen. Eine Verpflichtung zur Einführung entsprechender Regelungen besteht nicht.

Die grundsätzliche Möglichkeit zur Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten ergibt sich unmittelbar aus dem Gesetz und ist auch in der Rechtsprechung anerkannt. Weniger geklärt sind dagegen wesentliche Fragen der konkreten rechtssicheren Ausgestaltung. Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen und Begründung eines Tätigwerdens, die Bemessung des Mindestentgelts und sein Verhältnis zum Taxitarif, den räumlichen Anwendungsbereich sowie die praktische Einbeziehung unterschiedlicher Geschäfts- und Vermittlungsmodelle. Die bisherige Rechtsprechung zeigt, dass an die konkrete Ausgestaltung entsprechende rechtliche Anforderungen zu stellen sind. Ein für die kommunale Praxis bereits in allen wesentlichen Punkten gefestigter rechtlicher Rahmen besteht bislang nicht.

Neben diesen rechtlichen Fragen sprechen ordnungspolitische und praktische Erwägungen dafür, das Instrument derzeit zurückhaltend zu bewerten. Mindestbeförderungsentgelte greifen in die grundsätzlich freie Preisbildung des Mietwagenverkehrs ein. Die zunehmende Konkurrenz unterschiedlicher Formen der Personenbeförderung wirft zugleich strukturelle Fragen hinsichtlich des Verhältnisses von Taxi-, Mietwagen- und plattformvermittelten Angeboten auf, die über die örtliche Festsetzung einzelner Mindestpreise hinausgehen. Diese grundlegenden Fragestellungen sind nach Ansicht der Verwaltung vorrangig auf gesetzgeberischer Ebene durch Bund und Land zu klären.

Von besonderer Bedeutung ist schließlich der Vollzug. Der Erlass einer Mindestentgeltregelung allein gewährleistet noch keine tatsächliche Wirkung am Markt. Eine wirksame Regelung setzt voraus, dass ihre Einhaltung auch bei unterschiedlichen Vermittlungs-, Rabatt- und Abrechnungsmodellen kontrolliert und Verstöße rechtssicher festgestellt werden können. Dies kann mit einem erheblichen personellen und administrativen Aufwand verbunden sein. Belastbare praktische Erfahrungen dazu, welcher Kontrollaufwand dauerhaft erforderlich ist und welche tatsächlichen Veränderungen solche Regelungen am Markt bewirken, liegen bislang nicht vor.

Die Verwaltung hält es daher derzeit nicht für angezeigt, Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen einzuführen. Stattdessen sollen die weitere rechtliche Entwicklung sowie insbesondere die Erfahrungen der Kommunen beobachtet werden, die bereits entsprechende Regelungen eingeführt haben. Von besonderem Interesse sind dabei neben der rechtlichen Bestandskraft die praktische Kontrollierbarkeit, der Vollzugaufwand und die tatsächlichen Auswirkungen auf den örtlichen Personenbeförderungsmarkt.

Unabhängig davon bleibt die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Anforderungen an den Mietwagenverkehr Gegenstand der regulären Tätigkeit der zuständigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde und wird von dieser auch wahrgenommen.

Beschlussempfehlung:

1. Der Mobilitätsausschuss beschließt, die Verwaltung mit der Einholung eines externen Gutachtens zur aktuellen wirtschaftlichen Situation und Auskömmlichkeit des Taxigewerbes im Rhein-Kreis Neuss zu beauftragen. Dabei sollen insbesondere die Kosten- und Ertragslage, die Entwicklung von Nachfrage und Fahrleistung sowie unterschiedliche Unternehmensstrukturen berücksichtigt werden. Das Gutachten ist dem Mobilitätsausschuss in einer Sitzung im Frühjahr 2027 vorzulegen.
2. Bis zum Vorliegen des Gutachtens wird von einer Änderung der Beförderungsentgelte abgesehen. Auf Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens ist im Frühjahr 2027 erneut über eine Anpassung der Beförderungsentgelte zu beraten.

Anlage 1_Stellungnahme Taxiverband NRW

Anlage 2_Stellungnahme VSPV

Von: Wambach-Schulze <office@taxi-verband-nrw.de>

Gesendet: Mittwoch, 19. August 2026 14:29

An: Minnis, Declan <Declan.Minnis@rhein-kreis-neuss.de>

Betreff: AW: Anhörung im Verfahren zur Überprüfung der Taxitarife im Rhein-Kreis Neuss



Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

Kölner Str. 356 fon: (0211) 77 76 68
40227 Düsseldorf fax: (0211) 30181919

mail: info@taxi-verband-nrw.de
web: <http://www.taxi-verband-nrw.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Nach Rücksprache mit unseren Mitgliedern im Rhein-Kreis Neuss dürfen wir Ihnen mitteilen, dass diese keine Tarifierhöhung befürworten. Grund dafür sind die schlechten Geschäftsbedingungen in Neuss durch die massiven UBER-Fahrzeug-Zulassungen. Das Taxigeschäft ist an den Wochenenden bis zu 50% eingebrochen.

Wir bitten Sie diese Einwände unserer Mitglieder entsprechend zu berücksichtigen.

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Taxi-Verband NRW e. V.

i. A. Susanne Wambach-Schulze

Dennis Klusmeier, Vorstandsvorsitzender
Spyridon Athanasiou, Stellvertreter
Eingetragen im Vereinsregister
beim Amtsgericht Düsseldorf Nr. VR 7468

Volksbank Düsseldorf-Neuss eG
IBAN: DE84 3016 0213 4670 1730 17
BIC: GENODED1DNE
Steuer-Nr.: 133/5910/0073



VSPV

Der Mobilitätsverband

An

Rhein-Kreis Neus

Straßenverkehrsamt

36.1 Fahr- und Beförderungserlaubnisse

Frau Holz, Amtsleitung

Oberstraße 91

41460 Neuss

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-
Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152

44269 Dortmund

www.vspv-nrw.de

info@vspv-nrw.de

0231 52 82 27

Dortmund, den 31.08.2026

Sehr geehrte Frau Holz, sehr geehrte Damen und Herren,

für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir. Wir nehmen zu Ihrer Anhörung wie folgt Stellung und verbinden dies mit einer förmlichen Beanstandung der Veröffentlichungspraxis des Kreises.

A. Vorbemerkung: Die veröffentlichte Tarifordnung ist seit zwei Änderungsverordnungen unrichtig

Unter der Adresse rhein-kreis-neuss.de/de/verwaltung-politik/satzungen/befoerderungsentgelte-und-befoerederungsbedingungen-im-gelegenheitsverkehr-mit-taxen/ veröffentlicht der Kreis bis zum heutigen Tage eine Lesefassung, die als letzte Änderung die Rechtsverordnung vom 19.12.2018 ausweist und ein Grundentgelt von 3,00 € (Tag) beziehungsweise 3,30 € (Nacht), ein Wegstreckenentgelt von 0,10 € je 50,00 m beziehungsweise 45,45 m sowie einen Großraumzuschlag von 6,70 € nennt. Diese Fassung ist seit dem 1. Dezember 2022 überholt und seit dem 1. Dezember 2024 in sämtlichen Entgeltbestandteilen unrichtig. Der tatsächlich geltende Tarif beruht auf der Rechtsverordnung vom 19.06.2024 (Kreistagsbeschluss zu TOP 7.2, Vorlage 36/4610/XVII/2024) und lautet auf 3,90 € Grundentgelt einschließlich 37,04 m, 0,10 € je weiteren 37,04 m sowie 7,90 € Großraumzuschlag. Auch die 2024 neu eingefügte Festpreisregelung des § 4a fehlt in der veröffentlichten Fassung vollständig.

Wir gehen davon aus, dass die Verordnungen ordnungsgemäß im Amtsblatt verkündet worden sind und ihre Wirksamkeit deshalb nicht berührt ist. Die Veröffentlichung einer unrichtigen Lesefassung ist gleichwohl ein Formalmangel:

Erstens verpflichtet § 7 der Tarifverordnung jedes Unternehmen, ein Exemplar der Rechtsverordnung im Fahrzeug mitzuführen und dem Fahrgast auf Verlangen auszuhändigen. Wer sich zur Erfüllung dieser Pflicht auf die amtliche Website des Kreises verlässt, führt eine falsche Verordnung mit. Zweitens ahndet § 8 der Verordnung in Verbindung mit § 61 PBefG Zuwiderhandlungen als Ordnungswidrigkeit; ein Ordnungswidrigkeitenvorwurf auf der Grundlage einer Norm, deren amtliche Darstellung falsch ist, ist Betroffenen schwer zu vermitteln. Drittens können Fahrgäste den

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschnieder, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate

Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin



VSPV

Der Mobilitätsverband

geschuldeten Fahrpreis anhand der behördlichen Veröffentlichung nicht nachvollziehen; wer sie heranzieht, muss jede rechtmäßig abgerechnete Fahrt für überhöht halten. Viertens fehlt der Öffentlichkeit die Kenntnis des seit dem 1. Dezember 2024 zulässigen Festpreiskorridors, obwohl gerade dieser für die Preistransparenz gegenüber plattformvermittelten Angeboten von Bedeutung ist.

Wir beanstanden dies förmlich und bitten um unverzügliche Berichtigung, um Veröffentlichung einer konsolidierten Lesefassung auf dem Stand vom 1. Dezember 2024 sowie um Mitteilung der Verkündungsdaten beider Änderungsverordnungen. Dass eine Behörde, die den geltenden Tarif seit knapp zwei Jahren nicht zutreffend veröffentlicht, im selben Vorgang die Fortschreibung dieses Tarifs für entbehrlich hält, verstärkt unser Anliegen erheblich.

B. Rechtlicher Maßstab: Die Tarifierfassung ist Amtspflicht, nicht Antragsgegenstand

Ihre Anhörung stellt eingangs darauf ab, dem Kreis liege ein Antrag eines Taxiverbandes vor, und macht das weitere Vorgehen von der Einschätzung der Verbände sowie von Rückmeldungen einzelner Unternehmen abhängig. Dieser Ansatz verfehlt die Rechtslage.

Die Festsetzung der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr ist eine hoheitliche Aufgabe der Genehmigungsbehörde. Anders als im Linienverkehr wird der Tarif nicht von den Unternehmen gebildet und lediglich genehmigt, sondern nach § 51 Abs. 1 PBefG als Rechtsverordnung erlassen. Die Initiative dazu geht von der Behörde aus; ein Antrag der Unternehmerseite ist weder vorgesehen noch erforderlich (Fielitz/Grätz, PBefG, § 14 Rn. 14 f.). Die Pflicht zur laufenden Überprüfung und Fortschreibung folgt aus § 39 Abs. 2 in Verbindung mit § 51 Abs. 3 PBefG. Die Kreise und kreisfreien Städte haben fortlaufend zu kontrollieren, ob der geltende Tarif angemessen und auskömmlich ist; sie dürfen das Verfahren nicht dadurch verzögern, dass sie auf eine Initiative des Gewerbes warten.

§ 39 Abs. 2 PBefG gibt dabei ein nicht unterschreitbares Minimum vor. Die Entgelte sind so festzusetzen, dass sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sowie der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Erforderlich ist also nicht bloße Kostendeckung, sondern zusätzlich eine Gewinnspanne, die Leistungsfähigkeit und Leistungswilligkeit der Unternehmen erhält und Investitionen ermöglicht. Das Ermessen der Behörde bezieht sich allein darauf, wie weit sie über dieses Minimum hinausgeht. Eine Unterschreitung ist rechtswidrig. Dass Tarifierhöhungen Nachfrageeinbußen auslösen können, darf der Ordnungsgeber im Überschussbereich berücksichtigen; eine Festsetzung unterhalb der gesetzlichen Untergrenze rechtfertigt diese Erwägung nie. Aus vielen unwirtschaftlichen Fahrten werden nicht durch Häufung wirtschaftliche Fahrten.

Der Prüfungsgegenstand ist das gesamte örtliche Gewerbe. Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs kann die Wirtschaftlichkeit nicht mit dem Betriebsergebnis eines einzelnen Taxiunternehmens begründet oder in Frage gestellt werden (BayVG, Urteil vom 13.05.1996 – 11 N 93.3637, NZV 1996, 384). Telefonische Rückmeldungen einzelner Zentralen oder Betriebe – wie sie das Verfahren 2024 prägten und wie sie Ihre jetzige Anhörung erneut referiert – ersetzen die gebotene Markterhebung nicht.

Die Behörde muss diese Berechnungen nicht selbst anstellen. Insoweit ist Ihrer Verwaltung zuzustimmen. Sie muss aber auf andere Weise zu einer nachvollziehbaren Grundlage für die Ermittlung der Untergrenze gelangen: durch Gutachten, wie sie etwa Linne + Krause regelmäßig erstellen, durch eigene Erhebungen oder durch Einlassungen der Verkehrsverbände, soweit diese transparente und



VSPV

Der Mobilitätsverband

nachprüfbare Berechnungen enthalten. Die vorliegende Stellungnahme legt eine solche Berechnung vor.

C. Zu den tragenden Erwägungen Ihrer Anhörung im Einzelnen

Zur Uneinheitlichkeit der Rückmeldungen aus dem Gewerbe. Sie führen an, einzelne Unternehmen befürworteten eine Erhöhung, andere sähen darin Wettbewerbsnachteile. Das ist für die Rechtsanwendung ohne Bedeutung. Die Anhörung dient der Sachverhaltsaufklärung, nicht der Abstimmung. Der Gesetzgeber hat dem örtlichen Gewerbe – anders als bei der Anhörung nach § 14 Abs. 1 PBefG – bei der Beurteilung der Auskömmlichkeit gerade keine Rolle zugewiesen. Die Rechtspflicht zur Anpassung besteht unabhängig davon, ob einer, mehrere, viele oder alle Unternehmer vor Ort sie wünschen. Im Übrigen ist der Befund erklärungsbedürftig, nicht entlastend: Wenn Unternehmen einen auskömmlichen Tarif ablehnen, weil sie sich einem Wettbewerber gegenübersehen, der an diesen Tarif nicht gebunden ist, dann beschreibt das ein Regulierungsproblem im Mietwagenverkehr und nicht die Angemessenheit des Taxentarifs. Die zutreffende Antwort darauf findet sich unter Abschnitt G.

Zur Zahl der Konzessionen und zur geringen Fluktuation. Marktaustritte sind eine Kennziffer für die Funktionsfähigkeit des Taxenverkehrs im Sinne des § 13 Abs. 4 PBefG, nicht für die Auskömmlichkeit des Tarifs. § 39 Abs. 2 PBefG verlangt mehr als Überlebensfähigkeit: eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals und einen angemessenen Unternehmerlohn. Ein Gewerbe kann über Jahre stabil bleiben, indem es Substanz verzehrt, Ersatzinvestitionen aufschiebt und den Unternehmerlohn unter das Niveau abgesenkter Angestelltenvergütung drückt. Genau diesen Zustand soll § 39 Abs. 2 PBefG verhindern. Die Stabilität der Konzessionszahl belegt daher nicht, was Sie ihr entnehmen wollen.

Zum Vergleich mit dem regionalen Tarifniveau. Der Hinweis, das Tarifniveau des Rhein-Kreises Neuss bewege sich im oberen Mittelfeld, ist sachfremd. Maßstab ist § 39 Abs. 2 PBefG, nicht der Nachbarkreis. Ob die Tarife der Vergleichsräume ihrerseits den gesetzlichen Anforderungen (noch) genügen, ist unbekannt und wird von Ihnen auch nicht dargelegt. Ein Vergleich mit möglicherweise ebenfalls zu niedrigen Tarifen kann eine eigene Unterschreitung nicht rechtfertigen.

Zum Aufwand für Umprogrammierung und Eichung. Dieser Aufwand ist real, aber er ist ein Argument gegen häufige Kleinstanpassungen und für eine Anpassung in angemessener Höhe – nicht für das Unterlassen jeder Anpassung. Er trifft zudem die Unternehmen, nicht den Kreis; ausgerechnet die Kostenträger vor einer Belastung schützen zu wollen, die sie selbst einfordern, überzeugt nicht. Der vom Landesbetrieb Mess- und Eichwesen NRW benannte Vorlauf von sechs Wochen zwischen Veröffentlichung und Inkrafttreten ist einzuhalten und in die Terminplanung einzustellen; er ist beherrschbar.

Zur vorgeschlagenen Verschiebung auf den 1. September 2027. Diesen Vorschlag lehnen wir ab. Die Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1. Januar 2027 wirkt ab dem ersten Tag des Jahres in voller Höhe auf die Personalkosten. Ein erst zum 1. September 2027 wirksamer Tarif ließe acht Monate erhöhter Lohnkosten unkompensiert. Das ist mit § 39 Abs. 2 PBefG nicht vereinbar. Hinzu kommt, dass Ihre Formulierung, die Auswirkungen der Mindestlohnerhöhung sollten „anhand der tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklung“ bewertet werden, einen Erkenntnisbedarf unterstellt, der nicht besteht. Die Höhe des Mindestlohns ab dem 1. Januar 2027 steht seit der Fünften Mindestlohnanpassungsverordnung fest; die daraus folgende Steigerung der Personalkosten ist arithmetisch bestimmbar und bedarf keiner empirischen Erhebung. Abzuwarten, bis die



VSPV

Der Mobilitätsverband

Kostensteigerung sich in Betriebsergebnissen niedergeschlagen hat, heißt, den rechtswidrigen Zustand zunächst eintreten zu lassen.

D. Quantifizierung der Kostenentwicklung seit dem 1. Dezember 2024

Die nachfolgende Berechnung unterstellt zugunsten des Kreises, dass der zum 1. Dezember 2024 in Kraft getretene Tarif den Anforderungen des § 39 Abs. 2 PBefG genügt. Sie schreibt ihn anhand der seither eingetretenen und der bereits verbindlich beschlossenen Kostenentwicklung fort. Die Gewichtung folgt der Kostenstruktur, die Ihre eigene Verwaltung in der Sitzungsvorlage 36/4503/XVII/2024 unter Buchstabe D zugrunde gelegt hat.

I Personalkosten (Gewicht 50 Prozent)

Der Kreistagsbeschluss vom 19. Juni 2024 hat die Mindestlohnstufen zum 1. Januar 2024 und zum 1. Januar 2025 ausdrücklich eingepreist; die Vorlage beziffert deren Tarifwirkung mit rund 3,4 Prozent. Ausgangswert ist daher der ab 1. Januar 2025 geltende Satz von 12,82 €.

Auf Grundlage des Beschlusses der Mindestlohnkommission vom 27. Juni 2025 und der Fünften Mindestlohnanpassungsverordnung beträgt der gesetzliche Mindestlohn seit dem 1. Januar 2026 13,90 € und ab dem 1. Januar 2027 14,60 €. Das entspricht einer Steigerung von zunächst 8,42 Prozent und sodann weiteren 5,04 Prozent, insgesamt **13,88 Prozent**. Nicht berücksichtigt sind dabei die auf den erhöhten Bruttolohn entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung sowie die Anhebung der Geringfügigkeitsgrenze, die eine Anpassung der Entgelte auch oberhalb des Mindestlohns erzwingt, um die betriebsübliche Lohnabstandsstruktur zu wahren. Der Ansatz ist insoweit konservativ.

II Kraftstoff (Gewicht 10 Prozent)

Der ADAC weist für Dezember 2024 ein bundesweites Monatsmittel von 1,604 € je Liter Diesel aus. Für den 26. August 2026 beträgt das Bundesmittel 2,248 € je Liter. Das entspricht einer Steigerung um **40,1 Prozent**. Der April 2026 war mit einem Monatsmittel von 2,263 € der teuerste Tankmonat seit Beginn der Aufzeichnungen; am 7. April 2026 wurde mit 2,446 € je Liter der höchste je gemessene Tagesdurchschnitt erreicht.

Dem lässt sich nicht entgegenhalten, es handele sich um eine vorübergehende Spitze. Das erhöhte Niveau besteht seit dem Frühjahr 2026 durchgehend. Die zum 30. Juni 2026 ausgelaufene temporäre Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe wirkt dauerhaft preiserhöhend; das Statistische Bundesamt weist für Juli 2026 eine Verteuerung der Kraftstoffe um 23,0 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat und um 11,2 Prozent gegenüber dem Vormonat aus, bei Dieselmotorkraftstoff um 12,6 Prozent binnen Monatsfrist. Eine Entlastung von der CO₂-Bepreisung ist nicht zu erwarten: Der nationale Preiskorridor von 55 bis 65 € je Tonne soll nach dem Kabinettsbeschluss vom 12. August 2026 zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes auch 2027 fortgelten, nachdem der Start des europäischen Emissionshandels ETS II auf 2028 verschoben wurde. Der Kostenblock bleibt damit auf dem erreichten Niveau, ohne dass sich für die Folgejahre Entlastung abzeichnete.

III Fahrzeugunterhaltung, Werkstatt, Reifen (Gewicht 15 Prozent)

Das Statistische Bundesamt weist für Wartung und Reparatur von Fahrzeugen im Juli 2026 eine Steigerung von 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat aus. Auf den hier maßgeblichen Zeitraum von zwanzig Monaten fortgeschrieben ergibt sich ein Wert von rund **8 Prozent**.

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschnieder, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate

Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin



VSPV

Der Mobilitätsverband

IV Versicherung, Eichung, Prüfungen (Gewicht 10 Prozent)

Für Versicherungsdienstleistungen weist der Verbraucherpreisindex im Juli 2026 eine Steigerung von 3,2 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat aus; die Beiträge in der Kraftfahrtversicherung sind in den Jahren 2025 und 2026 überdurchschnittlich gestiegen. Wir setzen zurückhaltend **8 Prozent** an.

V Übrige Fixkosten und Verwaltung (Gewicht 15 Prozent)

Der Verbraucherpreisindex insgesamt ist von 120,5 im Dezember 2024 auf 125,6 im Juli 2026 gestiegen (2020 = 100), mithin um **4,2 Prozent**.

VI Ergebnis

Kostenblock	Gewicht	Steigerung	Beitrag
Personal	50 %	13,88 %	6,94 %
Kraftstoff	10 %	40,10 %	4,01 %
Fahrzeugunterhaltung	15 %	8,00 %	1,20 %
Versicherung, Eichung	10 %	8,00 %	0,80 %
Übrige Fixkosten	15 %	4,20 %	0,63 %
Summe	100 %		13,58 %

VII Nachholbedarf aus der Anpassung 2024

Die Annahme, der zum 1. Dezember 2024 in Kraft gesetzte Tarif habe die gesetzliche Untergrenze eingehalten, ist großzügig. Das vom Kreis selbst eingeholte Funktionsgutachten der ISUP GmbH vom August 2023 empfahl für Anfang 2024 eine Anpassung um rund 10 Prozent. Die IHK Mittlerer Niederrhein bezifferte die seit der vorangegangenen Anpassung aufgelaufene Kostensteigerung ebenfalls auf rund 10 Prozent. Die Verwaltung schlug daraufhin eine Anpassung vor, die im Kostenvergleich über 5 km einer Steigerung von 4,2 Prozent entsprach. Beschlossen wurde am 19. Juni 2024 auf Grundlage des Änderungsantrags der Fraktionen CDU, FDP und UWG/FW RKN/Zentrum eine nochmals abgesenkte Fassung: Der Fahrpreis für 5 km stieg von 16,70 € auf 17,30 €, mithin um **3,6 Prozent**, gegenüber einem gutachterlich ermittelten Bedarf von 10 Prozent.

Es verbleibt damit ein dokumentierter, aus den Akten des Kreises selbst belegbarer Nachholbedarf von **6,2 Prozentpunkten**. Wir stellen ausdrücklich klar, dass wir dies nicht als Vorwurf gegen die Verwaltung formulieren, deren Vorschlag näher am Gutachtenergebnis lag, sondern als Feststellung zur Ausgangslage des jetzigen Verfahrens.

VIII Gesamtergebnis

Aus der Verknüpfung von aufgelaufenem Nachholbedarf (6,2 Prozent) und seither eingetretener sowie verbindlich beschlossener Kostensteigerung (13,58 Prozent) ergibt sich ein Anpassungsbedarf von **20,6 Prozent**. Wir fordern eine Anhebung um mindestens **20 Prozent** mit Wirkung zum nächstmöglichen Termin unter Wahrung der sechswöchigen Frist des Landesbetriebs Mess- und Eichwesen NRW.

E. Konkreter Tarifvorschlag

Die Werte sind so gewählt, dass sie die eichrechtliche Anforderung der Umrechnung auf 0,10 € je Wegstrecken- beziehungsweise Zeiteinheit erfüllen.

**VSPV**

Der Mobilitätsverband

Tarifbestandteil	geltend seit 01.12.2024	Vorschlag VSPV
Grundentgelt (Tag und Nacht)	3,90 € einschl. 37,04 m	4,70 € einschl. 30,77 m
Wegstreckenentgelt	0,10 € je 37,04 m (2,70 €/km)	0,10 € je 30,77 m (3,25 €/km)
Warteentgelt 1. bis 5. Minute	0,10 € je 14,40 s (25,00 €/h)	0,10 € je 12,00 s (30,00 €/h)
Warteentgelt ab 6. Minute	0,10 € je 8,00 s (45,00 €/h)	0,10 € je 6,67 s (54,00 €/h)
Zuschlag Großraumtaxi	7,90 €	9,50 €
Ersatztarif § 5 Abs. 3 je Besetzkilometer 2,70 €		3,25 €

Nach der vom Kreis üblicherweise verwendeten Vergleichsrechnung ergibt sich:

Fahrstrecke	geltender Tarif Vorschlag VSPV Steigerung		
5 km	17,30 €	20,85 €	20,5 %
25 km (Kreishaus Neuss – Flughafen)	71,30 €	85,85 €	20,4 %

Ergänzend regen wir an, in die Verordnung eine Regelung zur turnusmäßigen Überprüfung aufzunehmen, die den Tarif jährlich anhand eines offengelegten Kostenindex mit den oben verwendeten Gewichten überprüft. Das entlastet die Behörde von der Notwendigkeit einzelfallbezogener Erhebungen, verringert die Zahl sprunghafter Anpassungen und nimmt dem Einwand der Preisvolatilität seine Grundlage, weil er dann in beide Richtungen wirkt.

F. Der Tarifkorridor des § 4a Abs. 4 in seiner geltenden Fassung ist rechtlich nicht haltbar

Der Kreistag hat am 19. Juni 2024 abweichend vom Verwaltungsvorschlag eine Abweichung des Festpreises von bis zu 20 Prozent nach unten zugelassen. Die Verwaltung hatte 5 Prozent vorgeschlagen und dies damit begründet, dass ein Nachlass von fünf Prozent auf den kilometerbasierten Fahrpreis real bis zu 13 Prozent bewirke, sobald sich verkehrsbedingte Wartezeit auswirke, und dass ein Nachlass von 20 Prozent nicht auskömmlich sei. Diese Bewertung war zutreffend und ist durch den Beschluss des Kreistages nicht widerlegt, sondern lediglich überstimmt worden.

Rechtlich folgt daraus ein Widerspruch, den das laufende Verfahren auflösen muss. Wenn der nach § 4 festgesetzte Tarif die Untergrenze des § 39 Abs. 2 PBefG abbildet – und nur dann ist er rechtmäßig – dann erlaubt § 4a Abs. 4 in seiner geltenden Fassung die legale Unterschreitung eben dieser Untergrenze um bis zu ein Fünftel, verschärft noch dadurch, dass Anfahrten kostenfrei sind und die Wartezeitkomponente entfällt. Nach der Rechenlogik Ihrer eigenen Vorlage liegt der reale Nachlass damit deutlich oberhalb von 30 Prozent.

Anschaulich wird dies bei Umsetzung unseres Vorschlags: Der Festpreis für eine Fahrt über 5 km dürfte bei 16,68 € liegen und damit unterhalb des heute geltenden Taxameter tariffs von 17,30 €. Eine Tarifier Anpassung, die den zulässigen Mindestpreis unter das Vorher-Niveau absenkt, verfehlt ihren Zweck vollständig.

Wir beantragen daher, die Untergrenze des Tarifier Korridors in § 4a Abs. 4 auf 5 Prozent zurückzuführen und damit die ursprüngliche Position der Verwaltung wiederherzustellen. Gegen die Obergrenze von 20 Prozent bestehen keine Einwände.

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Vereinsregister Dortmund, VR 3301

1. Vorsitzender: Jörg Füchtenschnieder, 2. Vorsitzender: Rainer Nee, Geschäftsführer: Sascha Waltemate

Hauptstadtbüro: VSPV, Pariser Platz 6A, 10117 Berlin



VSPV

Der Mobilitätsverband

G. Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen nach § 51a Abs. 1 PBefG

Ihre Anhörung benennt die Wettbewerbssituation gegenüber anderen Mobilitätsangeboten als Gesichtspunkt, der gegen eine Tarifierhöhung spreche. Diese Zuordnung ist verfehlt: Der Wettbewerbsdruck ist kein Grund, den Taxentarif unterhalb der gesetzlichen Untergrenze zu belassen, sondern Anlass, das dafür vorgesehene Instrument zu prüfen.

Nach § 51a Abs. 1 PBefG kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den in ihrem Bezirk betriebenen Mietwagenverkehr tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte, festlegen. Nach der Gesetzesbegründung zielt die Vorschrift auf die Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen und auf die Erhaltung eines level playing field zwischen den Verkehrsarten. Die Stadt Leipzig hat hiervon mit Verwaltungsrichtlinie vom 21. September 2021 Gebrauch gemacht, der Landkreis Lörrach mit Allgemeinverfügung vom 22. März 2022; die wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages haben die rechtlichen Anforderungen in der Ausarbeitung WD 5 – 3000 – 070/24 aufbereitet.

Maßstab ist auch hier § 39 Abs. 2 PBefG. Wird der Verkehrsmarkt bei einem gesetzeskonform festgesetzten Taxentarif gestört, oder ist dies mit hinreichender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, liegen die Voraussetzungen für Mindestbeförderungsentgelte vor. Genau diese Konstellation beschreiben die Rückmeldungen, die Ihnen aus dem Gewerbe zugehen, und sie war bereits 2024 Gegenstand der Erörterung im Kreistag, als von einer Ungleichbehandlung gegenüber plattformvermittelten Fahrten die Rede war.

Wir regen an, die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für den Mietwagenverkehr im Rhein-Kreis Neuss auf gutachterlicher Grundlage zu prüfen. Der VSPV steht für die fachliche Begleitung eines solchen Verfahrens zur Verfügung.

H. Antworten auf Ihre Fragen

Halten Sie eine zeitnahe Anpassung der Taxitarife für erforderlich? Wenn ja, aus welchen konkreten Gründen?

Ja. Der geltende Tarif unterschreitet die Untergrenze des § 39 Abs. 2 PBefG. Er wurde 2024 um 3,6 Prozent angehoben, während das vom Kreis eingeholte Gutachten und die IHK jeweils rund 10 Prozent für erforderlich hielten. Seither sind Kostensteigerungen von 13,58 Prozent eingetreten oder verbindlich beschlossen. Der Anpassungsbedarf beträgt 20,6 Prozent. Die Anpassung ist zum 1. Januar 2027 wirksam werden zu lassen, weil die Mindestlohnstufe ab diesem Tag in voller Höhe kostenwirksam wird.

Wie bewerten Sie die aktuelle wirtschaftliche Situation der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss?

Belastbare Aussagen zur Ertragslage des gesamten örtlichen Gewerbes lassen sich ohne Erhebung nicht treffen; deren Beschaffung obliegt nach § 39 Abs. 2 in Verbindung mit § 51 Abs. 3 PBefG der Genehmigungsbehörde. Die jüngsten belastbaren Zahlen sind die Gesamteinnahmen je Fahrzeug aus dem ISUP-Gutachten für 2020 und 2021; sie sind fünf beziehungsweise sechs Jahre alt und werden von der Verwaltung selbst nur durch die Annahme fortgeschrieben, die Umsätze seien nach der Pandemie gestiegen. Belegt ist demgegenüber, dass die Kostenseite seit Dezember 2024 um 13,58 Prozent gestiegen ist, während die Erlösseite nominal unverändert blieb. Soweit das Gewerbe diese Spanne bislang getragen hat, geschieht dies zulasten von Unternehmerlohn und Ersatzinvestitionen und damit genau zulasten der Positionen, die § 39 Abs. 2 PBefG schützt. Sollte der Kreis eine tragfähigere



VSPV

Der Mobilitätsverband

Grundlage für erforderlich halten, ist ein aktuelles Funktionsgutachten einzuholen; der VSPV wirkt daran gerne mit.

Welche Auswirkungen erwarten Sie durch die weitere Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1. Januar 2027?

Eine Erhöhung der Personalkosten in etwa demselben Umfang, also um 5,04 Prozent gegenüber dem Stand 2026 und um 13,88 Prozent gegenüber dem bei der letzten Tarifierung eingepreisten Stand, zuzüglich der Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung und der Folgewirkungen auf das Lohngefüge oberhalb des Mindestlohns. Bei einem Lohnkostenanteil von rund 50 Prozent entspricht dies für sich genommen einem Tarifierungsbedarf von 6,94 Prozent. Die Größe ist bekannt und rechnerisch bestimmt; sie bedarf keiner nachlaufenden empirischen Feststellung.

Halten Sie es für vertretbar, die derzeitigen Tarife zunächst beizubehalten und die Entwicklung im ersten Halbjahr 2027 erneut zu bewerten?

Nein. Das Beibehalten eines Tarifs, der die gesetzliche Untergrenze bereits heute unterschreitet, ist nicht vertretbar, sondern rechtswidrig. Eine Bewertung im ersten Halbjahr 2027 mit Wirkung zum 1. September 2027 ließe acht Monate erhöhter Personalkosten uncompensiert und verlängerte den beanstandeten Zustand um mindestens drei Quartale.

I. Anträge

Der VSPV beantragt,

1. die veröffentlichte Lesefassung der Tarifverordnung unverzüglich auf den Stand vom 1. Dezember 2024 zu berichtigen und die Verkündungsdaten der Änderungsverordnungen vom 28.09.2022 und 19.06.2024 mitzuteilen;
2. die Beförderungsentgelte mit Wirkung zum 1. Januar 2027 um 20 Prozent nach Maßgabe des Vorschlags unter Abschnitt V anzuheben;
3. die Untergrenze des Tarifkorridors in § 4a Abs. 4 der Verordnung von 20 auf 5 Prozent zurückzuführen;
4. in die Verordnung eine Regelung zur jährlichen indexgestützten Überprüfung des Tarifs aufzunehmen;
5. die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für den Mietwagenverkehr nach § 51a Abs. 1 PBefG gutachterlich prüfen zu lassen;
6. uns die Sitzungsvorlage vor Befassung des zuständigen Gremiums zur Kenntnis zu geben.

Für Rückfragen und für die fachliche Begleitung des weiteren Verfahrens stehen wir zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Sascha Waltemate
Geschäftsführer

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1388/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	30.09.2026	öffentlich	Entscheidung

Tagesordnungspunkt:

Zusammenlegung der Stadtbahnlinien U70 und U76 zu einer Linie

Sachverhalt:

Die Düsseldorfer Stadtbahnlinien U70 und U76 verkehren derzeit zwischen Krefeld Rheinstraße und Düsseldorf Hbf. bzw. Düsseldorf-Holthausen. Die U76 ist dabei die Hauptlinie und bedient sämtliche Stationen entlang der Strecke. Die U70 verkehrt hingegen als Express- bzw. als Verstärkerlinie und hält nicht an jeder Station. Die Betreiberin, die Rheinbahn AG, beabsichtigt, die beiden Linien zu einer einheitlichen Linie U76 zusammenzuführen.

Das seitens der Rheinbahn AG vorgeschlagene Vorhaben wird von den betroffenen Aufgabenträgern (Städte Düsseldorf und Krefeld sowie Rhein-Kreis Neuss) und der Stadt Meerbusch als sinnvoll erachtet.

Durch die geplante Verschmelzung der beiden Linien sollen mehrere Verbesserungen erreicht werden. Dazu zählen die Reduzierung von Verspätungen im Gesamtsystem, eine höhere Fahrplanstabilität, eine gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeuge sowie eine klarere und verständlichere Angebotsstruktur für die Fahrgäste.

Für die Stadt Meerbusch haben die Veränderungen insbesondere folgende Vorteile: Künftig würde die U76 regelmäßig an allen Meerbuscher Stationen halten (Görgesheide, Hoterheide, Kamperweg, Boverthaus, Haus Meer, Forsthaus und Büderich Landsknecht). In der Früh- und Abendspitze ist ein regelmäßiger 5-Minuten-Takt vorgesehen und im Tagesverkehr ein 20-Minuten-Takt. Damit können die Pendlerströme besser berücksichtigt und die verfügbaren Kapazitäten bedarfsgerechter eingesetzt werden.

Der Rhein-Kreis Neuss ist gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW Aufgabenträger des ÖPNV und somit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Kreisgebiet zuständig. Die Zuständigkeit betrifft auch das Gebiet der Stadt Meerbusch, die von den geplanten Änderungen maßgeblich betroffen ist. Da die kreisangehörigen Kommunen die entstehenden ÖPNV-Kosten zu 100 % tragen, steht die Umsetzung der geplanten Änderungen unter dem Finanzierungsvorhalt durch die Stadt Meerbusch.

Mit der Anpassung des Fahrtenangebots gehen für die Stadt Meerbusch eine zusätzliche Verkehrsleistung von ca. 8.500 km pro Jahr und damit eine finanzielle Mehrbelastung von ca. 45.000 Euro pro Jahr einher.

Voraussetzung für die Umsetzung der geplanten Änderungen sind entsprechende politische Beschlüsse der Stadt Meerbusch sowie der weiteren betroffenen Aufgabenträger. Die Anpassungen können nach positivem Verlauf des Genehmigungsverfahrens voraussichtlich zum Fahrplanwechsel nach den Sommerferien 2027 in Kraft treten.

Für weiterführende Informationen wird auf die beigefügte Präsentation verwiesen (**siehe Anlage**).

Hat das Thema/Projekt Auswirkungen auf den Klimaschutz?				
x	Ja, positive		Keine Auswirkungen	Ja, negative

Beschlussempfehlung:

Mobilitätsausschuss:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Planungen der Rheinbahn AG zur Kenntnis und empfiehlt dem Kreistag, vorbehaltlich der Finanzierungszusage durch die Stadt Meerbusch, die Zusammenführung der Stadtbahnlinien U70 und U76 zu einer Linie U76 zu beschließen.

Kreistag:

Der Kreistag nimmt die Planungen der Rheinbahn AG zur Kenntnis und beschließt, vorbehaltlich der Finanzierungszusage durch die Stadt Meerbusch, die Zusammenführung der Stadtbahnlinien U70 und U76 zu einer Linie U76.

Anlage:

20260428_Integration_U70_U76_Präsentation



ZUSAMMENFÜHRUNG U70/U76

28.04.2026

 **Rheinbahn**
Einfach. Immer. Da.



HINTERGRUND HISTORIE, K-BAHN GUTACHTEN, UND POLITISCHE WÜNSCHE

- Einführung der Linie U70 zum 06.08.1988
- Angebot von Bistro-Wagen
- Im Laufe der Jahre immer wieder kleinere Anpassungen am Konzept
 - Tausch von Haltestellen
 - Anpassung einzelner Fahrtenlagen
- Ausbau der gesamten Achse aufgrund der geplanten Siedlungsentwicklung im „K-Bahn-Gutachten“ empfohlen
 - Übertragung der Planfälle nach RheinTakt erforderlich (Wegfall U74)
- Politische Forderungen nach Integration
 - Letzter Impuls Frühsommer 2025
 - „Einfache“ Lösung (U70 soll überall halten) nicht umsetzbar



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Meerbusch
An den Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität
Dr. Felix Nieberding
Stadt Meerbusch
Ratsbüro
40667 Meerbusch

Fraktion im Rat der Stadt Meerbusch
Uerdinger Str. 17
40668 Meerbusch
fraktion@gruene-meerbusch.de
www.gruene-meerbusch.de

Meerbusch, 19. Mai 2025

Anfrage zum Ausschuss für Mobilität am 28.05.2025 /
Thema: U 70 auf Meerbuscher Stadtgebiet

Sehr geehrter Herr Dr. Nieberding,

die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bittet um Beantwortung der folgenden Anfrage:

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 13.03.2024 nahm Herr Bäumken eine Frage von Bündnis 90/ Die Grünen auf:
"Kann die U 70 alle sieben Meerbuscher Haltestellen bedienen, anstatt weiterhin an den drei Haltestellen Forsthaus, Kampenweg und Görgesheide vorbeizufahren?"

Hat die Rheinbahn sich seitdem zu der Frage geäußert?

Kann die Verwaltung sich der untenstehenden Argumentation anschließen und ggf. bei der Rheinbahn zu der Frage nachhaken?

Hintergrund der Frage:

Die Rheinbahn rechnet mit der Stadt auf Basis der gefahrenen Kilometer ab. Da diese gleichbleiben, müssten die drei zusätzlichen Stopps für Meerbusch kostenneutral sein.

Untersuchung zu den Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen entlang der K-Bahn Düsseldorf-Meerbusch-Krefeld auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes

NETZWERK
Zukunftsbildung

Planfall 1

- Linie U74 wird durchgehend bis zur Haltestelle Görgesheide verlängert

bis zur Haltestelle KR-

fin-Takt, So: 15/30-Min-

R-Rheinstraße zusammen

in Linien bleiben vom

gebot wie im Bestand

etrieblich zusammen (kein

ndpunkt KR-Rheinstraße

uf der Linie U74:

• U70 (ca. 4 Fahrzeuge)

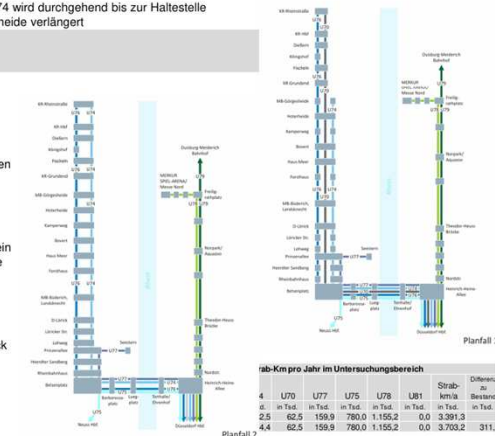
R-Rheinstraße und Lörick

(U76+U74)

sauchlichen Anlagen

auptbahnhof: 3.948,1

abkm/a)



Seite 14

ANGEBOTSKONZEPT

PRINZIP DER EXPRESSLINIE

- Abfahrt in Krefeld etwa eine Taktlage versetzt zur „Hauptlinie“ U76 (aktuell 9,5 Minuten)
- Auslassen von zehn Haltestellen führt zu „Aufholen“
- Zeitdifferenz in Düsseldorfer Innenstadt nur noch 5 Minuten

Nachteile:

- Beschleunigungseffekt nimmt mit Reisedistanz ab
 - Zustieg Hoterheide oder Ausstieg Lörick = geringer Zeitvorteil
- Hoher Aufwand in der Fahrplanung
 - Abstimmung zu U76 sowie anderen Linien (ab Belsenplatz)
- Neue Nachfrageschwerpunkte erfordern Reaktion:
 - Umnutzung Areal Böhler, Entwicklungen entlang der Strecke
 - Gewerbe im Bereich Löricker Str., Comenius-Gymnasium, etc.

von/nach	Zeitvorteil in Minuten bei Fahrt mit U70 nach...		
	Lörick	Belsenplatz	Heinrich-Heine-Allee
Rheinstraße	2,0	3,5	4,5
Krefeld Hbf	2,0	3,5	4,5
Dießem	2,0	3,5	4,5
Königshof	2,0	3,5	4,5
Fischeln	kein Halt U70	kein Halt U70	kein Halt U70
Grundend	1,5	3,0	4,0
Görgesheide	kein Halt U70	kein Halt U70	kein Halt U70
Hoterheide	1,0	2,5	3,5
Kamperweg	kein Halt U70	kein Halt U70	kein Halt U70
Bovert	0,5	2,0	3,0
Haus Meer	0,5	2,0	3,0
Forsthaus	kein Halt U70	kein Halt U70	kein Halt U70
Büderich,Landsknecht	0,0	1,5	2,5

FAHRGASTZAHLEN LASTRICHTUNG FRÜHSPITZE

Fahrtrichtung Düsseldorf	Frühspitze*			
	U70	U76	U70	U76
	Einsteiger	Einsteiger	Aussteiger	Aussteiger
Rheinstraße	212	201	0	0
Krefeld Hbf	124	97	8	3
Dießem	61	38	10	7
Fischeln		29		13
Königshof	40	25	11	2
Grundend	61	56	3	3
<i>Zwischensumme</i>	<i>498</i>	<i>446</i>	<i>32</i>	<i>28</i>
Görgesheide		27		14
Hoterheide	50	49	41	35
Kamperweg		17		0
Bovert	32	34	5	7
Haus Meer	49	91	15	14
Forsthaus		23		11
Büderich, Landsknecht	84	119	26	20
<i>Zwischensumme</i>	<i>215</i>	<i>360</i>	<i>87</i>	<i>101</i>
Lörick	47	47	25	20
Löricker Straße		58		24
Lohweg		66		16
Prinzenallee	26	43	70	74
Heerdter Sandberg		29		16
Comenius-Gymnasium		23		49
Belsenplatz	48	61	69	88
Barbarossaplatz		72		22
Luegplatz		32		15
Tonhalle/Ehrenhof	5	14	46	69
H.-Heine-Allee U	24	78	206	296
Steinstraße U	10	42	94	131
Oststraße U	6	40	31	45
Düsseldorf Hbf	0	325	216	203
<i>Zwischensumme</i>	<i>166</i>	<i>930</i>	<i>757</i>	<i>1.068</i>
<i>Summe</i>	<i>879</i>	<i>1.736</i>	<i>876</i>	<i>1.197</i>

Krefeld:

- An Haltestellen der U70 ist die Linie stärker nachgefragt als U76
- Verteilung der Fahrgäste auf U70 und U76 in Summe etwa gleich

Meerbusch:

- U76 an Halten der U70 etwa gleich stark oder stärker nachgefragt
- Zeitvorteil sinkt mit Nähe zur Düsseldorfer Innenstadt

Düsseldorf:

- Einsteiger nutzen nicht gezielt U70, sondern „das was kommt“

ANGEBOTSKONZEPT STATUS QUO

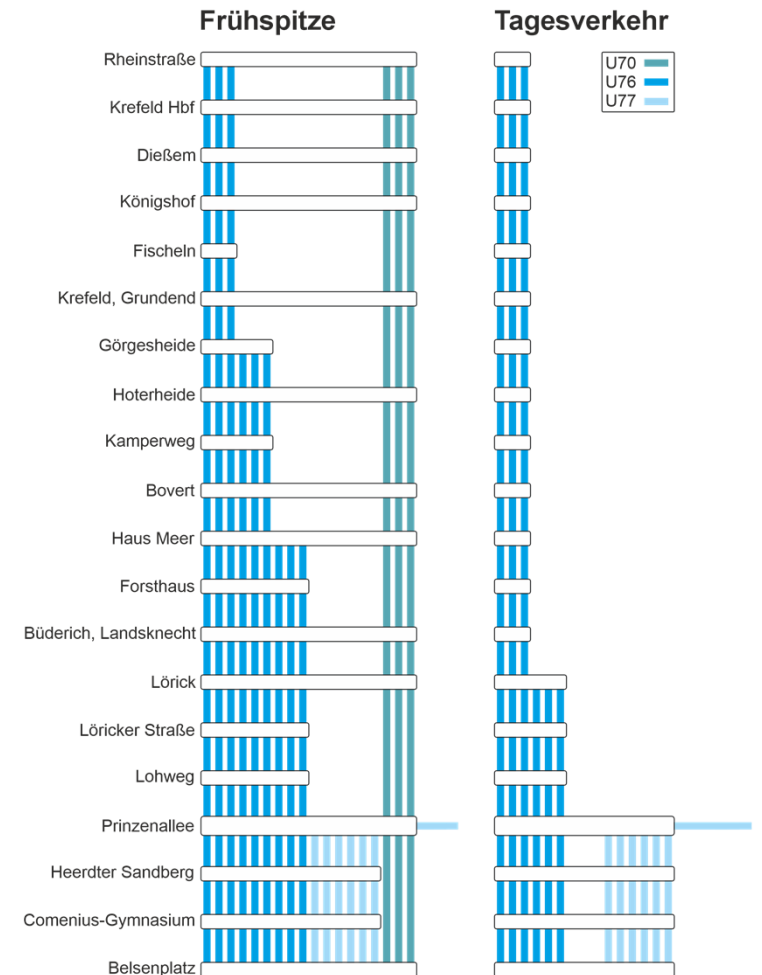
Frühspitze:

- U70 20'-Takt ab Rheinstraße
- U76 20'-Takt ab Rheinstraße
- U76 3 Verstärkerfahrten/h ab Görgesheide
- U76 3 Verstärkerfahrten/h ab Haus Meer

Tagesverkehr:

- U76 20'-Takt ab Rheinstraße
- U76 20'-Takt ab Lörick

- Für Kunden nicht immer leicht verständlich (U70)
- Geschwindigkeitsvorteil nur auf Gesamtstrecke
- Tendenziell ungleiche Auslastung der Fahrten



ANGEBOTSKONZEPT K-BAHN STUFE 1

Frühspitze:

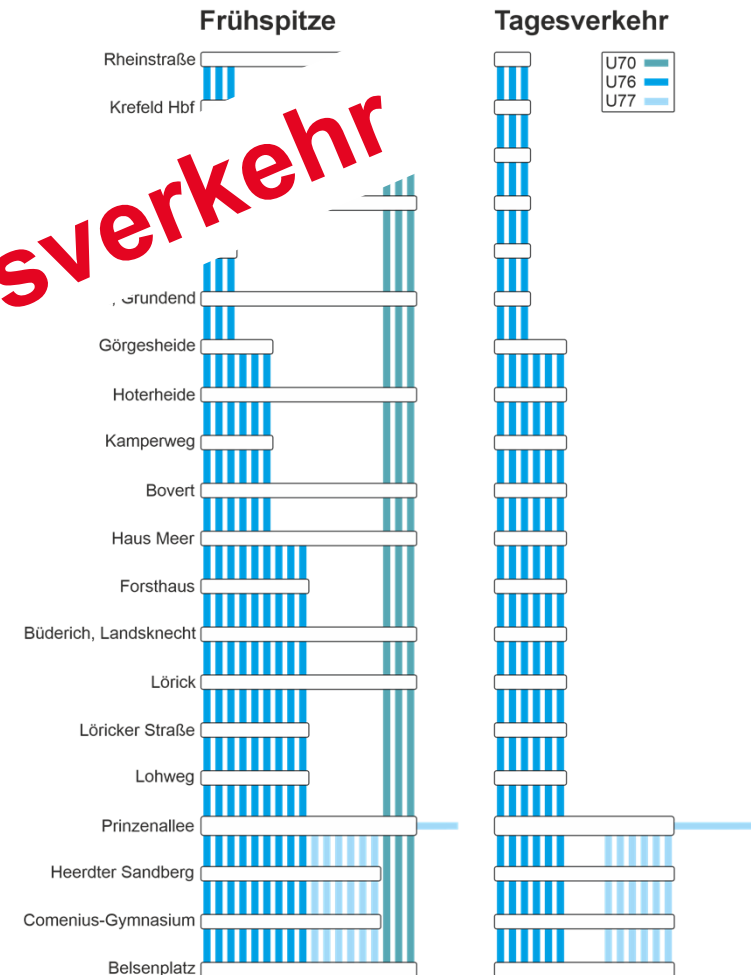
- U70 20'-Takt ab Rheinstraße
- U76 20'-Takt ab Rheinstraße
- U76 3 Verstärkerfahrten/h ab Görgesheide
- U76 3 Verstärkerfahrten/h ab Haus Meer

Tagesverkehr:

- U76 20'-Takt ab Rheinstraße
- U76 20'-Takt ab Görgesheide

Nur Unterschiede im Tagesverkehr

Krefeld & Meerbusch	Düsseldorf
+304.000km/a*	+3.000km/a*



ANGEBOTSKONZEPT K-BAHN STUFE 2

Frühspitze:

- U76 10'-Takt ab Rheinstraße
- U76 3 Verstärkerfahrten ab Haus Meer

Tagesverkehr:

- U76 10'-Takt ab Rheinstraße

- Einheitliche Struktur, leicht verständlich
- Angebotssteigerung in Meerbusch und Krefeld
- In Meerbusch deutlich weniger Haltestellenabfahrten in der Frühspitze als im Status Quo

Krefeld & Meerbusch	Düsseldorf
+603.000km/a*	+27.000km/a*



ANGEBOTSKONZEPT VORSCHLAG RHEINBAHN

Frühspitze:

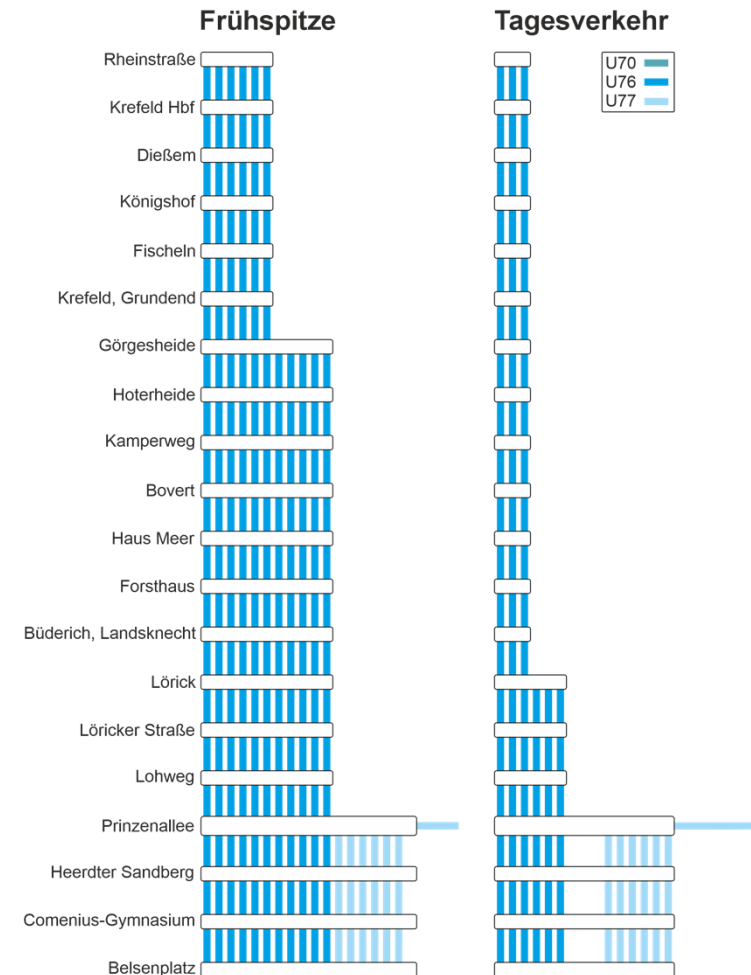
- U76 10'-Takt ab Rheinstraße
- U76 5 Verstärkerfahrten/h ab Görgesheide

Tagesverkehr:

- U76 20'-Takt ab Rheinstraße (entspricht Status Quo)
- U76 20'-Takt ab Lörick (entspricht Status Quo)

- Einheitliche Angebotsstruktur, leicht verständlich
- „Glatter“ 10'-Takt ab Rheinstraße
- Angebotssteigerung „nur“ in Meerbusch
- Politisch gewünschtes „Umschildern der U70“ nicht möglich!

Krefeld	Meerbusch	Düsseldorf
+/-0	rd. +8.500km/a	rd. -24.000km/a



ÜBERSICHT ABFAHRTEN JE HALTESTELLE

	Stündliche Haltestellenabfahrten je Richtung							
	Status Quo Spitze	K-Bahn Stufe 1 Spitze	K-Bahn Stufe 2 Spitze	Vorschlag RBG Spitze	Status Quo TagesV	K-Bahn Stufe 1 TagesV	K-Bahn Stufe 2 TagesV	Vorschlag RBG TagesV
Rheinstraße	6	6	6	6	3	3	6	3
Krefeld Hbf	6	6	6	6	3	3	6	3
Dießem	6	6	6	6	3	3	6	3
Königshof	6	6	6	6	3	3	6	3
Fischeln	3	3	6	6	3	3	6	3
Grundend	6	6	6	6	3	3	6	3
Görgesheide	6	6	6	11	3	6	6	3
Hoterheide	9	9	6	11	3	6	6	3
Kamperweg	6	6	6	11	3	6	6	3
Bovert	9	9	6	11	3	6	6	3
Haus Meer	12	12	9	11	3	6	6	3
Forsthaus	9	9	9	11	3	6	6	3
Büderich, Landsknecht	12	12	9	11	3	6	6	3
Lörick	12	12	9	11	6	6	6	6
Löricker Straße	9	9	9	11	6	6	6	6
Lohweg	9	9	9	11	6	6	6	6
Prinzenallee	18	18	15	17	12	12	12	12
Heerdter Sandberg	15	15	15	17	12	12	12	12
Comenius-Gymnasium	15	15	15	17	12	12	12	12
Belsenplatz	18	18	15	17	12	12	12	12

Perspektive Krefeld:

- Beibehaltung des heutigen Fahrtenangebotes
- Erhöhung der Reisezeit für die heutigen Fahrgäste der U70
- Gleichmäßige Fahrtenabstände

Perspektive Meerbusch:

- Einheitliche Bedienung entlang der Strecke
- Angebotsverbesserung für alle Fahrgäste

Perspektive Düsseldorf:

- Kein echter Zeitvorteil durch U70
- Wegfall senkt das Fahrtenangebot



Rheinbahn AG
T101 - Verkehrsplanung

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 21.09.2026

61 - Entwicklungs- u. Landschaftsplanung, Bauen und Wohnen

**rhein
kreis
neuss**

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1411/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt:

Information über die Studie zum Güterverkehrspotenzial der Revierbahn West

Sachverhalt:

Der Zweckverband go.Rheinland führt derzeit eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Realisierung der Revierbahn West zwischen Aachen, Jülich und Bedburg durch. Der Rhein-Kreis Neuss begleitet das Projekt aufgrund seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner engen Verflechtungen mit dem Rheinischen Revier in den Arbeits- und Lenkungskreisen.

Im Verlauf des Planungsprozesses wurde aus Sicht des Rhein-Kreises Neuss deutlich, dass die Potenziale der Revierbahn West für den Schienengüterverkehr bislang nicht ausreichend betrachtet wurden. Vor diesem Hintergrund wurde das Fachbüro Railistics mit der Erstellung einer ergänzenden Studie beauftragt. Ziel der Untersuchung war es, die Potenziale einer güterverkehrstauglichen Revierbahn West sowie deren Bedeutung für den Rhein-Kreis Neuss, den Neusser Hafen und das Rheinische Revier herauszuarbeiten.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Revierbahn West erhebliche Potenziale für den Schienengüterverkehr aufweist. Eine entsprechende Ausgestaltung kann zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz schaffen, bestehende Engpässe entlasten und die Anbindung an die europäischen Güterverkehrsachsen und die ZARA-Häfen verbessern. Darüber hinaus werden mögliche Beiträge zur Resilienz der Verkehrsinfrastruktur, besonders gegen Niedrigwasser, sowie zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes aufgezeigt.

Ursprünglich war vorgesehen, die Studie in dieser Sitzung des Mobilitätsausschusses am 29.09.2026 durch Herrn Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Geitz vom Fachbüro Railistics vorstellen zu lassen. Da Herr Geitz an diesem Termin verhindert ist, wäre eine Vorstellung der Studie im Mobilitätsausschuss erst in der darauffolgenden Sitzung am 24.11.2026 möglich gewesen.

Aufgrund der zeitlichen Bedeutung der Studienergebnisse für die weitere Diskussion und Planung der Revierbahn West wurde entschieden, die Vorstellung nicht bis zur Sitzung des Mobilitätsausschusses im November aufzuschieben. Herr Geitz stellte die Studie daher bereits in der Sitzung des Strukturwandelausschusses am 17.09.2026 vor.

Im Anschluss an die Vorstellung im Strukturwandelausschuss wurde die Studie am 18.09.2026 veröffentlicht. Hierzu wurde die entsprechende Informationsseite auf der Internetseite des Rhein-Kreises Neuss einschließlich des Links zur Studie freigeschaltet. Gleichzeitig wurde der Pressebericht zur Revierbahn West veröffentlicht. Zudem wurden die Danksagung an die an der Unternehmensbefragung beteiligten Akteure sowie das Schreiben an die zuständigen Ministerien versandt.

Der Mobilitätsausschuss wird mit dieser Vorlage nachrichtlich über die Studie, die erfolgte Vorstellung im Strukturwandelausschuss und die anschließende Veröffentlichung informiert.

Beschlussvorschlag:

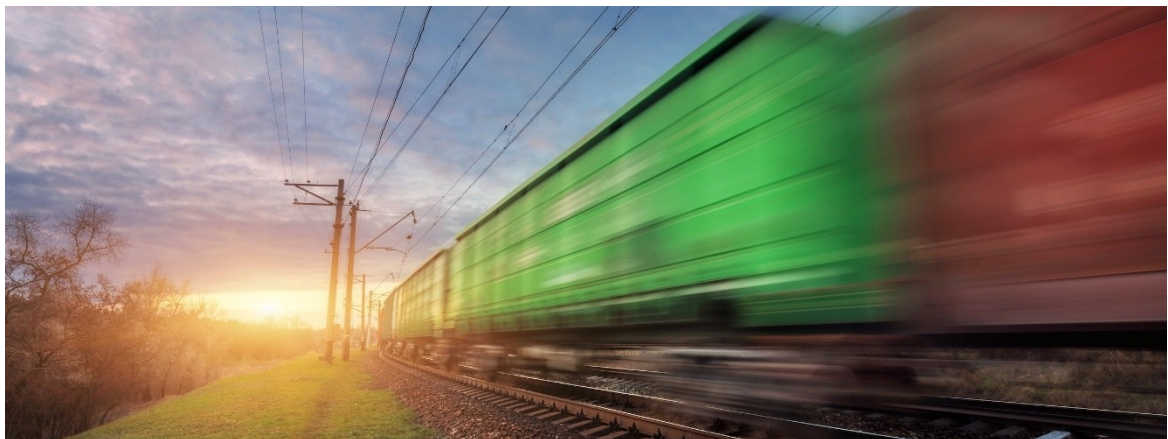
Der Mobilitätsausschuss empfiehlt, die Studie des Rhein-Kreises Neuss zum Güterverkehrspotenzial der Revierbahn West als Grundlage für die weitere Arbeit am Projekt "Rheinische Revierbahn" heranzuziehen und nimmt die Informationen zu ihrer Vorstellung im Strukturwandelausschuss am 17.09.2026 und zur anschließenden Veröffentlichung zur Kenntnis.

Anlagen:

Argumentationspapier zum frachtfähigen Ausbau der Revierbahn West (Anlage 2)
Studie zum frachtfähigen Ausbau der Revierbahn West (Anlage 1)

Studie zur Argumentation eines frachtfähigen Ausbau der Revierbahn im Rhein- Kreis Neuss

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



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Hintergrund des Projekts	4
1.2	Strategischer Kontext	4
1.3	Ziel der Studie	5
2	Notwendigkeit einer güterverkehrstauglichen Revierbahn	7
2.1	Wachstum im Güterverkehr und künftiger Kapazitätsbedarf	7
2.2	Bestehende Engpässe und Netzbeschränkungen	7
2.3	Mögliche Rolle der Revierbahn	8
3	Literaturrecherche	9
3.1	Überblick über die vorliegenden Studien	9
3.2	Wichtigste Ergebnisse der vorliegenden Studien	15
3.3	Bedeutung für den Rhein-Kreis Neuss	21
4	Wirtschaftlicher und logistischer Kontext	24
4.1	Wirtschaftsprofil des Landkreises	24
4.2	Wichtige güterverkehrsrelevante Sektoren	25
4.3	Logistikinfrastruktur	27
4.4	Bedeutung einer effizienten Güterverkehrsanbindung	28
5	Perspektiven der Stakeholder	30
5.1	Konzept zur Einbindung der Stakeholder	30
5.1.1	Zweck	30
5.1.2	Methodik	30
5.1.3	Vertretung der Stakeholder	31
5.2	Quantitative Analyse	33
5.2.1	Bedeutung des Schienengüterverkehrs und der Netzresilienz	33
5.2.2	Aktuelle Herausforderungen für den Schienengüterverkehr	34
5.2.3	Aktuelle Netzengpässe	35
5.2.4	Zukünftige Frachtnachfrage	36
5.2.5	Zukünftige Güterverkehrsmärkte	37
5.2.6	Erwartete Vorteile einer güterverkehrstauglichen Revierbahn	38
5.2.7	Infrastrukturanforderungen	39
5.2.8	Strategischer Bedarf an zusätzlicher Kapazität	40
5.3	Qualitative Analyse	40
5.3.1	Kapazitätsengpässe und Netzstabilität	41

5.3.2	Wachsende Frachtnachfrage und zunehmender Druck seitens der Häfen	42
5.3.3	Auswirkungen auf die Industrie und die Verkehrsverlagerung	42
5.3.4	Die strategische Lage des Rhein-Kreises Neuss	43
5.3.5	Warum die Revierbahn wichtig ist	44
5.3.6	Aufstrebende zukünftige Transportmärkte	44
5.4	Zusammenfassung	45
6	Vorläufige Bewertung der betrieblichen Kapazität	47
7	Bewertung von Netz, Engpässen und Infrastruktur	52
7.1	Bestehende Netzsituation	52
7.2	Für den Rhein-Kreis Neuss relevante Engpässe	56
7.3	Beitrag der Revierbahn	57
8	Integrierte Bewertung von Auswirkungen und Interessen	60
8.1	Strategische Vorteile für den Rhein-Kreis Neuss	60
8.2	Beitrag zum regionalen und europäischen Güterverkehrsnetz	60
8.3	Abwägung zwischen lokalen und Transitinteressen	61
8.4	Gesamtbewertung	62
9	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	63
9.1	Schlussfolgerungen	63
9.2	Empfehlungen	64

1 Einleitung

1.1 Hintergrund des Projekts

Das Rheinische Revier durchläuft derzeit einen der bedeutendsten Strukturwandelprozesse in Europa. Nach der Entscheidung, den Braunkohleabbau und die Kohleverstromung auslaufen zu lassen, steht die Region vor der Herausforderung, neue wirtschaftliche Perspektiven zu schaffen, ihre Attraktivität als Wirtschaftsstandort zu stärken und nachhaltige Mobilitäts- und Logistiklösungen zu entwickeln. Der Verkehrsinfrastruktur kommt bei diesem Wandel eine zentrale Rolle zu, da sie die Erreichbarkeit sicherstellt, das Wirtschaftswachstum unterstützt und die Entwicklung neuer Industrie- und Logistikaktivitäten fördert.

In diesem Zusammenhang hat sich die Revierbahn als eine der wichtigsten Eisenbahninfrastrukturinitiativen in der Region herauskristallisiert. Das Projekt wird im Rahmen des Strukturwandelprogramms des Rheinischen Reviers untersucht und zielt darauf ab, einen neuen Eisenbahnkorridor zu schaffen, der die Region Aachen, den Raum Jülich und die Niederrheinregion miteinander verbindet. Der Korridor würde die Chancen nutzen, die sich aus der Umgestaltung ehemaliger Bergbaugebiete ergeben, und soll die Eisenbahnanbindung zwischen den aufstrebenden Wirtschaftszentren der Region verbessern.

Bislang lag der Schwerpunkt der Revierbahn auf dem regionalen Personenverkehr. Aktuelle Studien, die von Go.Rheinland und seinen Projektpartnern koordiniert werden, untersuchen die Machbarkeit einer neuen Personenbahnverbindung, die zur regionalen Mobilität, Erreichbarkeit und wirtschaftlichen Entwicklung beitragen würde. Die strategische Bedeutung des Korridors geht jedoch über den reinen Personenverkehr hinaus. Aufgrund seiner geografischen Lage in einer der wichtigsten Güterverkehrsregionen Europas könnte der Korridor auch Möglichkeiten bieten, den Schienengüterverkehr zu stärken und die Widerstandsfähigkeit des gesamten Schienennetzes zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund hat der Rhein-Kreis Neuss diese Studie in Auftrag gegeben, um die potenzielle Rolle des Güterverkehrs auf der Revierbahn zu untersuchen. Ziel der Studie ist es, zu bewerten, ob ein güterverkehrstauglicher Ausbau des Korridors zusätzliche Vorteile für den Kreis, seine Unternehmen, Logistikeinrichtungen, Häfen und die Verkehrsinfrastruktur generieren könnte. Damit ergänzt die Studie die laufenden, auf den Personenverkehr ausgerichteten Untersuchungen und liefert eine strategische Bewertung aus der Perspektive des Rhein-Kreises Neuss.

1.2 Strategischer Kontext

Die strategische Bedeutung der Güterverkehrsinfrastruktur hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Große Nordseehäfen, insbesondere die ZARA-Häfen (Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) Rotterdam und Antwerpen-Brügge, investieren weiterhin in ein erhebliches Wachstum des Güteraufkommens

für die kommenden Jahrzehnte. Gleichzeitig zielt die europäische und nationale Verkehrspolitik zunehmend darauf ab, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren, die Energieeffizienz zu verbessern und die Nachhaltigkeit des Verkehrssystems zu steigern.

Das deutsche Schienennetz und insbesondere die Rhein-Ruhr-Region sind auf vielen wichtigen Güterverkehrskorridoren bereits mit erheblichen Kapazitätsengpässen konfrontiert. Zahlreiche Infrastrukturengpässe schränken die betriebliche Flexibilität ein und mindern die Fähigkeit des Netzes, das künftige Frachtwachstum aufzufangen. Unter solchen Bedingungen erhält der internationale Fernverkehr aufgrund seiner Bedeutung für europäische Lieferketten und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit oft betriebliche Priorität. Infolgedessen leiden regionale Güterverkehrsdienste und Verbindungen über kürzere Entfernungen bereits heute unter verminderter Zuverlässigkeit, geringerer Trassenverfügbarkeit und erhöhten betrieblichen Herausforderungen.

Dieses Problem ist für Logistikstandorte wie den Rhein-Kreis Neuss von besonderer Relevanz. Obwohl der Kreis von seiner strategischen Lage innerhalb der Rhein-Ruhr-Region und seiner Nähe zu wichtigen Güterverkehrskorridoren profitiert, ist er zugleich von dem zunehmenden Druck auf die Netzkapazitäten betroffen. Verbindungen zwischen den ZARA-Häfen und Logistikstandorten im Kreis könnten angesichts des weiterwachsenden internationalen Güterverkehrs einem zunehmenden Wettbewerb um knappe Schienenkapazitäten ausgesetzt sein.

Zusätzlicher Druck auf das Verkehrssystem wird voraussichtlich durch neue Anforderungen an die militärische Mobilität und die zunehmende Bedeutung widerstandsfähiger europäischer Logistiknetzwerke entstehen. Jüngste geopolitische Entwicklungen haben die Bedeutung von Verkehrskorridoren unterstrichen, die sowohl wirtschaftliche als auch strategische Transportbedürfnisse erfüllen können. Folglich gewinnen zusätzliche Schienenkapazitäten, alternative Routenoptionen und Netzredundanz bei der Verkehrsplanung zunehmend an Bedeutung.

In diesem Zusammenhang hat die Revierbahn das Potenzial, zu übergeordneten verkehrspolitischen Zielen beizutragen, indem sie zusätzliche Routenmöglichkeiten bietet, die Flexibilität des Netzes verbessert und die Verbindungen zwischen Logistikstandorten im Rheinland und den großen ZARA-Häfen stärkt.

1.3 Ziel der Studie

Das übergeordnete Ziel dieser Studie ist die Erstellung einer fundierten, evidenzbasierten Bewertung der potenziellen Vorteile eines güterverkehrstauglichen Ausbaus der Revierbahn aus der Perspektive des Rhein-Kreises Neuss.

Die Studie soll nicht die derzeit von Go.Rheinland durchgeführten technischen Machbarkeitsuntersuchungen ersetzen. Vielmehr zielt sie darauf ab, eine strategische Bewertung der wirtschaftlichen, logistischen und verkehrstechnischen Auswirkungen der Einbeziehung von Güterverkehrsanforderungen in die zukünftige Entwicklung des Korridors zu liefern.

Konkret verfolgt die Studie folgende Ziele:

- potenzielle Güterverkehrsdienste zu identifizieren, die den Korridor betrieblich nutzen könnten,
- den Beitrag der Revierbahn zur Beseitigung bestehender Netzengpässe und Kapazitätsbeschränkungen zu bewerten,
- ihre potenzielle Rolle bei der Stärkung der Netzresilienz und der betrieblichen Flexibilität zu bewerten,
- die Vorteile für Unternehmen, Logistikunternehmen, Häfen und Terminals im Rhein-Kreis Neuss zu analysieren,
- ihren Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zu den Zielen eines nachhaltigen Güterverkehrs zu bewerten und
- die Entwicklung einer klaren und faktengestützten strategischen Argumentation für den Rhein-Kreis Neuss im Rahmen laufender Planungs- und Entscheidungsprozesse.

2 Notwendigkeit einer güterverkehrstauglichen Revierbahn

2.1 Wachstum im Güterverkehr und künftiger Kapazitätsbedarf

Die Nachfrage nach Güterverkehr in Europa wird voraussichtlich weiter steigen – bedingt durch den zunehmenden internationalen Handel, sich wandelnde Lieferketten und die anhaltende Bedeutung der ZARA-Häfen als Tor zu den europäischen Märkten. Die Häfen von Rotterdam und Antwerpen-Brügge zählen zu den größten Güterverkehrsknotenpunkten in Europa und generieren erhebliche Schienengüterverkehrsströme in Richtung Deutschland, Schweiz, Italien sowie Mittel- und Osteuropa.

Gleichzeitig schafft der wirtschaftliche Wandel im Rheinischen Revier neue Möglichkeiten für die industrielle Entwicklung, Logistikaktivitäten, Forschungseinrichtungen und Investitionen in die Fertigung. Viele dieser Aktivitäten werden voraussichtlich eine zusätzliche Nachfrage im Güterverkehr generieren und die Bedeutung effizienter Schienenverbindungen erhöhen, auch durch die zwangsläufig wachsende Bedeutung als Hub und Gateway.

Die Kombination dieser Entwicklungen lässt darauf schließen, dass die bestehenden Güterverkehrskorridore in Zukunft zunehmendem Druck ausgesetzt sein werden. Folglich wächst der Bedarf, Möglichkeiten für zusätzliche Eisenbahnkapazitäten und alternative Trassenführungen zu identifizieren, die das künftige Güterverkehrswachstum bewältigen können.

2.2 Bestehende Engpässe und Netzbeschränkungen

Die Rhein-Ruhr-Region verfügt über eines der am stärksten ausgelastete Schienennetze in Europa. Auf zahlreichen Abschnitten des Netzes konkurrieren Güter- und Personenverkehr um begrenzte Infrastrukturkapazitäten, was zu betrieblichen Herausforderungen führt und die Flexibilität bei der Fahrplanerstellung einschränkt.

Insbesondere bei Betriebsstörungen erhält der internationale Transitverkehr oft Vorrang, da Verspätungen länderübergreifende Lieferketten über große Entfernungen beeinträchtigen können. Diese Priorisierung ist zwar aus betrieblicher Sicht nachvollziehbar, kann jedoch negative Folgen für den regionalen Güterverkehr und den Nahverkehr haben, der lokale Industriebetriebe, Häfen und Logistikeinrichtungen bedient.

Erfahrungen aus anderen Güterverkehrskorridoren, darunter der Venlo-Korridor, zeigen, wie sich Kapazitätsengpässe unverhältnismäßig stark auf den Regionalverkehr auswirken können. In solchen Situationen können Logistikstandorte, die auf zuverlässige Anbindungen an die ZARA-Häfen angewiesen sind, mit einer

verminderten Servicequalität und eingeschränkten Möglichkeiten für zukünftiges Wachstum konfrontiert sein.

Der Ausbau zusätzlicher güterverkehrstauglicher Infrastruktur kann daher nicht nur neue Transportkapazitäten schaffen, sondern auch die Widerstandsfähigkeit und Robustheit des gesamten Schienennetzes verbessern.

2.3 Mögliche Rolle der Revierbahn

Eine für den Güterverkehr geeignete Revierbahn könnte potenziell mehrere strategische Funktionen innerhalb des regionalen und europäischen Verkehrssystems erfüllen.

Erstens könnte sie die Anbindung zwischen dem Rhein-Kreis Neuss, dem Rheinischen Revier und den großen ZARA-Häfen verbessern. Verbesserte Hinterland Verbindungen würden die Wettbewerbsfähigkeit regionaler Logistikeinrichtungen stärken und die künftige wirtschaftliche Entwicklung fördern.

Zweitens könnte der Korridor zusätzliche Flexibilität bei der Streckenführung innerhalb des gesamten Rhein-Ruhr-Schienennetzes bieten, auch als umleite Strecke bei Störungen zwischen Aachen und Köln oder Aachen und Rheydt. Dies könnte dazu beitragen, die Abhängigkeit von einer begrenzten Anzahl stark ausgelasteter Strecken zu verringern und die Widerstandsfähigkeit des Netzes bei geplanten Instandhaltungsmaßnahmen, Störungen oder Kapazitätsengpässen zu verbessern.

Drittens könnte der Korridor übergeordnete verkehrspolitische Ziele in Bezug auf die Verkehrsverlagerung, nachhaltige Logistik und militärische Mobilität unterstützen. Je nach Ausgestaltung und betrieblichen Merkmalen könnte die Revierbahn dazu beitragen, ein robusteres und anpassungsfähigeres Verkehrssystem zu schaffen, das den künftigen Anforderungen des Güterverkehrs gerecht wird.

Aus diesen Gründen ist eine detaillierte Bewertung des Güterverkehrspotenzials des Korridors sowohl aktuell als auch strategisch relevant für den Rhein-Kreis Neuss und seine Stakeholder.

3 Literaturrecherche

3.1 Überblick über die vorliegenden Studien

Studie der IHK Mittlerer Niederrhein

Im Gebiet der Industrie- und Handelskammer (IHK) Niederrhein nimmt der Schienenverkehr rasch zu. Bereits heute erschweren Kapazitätsengpässe die Einführung neuer Angebote im Personen- und Güterverkehr in einer Weise, die den Bedürfnissen der Verbraucher gerecht werden. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat einige dringend benötigte Ausbauinitiativen nicht berücksichtigt. Die IHK-Niederrhein vermutete unter anderem, dass die prognostizierte Zahl der Züge in ihrem Gebiet durchweg unterschätzt worden war. Die Studie bestätigt diesen Verdacht, analysiert die Gründe dafür, quantifiziert den zu erwartenden zusätzlichen Bedarf und beschreibt die Folgen. Sowohl der prognostizierte Anstieg des Güterverkehrsaufkommens als auch die geplanten Verbesserungen im Personenverkehr lassen sich ohne zusätzliche Ausbau-Maßnahmen nicht realisieren, und die angestrebte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ist unmöglich zu erreichen.

Eine Verkehrsprognose, eine Netzschilderung und eine Bewertung von Maßnahmen sind die wesentlichen Aspekte des BVWP. Die Verkehrsprognose ist das zentrale Ziel der Studie, da sie auf der Grundlage ungenauer Eingabedaten berechnet wurde, was die Bewertung der BVWP-Kennzahlen verzerrt. Alle Daten aus der Verkehrsprognose fließen in die Verkehrsverknüpfungsmatrix ein, die die Verkehrs- und Transportverbindungen zwischen den einzelnen Regionen in Deutschland (NUTS-3) und im Ausland (in verschiedenen Detailebenen) für die Jahre 2010 und 2030 auflistet.

IHK-IIR-Studie

Die IHK-IIR-Studie hebt hervor, dass es trotz der vorgeschlagenen Investitionsmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur im Rheinland weiterhin erhebliche Engpässe im Untersuchungsgebiet in der Region Köln-Aachen-Emmerich geben wird, insbesondere auf den internationalen Strecken über Aachen (Montzenroute), Venlo und Emmerich zu den ZARA-Häfen. Als Hauptgrund führen die Autoren der Studie an, dass der erwartete künftige Anstieg des Schienengüterverkehrs durch die geplanten Investitionen in das Schienennetz nicht aufgefangen werden kann.

Die Studie zeigt deutlich, dass das Frachtvolumen in den Häfen von Antwerpen und Rotterdam in den kommenden Jahren zunehmen wird, was einen erheblichen Ausbau des Schienengüterverkehrs erforderlich macht. Dieser wird in den aktuellen Prognosen (BVWP 2030) unterschätzt. Die Prognosen der Häfen, der Bahn, der Ministerien usw. weichen stark voneinander ab. In der Vergangenheit haben viele deutsche Schätzungen, wie beispielsweise der BVWP 2030, das Frachtaufkommen durchweg unterschätzt, da die Frachtmengen aus den Nachbarländern nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Die größte Sorge im Zusammenhang mit diesen Engpässen ist ein Konflikt zwischen Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr. Ein Kapazitätsmangel auf den Bahnstrecken würde zu weniger Personenzügen oder mehr Lkw auf der Straße führen, was sich negativ auf die Wirtschaft, den ökologischen Fußabdruck und das Ziel der Verkehrswende in der Region auswirken würde. Wenn nicht umgehend Maßnahmen ergriffen werden, werden die Engpässe im Schienennetz im Jahr 2040 größer sein als im Jahr 2030. Die Engpässe wären noch weitaus gravierender, wenn die politischen Zielszenarien umgesetzt würden, die für das Jahr 2040 einen Modalanteil von 15 % für den Hafen von Antwerpen und von 25 % für den Hafen von Rotterdam vorsehen.

Go.Rheinland-Studie

Der Eisenbahnknotenpunkt Aachen dient als wichtiger Knotenpunkt für den Schienengüterverkehr (SGV), den Fernpersonenverkehr (SPFV) und den Nahverkehr (SPNV) im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Er ist von entscheidender Bedeutung für den internationalen Schienengütertransit, da er Teil der Güterverkehrskorridore Nordsee–Ostsee und Nordsee–Rhein–Mittelmeer (RFCs) ist, über die die Güterströme zwischen den ZARA-Häfen und Süd- sowie Osteuropa verteilt werden. Der Plan der Bundesregierung hat das erwartete Wachstum des Güteraufkommens bislang noch nicht ausreichend berücksichtigt.

Gleichzeitig gibt es Bestrebungen, das Angebot insbesondere im Regionalverkehr (SPNV) und in gewissem Umfang auch im Fernverkehr (SPFV) auszubauen, was den Knotenpunkt Aachen zusätzlich belasten könnte. Dem steht die Überlastung des Knotenpunkts Aachen gegenüber, auf die die DB InfraGO AG bereits im Zusammenhang mit der überlasteten Bahnstrecke (ÜLS) Stolberg Hbf – Aachen-West hingewiesen hat. Es ist eine Herausforderung, den Anstieg des Verkehrsaufkommens zusätzlich zum derzeitigen Niveau zu bewältigen.

Einen Überblick über die bereits vorgeschlagenen Infrastrukturverbesserungen zur Kapazitätssteigerung am Knotenpunkt Aachen und auf den angrenzenden Schienenverkehrsachsen gibt Modul A dieser Studie. Die Achsen, die die Verkehrsströme durch den Knotenpunkt Aachen beeinflussen, sind von großer Bedeutung. Die Maßnahmen werden zusammengestellt, ihr aktueller Stand bewertet und die Studien auf Gültigkeit und Genauigkeit geprüft. Dies ist ein umfassender Überblick über die aktuellen Planungen.

Die mittelfristigen (bis 2040) und langfristigen (über 2040 hinaus) Umsetzungszeiträume werden hinsichtlich ihrer Umsetzungswahrscheinlichkeit bewertet. Zudem wird das langfristige Szenario herangezogen, um den Verkehrsbedarf für den SGV zu ermitteln. Zu diesem Zweck werden die Häfen, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und betroffenen Infrastrukturbetreiber befragt. Wirtschaftliche und betriebliche Planungen können verlässliche Nachfrageszenarien liefern. Es werden drei Möglichkeiten unterschieden: unterdurchschnittliche Nachfrage, prognostizierte Nachfrage und überdurchschnittliche Nachfrage. Die Ermittlung der Zugzahlen ist eine entscheidende Eingangsgröße für die bevorstehende Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen.

Die Revierbahn wird derzeit von Go.Rheinland und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) im Rahmen des Strukturwandels im Rheinischen Revier untersucht. Das Projekt zielt darauf ab, einen neuen Schienenkorridor zu schaffen, der die Region Aachen, Jülich, die zukünftigen Entwicklungsgebiete im ehemaligen Bergbaubereich und den Niederrhein miteinander verbindet. Das Projekt soll in erster Linie die Anbindung des regionalen Personenverkehrs verbessern und die wirtschaftliche Entwicklung im Rheinischen Revier fördern.

Derzeit werden mehrere Trassenvarianten geprüft. Während sich die aktuellen Studien vorrangig auf den regionalen Personenverkehr konzentrieren, würde der vorgeschlagene Korridor eine völlig neue Ost-West-Bahnverbindung durch Teile des Rheinlandes schaffen, die derzeit nur über eine begrenzte Bahnanbindung verfügen. Infolgedessen könnte das Projekt auch strategische Chancen für den Güterverkehr, die Netzresilienz und die zukünftige Logistikentwicklung bieten.

Das Projekt ist insbesondere angesichts der zunehmenden Kapazitätsengpässe auf den bestehenden Ost-West-Schienenkorridoren in Nordrhein-Westfalen von Bedeutung. Zusätzliche Schieneninfrastruktur kann nicht nur zu einer verbesserten Erreichbarkeit beitragen, sondern auch zur Diversifizierung der Routenoptionen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Dokumente zu TEN-T- und Europäische Güterverkehrskorridor

Die Korridore wurden festgelegt, als die Europäische Kommission auf der Grundlage einer speziellen Methodik das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz definierte. Dabei integrierte sie die bestehenden ERTMS- und Schienengüterverkehrskorridore.¹

Güterverkehrskorridore: Der Zweck der Güterverkehrskorridore (RFC), die erstmals durch die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 festgelegt wurden, besteht darin, die Zusammenarbeit im internationalen Schienenverkehr, insbesondere zwischen den Infrastrukturbetreibern, zu verbessern und die internationalen Schienengüterverkehrsdienste zu stärken. Deutschland ist ein wichtiger Knotenpunkt für europäische Verkehrsströme und beteiligt sich an fünf europäischen Güterverkehrskorridoren. Es arbeitet zudem mit anderen teilnehmenden Staaten zusammen, beispielsweise bei der Umsetzung der TEN-T-Verordnung (EU) 2024/1679. Ziel ist es, den Ausbau der Infrastruktur eng auf die betrieblichen Anforderungen des Güterverkehrs abzustimmen und ein nahtloses, leistungsfähiges, multimodales europäisches Verkehrsnetz aufzubauen.¹

Europäische Verkehrskorridore: Die Korridore werden eine entscheidende Rolle bei der Verwirklichung des erweiterten Kernnetzes und die Umsetzung der TEN-T-Verordnung bis 2040 spielen. Jeder Korridor wird von einem Koordinator geleitet. Die Koordinatoren werden von Korridorforen und Arbeitsgruppen unterstützt, die sich aus Infrastrukturbetreibern sowie Vertretern der Mitgliedstaaten und Regionen zusammensetzen. Mehr als jeder andere Mitgliedstaat verfügt Deutschland über fünf Korridore, die durch das Land verlaufen. Nordsee–Ostsee,

¹ [BMV – Korridormanagement](#)

Skandinavien–Mittelmeer, Atlantik, Nordsee–Rhein–Mittelmeer und Rhein–Donau. Unter diesen Korridoren stellt der Rhein-Alpen-Korridor eine der verkehrsreichsten Güterverkehrsstrecken Europas dar. Er verbindet die ZARA-Häfen Rotterdam und Antwerpen über die Schweiz und einige der wichtigsten Wirtschaftszentren in den Regionen Rhein-Ruhr, Rhein-Main-Neckar sowie den Ballungsraum Mailand in Norditalien mit dem Mittelmeerraum in Genua.²

Rhein-Alpen-Korridor: Von den neun Korridoren des Kernnetzes ist der Rhein-Alpen-Korridor der kürzeste. Er durchquert zudem einige der wirtschaftlich stärksten und am dichtesten besiedelten Gebiete Europas. Jährlich werden entlang des Korridors 138 Milliarden Tonnenkilometer Fracht befördert. Die Gebiete entlang des Korridors erwirtschaften ein BIP von mehr als 3.100 Milliarden Euro, was 20 % des Gesamt-BIP der EU entspricht.³ Dieser multimodale Korridor umfasst den Rhein als Binnenwasserstraße. Schlüsselprojekte sind die teilweise bereits fertiggestellten Basistunnel in der Schweiz und deren Zufahrtsstrecken in Deutschland und Italien. Die wichtigsten fehlenden Verbindungen auf diesem Korridor sind die Engpässe in Deutschland und Italien, wo Kapazitätserweiterungen erforderlich sind, sowie eine bessere Anbindung der belgischen und niederländischen Netze an das deutsche Netz. Darüber hinaus müssen die Zufahrtsstrecken zu den Schweizer Tunneln auf EU-Gebiet (Karlsruhe–Basel und CH–Mailand/Novara) zügig vorangetrieben werden, da die Gotthard- und Monte-Ceneri-Tunnel ab 2019 eine ebene Trasse für den Schienengüterverkehr durch die ökologisch sensiblen Alpen schaffen werden. Auch Kapazitätserweiterungen sowie bessere multimodale Anbindungen in den Häfen sind erforderlich.

Rotterdam und Antwerpen, zwei der größten Häfen Europas, liegen am Rhein-Alpen-Korridor. Im Jahr 2018 wurden dort zusammen 650 Millionen Tonnen umgeschlagen. Hinzu kommen weitere 250 Millionen Tonnen aus den anderen sechs Häfen des Korridors. Etwa 80 Millionen Tonnen, also 9 % der Gesamtmenge, entfallen auf den Umschlag (hauptsächlich in Rotterdam und Antwerpen, in geringerem Umfang auch in Zeebrügge und Genua), während über 800 Millionen Tonnen den Hinterlandverkehr ausmachen, der in den Korridor hinein- oder aus ihm herausfließt. Sechs der zehn umsatzstärksten Frachtflughäfen der EU liegen in diesem Korridor: Frankfurt, Amsterdam, Wür/Bonn, Lüttich, Brüssel und Mailand-Malpensa. Im Jahr 2018 beförderten sie zusammen 6,7 Millionen Tonnen Post und Fracht, was 40 % des EU-Gesamtvolumens entspricht.³

Verkehrsstrategien des Bundes und der Länder im Rahmen des TEN-T

Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen fördert gezielt den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur im Güterverkehr und hat kürzlich Fördermaßnahmen für Investitionen in die Instandhaltung, den Ausbau oder den Neubau von Bahnstrecken in NRW veröffentlicht, die überwiegend für den Güterverkehr genutzt werden. Auf diese Weise stärkt Nordrhein-Westfalen den klimafreundlichen Schienenverkehr und macht ihn zukunftsfähig. Öffentliche, nicht in

² [Kernnetz-Korridor Rhein-Alpen – Mobilität und Verkehr](#)

³ [4. Arbeitsplan RALP – Mobilität und Verkehr – Europäische Kommission](#)

Bundesbesitz befindliche Eisenbahnen können Zuschüsse in Höhe von 30 %, 40 % oder bis zu maximal 75 % der förderfähigen Kosten erhalten. Ziel ist es, nicht nur bestehende Schienennetze zu erhalten, sondern auch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers „Schiene im Güterverkehr“ spürbar zu steigern. Gleichzeitig wird dadurch die verstärkte Nutzung der umweltfreundlichen Schiene im Güterverkehr gefördert. Gefördert werden Investitionen in die Erneuerung, den Ersatz, den Ausbau und den Neubau von barrierefreien Bahnstrecken, die überwiegend für den Güterverkehr genutzt werden – einschließlich Binnenhäfen und Serviceeinrichtungen. Zu den typischen Maßnahmen zählen der Bau von Gleisen, Weichen, Brücken, Signal- und Sicherheitstechnik sowie Verladeeinrichtungen.⁴

Frühere Studien zum „Eiserner Rhein“ und der 3RX-Variante

Die Eisenbahnverbindung vom Hafen von Antwerpen nach Deutschland, der „Eiserne Rhein“, ist seit Jahrzehnten Gegenstand von Diskussionen. Diese Studie basiert auf einer Analyse der Machbarkeit der 3RX-Route, einer alternativen Eisenbahnstrecke auf der Grundlage der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, die das deutsche Industriegebiet Rhein-Ruhr mit den Seehäfen an der Nordsee verbinden würde. Ein alternativer Plan zur Reaktivierung der historischen „Iron Rhine“-Bahnstrecke ist die 3RX-Route. Bis 1991 wurde der „Iron Rhine“ für den Schienengüterverkehr genutzt. Die belgischen und niederländischen Ministerien unterzeichneten 1999 eine Absichtserklärung, um die seit Jahren stillgelegte historische Strecke wiederzubeleben. Allerdings gab es viel Kritik an der Idee, die alte Strecke wiederzubeleben, unter anderem weil der Zugabschnitt durch das Naturschutzgebiet De Meinweg in den Niederlanden verläuft. Es wurden andere Ansätze in Betracht gezogen, um eine akzeptablere und realisierbare Lösung zu finden. Die „A52-Route“, die dem Verlauf der Autobahn A52 in Deutschland folgt, ist eine solche Option. Die Rhein-Ruhr-Bahnverbindung (3RX), oft auch als „Dritter Weg“ bezeichnet, ist eine weitere Alternative. Obwohl die Montzen-Route eine der beliebtesten Güterverkehrsstrecken ist, die das deutsche Hinterland mit den flämischen Häfen verbindet, hat die Studie mehrere Einschränkungen aufgezeigt. Zum einen ist die Montzen-Route aufgrund der längeren Fahrzeit und der größeren Entfernung im Vergleich zum Straßentransport weniger wettbewerbsfähig. Zweitens wirken sich mehrere Merkmale der Strecke, wie die Steigungen entlang der Trasse und die Notwendigkeit, in Aachen für Züge in Richtung Süden die Fahrtrichtung zu wechseln, negativ auf Zeit und Kosten aus. Drittens gibt es für die Montzen-Route nur wenige Alternativen. Die Alternativrouten nach Athus-Meuse, Brabant und Betuwe erfordern alle, dass Züge die Fahrtrichtung wechseln und deutlich längere Strecken zurücklegen. Darüber hinaus ist die Kapazität dieser Strecken für den Transport von mehr Schienengüterverkehr begrenzt. Mit immer weiteren Verzögerungen wird eine Umsetzung noch aufwändiger, teurer und unrealistischer.

Verkehrsprognosen des Bundes und Infrastrukturplanung

⁴ [Infrastrukturförderung für öffentliche, nicht in Bundesbesitz befindliche Schienengüterverkehrsunternehmen \(NE-Infrastrukturförderung NRW\) | Nordrhein-Westfalen fördert](#)

Neben regionalen Studien und Positionspapieren von Stakeholder liefern mehrere nationale und europäische Verkehrsplanungsdokumente wichtige Erkenntnisse über zukünftige Entwicklungen im Güterverkehr und den Infrastrukturbedarf. Diese Studien deuten durchweg auf ein anhaltendes Wachstum der Güterverkehrsnachfrage in den kommenden Jahrzehnten hin und unterstreichen die Notwendigkeit erheblicher Investitionen in die Kapazität der Schieneninfrastruktur.

Der BVWP und die damit verbundenen Güterverkehrsprognosen gehen von einem anhaltenden Anstieg des Schienengüterverkehrsaufkommens aus, der durch Wirtschaftswachstum, internationalen Handel, zunehmenden Hinterlandverkehr der Häfen und politische Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung angetrieben wird. Ähnliche Schlussfolgerungen spiegeln sich in den langfristigen Schienenverkehrsstrategien der Bundesregierung wider, die Kapazitätsausbau, Netzresilienz und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs als zentrale Ziele für die künftige Infrastrukturentwicklung benennen.

Eine wiederkehrende Erkenntnis in den nationalen Verkehrsplanungsdokumenten ist, dass viele Abschnitte des deutschen Schienennetzes bereits an ihre praktische Betriebskapazität stoßen oder diese überschreiten. Dies gilt insbesondere für die Rhein-Ruhr-Region, die eines der am intensivsten genutzten Schienennetze Europas darstellt und als entscheidendes Tor zwischen den ZARA-Häfen und Mitteleuropa fungiert. Folglich konzentriert sich die Infrastrukturplanung zunehmend nicht nur auf die Kapazitätserweiterung bestehender Strecken, sondern auch auf die Schaffung zusätzlicher Routenoptionen und die Verbesserung der Netzredundanz.

Auf europäischer Ebene legen verkehrspolitische Initiativen wie das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) und der Europäische Green Deal großen Wert darauf, die Rolle des Schienengüterverkehrs innerhalb nachhaltiger Verkehrssysteme zu stärken. Diese Strategien erkennen an, dass die Erreichung der Ziele der Verkehrsverlagerung sowohl ausreichende Infrastrukturkapazitäten als auch die Verfügbarkeit zuverlässiger, widerstandsfähiger Verkehrskorridore erfordert, die das zukünftige Güterwachstum auffangen können.

Aus Sicht des Güterverkehrs wird zunehmend erwartet, dass Infrastrukturprojekte mehrere zentrale betriebliche Anforderungen erfüllen. Dazu gehören die Kompatibilität mit 740–750 Meter langen Güterzügen, Achslasten von bis zu 25 Tonnen, ausreichende Netzkapazität, moderne Signalsysteme wie ETCS sowie Infrastrukturauslegungen, die betriebliche Einschränkungen für den Güterverkehr minimieren. Diese Anforderungen sind zu Standardmaßstäben für die Planung künftiger güterverkehrstauglicher Eisenbahninfrastruktur in ganz Europa geworden und in der neuer TEN-T-Verordnung (EU) 2024/1679 festgeschrieben.

Insgesamt zeigen nationale und europäische Verkehrsplanungsdokumente, dass das künftige Wachstum im Güterverkehr nicht allein durch die Optimierung der bestehenden Infrastruktur aufgefangen werden kann. Zusätzliche Kapazitäten, alternative Trassenoptionen und eine verbesserte Netzresilienz werden erforderlich sein, um die künftige Nachfrage zu bewältigen. Diese Erkenntnisse liefern einen

wichtigen strategischen Kontext für die Bewertung des potenziellen Beitrags einer güterverkehrstauglichen Revierbahn zum übergeordneten Schienennetz sowie zu den logistischen und wirtschaftlichen Interessen des Rhein-Kreises Neuss.

3.2 Wichtigste Ergebnisse der vorliegenden Studien

Wachstum im Güterverkehr

Das BVWP bezieht seine Eingabedaten beispielsweise aus statistischen Datenbanken wie Destatis. Dabei werden Erhebungsfehler aus der Statistik in die Prognose übernommen. So hatte Destatis bis 2018 zahlreiche Güterverkehrsmengen im Schienenverkehr nicht erfasst, da nicht in Deutschland ansässige Transportunternehmen nicht zur offiziellen Meldung ihrer Transportmengen verpflichtet werden können. Auf Strecken, auf denen der Verkehr häufig von ausländischen Eisenbahnunternehmen betrieben wird (z. B. in Grenzregionen, im Kombinierten Verkehr oder auf Transitkorridoren – wie im Rheinland), hat diese Untererfassung besonders starke Auswirkungen. Im Jahr 2018 wurden die Transportstatistiken für den Schienengüterverkehr um 18 % nach oben korrigiert.

Weitere Ungenauigkeiten in der Verkehrsprognose betreffen das allgemeine Wirtschaftswachstum, das einen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung des Güterverkehrs hat (anstelle des prognostizierten jährlichen Wachstums von 1,14 % ist das BVWP seit 2010 um 1,86 % pro Jahr gewachsen), sowie den kombinierten Verkehr (anstelle des prognostizierten jährlichen Wachstums von 3,0 % ist der kombinierte Verkehr seit 2010 um 5,2 % pro Jahr gewachsen). Infolgedessen liegt das im BVWP für das linke Niederrheinufer geschätzte Verkehrsaufkommen deutlich unter den tatsächlichen Verkehrsmengen und -trends.

Das BMVP hat dies bereits erkannt und seine Prognose für die Anzahl der Zugbewegungen für das Jahr 2030 auf der Strecke Venlo – Kaldenkirchen – Viersen von 357 Zugbewegungen pro Woche auf 434 angehoben. Dies spiegelt jedoch noch nicht den tatsächlichen Verkehrsbedarf wider. Bereits 2018 wurden auf der Strecke rund 433 Zugdurchfahrten pro Woche verzeichnet. Unter Berücksichtigung spezifischer Entwicklungen im Untersuchungsgebiet sowie gemäß den in der IHK-IRR-Studie dargelegten Quantifizierungen sind auf der Strecke bis zum Jahr 2030 mehr als 500 Zugdurchfahrten pro Woche zu erwarten (vorausgesetzt, der im BVWP vorgesehene Ausbau wird umgesetzt). Dieser Anstieg wird sich auch auf die nachfolgenden Streckenabschnitte auswirken. Neben den Häfen von Rotterdam und Antwerpen (wo sich der Modal Split zugunsten der Schiene voraussichtlich verdoppeln wird) ist ein neues Terminal in Venlo mit einer Kapazität von 100 GZ pro Woche eine der wichtigsten Verkehrsquellen. Für den Verkehr aus Rotterdam sind die Grenzübergänge bei Venlo und Emmerich gleichermaßen die wichtigsten Zugangspunkte zum deutschen Schienennetz.

Die Unterschätzung des Volumens des Schienengüterverkehrs im Rheinland lässt sich auf eine Reihe von Faktoren zurückführen, darunter: die bis vor kurzem bestehende methodische Unterschätzung intermodaler Züge und Züge ausländischer Eisenbahnunternehmen, die sich auf die heute gültigen Prognosen

ausgewirkt hat; die Unterschätzung des Trailerverkehrs auf der Schiene und der damit verbundenen Investitionen in den letzten Jahren; die Unterschätzung der Auswirkungen vergangener, gegenwärtiger und zukünftiger Investitionen in den Häfen von Antwerpen und Rotterdam; die Unterschätzung der Verkehrsentwicklung in den Hinterland-Drehkreuzen; sowie die Unterschätzung der Verkehrsmengen auf der Ost-West-Achse.

Die Analyse prognostiziert, dass es trotz aller erwarteten Verbesserungen im Jahr 2024 weiterhin erhebliche Engpässe geben wird. Die Region sowie die Häfen von Antwerpen und Rotterdam haben den künftigen Bedarf an Zügen anhand einer Reihe von Kriterien und Markttrends bewertet. Im realistischen Szenario verlängerte der Berater das Zieljahr der Hafenprognose für Antwerpen von 2030 auf 2040, ging von 65 TEU pro Zug aus und rechnete mit einem leichten Anstieg des Anteils des Schienenverkehrs im Hafen von Rotterdam. Andererseits könnten die Maximal-Szenarien – ein Schienenanteil von 25 % im Rotterdamer Hafen oder das Erreichen der Prognose für den Hafen von Antwerpen bereits vor 2040 – möglicherweise eintreten. Anders ausgedrückt: Der Prognosehorizont liegt nicht zwischen dem realistischen und dem Minimal-Szenario, sondern zwischen dem realistischen und dem Maximal-Szenario.⁷

ZARA-Hafenwachstum

Theo Noteboom, Lehrstuhlinhaber für „Nordseehafen“ am Maritime Institute und an der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der Universität Antwerpen, erläutert: „Der Zeitraum 2008–2021 führte zu einer divergierenden Verkehrsentwicklung. Rotterdam und Antwerpen-Brügge verzeichneten ein moderates positives durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,7 % bzw. 2,1 %.“⁵ Das ausdrückliche Ziel des interurbanen Polyzentrismus besteht darin, die monozentrische städtische Wirtschaftsstruktur Europas – wie sie durch die ikonische „Blue Banana“ veranschaulicht wird (Rauhut, 2017; Waterhout et al., 2005) – zu überwinden, wobei der Schwerpunkt auf dem endogenen Wachstum außerhalb des Kerns liegt; die ZARA-Häfen bilden dabei die wichtigsten Knotenpunkte der Hinterlandregionen.⁶

Der Transitverkehr aus den Benelux-Ländern durch Deutschland in andere Länder ist sogar noch schneller gewachsen als der Quell- und Zielverkehr von und nach Deutschland.⁷ Entscheidungen und Entwicklungen in den ZARA-Häfen, wie beispielsweise Investitionen oder politische Leitlinien zum Modal Split, haben direkte Auswirkungen auf die Infrastruktur im Rheinland. Beide Häfen investieren weiterhin in Umschlaganlagen und die Schieneninfrastruktur in der Umgebung der Häfen mit dem Ziel, den Anteil des Schienenverkehrs am

⁵ [PortGraphic: Verkehrsentwicklung in den vier größten Containerhäfen Nordeuropas – PortEconomics](#)

⁶ [Polyzentrität – ein Konzept oder viele?: European Planning Studies: Band 25, Nr. 2 – Zugang erhalten](#)

⁷ https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/fileadmin/IHK_Mittlerer_Niederrhein/Dokumente/Verkehr_Mobilitaet_Logistik/ermittlung-und-validierung-des-verkehrsaufkommens-im-spv-und-sqv-in-nrw.pdf

Gesamtverkehrsaufkommen zu verdoppeln. Das Wachstum der Umschlagmengen in diesen Häfen wird von 2010 bis 2030 auf rund 67 % prognostiziert⁸. Ein erheblicher und wachsender Teil dieses Mengenwachstums wird auf der Schiene transportiert werden. Die für das Untersuchungsgebiet relevanten Eisenbahnunternehmen berichteten in der Studie, dass ihr Güterverkehr schneller gewachsen sei als der Gesamtmarkt. Der Transitverkehr aus den Benelux-Ländern durch Deutschland in andere Länder wuchs noch schneller als der Verkehr mit Ursprung in oder Bestimmungsort in Deutschland. Kurzfristige Marktrückgänge im Schienengüterverkehr in den Jahren 2022–2023 waren auf vorübergehende Störungen zurückzuführen, da sich die Schienengüterverkehrsmengen im Fernverkehr der Benelux-Länder sowie im Ost-West-Verkehr im Jahr 2024 wieder erholten. Auch der intermodale Verkehr zwischen den Niederlanden und Polen sowie zwischen den Niederlanden und Italien nimmt trotz Kapazitäts- und Infrastrukturproblemen zu.⁹

Die geplanten Investitionsmaßnahmen in die Schieneninfrastruktur des Rheinlandes werden stark vom Bundesverkehrsinfrastrukturplan 2040 beeinflusst, der als Grundlage für den Ausbau des Netzes dient. Laut Jürgen Steinmetz, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Mittel-Niederrhein, reichen diese Maßnahmen nicht aus, um den prognostizierten Ausbau des Schienengütertransits zu bewältigen. Dies zeige, dass die Verkehrsströme aus den sogenannten ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) unterschätzt würden. Daher setzen sich die Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes für eine praxismgerechte Anpassung der bundesweiten Verkehrsinfrastrukturplanung ein, um nachteilige Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum der Region und die Bahninfrastruktur auszuschließen.¹⁰

Infrastrukturengpässe und ihre Auswirkungen auf dem Knoten Aachen

Der Großraum Aachen muss laut der Langzeitplanung für den regionalen Personenverkehr (SPNV) sowie den Personenfernverkehr (SPFV) und den erwarteten Entwicklungen im Güterverkehr (SGV) mit einem erheblichen Anstieg der Zugzahlen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr rechnen. In den erstellten Szenarien werden unterschiedliche Wachstumsraten im Trailerverkehr, beim Transport von flüssigem CO₂ und anderen Industriegasen sowie unterschiedliche Entwicklungsstadien der Infrastruktur in den Häfen von Rotterdam und Antwerpen angenommen. Dennoch deutet jedes Szenario darauf hin, dass in praktisch jedem Korridor mit einem Anstieg des Schwerlastverkehrs nach Deutschland zu rechnen ist. Um den zusätzlichen Verkehr bewältigen zu können, sind Infrastrukturausbauten in der Metropolregion Aachen erforderlich.

- Zahlreiche Infrastrukturinitiativen, die in dieser Situation zur Kapazitätserweiterung beitragen würden, wurden bereits in mehreren Studien aufgezeigt. Insbesondere ist davon auszugehen, dass nur eine geringe Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen rechtzeitig (bis 2030) umgesetzt wird,

⁸ [Transformation des europäischen Schienengüterverkehrs | McKinsey](#)

⁹ [VerkZARANRW_2016_2706.indd](#)

¹⁰ [Modernisierung der Schieneninfrastruktur | Industrie- und Handelskammer Mittel-Niederrhein](#)

und viele wurden noch gar nicht in Angriff genommen. Dies betrifft vor allem LST-Maßnahmen, die im Rahmen des neuen „DSTW Aachen“ umgesetzt werden, sowie solche, die mit der umfassenderen Sanierung des Korridors Aachen–Köln zusammenhängen.

- Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Studie erfordern eine Neubewertung der zuvor vorgeschlagenen Maßnahmen vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen, wie der geplanten ETCS-Einführung, Preiserhöhungen sowie Veränderungen bei Verkehrsaufkommen und Zugzahlen. Zu diesem Zweck werden zunächst eine Reihe von Kriterien festgelegt, um eine Bewertung der Initiativen zu ermöglichen. Es ist entscheidend, neben den Vorteilen auch die damit verbundenen Kosten zu bewerten. Diese lassen sich in Bezug auf Personalbedarf, Koordinationsaufwand, Kosten und andere Faktoren quantifizieren. Darüber hinaus werden neue Schritte zur Steigerung der Infrastrukturkapazität ermittelt, sollte sich die Liste der Maßnahmen als unzureichend erweisen.

Engpässe gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlandes

Eine gemeinsame Schlussfolgerung aller untersuchten Studien lautet, dass das künftige Güterverkehrswachstum ohne zusätzliche Kapazitätserweiterungen und alternative Trassenoptionen nicht allein auf dem bestehenden Netz bewältigt werden kann.

„Die unzureichende Berücksichtigung des zunehmenden Güterverkehrs aus den ARA-Häfen verschärft bestehende Kapazitätsengpässe. Die Schieneninfrastruktur in der Region ist bereits vielerorts überlastet, was sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr massiv beeinträchtigt“, sagt Dr. Norbert Reinkober,¹⁰ Geschäftsführer des Vereins Go.Rhineland. „Zudem hätten wir selbst bei Umsetzung aller aktuellen BVWP-Projekte weiterhin Engpässe im Netz. Das zeigt, wie sehr die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes hinter der Realität zurückbleibt.“

Zentrale Korridore wie:

- Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf
- Aachen – Köln – Bonn – Rhein-Sieg-Kreis
- Venlo – Viersen – Krefeld – Duisburg
- Emmerich – Duisburg

„Diese Überlastung gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region. Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist unerlässlich, um einen reibungslosen Güter- und Pendlerverkehr zu gewährleisten“, fasst Sascha Odermatt, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, zusammen, „ohne zusätzliche Investitionen drohen weitere Verzögerungen, höhere Transportkosten und eine verstärkte Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die ohnehin schon überlasteten Straßen. Dies gilt für die Strecken, aber auch für die notwendigen Knotenpunkte und Logistikzentren wie die Häfen.“¹⁰

Die IHK-IIR-Studie zeigt deutlich, dass wir dringend Ausbau- und Neubau-Maßnahmen benötigen, um insbesondere das prognostizierte Verkehrswachstum auf den Hinterlandkorridoren aufzufangen. Die Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes fordern die Bundesregierung nachdrücklich auf, die Verkehrsinfrastrukturpläne des Bundes neu auszurichten und die Verkehrsprognosen anzupassen. Um den tatsächlichen Bedarf zu decken, ist es unerlässlich, die Kapazitäten auf den betroffenen Zugstrecken zu erhöhen. Konkret bedeutet dies, dass die Verkehrsprognose für 2040 an die tatsächlichen Wachstumsraten der ZARA-Häfen angepasst werden muss. Die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes muss dem Ausbau der Schienenkernstrecken Priorität einräumen. Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastrukturen sollte die Zusammenarbeit mit Belgien und den Niederlanden verstärkt werden. Geplante Projekte müssen schneller umgesetzt werden, insbesondere diejenigen, die unter das Investitionsgesetz für die Kohleregionen fallen.¹⁰ Die bis vor kurzem bestehende methodische Unterschätzung intermodaler Züge und Züge ausländischer Eisenbahnunternehmen, die die heute gültigen Prognosen beeinflusst hat; die Unterschätzung des Trailerverkehrs auf der Schiene und der damit verbundenen Investitionen in den letzten Jahren; die Unterschätzung der Auswirkungen vergangener, aktueller und zukünftiger Investitionen in den Häfen von Antwerpen und Rotterdam; die Unterschätzung der Entwicklung der Umschlagmengen in den Hinterland-Drehkreuzen; die Unterschätzung der Verkehrsentwicklungen auf der Ost-West-Achse.

Aus der IHK-IIR-Studie und den ausgewählten Erhebungen geht hervor, dass der Rückgang des Güterverkehrsaufkommens auf vorübergehende Engpässe zurückzuführen ist (z. B. zahlreiche Baustellen an der Schieneninfrastruktur im Rheinland, Streiks in Frankreich und Deutschland, die den Schienengüterverkehr lahmlegten, die Folgen von Unfällen im Gotthardtunnel, systembedingte Überlastungen und Kapazitätsengpässe, die Zuweisung von Umleitungskapazitäten während der Sperrung bei Rastatt, Auswirkungen der Energiekrise usw.) zurückzuführen ist und dass das Schienengüterverkehrsaufkommen im Jahr 2024 wieder ansteigen wird. Auch wenn diese kurzzeitigen Störungen für den Marktrückgang in den Jahren 2022–2023 verantwortlich sind, nehmen der Fernverkehr in den Benelux-Ländern und der Ost-West-Verkehr wieder zu, was darauf hindeutet, dass sich die Leistung weiter verbessern wird. Trotz Kapazitäts- und Infrastrukturproblemen wächst der intermodale Verkehr zwischen den Niederlanden und Polen sowie zwischen den Niederlanden und Italien.⁷

Potenzial für die Verkehrsverlagerung

Im Hinblick auf die notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hält Nordrhein-Westfalen an seiner Forderung fest, dass die notwendigen Schienenprojekte sowohl über das nationale Programm als auch über die Infrastrukturprogramme der Europäischen Union zügig umgesetzt werden. Bei dem weiteren Ausbau, der einer Achse zugeordneten Verkehrsinfrastruktur wird angestrebt, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt zu stärken. Die Abstimmung des Ausbaus und des Neubaus von Verkehrswegen auf die

Entwicklungsachsen trägt zur weiteren Verbesserung der Entwicklungs- und Verbindungsfunktion der Achsen bei.

Durch die Verknüpfung von Schiene, Straße und Wasserstraßen lassen sich integrierte Transportketten schaffen, die die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger kombinieren. Wichtige Elemente sind dabei die Schnittstellen, wie Güterverkehrszentren (GVZ), Güterverteilzentren, Terminals des kombinierten Güterverkehrs (KLV) der Bahn sowie Post- und Schienengüterzentren und Häfen, an denen die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche zusammenarbeiten.¹¹

Der Erfolg künftiger Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung wird nicht nur von regulatorischen Maßnahmen abhängen, sondern auch von der Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten in der Schieneninfrastruktur. Mehrere untersuchte Studien deuten darauf hin, dass die mit den Nord-See-Häfen verbundenen Ziele zur Verkehrsverlagerung nicht allein durch die Optimierung der bestehenden Infrastruktur erreicht werden können. Zusätzliche Schienenkapazitäten und alternative Trassenführungen werden daher erforderlich sein, um dem künftigen Wachstum im Schienengüterverkehr gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang könnte die Revierbahn eine Chance bieten, zu umfassenderen Zielen der Verkehrsverlagerung beizutragen und gleichzeitig die regionale Wirtschaftsentwicklung zu stärken.

Militärische Mobilität und strategische Widerstandsfähigkeit

Jüngste europäische und geopolitische Entwicklungen haben die Bedeutung einer widerstandsfähigen Verkehrsinfrastruktur erhöht, die sowohl zivile als auch militärische Logistikanforderungen erfüllen kann. Die Initiative der Europäischen Union zur militärischen Mobilität identifiziert die Schieneninfrastruktur als einen entscheidenden Bestandteil strategischer Verkehrsnetze.

Eine Infrastruktur, die Güterzüge mit hohen Achslasten, großen Zuglängen und zuverlässigen Betriebsbedingungen aufnehmen kann, kann auch für militärische Transportanforderungen von strategischem Wert sein. Zusätzliche Schienenkorridore erhöhen die Redundanz des Netzes und verringern die Abhängigkeit von einer begrenzten Anzahl von Strecken. Auch wenn die militärische Mobilität kein vorrangiges Ziel des Revierbahn-Projekts ist, können mehrere Merkmale einer für den Güterverkehr geeigneten Infrastruktur auch zukünftige militärische Transportanforderungen unterstützen und möglicherweise die Förderfähigkeit im Rahmen europäischer Finanzierungsmechanismen verbessern.

Empfehlungen für politische Entscheidungsträger

Die Industrie- und Handelskammern im Rheinland fordern die Bundesregierung auf, die Verkehrsprognosen zu korrigieren und die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes neu auszurichten. Die Kapazitäten auf den betroffenen Schienenkorridoren müssen dringend ausgebaut werden, um den tatsächlichen Anforderungen gerecht zu werden. Konkret bedeutet dies:

¹¹ [25.11.2016 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen \(LEP NRW\) | RECHT.NRW.DE](#)

- Anpassung der Verkehrsprognose für 2040 an die tatsächlichen Wachstumszahlen der ZARA-Häfen
- Priorisierung des Ausbaus zentraler Schienenkorridore in der bundesweiten Verkehrsinfrastrukturplanung
- Enge Zusammenarbeit mit Belgien und den Niederlanden zur Stärkung grenzüberschreitender Infrastrukturen
- Beschleunigte Umsetzung bereits geplanter Projekte, insbesondere im Rahmen des Investitionsgesetzes für die Kohleregionen. Zusätzliche Kapazitäten und Erhöhung der Widerstandsfähigkeit durch weitere Netzelemente wie die „Revierbahn“.

Die „Revierbahn“ als zusätzliches Verbindungs- und Kapazitätselement

Eine wiederkehrende Erkenntnis aus zahlreichen Studien ist das wachsende Missverhältnis zwischen dem künftigen Güterverkehrsbedarf und den verfügbaren Schienekapazitäten. Zwar werden bestehende Ausbauprojekte voraussichtlich zu erheblichen Kapazitätssteigerungen führen, doch kommen mehrere Studien zu dem Schluss, dass auch bei Umsetzung aller derzeit geplanten Projekte erhebliche Engpässe bestehen bleiben werden.

In diesem Zusammenhang gewinnen zusätzliche Netzelemente zunehmend an Bedeutung. Die IHK-Studie verweist ausdrücklich auf die Revierbahn als ein Projekt, das zu zusätzlicher Kapazität und Widerstandsfähigkeit innerhalb des rheinischen Schienennetzes beitragen kann. Durch die Schaffung eines neuen Ost-West-Korridors durch das Rheinische Revier könnte die Revierbahn alternative Trassenmöglichkeiten bieten und die Abhängigkeit von stark ausgelasteten Korridoren wie Aachen–Mönchengladbach–Neuss–Düsseldorf und dem Venlo-Korridor verringern.

Über ihre Funktion im Personenverkehr hinaus könnte der Korridor daher zur Verbesserung der betrieblichen Flexibilität und zur Stärkung der Netzresilienz beitragen. Solche Vorteile sind insbesondere bei Infrastrukturarbeiten, Betriebsstörungen und zukünftigen Verkehrswachstumsszenarien von Bedeutung.

Während sich die aktuellen Studien zur Revierbahn in erster Linie auf den Personenverkehr konzentrieren, deuten die untersuchten Erkenntnisse darauf hin, dass eine für den Güterverkehr geeignete Umsetzung potenziell dazu beitragen könnte, mehrere in der Literatur identifizierte Herausforderungen anzugehen, darunter Kapazitätsengpässe, Ziele der Verkehrsverlagerung, Netzresilienz und Anbindung an regionale Logistikstandorte.

3.3 Bedeutung für den Rhein-Kreis Neuss

Der Rhein-Kreis Neuss liegt im Westen von Nordrhein-Westfalen am Rhein und grenzt an die Städte Düsseldorf und Köln. Die Region ist bekannt für ihre Mischung aus städtischen und ländlichen Gebieten, in der sich industrielle Aktivitäten mit historischen Stätten und Naturlandschaften verbinden. Neuss,

Grevenbroich und Dormagen sind wichtige Städte innerhalb des Kreises. Die Wirtschaft wird von der Chemie- und Aluminiumindustrie getragen, wobei die Bereiche Logistik und Dienstleistungen zunehmend an Bedeutung gewinnen.¹² Der Kreis umfasst acht Städte und Gemeinden mit insgesamt 450.000 Einwohnern und ist ein regionales Wirtschaftszentrum. Fast alle im Rhein-Kreis Neuss ansässigen Unternehmen sind kleine oder mittelständische Betriebe. Diese KMU stellen 70 % der Arbeitsplätze im Kreis und haben dessen Entwicklung sowohl in sozialer und kultureller als auch in wirtschaftlicher Hinsicht maßgeblich geprägt.¹³

Der Hafen von Neuss liegt am linken Ufer bei KM 741 und verfügt über zwei Hafenanlagen, den Rheinhafen und das Hafenbecken. Die 2004 gegründete Neuss Trimodal GmbH betreibt das Terminal an der Tilsiter Straße im Hafen von Neuss. Auf einer Fläche von rund 88.000 Quadratmetern werden dort jährlich bis zu 250.000 Ladeeinheiten umgeschlagen.

Ein großer Teil der Umschlagmengen stammt aus den Westhäfen Zeebrügge, Antwerpen und Rotterdam. Ergänzt werden die Containermengen durch den kontinentalen Verkehr von und nach Wien, Wels und Graz (Österreich), Budapest (Ungarn), Gallarate (Italien), Hefei (China) sowie durch eine hochfrequente Containerverbindung zwischen Frenkendorf/Basel (Schweiz) und Neuss. Für den Gütertransport per Lkw zum und vom Hafen sind die Hafenareale in Neuss und Düsseldorf mit einem optimal ausgebauten Straßennetz ausgestattet. Jährlich werden hier mehr als 5.000 Züge mit rund 116.000 Waggons und 9.200 Schiffe abgefertigt. Sowohl Düsseldorf als auch Neuss verfügen über eigene Containerterminals. Jährlich werden rund 1,1 Millionen TEU (20-Fuß-Container) trimodal umgeschlagen. Der Schienenverkehr des Hafens Neuss verfügt über ein rund 75 km langes internes Schienennetz mit Anbindungen nach Köln, Düsseldorf, ins Ruhrgebiet, in die Niederlande, nach Belgien und nach Süddeutschland. Die zentrale Lage in Europa, der Zugang zum Rhein und die Nähe zu den westlichen Häfen machen Neuss zu einem hervorragenden Logistikstandort.

Wirtschaftliche Bedeutung von Neuss

- Wirtschaftlich stärkster Kreis in Nordrhein-Westfalen
- Im Herzen der europäischen Wirtschaft (Düsseldorf, Köln, Ruhrgebiet, Aachen, Niederlande, Belgien)
- Internationale Ausrichtung der Wirtschaft mit einer Exportquote von über 55 %
- Hervorragende trimodale Logistikinfrastruktur – auf Straße, Schiene, Wasserwegen und in der Luft.
- Optimaler Logistikstandort für Import und Export
- Ausgewogener Branchenmix mit einem KMU-Anteil von über 99 %
- Wichtiger Standort für die Energie- und Logistikbranche, die Aluminiumverarbeitung, die Lebensmittel- und Getränkeindustrie sowie die chemische Industrie

¹² [Rhein-Kreis Neuss](#)

¹³ [Rhein-Kreis Neuss, Deutschland – Was Europa für mich tut](#)

- Zahlreiche namhafte globale Konzerne mit ihrem europäischen und deutschen Hauptsitz
- Attraktives Arbeitskräftepotenzial
- Qualifizierte Bildungsinfrastruktur: 130 öffentliche allgemeinbildende Schulen, International School on the Rhine (ISR), Privatschule Neuss
- Breitbandversorgung ist nahezu flächendeckend verfügbar.
- Gute Wachstums- und Entwicklungsaussichten aufgrund des Strukturwandels im rheinischen Bergbaugebiet¹⁴

Die erwähnten Studien zeigen durchweg, dass die Berücksichtigung künftiger Güterverkehrskapazitäten bereits im Rahmen des heutigen Planungsprozesses das kosteneffizienteste Mittel zur Sicherung künftiger Verkehrsoptionen darstellt.

¹⁴ [Rhein-Kreis Neuss: Wirtschaftsstandort](#)

4 Wirtschaftlicher und logistischer Kontext

4.1 Wirtschaftsprofil des Landkreises

Dieser privilegierte Standort mit direkten Anbindungen an die anderen regionalen Ballungsräume und die benachbarten Benelux-Länder hat eine Unternehmensstruktur hervorgebracht, die in ihrer Vielfalt die nahezu unbegrenzten Möglichkeiten dieses Standorts verdeutlicht. Neben diesen offensichtlichen geografischen und logistischen Vorteilen profitiert die Wirtschaft in Neuss zudem von einem hochqualifizierten Arbeitskräftepotenzial im dicht besiedelten Nordrhein-Westfalen.¹⁵

Die Studie „Rhein-Kreis Neuss – Wirtschaftsstruktur und Standortqualität“ der IHK Mittlerer Niederrhein veranschaulicht, wie sich die Wirtschaft des Kreises in jüngster Zeit hinsichtlich Beschäftigung und Wertschöpfung verändert hat und wie sich die Branchenstruktur des Gebiets entwickelt hat. Im Mittelpunkt dieser Analyse stehen die Ergebnisse einer Unternehmensbefragung. Im Rahmen einer umfassenden Umfrage wurden fast 250 Unternehmen im Rhein-Kreis Neuss anhand von 40 Standortmerkmalen bewertet, wobei die Bedeutung für das eigene Unternehmen und die Eignung des Standorts für das jeweilige Unternehmen berücksichtigt wurden. Anhand dieser Antworten wurden die Stärken und Schwächen des Wirtschaftsraums sowie die damit verbundenen Anforderungen aus wirtschaftlicher Sicht ermittelt.¹⁶

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Rhein-Kreises Neuss belief sich im Jahr 2020 – dem letzten Jahr, für das Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung auf Kreisebene vorliegen – auf 17,4 Milliarden Euro. Damit stieg das BIP des Rhein-Kreises Neuss zwischen 2000 und 2020 um rund 6,2 Milliarden Euro. Die BIP-Wachstumsrate im Land Nordrhein-Westfalen (49,4 %) liegt deutlich unter der im untersuchten Zeitraum erzielten Wachstumsrate von 54,6 %. Somit hat sich die Wirtschaftsleistung des Rhein-Kreises im Vergleich zu der des Landes Nordrhein-Westfalen verbessert.

Die Hauptverkehrsachsen des regionalen Straßennetzes sind die Autobahnen A44, A46, A52, A57 und A61, die eine direkte Anbindung an die Seehäfen von Antwerpen und Rotterdam sowie an die Metropolregion Rhein-Ruhr bieten. Das Straßennetz dient nicht nur dem Nahverkehr, sondern deckt auch die starke Nachfrage nach Transitverkehr ab, der in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung durch den IHK-Bezirk verläuft. Die Industrie- und Handelskammer für den Mittleren Niederrhein liegt am Rhein-Alpen-Korridor (RALP), der von den ZARA-Häfen über Aachen, Venlo und Emmerich das Rheinland erreicht. Das Gebiet hat sich zu einem trimodalen Logistikkreuz entwickelt, an dem Güter zwischen Schiene, Lkw und Binnenwasserstraßen umgeschlagen werden können. Die Forderung nach einer zweigleisigen Regionalbahn zwischen Neuss und Aachen sowie die

¹⁵ [Standort Neuss – Neuss am Rhein](#)

¹⁶ [Rhein-Kreis Neuss 2022 | Industrie- und Handelskammer Mittel-Niederrhein](#)

Notwendigkeit, Engpässe auf der Strecke Viersen–Kaldenkirchen zu beseitigen, wären die vorrangigen Anliegen, die für diese Region berücksichtigt werden müssten. In beiden Fällen müssen zusätzliche Kapazitäten sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr über die ZARA-Häfen in Belgien und den Niederlanden geschaffen werden.¹⁷

Für Neuss schlägt die Industrie- und Handelskammer das Projekt „Erftsprung“ vor. Damit soll die Anbindung des Hafens an das Schienennetz verbessert werden, um den Güterumschlag dort deutlich zu steigern. Das Projekt würde den Ausbau der Gleisanlagen und weiterer Brücken im Hafen von Neuss umfassen.¹⁸

4.2 Wichtige güterverkehrsrelevante Sektoren

Chemie: Der wichtigste Sektor innerhalb der verarbeitenden Industrie in Neuss ist die Chemie- und Bauindustrie, auf die 4,9 Prozent der Gesamtbeschäftigung im Kreis entfallen. Im Vergleich zur Analyse von 2017 und zum Basisjahr 2008 hat die Bauindustrie somit leicht an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2021 löste die chemische Industrie die Metallproduktion als den Industriezweig mit der höchsten Beschäftigung ab. Im Betrachtungszeitraum von 2008 bis 2021 stieg der Anteil der chemischen Industrie von 3,0 Prozent auf 3,4 Prozent; damit rangiert die chemische Industrie nun auf Platz neun der wichtigsten Beschäftigungsbranchen des Kreises (Rhein-Kreis Neuss Wirtschaftsstruktur und Standortqualität)¹⁹. Die Metallproduktion, die 2008 noch 4,3 Prozent der Gesamtbeschäftigung im Rhein-Kreis ausmachte, belegt nun den zehnten Platz, unmittelbar hinter der chemischen Industrie; ihr Beschäftigungsanteil lag 2021 bei 3,4 Prozent. Auch der Bergbau und die Energieerzeugung, ein weiterer Sektor des verarbeitenden Gewerbes, gehören zu den 15 wichtigsten Wirtschaftszweigen im Rhein-Kreis.

Verarbeitendes Gewerbe: Aus den Ergebnissen der IHK-Studie zum Rhein-Kreis Neuss geht hervor, dass sich die Wertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe des Kreises über den gesamten Zeitraum hinweg günstiger entwickelt, hat als im Landesdurchschnitt: Ein Wachstum von mehr als 45 Prozent steht einem Anstieg von knapp über 32 Prozent im Land gegenüber. Ein Blick auf die Entwicklung zeigt markante Höhen und Tiefen im Rhein-Kreis Neuss. Zwar ging die Wertschöpfung im Kreis über mehrere Jahre hinweg teilweise deutlich zurück (in den Jahren 2003, 2005, von 2007 bis 2009, 2011 und 2014) über mehrere Jahre hinweg zwar zurück (in den Jahren 2003, 2005, von 2007 bis 2009, 2011, 2014), doch gelang es dem Kreis danach immer wieder, auf seinen ursprünglichen Wachstumskurs zurückzukehren, da Phasen der Schwäche durch Phasen besonders starken Wachstums ausgeglichen wurden. Dies trug dazu bei, dass der Kreis im Jahr 2018 im sekundären Sektor einen Wachstumsvorsprung von fast 30 Prozentpunkten gegenüber dem Bundesland verzeichnete. In den folgenden Jahren, von 2018 bis 2020, ging die Wertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe jedoch deutlich zurück,

¹⁷ <https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/themen/verkehr-mobilitaet-logistik/verkehrsinfrastruktur>

¹⁸ [Schienennetz im Rhein-Kreis Neuss: Kritik an Ausbauplänen – NE-WS 89.4](#)

¹⁹ [Standortanalyse Rhein-Kreis Neuss 2022.pdf](#)

während die landesweite Wertschöpfung von 2018 bis 2020 nur leicht sank. Wie bereits für die Gesamtwirtschaft angemerkt, hat dies zu einem spürbaren Rückgang des Wachstumsvorsprungs geführt. Es bleibt daher abzuwarten, ob auf diese erneute Phase des Rückstands gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen wieder eine Phase überproportional hohen Wachstums folgen wird.

Logistik und Lagerhaltung: Der Rhein-Kreis Neuss ist einer der wichtigsten Logistikstandorte in Nordrhein-Westfalen und Teil der übergreifenden Logistikregion Rhein-Ruhr. Seine zentrale Lage zwischen den Ballungsräumen Köln, Düsseldorf und dem Ruhrgebiet, verbunden mit dem direkten Zugang zur Wasserstraße Rhein und zu den Benelux-Ländern, hat zu einer erheblichen Konzentration von Logistik-, Lager- und Distributionsaktivitäten geführt.

Zahlreiche nationale und internationale Logistikdienstleister betreiben im Kreis Distributionszentren und Lageranlagen. Der Standort bedient sowohl regionale Absatzmärkte als auch internationale Lieferketten. Die Nähe zu den ZARA-Häfen und großen Industrieregionen ermöglicht es dem Rhein-Kreis Neuss, als wichtiger logistischer Knotenpunkt im Hinterland für Containerfracht, Massengüter und Industriegüter zu fungieren.

Der Strukturwandel im Rheinischen Revier dürfte zusätzliche Nachfrage nach Logistik- und Distributionsdienstleistungen schaffen. Die Verfügbarkeit einer effizienten multimodalen Verkehrsinfrastruktur wird daher auch künftig ein entscheidender Faktor für Investitionsentscheidungen und die wirtschaftliche Entwicklung bleiben.

Einzelhandel und Vertrieb: Während sich der öffentliche und private Dienstleistungssektor im Rhein-Kreis Neuss etwas besser entwickelt hat als im gesamten Bundesland, lag der Einzelhandel, das Gastgewerbe und der Verkehrssektor im Rhein-Kreis mit einer Wachstumsrate von 48 Prozent in etwa auf dem Niveau des Landesdurchschnitts (50,4 Prozent). Die fünf Wirtschaftszweige mit der höchsten Beschäftigung im Rhein-Kreis Neuss gehören alle zum Handels- und Dienstleistungssektor. Im Einzelnen sind dies in dieser Reihenfolge: Gesundheits- und Sozialwesen, Großhandel, Einzelhandel, Verkehrssektor und öffentliche Verwaltung. Auch im Einzelhandel, in der Gastronomie und bei sonstigen Haushaltsdienstleistungen stiegen die Beschäftigungszahlen zwischen 2008 und 2021 deutlich an. Dabei entstanden rund 5.400 neue Arbeitsplätze; in allen drei Sektoren lagen die Wachstumsraten über dem Durchschnitt von Nordrhein-Westfalen. Auch der Einzelhandel, das Gastgewerbe und sonstige haushaltsnahe Dienstleistungen gehören zu den überdurchschnittlichen Beschäftigungsmotoren, deren Entwicklung voraussichtlich stark von den regionalen Einkommensentwicklungen abhängen wird. Im tertiären Sektor haben sich der Einzelhandel und der Dienstleistungssektor im Rhein-Kreis Neuss fast genau im Landesdurchschnitt entwickelt. Der Standortfaktor zeigt jedoch, dass es den Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss gelungen ist, vorhandenes Wachstumspotenzial zu nutzen. Daher machen das Gesundheitswesen und der Einzelhandel einen erheblichen Anteil der Beschäftigung im Kreis aus. In den letzten Jahren waren

insbesondere die chemische Industrie und der Einzelhandel wichtige Triebkräfte des Beschäftigungswachstums.

Energie- und verarbeitende Industrie: Der Anteil der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes liegt nach wie vor deutlich über dem Landesdurchschnitt aus dem Jahr 2000, als der sekundäre Sektor 26,7 % der Wertschöpfung erwirtschaftete. Auch die überdurchschnittliche industrielle Präsenz des Kreises ist hierfür nicht die Hauptursache, da dessen Wertschöpfungsanteil mit 19,2 % nur geringfügig über dem des Landes Nordrhein-Westfalen (17,5 %) liegt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der übrige verarbeitende Sektor, zu dem sowohl der Bergbau als auch die Energieerzeugung gehören, weit überdurchschnittlich wichtig ist und im gesamten Betrachtungszeitraum zugenommen hat. Auch der Bergbau und die Energie, ein weiterer Sektor des verarbeitenden Gewerbes, gehört zu den 15 wichtigsten Wirtschaftszweigen im Rhein-Kreis (mit einem Anteil von 2,8 Prozent an der Beschäftigung). Die Studie zeigt zudem, dass der Standortquotient für den Bergbau- und Energiesektor im Rhein-Kreis Neuss über dem Landesdurchschnitt liegt. Somit stellen diese Energiesektoren einen traditionellen Schwerpunkt der Wirtschaftstätigkeit im gesamten Rhein-Revier sowie im Rhein-Kreis dar.

Zuverlässige Güterbahnverbindungen sind nicht nur für Logistikdienstleister wichtig, sondern auch für die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der Produktionsstandorte im gesamten Rhein-Kreis Neuss. Eine verbesserte Anbindung an das Schienennetz unterstützt die industrielle Produktion, indem sie zuverlässige Lieferketten gewährleistet, den Export erleichtert und zu den immer wichtiger werdenden Dekarbonisierungszielen der Unternehmen beiträgt.

4.3 Logistikinfrastuktur

Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH): Die Häfen unterhalten umfangreiche Handels- und Logistikverbindungen zu den ZARA-Häfen Rotterdam und Antwerpen und spielen daher eine wichtige Rolle in den europäischen Hinterland-Transportketten. Ihre weitere Entwicklung hängt von zuverlässigen Schienenverbindungen ab, die das künftige Frachtwachstum bewältigen können.

Der Hafen Neuss ist einer der größten Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen und dient als zentrale multimodale Logistikplattform für die Region. Durch die Kombination von Binnenwasserstraßen-, Schienen- und Straßenanbindungen bietet der Hafen direkten Zugang zu nationalen und internationalen Lieferketten. Der Hafen umschlägt eine breite Palette von Gütern, darunter Container, Schüttgüter, Baustoffe, Chemikalien und Industrieprodukte.

Intermodale Anlagen: Der Bezirk verfügt über mehrere intermodalen Anlagen, die den Güterumschlag zwischen Schiene, Straße und Binnenschifffahrt ermöglichen. Diese Anlagen unterstützen den kombinierten Verkehr und tragen zur Attraktivität des Schienengüterverkehrs bei, indem sie mehrere Verkehrsträger in einer einzigen Logistikkette vereinen.

Bestehende Schienengüterverkehrsinfrastruktur: Die bestehende Schienengüterverkehrsinfrastruktur bietet Anbindungen nach Köln, Düsseldorf, ins

Ruhrgebiet, nach Belgien und in die Niederlande. Dennoch schränken Kapazitätsengpässe auf mehreren Abschnitten des Netzes das künftige Wachstum ein und verringern die betriebliche Flexibilität. Die Akteure bezeichnen diese Engpässe immer wieder als eine der größten Herausforderungen für die künftige Logistikentwicklung.

4.4 Bedeutung einer effizienten Güterverkehrsanbindung

Aktuelle Verkehrsströme: Die Güterverkehrsströme im Rhein-Kreis Neuss werden stark vom internationalen Handel und vom Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen beeinflusst. Ein erheblicher Anteil, der über Rotterdam und Antwerpen eintriffenden Containerfracht wird über Logistikanlagen und Industriestandorte innerhalb des Kreises verteilt. Gleichzeitig sind die lokalen Industriebetriebe auf einen zuverlässigen Zugang zu den Exportmärkten in ganz Europa angewiesen.

Anbindung an die Häfen: Eine effiziente Schienenanbindung an die ZARA-Häfen ist von besonderer strategischer Bedeutung. Die Häfen von Rotterdam und Antwerpen investieren weiterhin massiv in die Schieneninfrastruktur und streben eine Erhöhung des Schienenanteils im Hinterlandverkehr an. Folglich wird erwartet, dass das künftige Frachtwachstum zusätzlichen Druck auf die Schienenkorridore ausüben wird, die diese Häfen mit Deutschland verbinden. Die Aufrechterhaltung eines zuverlässigen Zugangs zu diesen Korridoren ist daher für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Rhein-Kreises Neuss von entscheidender Bedeutung.

Kapazitätsengpässe und zukünftige Risiken: Bestehende Infrastrukturengpässe beeinträchtigen bereits heute die Zuverlässigkeit und Flexibilität des Güterverkehrs. Bei Überlastung erhält der internationale Fernverkehr häufig betriebliche Priorität, während regionale und Kurzstreckenverbindungen unter Umständen mit einer geringeren Trassenverfügbarkeit konfrontiert sind. Dies kann insbesondere die Verkehrsströme zu regionalen Logistikstandorten wie Neuss beeinträchtigen.

Ähnliche Entwicklungen sind auch auf anderen Güterverkehrskorridoren zu beobachten, darunter dem Venlo-Korridor, wo steigende Verkehrsaufkommen die betriebliche Flexibilität für regionale Verbindungen eingeschränkt haben. Das künftige Wachstum der Nachfrage im Güterverkehr, verbunden mit militärischen Mobilitätsanforderungen und dem wirtschaftlichen Wandel des Rheinischen Reviers, könnte den Druck auf die bestehende Infrastruktur weiter erhöhen.

Die Bedeutung eines zuverlässigen Schienengüterverkehrs dürfte in den kommenden Jahren weiter zunehmen, da die Binnenschifffahrt aufgrund immer häufiger auftretender Niedrigwasserperioden am Rhein mit wachsenden Herausforderungen konfrontiert ist. Diese Einschränkungen beeinträchtigen zunehmend die Zuverlässigkeit und die Transportkapazität der Binnenschifffahrt, insbesondere im Schüttgut- und Containerverkehr für Industrieanlagen und Häfen entlang des Rheins. Die Niedrigwassersituation erfordert zu dem eine Stärkung der trimodalen Hubs. Folglich wird der Schienengüterverkehr eine immer wichtigere ergänzende

Rolle bei der Gewährleistung einer widerstandsfähigen und zuverlässigen Hinterland Logistik spielen.

Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit: Eine effiziente Güterverkehrsanbindung wird zunehmend zu einem entscheidenden Faktor für die regionale Wettbewerbsfähigkeit. Unternehmen sind auf zuverlässige Logistikketten, planbare Transportzeiten und den Zugang zu internationalen Märkten angewiesen. Verbesserungen der Schienengüterverkehrsanbindung können daher über den Verkehrssektor hinaus Vorteile generieren, indem sie die industrielle Entwicklung fördern, Investitionen anziehen und die Rolle des Rhein-Kreises Neuss als Logistik- und Wirtschaftsstandort stärken.

In diesem Zusammenhang kann zusätzliche Schieneninfrastruktur wie eine güterverkehrstaugliche Revierbahn nicht nur zur Transportkapazität beitragen, sondern auch zur langfristigen wirtschaftlichen Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Kreises.

5 Perspektiven der Stakeholder

5.1 Konzept zur Einbindung der Stakeholder

5.1.1 Zweck

Die Einbindung der Stakeholder war ein wesentlicher Bestandteil dieser Studie und wurde durchgeführt, um die Ergebnisse der Sekundärrecherche durch praktische Erkenntnisse von Organisationen zu ergänzen, die direkt im Schienengüterverkehr, in der Logistik, im Infrastrukturmanagement und in industriellen Lieferketten tätig sind. Während die Sekundärrecherche den strategischen und technischen Kontext der Revierbahn ermittelte, zielte die Einbindung der Stakeholder darauf ab, diese Ergebnisse anhand aktueller Marktperspektiven und zukünftiger betrieblicher Anforderungen zu validieren.

Im Mittelpunkt der Konsultation stand das Verständnis dafür, wie die Schienengüterverkehrsbranche die aktuellen Herausforderungen des Netzes, die zukünftige Transportnachfrage, den Bedarf an zusätzlicher Infrastrukturkapazität und die potenzielle Rolle einer güterverkehrstauglichen Revierbahn innerhalb des regionalen und europäischen Güterverkehrsnetzes wahrnimmt.

5.1.2 Methodik

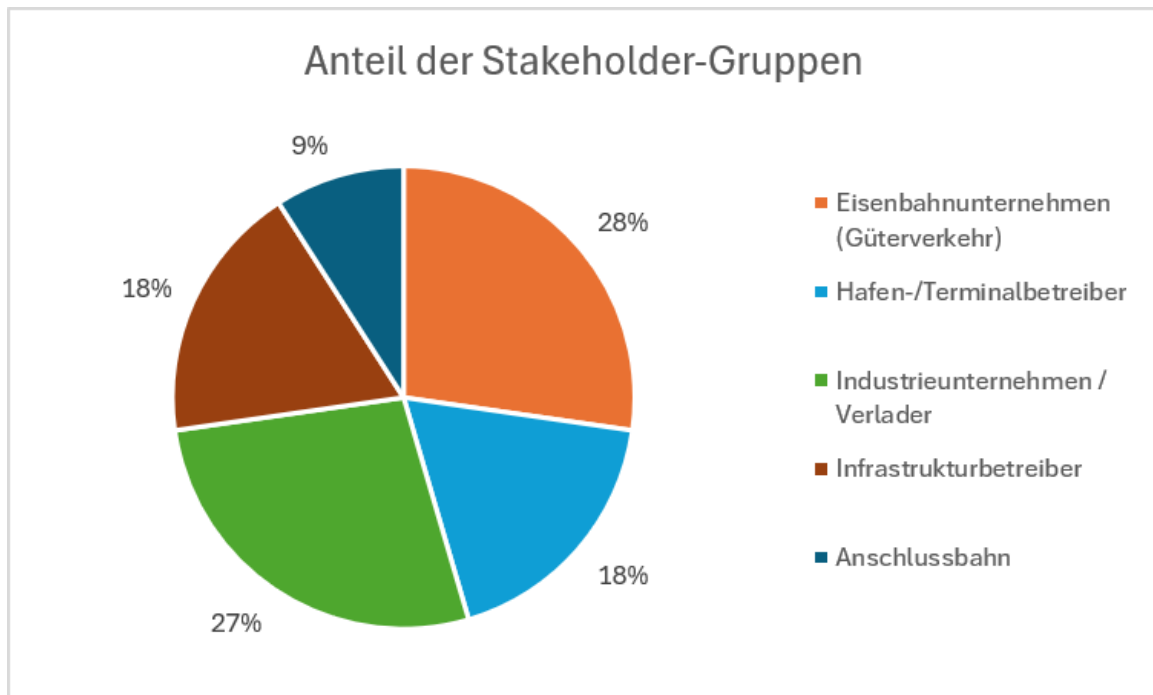
Die Einbindung der Stakeholder bestand aus zwei sich ergänzenden Komponenten.

Erstens wurde eine strukturierte Online-Umfrage an eine ausgewählte Gruppe von Stakeholder verteilt, die verschiedene Segmente des Schienengüterverkehrs- und Logistiksektors repräsentierten. Die Umfrage enthielt sowohl quantitative Bewertungsfragen als auch Multiple-Choice-Fragen zu aktuellen Infrastrukturengpässen, erwarteten Marktentwicklungen, Infrastrukturanforderungen und den potenziellen Vorteilen einer für den Güterverkehr geeigneten Revierbahn.

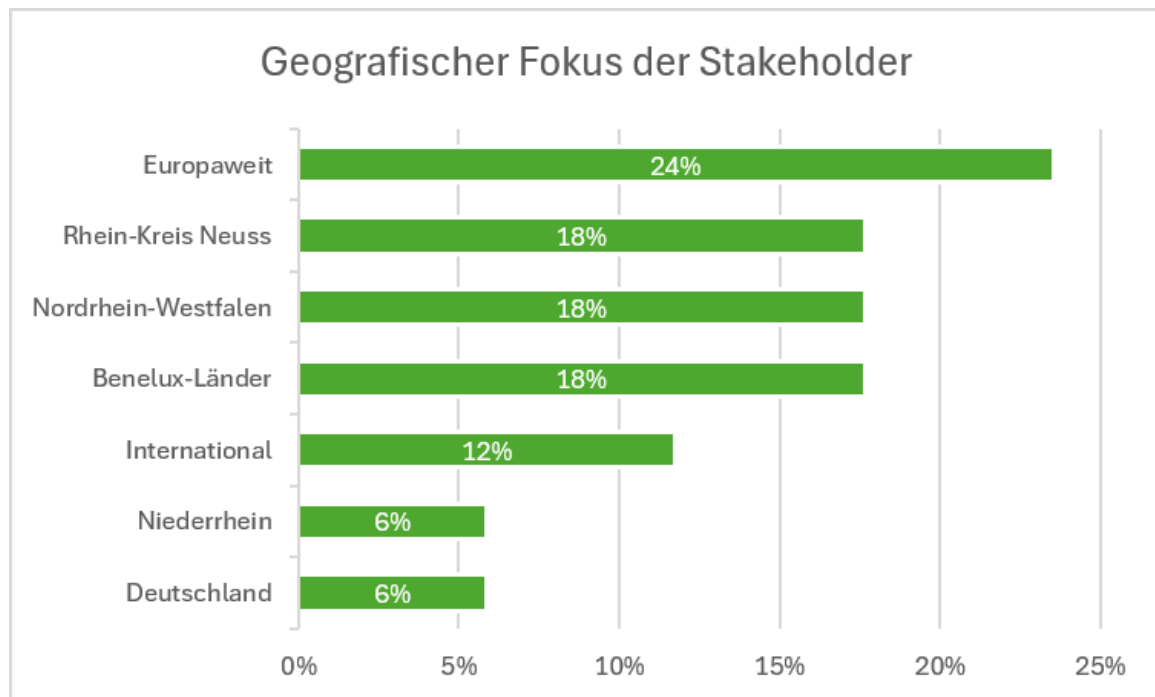
Zweitens wurden halbstrukturierte Interviews mit ausgewähltem Stakeholder durchgeführt, um detailliertere Einblicke in betriebliche Herausforderungen, strategische Prioritäten und projektspezifische Chancen zu gewinnen. Diese Interviews liefern den qualitativen Kontext, der erforderlich ist, um die Umfrageergebnisse zu interpretieren und Themen zu erörtern, die durch standardisierte Fragebögen nicht angemessen erfasst werden können.

Zusammen bieten diese beiden Konsultationsmethoden sowohl einen breiten quantitativen Überblick als auch ein tiefgreifendes qualitatives Verständnis der Perspektiven der Stakeholder.

5.1.3 Vertretung der Stakeholder



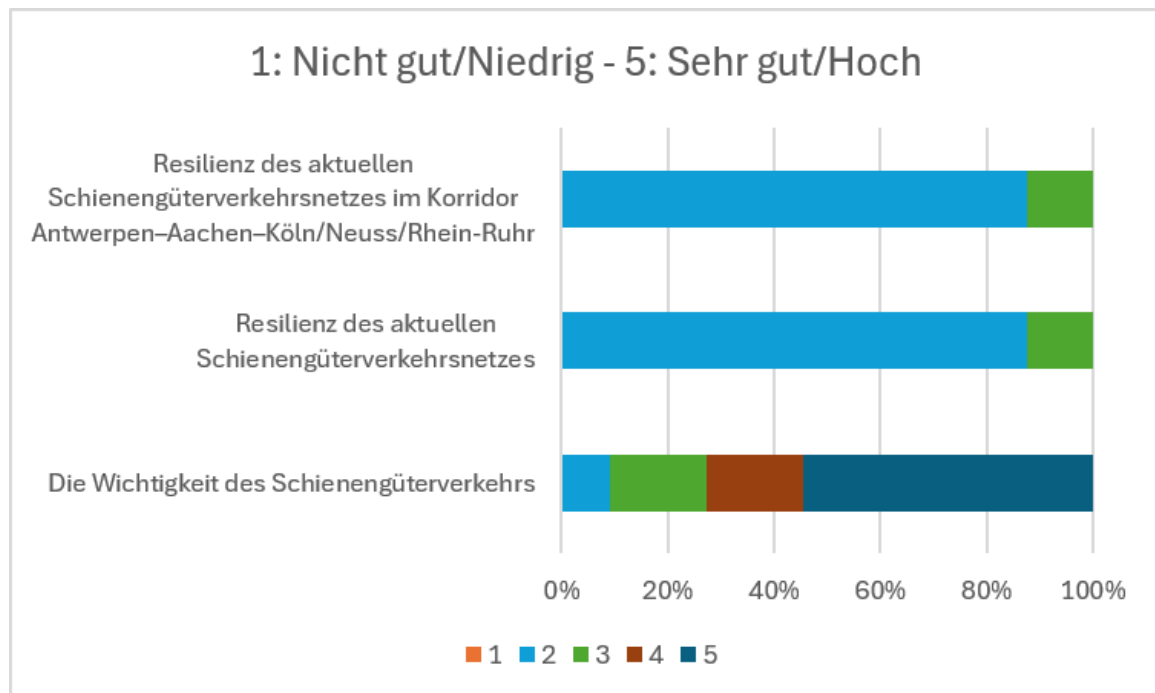
An der Konsultation nahm ein breiter Querschnitt von Organisationen teil, die den Schienengüterverkehrssektor, die Logistikbranche und große, gütererzeugende Unternehmen vertreten. Zu den Teilnehmern zählten Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Hafen- und Terminalbetreiber, Logistikdienstleister sowie industrielle Verlader. Zu den konsultierten 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 Vertreter bedeutender Unternehmen aus der Chemie- und Aluminiumindustrie und weiterer regionaler Logistikakteure. Diese breite Vertretung stellte sicher, dass die Konsultation Perspektiven aus der gesamten Güterverkehrskette widerspiegelte, die von der Bereitstellung der Infrastruktur und dem Bahnbetrieb bis hin zur industriellen Nachfrage und der Hafenlogistik reichten.



Der geografische Umfang der Befragten unterstreicht zudem die strategische Relevanz des Projekts. Während mehrere Organisationen direkt im Rhein-Kreis Neuss und in Nordrhein-Westfalen tätig sind, sind viele Befragte in ganz Deutschland, den Benelux-Ländern und europaweit aktiv. Dies unterstreicht, dass die Revierbahn nicht nur als regionales Projekt betrachtet wird, sondern als Infrastruktur mit potenziellen Auswirkungen auf überregionale europäische Güterverkehrskorridore.

5.2 Quantitative Analyse

5.2.1 Bedeutung des Schienengüterverkehrs und der Netzresilienz

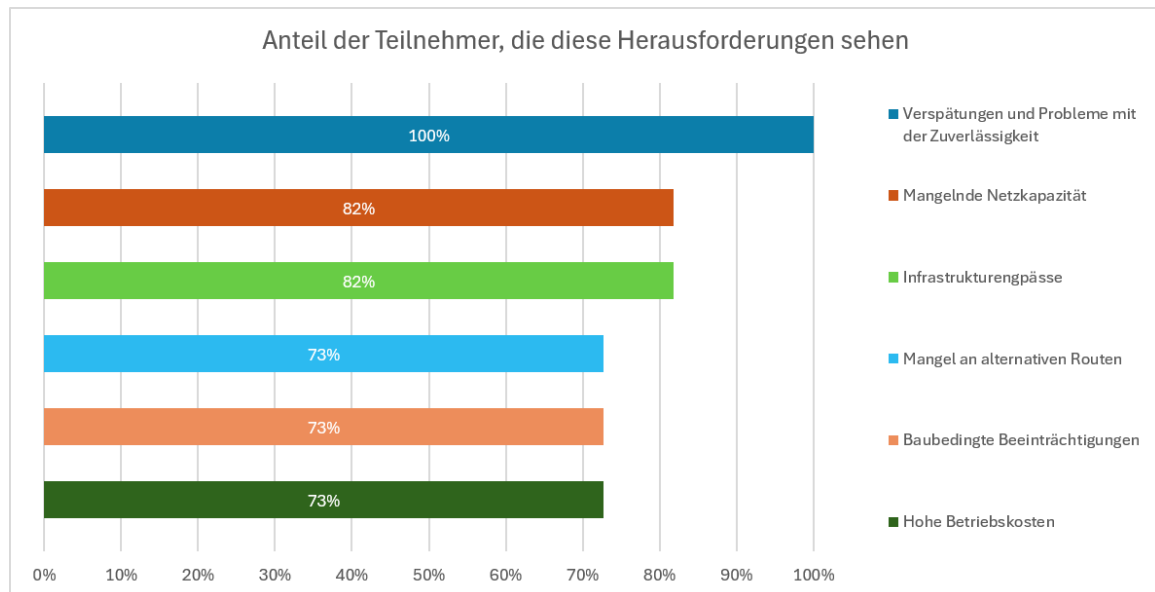


Die Umfrage zeigt einen starken Konsens hinsichtlich der strategischen Bedeutung des Schienengüterverkehrs. Die überwiegende Mehrheit der Befragten stufte den Schienengüterverkehr als sehr wichtig für ihre jeweiligen Organisationen ein, was dessen entscheidende Rolle bei der Unterstützung der industriellen Produktion, des internationalen Handels und multimodaler Logistikketten widerspiegelt.

Im Gegensatz dazu bewerteten die Befragten die Widerstandsfähigkeit des aktuellen Schienengüterverkehrsnetzes deutlich weniger positiv. Die meisten Befragten stufen die Widerstandsfähigkeit sowohl des deutschen Schienengüterverkehrssystems als auch insbesondere des Korridors Antwerpen–Aachen–Köln/Neuss–Rhein-Ruhr am unteren Ende der Bewertungsskala ein. Dies deutet auf eine weit verbreitete Auffassung hin, dass das bestehende Netz nicht genügend betriebliche Flexibilität bietet, um künftiges Verkehrswachstum aufzufangen oder sich effizient von Betriebsstörungen zu erholen.

Diese Ergebnisse stützen in hohem Maße die Schlussfolgerungen aus der Literaturrecherche, in der ebenfalls zunehmende Kapazitätsengpässe und eine begrenzte Netzredundanz als zentrale Herausforderungen für das regionale Schienennetz identifiziert wurden.

5.2.2 Aktuelle Herausforderungen für den Schienengüterverkehr

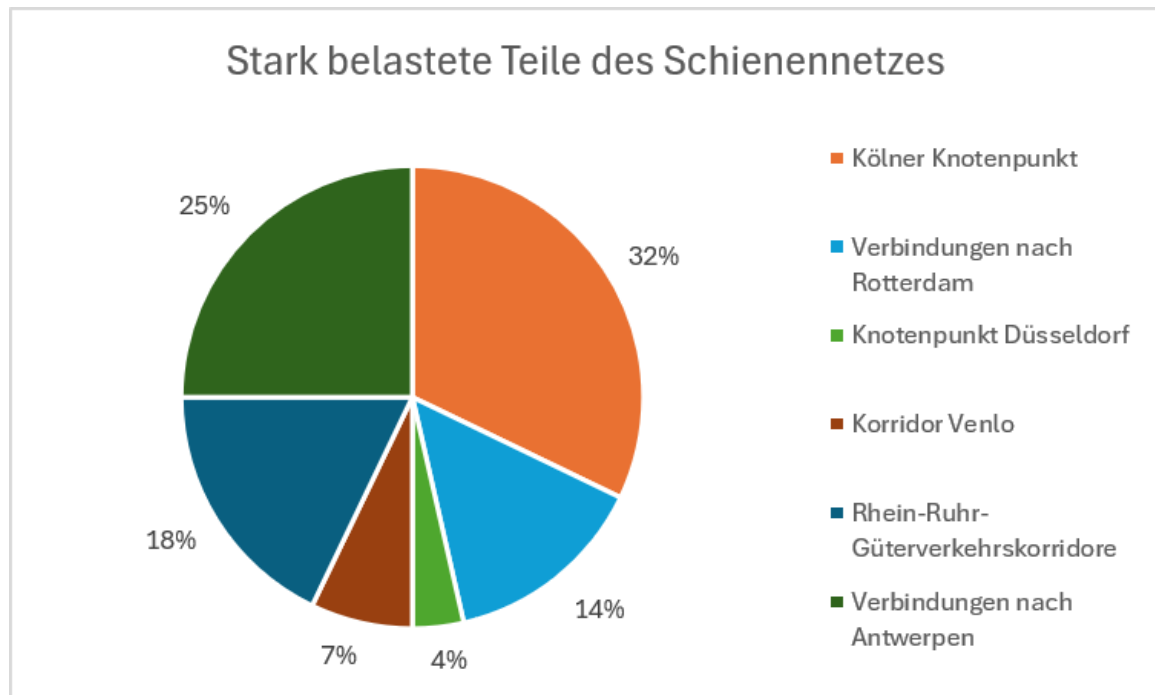


Die Umfrageteilnehmer nannten die Betriebssicherheit und die Infrastrukturkapazität als die derzeit größten Herausforderungen für den Schienengüterverkehr.

Zuverlässigkeitsprobleme wurden am häufigsten als Problem genannt, dicht gefolgt von Infrastrukturengpässen und unzureichender Netzkapazität. Auch baubedingte Beeinträchtigungen, hohe Betriebskosten und das Fehlen alternativer Routenmöglichkeiten wurden von einem großen Teil der Befragten hervorgehoben.

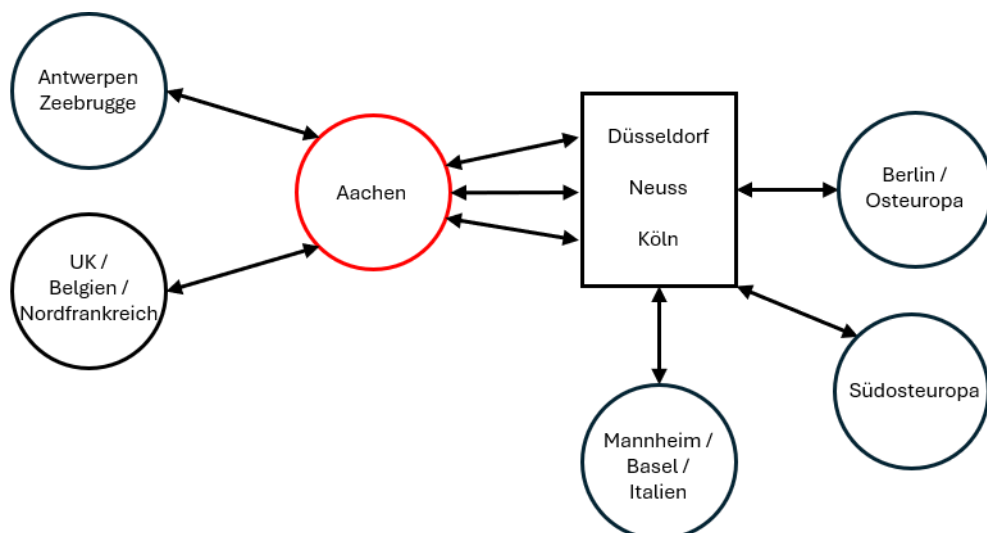
Obwohl Themen wie Kapazitätsengpässe an Terminals und Konflikte zwischen Personen- und Güterverkehr weiterhin relevant sind, deutet die Umfrage darauf hin, dass die Beteiligten die heutigen Herausforderungen in erster Linie als Symptome eines zunehmend ausgelasteten Schienennetzes wahrnehmen.

5.2.3 Aktuelle Netzengpässe



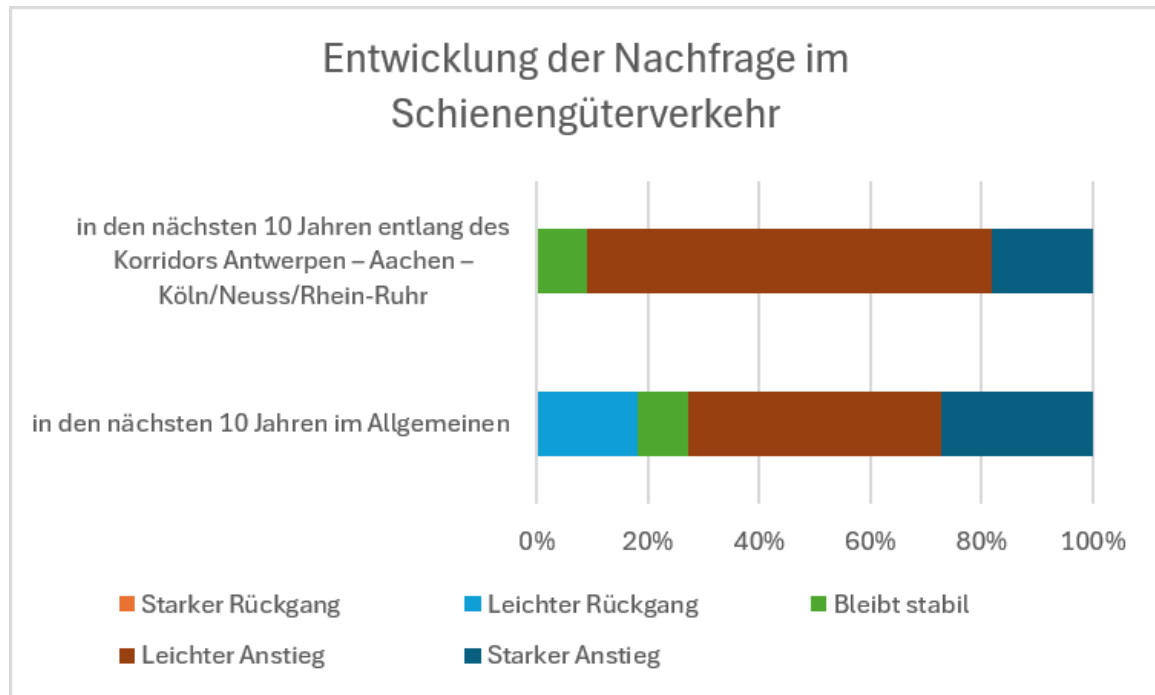
Die Befragten nannten durchweg den Kölner Eisenbahnknotenpunkt als den kritischsten Infrastrukturengpass innerhalb des regionalen Güterverkehrsnetzes. Große Besorgnis wurde auch hinsichtlich der Eisenbahnkorridore zwischen Antwerpen und der Rhein-Ruhr-Region geäußert, was die strategische Bedeutung dieser internationalen Güterverkehrswege bestätigt.

Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass sich Kapazitätsengpässe eher um große Netzknotenpunkte als um einzelne lokale Infrastrukturabschnitte konzentrieren. Dies unterstreicht die Notwendigkeit zusätzlicher Routenmöglichkeiten, die die Abhängigkeit von einer begrenzten Anzahl stark ausgelasteter Korridore verringern können. Der Knoten Aachen liegt inmitten aller Engpässe und ist damit besonders belastet.



Langfristig könnte eine Anbindung an das bestehende RWE-Schienennetz zusätzliche operative 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.

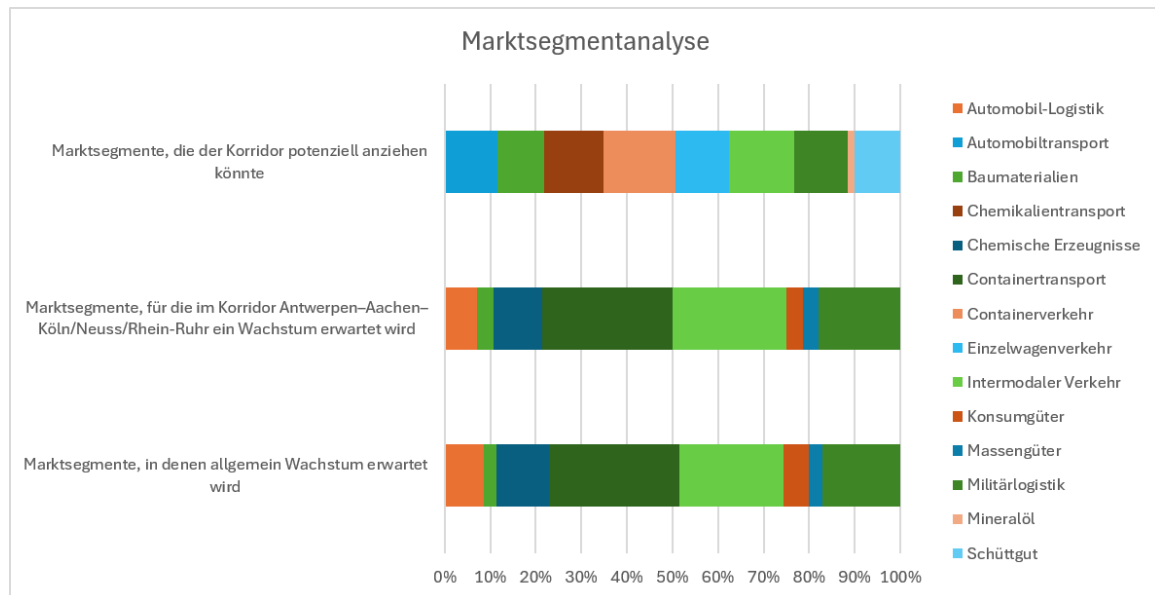
5.2.4 Zukünftige Frachtnachfrage



Die Beteiligten gehen überwiegend davon aus, dass die Nachfrage im Schienengüterverkehr im kommenden Jahrzehnt weiter steigen wird. Besonders stark sind die Wachstumserwartungen entlang des Korridors Antwerpen–Aachen–Köln/Neuss–Rhein-Ruhr, was den erwarteten Ausbau des Hinterlandverkehrs von den ZARA-Häfen widerspiegelt.

Diese Erwartung deckt sich weitgehend mit den in Kapitel 3 untersuchten Verkehrsprognosen und liefert einen weiteren Beleg dafür, dass die bestehende Infrastruktur zunehmendem Druck ausgesetzt sein wird, sofern keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden.

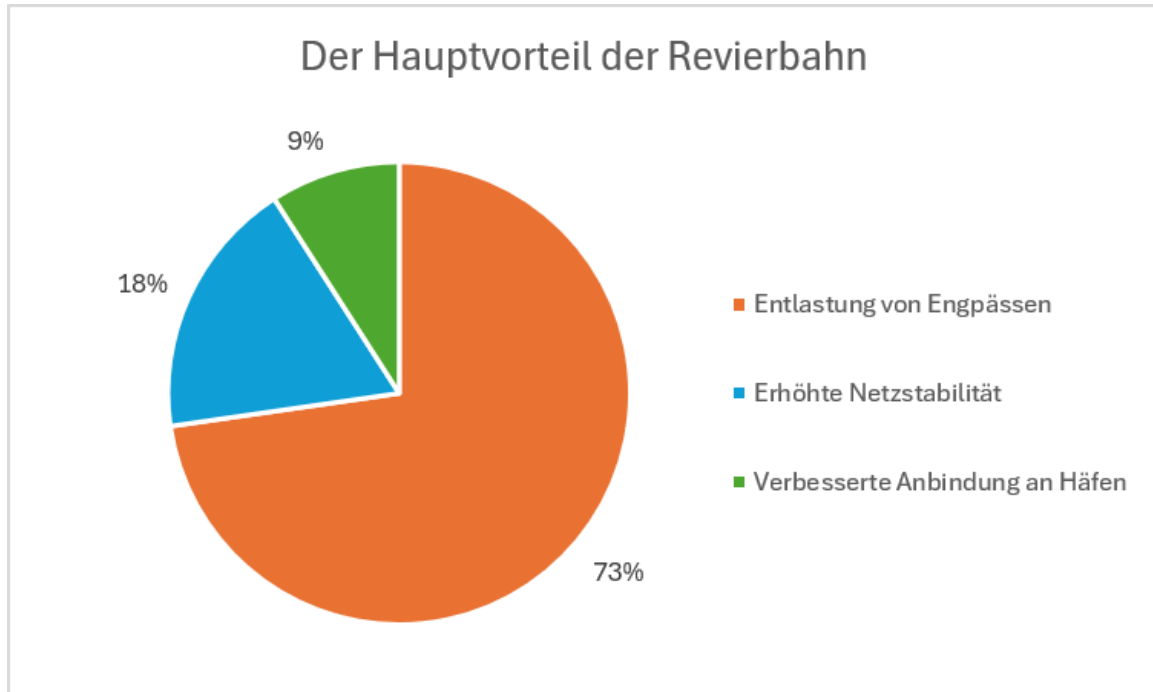
5.2.5 Zukünftige Güterverkehrsmärkte



Der Containerverkehr und der intermodale Verkehr wurden als die Marktsegmente identifiziert, für die das stärkste zukünftige Wachstum erwartet wird. Auch die Militärlogistik kristallisierte sich als zunehmend wichtiges Marktsegment heraus, was die sich wandelnden geopolitischen Bedingungen und die wachsende Bedeutung strategischer Transportresilienz widerspiegelt.

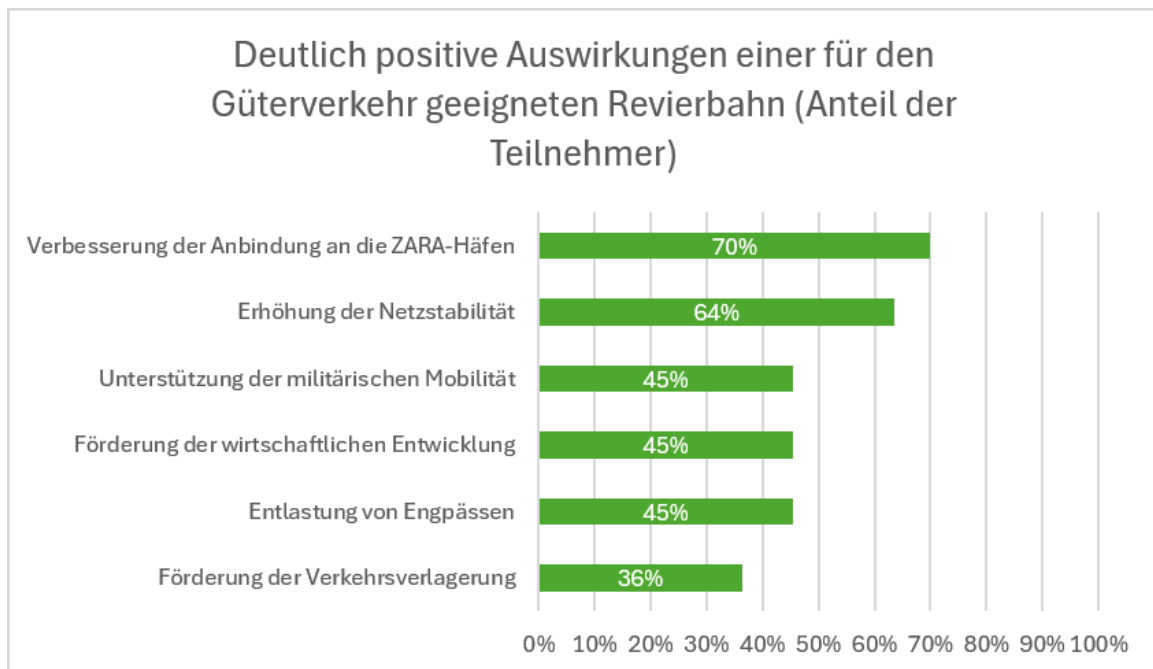
Bei der Betrachtung der Güterverkehrsmärkte, die potenziell von einer güterverkehrstauglichen Revierbahn angezogen werden könnten, hoben die Befragten insbesondere den Containerverkehr, den intermodalen Verkehr, den Chemikalienverkehr, den Automobilverkehr, Einzelwagenladungen und Baustoffe hervor. Diese Antworten deuten darauf hin, dass der Korridor ein breit gefächertes Spektrum an Güterströmen bedienen könnte, anstatt nur eine einzige Marktnische zu bedienen.

5.2.6 Erwartete Vorteile einer güterverkehrstauglichen Revierbahn



Die Umfrageteilnehmer sprachen sich überwiegend für den strategischen Wert einer güterfähigen Revierbahn aus.

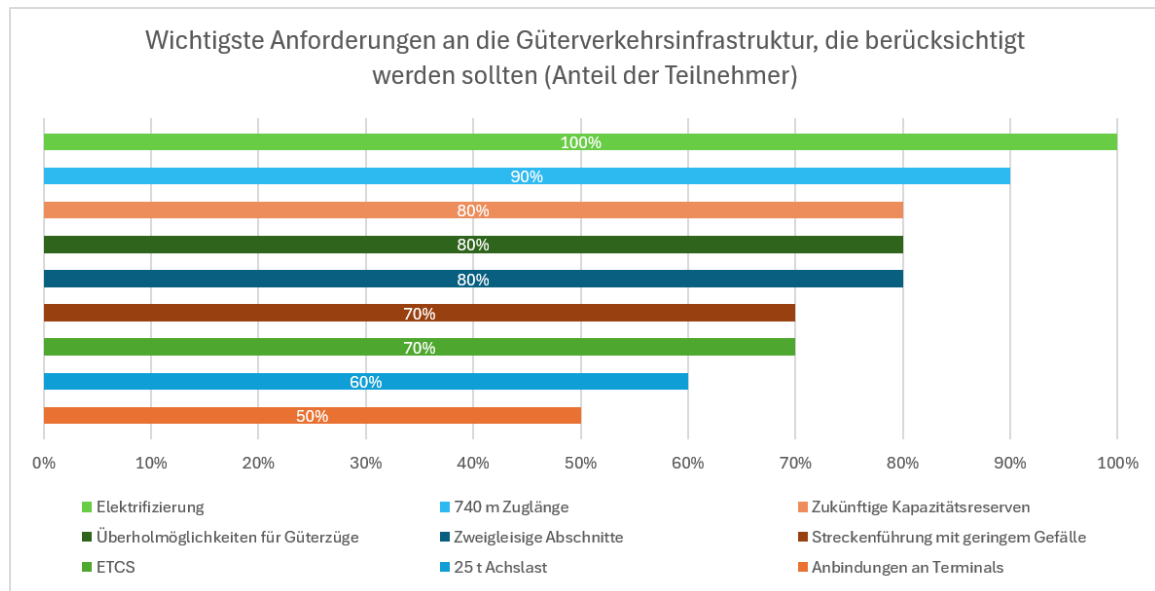
Die größten erwarteten Vorteile betreffen die Entlastung bestehender Infrastrukturengpässe, die Stärkung der Netzresilienz und die Verbesserung der Schienenanbindung an die Häfen. Die Befragten maßen auch dem potenziellen Beitrag des Projekts zur Verkehrsverlagerung und zur regionalen Wirtschaftsentwicklung große Bedeutung bei.



Obwohl die militärische Mobilität im Vergleich zu den anderen Zielen eine geringere Bewertung erhielt, erkannten die Stakeholder sie dennoch als zusätzlichen strategischen Nutzen eines für den Güterverkehr geeigneten Korridors an.

Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Stakeholder davon ausgehen, dass das Projekt Vorteile mit sich bringt, die weit über den Verkehrssektor hinausreichen.

5.2.7 Infrastrukturanforderungen



Die Umfrage zeigt eine bemerkenswert einheitliche Sichtweise hinsichtlich der technischen Merkmale, die in den Korridor integriert werden sollten, damit der künftige Güterverkehr realisierbar bleibt.

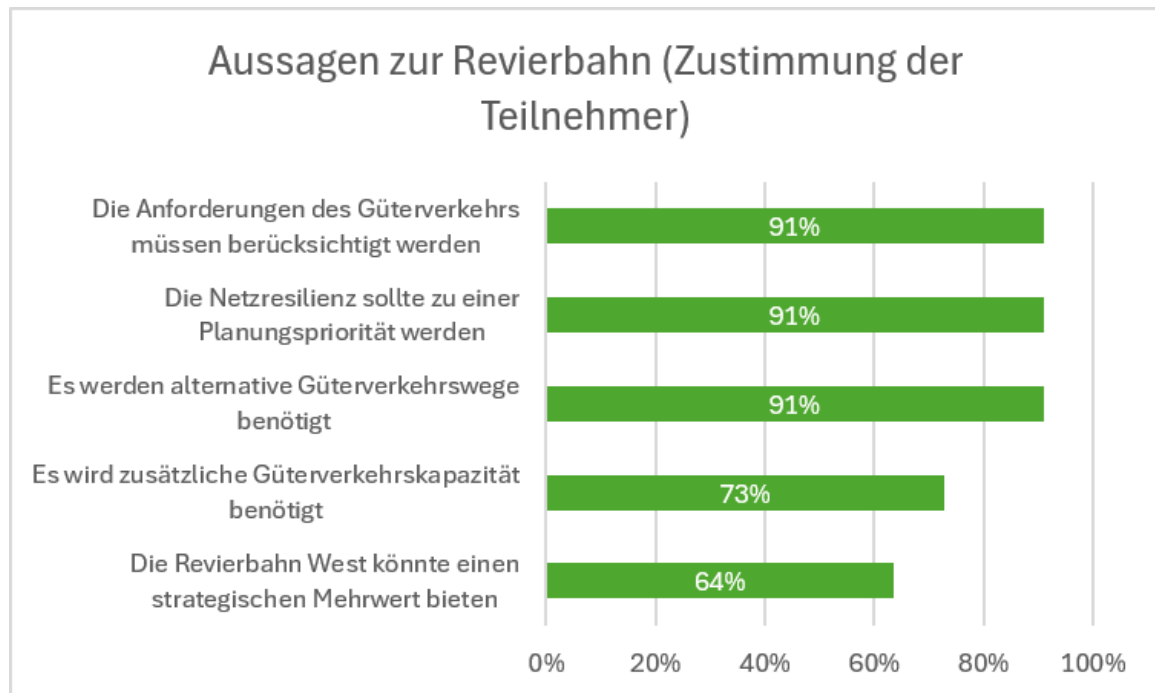
Elektrifizierung, Kompatibilität mit 740 Meter langen Güterzügen und ausreichende zukünftige Kapazitätsreserven wurden als höchste Prioritäten genannt. Die Befragten maßen zudem der zweigleisigen Infrastruktur, Überholmöglichkeiten für Güterzüge, der ETCS-Signaltechnik, Strecken mit geringem Gefälle und der Kompatibilität mit 25 Tonnen Achslast eine große Bedeutung bei.

Diese Prioritäten entsprechen weitgehend den etablierten europäischen Standards für die Güterverkehrsinfrastruktur und unterstreichen, wie wichtig es ist, die Anforderungen des Güterverkehrs bereits in den frühesten Phasen der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen.

Die Beteiligten waren sich weitgehend einig, dass diese Infrastrukturanforderungen, soweit technisch und wirtschaftlich sinnvoll, den für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T-Verordnung (EU) 2024/1679) festgelegten technischen Parametern entsprechen sollten. Die Anpassung des Korridors an anerkannte europäische Güterverkehrsstandards – einschließlich Zuglänge, Achslast, Elektrifizierung, Signaltechnik und betrieblicher Interoperabilität – würde die Kompatibilität mit angrenzenden Güterverkehrskorridoren maximieren und gleichzeitig ausreichende Flexibilität für künftige betriebliche Anforderungen gewährleisten. Gleichzeitig sollten diese Parameter so umgesetzt werden, dass sie die betrieblichen

Merkmale und Infrastrukturstandards des angeschlossenen Schienennetzes widerspiegeln.

5.2.8 Strategischer Bedarf an zusätzlicher Kapazität



Der stärkste Konsens, der im Rahmen der Umfrage festgestellt wurde, betrifft den strategischen Bedarf an zusätzlicher Güterverkehrskapazität und einer verbesserten Netzresilienz.

Eine überwältigende Mehrheit der Befragten stimmte zu, dass zusätzliche Güterverkehrskapazitäten erforderlich sein werden, dass alternative Güterverkehrskorridore entwickelt werden sollten und dass die Netzresilienz zu einem zentralen Planungsziel werden sollte. Ebenso stark war die Übereinstimmung darüber, dass Güterverkehrsanforderungen bei der Infrastrukturplanung systematisch berücksichtigt werden sollten und dass die Revierbahn einen erheblichen strategischen Mehrwert für das regionale und europäische Schienennetz bieten könnte.

Insgesamt zeigen diese Antworten eine breite Unterstützung der Branche für die Sicherung der zukünftigen Güterverkehrskapazitäten im Rahmen des Revierbahn-Projekts.

5.3 Qualitative Analyse

Die Interviews mit dem Stakeholder lieferten wertvolle qualitative Erkenntnisse, die die im vorangegangenen Abschnitt dargestellten quantitativen Ergebnisse ergänzen und erläutern. Über alle Stakeholder hinweg – darunter Häfen, Infrastrukturbetreiber, Schienengüterverkehrsunternehmen und Industrieunternehmen – zeigte sich ein hohes Maß an Übereinstimmung hinsichtlich der aktuellen Einschränkungen des Schienengüterverkehrsnetzes und der strategischen Rolle, die

eine für den Güterverkehr geeignete Revierbahn bei der Bewältigung dieser Herausforderungen spielen könnte.

Obwohl die Beteiligten das Thema aus unterschiedlichen betrieblichen Perspektiven beleuchteten, tauchten im Verlauf der Interviews immer wieder mehrere gemeinsame Themen auf.

5.3.1 Kapazitätsengpässe und Netzstabilität

Eine der deutlichsten Aussagen, die sich aus den Interviews ergab, ist, dass das bestehende Schienengüterverkehrsnetz zunehmend durch unzureichende Kapazitäten eingeschränkt wird, insbesondere entlang des internationalen Korridors, der Belgien mit dem Rheinland und dem weiteren Rhein-Ruhr-Raum verbindet.

Die Beteiligten identifizierten durchweg den Eisenbahnknotenpunkt Aachen als den wichtigsten betrieblichen Engpass innerhalb des Korridors. Während die Umfrage Infrastrukturengpässe und begrenzte Netzkapazitäten, als die derzeit wichtigsten Herausforderungen hervorhob, lieferten die Interviews wesentlich detailliertere Erkenntnisse zu den zugrunde liegenden Ursachen. Nach Ansicht mehrerer Beteiligter beschränken sich die Engpässe nicht auf einzelne Bahnstrecken, sondern resultieren aus der Konzentration der Güterverkehrsströme auf eine begrenzte Anzahl stark ausgelasteter Knotenpunkte.

Mehrere Interviewpartner beschrieben das Netz als kurz vor kritischen „Kipppunkten“ stehend, an denen die Infrastruktur bis zum Erreichen einer bestimmten Auslastungsschwelle angemessen funktioniert, wonach sich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit rapide verschlechtern. Sobald diese Schwelle überschritten ist, werden die Bahnverbindungen zunehmend unzuverlässig, was die Verlagerer dazu veranlasst, den Güterverkehr trotz der ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile der Schiene wieder auf den Straßenverkehr zu verlagern.

Hafenakteure betonten, dass diese Kapazitätsengpässe bereits jetzt die Betriebsplanung beeinträchtigen und mit dem anhaltenden Wachstum der Frachtnachfrage zunehmend problematisch werden.

Hafenlogistik:

„Kapazitätsprobleme entstehen durch Sprungpunkte. Lange Zeit funktioniert alles, doch sobald eine bestimmte Schwelle erreicht ist, verschlechtert sich die Qualität rapide und die Fracht verlagert sich zurück auf die Straße.“

Die Revierbahn sollte von Anfang an als güterverkehrstauglicher Korridor geplant werden. Wenn diese Chance jetzt verpasst wird, wird es später schwierig und kostspielig sein, den Rückstand aufzuholen.“

Diese Beobachtungen untermauern nachdrücklich das Umfrageergebnis, dass die Beteiligten zusätzliche Kapazitäten und eine verbesserte Netzresilienz als Planungsprioritäten betrachten.

5.3.2 Wachsende Frachtnachfrage und zunehmender Druck seitens der Häfen

Die Interviews bestätigten, die bereits in der quantitativen Umfrage ermittelten, starken Wachstumserwartungen und lieferten weitere Belege für die zugrunde liegenden Markttreiber.

Vertreter des Hafens von Antwerpen erklärten, dass derzeit erhebliche Investitionen getätigt werden, um die Eisenbahnkapazitäten innerhalb des Hafens selbst auszubauen. Geplante Infrastrukturverbesserungen, darunter neue kreuzungsfreie Abzweigungen und ein künftiger reiner Güterverkehrstunnel, sollen die Zahl der Güterzüge, die in den kommenden Jahrzehnten in Richtung Deutschland entsandt werden können, erheblich steigern.

Die Befragten betonten, dass es sich bei diesen Entwicklungen nicht lediglich um langfristige Bestrebungen handelt, sondern dass sie Teil laufender Investitionsprogramme sind, die bereits umgesetzt werden. Folglich erwarten sie bis 2040 ein deutlich höheres Schienengüterverkehrsaufkommen in Richtung Deutschland.

Wichtig ist, dass mehrere Befragte darauf hinwiesen, dass der aus Belgien stammende Schienenverkehr nicht ausschließlich als Hafenverkehr betrachtet werden sollte. Zunehmende Volumina stammen auch aus Logistikzentren, Industrieclustern und Binnenterminals, die über ganz Belgien und Nordfrankreich verteilt sind. Diese Beobachtung legt nahe, dass das künftige Frachtwachstum wahrscheinlich vielfältiger ausfallen wird, als es herkömmliche Hafenverkehrsstatistiken vermuten lassen.

Vertreter der Häfen Neuss-Düsseldorf argumentierten zudem, dass die bestehenden Verkehrsstatistiken das aktuelle Schienengüterverkehrsaufkommen in Richtung Belgien unterschätzen, insbesondere wenn es um Ziele außerhalb des unmittelbaren Hafengebiets geht. Den Befragten zufolge dürfte die künftige Nachfrage daher viele bestehende Prognosen übertreffen.

Diese Erkenntnisse untermauern die Umfrageergebnisse, die auf hohe Erwartungen der Akteure hinsichtlich einer steigenden Frachtnachfrage entlang des Korridors Antwerpen–Aachen–Köln/Neuss–Rhein-Ruhr hindeuten.

Hafen von Antwerpen:

„Investitionen in Antwerpen schaffen erhebliche zusätzliche Schienenkapazitäten. Ohne entsprechende Kapazitätsausbauten in Richtung Deutschland kann dieses Wachstum nicht voll ausgeschöpft werden.“

5.3.3 Auswirkungen auf die Industrie und die Verkehrsverlagerung

Vertreter der Industrie betonten, dass die größte Herausforderung nicht mehr die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs sei, sondern vielmehr dessen Betriebssicherheit.

Vertreter von bedeutenden Produktionsunternehmen aus dem Rhein-Kreis Neuss erklärten, dass der intermodale Verkehr für viele Verkehrsverbindungen für sie nach wie vor wirtschaftlich attraktiv sei. Allerdings hätten wiederkehrende Verspätungen, unzureichende Kapazitäten und unzuverlässige Betriebsabläufe, insbesondere im Rheinland und entlang der Korridore Köln und Aachen, dazu geführt, dass mehrere Verkehrsströme trotz der Nachhaltigkeitsziele der Unternehmen wieder auf den Straßenverkehr zurückgegriffen hätten.

Es wurden mehrere Beispiele angeführt, bei denen Lösungen im Schienenverkehr versucht, anschließend jedoch wieder eingestellt wurden, da die erforderliche Servicequalität nicht erreicht werden konnte. Andere Verkehrsströme stützen sich weiterhin auf den Straßenverkehr, obwohl unter zuverlässigeren Netzbedingungen geeignete intermodale Alternativen bestehen würden.

Die Beteiligten betonten daher, dass eine Verbesserung der Infrastrukturkapazitäten nicht nur dem künftigen Wachstum gerecht werden, sondern auch die Rückverlagerung bestehender Frachtvolumina von der Straße auf die Schiene erleichtern könnte.

Diese Erkenntnis stützt direkt die Umfrageergebnisse, in denen die Befragten die Verkehrsverlagerung als einen der Hauptvorteile einer güterverkehrstauglichen Revierbahn identifizierten.

Produktionsunternehmen aus dem Rhein-Kreis Neuss:

„Der Preis des intermodalen Verkehrs war noch nie das Problem. Es sind Zuverlässigkeit und Kapazität, die darüber entscheiden, ob die Schiene wettbewerbsfähig ist.“

Die Schiene ist auf vielen Transportstrecken bereits wirtschaftlich wettbewerbsfähig. Der entscheidende Faktor sind nicht die Kosten, sondern die Verfügbarkeit einer zuverlässigen und ausreichend belastbaren Infrastruktur.“

5.3.4 Die strategische Lage des Rhein-Kreises Neuss

Die Hafenakteure hoben die wachsende strategische Bedeutung des Rhein-Kreises Neuss innerhalb künftiger europäischer Logistiknetzwerke hervor.

Der Hafen Neuss beabsichtigt, seine Rolle als intermodaler Logistik-Knotenpunkt in den kommenden Jahrzehnten auszubauen. Bestehende Investitionspläne sehen eine Erhöhung der Terminalkapazitäten vor, während sich nach der schrittweisen Freigabe ehemaliger Bergbaugelände ab 2038 weitere Möglichkeiten ergeben werden. Diese Gebiete könnten die weitere logistische Entwicklung unterstützen und Chancen für zusätzliche schienenungebundene Güterverkehrsaktivitäten bieten.

Die Befragten wiesen zudem auf erhebliche Synergien zwischen den bestehenden Hafenanlagen, dem RWE-Schienennetz und künftigen Logistikentwicklungen im Rheinischen Revier hin. Die Verfügbarkeit zusätzlicher Schieneninfrastruktur für

die Zugbildung, Logistikabläufe und die industrielle Entwicklung könnte die Attraktivität der Region als Binnenlogistikdrehscheibe erheblich steigern.

Die Beteiligten betonten durchweg, dass diese Chancen von ausreichenden Eisenbahnkapazitäten in Richtung Belgien und zum weiteren europäischen Güterverkehrsnetz abhängen würden.

5.3.5 Warum die Revierbahn wichtig ist

In allen Stakeholder herrschte weitgehende Einigkeit darüber, dass die Revierbahn nicht ausschließlich als regionale Personenzugbahn betrachtet werden sollte.

Die Befragten bezeichneten das Projekt wiederholt als einmalige Gelegenheit, einen zusätzlichen Güterverkehrskorridor zu schaffen, der die Widerstandsfähigkeit des Netzes stärken und betriebliche Alternativen zum bestehenden Engpass bei Aachen bieten könnte.

Mehrere Stakeholder argumentierten, dass die Güterverkehrskapazität bereits im anfänglichen Planungsprozess berücksichtigt werden müsse und nicht erst nachträglich hinzugefügt werden dürfe. Sobald die Infrastrukturparameter festgelegt sind, wird eine nachträgliche Anpassung technisch schwieriger und deutlich teurer.

Vertreter der Häfen schätzten, dass allein die Region Antwerpen bei Umsetzung geeigneter Infrastrukturstandards potenziell zwischen 10 und 20 Güterzüge pro Tag nur mit Zielorten im Raum Neuss generieren könnte. Den Befragten zufolge wird dieses Potenzial derzeit aufgrund bestehender Kapazitätsengpässe im Raum Aachen nur zu einem Bruchteil ausgeschöpft.

Die Beteiligten betrachteten die Revierbahn daher nicht lediglich als zusätzliche Infrastruktur, sondern als strategische Investition, die das künftige Güterverkehrswachstum unterstützen, die regionale Logistik stärken und die Widerstandsfähigkeit des gesamten europäischen Schienennetzes erhöhen kann.

5.3.6 Aufstrebende zukünftige Transportmärkte

In den Interviews wurden zudem mehrere zukünftige Güterverkehrsmärkte hervorgehoben, die von einer für den Güterverkehr geeigneten Revierbahn profitieren könnten.

Neben dem anhaltenden Wachstum im Container- und intermodalen Verkehr identifizierten die Akteure eine steigende Nachfrage im Zusammenhang mit dem industriellen Wandel im Rheinischen Revier, der Automobil-Logistik, chemischen Produkten, dem CO₂-Transport im Zusammenhang mit zukünftigen Anwendungen zur CO₂-Abscheidung sowie der militärischen Mobilität.

Mehrere Befragte wiesen zudem aufzunehmende klimabedingte Beeinträchtigungen des Binnenschiffsverkehrs hin, insbesondere in Zeiten niedriger Wasserstände auf dem Rhein. Infolgedessen rechnen die Häfen mit einer steigenden Nachfrage nach kombinierten Binnenschiff-Schiene-Logistiklösungen, was den

Druck auf die Eisenbahninfrastruktur rund um Neuss und die Logistikknoten der Region weiter erhöht.

Diese Beobachtungen stimmen weitgehend mit den Umfrageergebnissen überein, die den Containerverkehr, den intermodalen Verkehr, Chemikalien und die Militärlogistik als die Marktsegmente mit dem stärksten zukünftigen Wachstumspotenzial identifizierten.

5.4 Zusammenfassung

Die Einbindung der Stakeholder liefert eine solide und konsistente Faktengrundlage, die die Schlussfolgerungen der Literaturrecherche und der operativen Bewertung untermauert.

Sowohl die quantitative Umfrage als auch die qualitativen Interviews deuten auf einen breiten Konsens hin, dass das bestehende Schienengüterverkehrsnetz an seine betrieblichen Grenzen stößt. Die Stakeholder nannten durchweg begrenzte Netzkapazitäten, Infrastrukturengpässe und sinkende Betriebssicherheit als die Hauptherausforderungen, die den aktuellen Schienengüterverkehr beeinträchtigen. Die Interviews zeigten ferner, dass diese Herausforderungen bereits logistische Entscheidungen beeinflussen, was dazu führt, dass Güter von der Schiene zurück auf die Straße verlagert werden, wenn die Servicequalität nicht mehr gewährleistet werden kann.

Gleichzeitig erwarten die Stakeholder ein anhaltendes Wachstum der Nachfrage im Schienengüterverkehr, angetrieben durch den Ausbau der ZARA-Häfen, den industriellen Wandel im Rheinischen Revier, den zunehmenden intermodalen Verkehr, klimabedingte Veränderungen in den Logistikketten sowie neue Anforderungen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität. Bestehende Infrastrukturinvestitionen im Hafen von Antwerpen und geplante Logistikentwicklungen im Rhein-Kreis Neuss untermauern diese Erwartungen zusätzlich.

Über alle Interessengruppen hinweg herrschte weitgehende Einigkeit darüber, dass die Revierbahn eine einzigartige strategische Chance darstellt, die Widerstandsfähigkeit des regionalen Schienennetzes zu stärken, vorhandene Engpässe aufzulösen und gleichzeitig zusätzliche Kapazitäten für den künftigen Güterverkehr bereitzustellen. Die Stakeholder betonten einheitlich, dass die Güterverkehrskapazität im laufenden Planungsprozess durch die Einbeziehung geeigneter Infrastrukturstandards gesichert werden sollte, darunter Elektrifizierung, Kompatibilität mit 740 m langen Güterzügen, ausreichende Achslasten, angemessene Kapazitätsreserven und betriebliche Flexibilität.

Insgesamt zeigt die Einbindung der Stakeholder, dass die Revierbahn nicht ausschließlich als Personenverkehrsprojekt wahrgenommen wird. Vielmehr wird sie als Infrastruktur angesehen, die weitreichende strategische Vorteile für Häfen, Industrie, Logistikunternehmen und das gesamte europäische Güterverkehrsnetz bieten kann.

Die Stakeholder betonten durchweg, dass die Güterverkehrskompatibilität bereits jetzt gesichert werden sollte, anstatt sie später nachzurüsten.

6 Vorläufige Bewertung der betrieblichen Kapazität

Im Rahmen dieser Studie wurde eine indikative Betriebssimulation durchgeführt, um die theoretische Güterverkehrskapazität, der vom Rhein-Kreis Neuss identifizierten, bevorzugten Revierbahn-Variante zu bewerten. Ziel war es nicht, einen detaillierten Betriebsfahrplan zu erstellen, sondern zu untersuchen, ob der Güterverkehr neben dem geplanten regionalen Personenverkehr untergebracht werden könnte. Die Simulation wurde mit dem Fahrplanbearbeitungssystem (FBS) durchgeführt und basierte auf einer Reihe vereinfachter infrastruktureller und betrieblicher Annahmen, die ein potenzielles zukünftiges Umsetzungsszenario widerspiegeln.

Umfang und Zweck der Kapazitätsbewertung

Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Fahrplansimulation stellt eine strategische Kapazitätsbewertung auf hoher Ebene dar, mit der das theoretische Güterverkehrspotenzial einer güterverkehrstauglichen Revierbahn abgeschätzt werden soll. Ziel der Analyse war es nicht, einen detaillierten Betriebsfahrplan zu erstellen oder zu validieren, sondern vielmehr zu beurteilen, ob neben dem vorgeschlagenen regionalen Personenverkehr grundsätzlich ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr zur Verfügung gestellt werden könnten.

Dementsprechend basiert die Bewertung auf einer Reihe vereinfachter infrastruktureller und betrieblicher Annahmen und stellt keine detaillierte Infrastrukturplanung dar. Insbesondere wurde die betriebliche Einbindung der Revierbahn in das umliegende Schienennetz, einschließlich der genauen Trassenführung über das Gebiet Herzogenrath oder Stolberg, bewusst aus der Simulation ausgeklammert. Diese Aspekte erfordern eine detaillierte Untersuchung in nachfolgenden Planungsphasen und liegen außerhalb des Rahmens der vorliegenden Studie.

Die Ergebnisse sind daher als Hinweis auf die Gesamtkapazität für den Güterverkehr zu verstehen, die potenziell auf dem Korridor selbst bewältigt werden könnte, unabhängig von der endgültigen Trassenführung oder dem Anbindungskonzept, das im Rahmen der zukünftigen Planung festgelegt wird.

Zwar ist die indikative Kapazitätsbewertung unabhängig vom endgültigen Anbindungskonzept am Aachener Ende des Korridors, doch legen güterverkehrstechnische Überlegungen nahe, dass eine nördliche Anbindung über Aachen West größere betriebliche Vorteile bieten würde als eine südliche Anbindung. Eine solche Trassenführung würde den Zugang zu den Güterverkehrsanlagen in Aachen West verbessern, den Druck auf den Engpassabschnitt zwischen Aachen West und dem Aachener Hauptbahnhof verringern und eine direktere Anbindung an das internationale Güterverkehrsnetz in Richtung Belgien ermöglichen. Die hier vorgestellte Bewertung sollte daher als Darstellung des Gesamtpotenzials des Korridors verstanden werden, wobei die detaillierten betrieblichen Vorteile einzelner Anbindungskonzepte in nachfolgenden Planungsphasen weiter untersucht werden müssen.

Es wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

Annahmen zur Infrastruktur

- Durchgehend zweigleisige Trasse
- Elektrifizierung (15 kV Wechselstrom)
- ETCS-Signaltechnik der Stufe 2 mit einem Blockabstand von ca. 1–1,5 km
- Maximale Betriebsgeschwindigkeit von ca. 140 km/h im Personenverkehr
- Neue Bahnhöfe in Siersdorf, Aldenhoven, Stetternich und Elsdorf

Diese Annahmen spiegeln im Großen und Ganzen die für den modernen europäischen Güterverkehr erforderlichen Infrastrukturstandards wider und stehen im Einklang mit den in dieser Studie erörterten Zielen hinsichtlich der Güterverkehrskapazität.

Annahmen zum Rollmaterial

- Personenverkehr mit modernisierten ET425-Triebzügen.
- Der Güterverkehr wird mit Siemens-Vectron-Lokomotiven betrieben, die 740 m lange intermodale Züge mit einem Bruttogewicht von ca. 2.000 Tonnen ziehen.

Ergebnisse zur Kapazität

Der Personenfahrplan wurde aus dem bestehenden Regionalverkehrskonzept abgeleitet und umfasste die Verlängerung der RB39-Verbindungen bis nach Herzogenrath sowie die Fortführung des bestehenden RB20-Betriebs. Die Ergebnisse zeigen, dass unter den angenommenen Infrastruktur- und Fahrplanbedingungen:

- könnten tagsüber theoretisch etwa 5–6 Güterzugpaare pro Stunde abgefertigt werden.
- Die Kapazität ist während der Hauptverkehrszeiten im Personenverkehr, insbesondere während der morgendlichen Hauptverkehrszeit, eingeschränkt.
- In den Nachtstunden, in denen der Personenverkehr deutlich geringer ist, könnten theoretisch etwa 10–12 Güterzugpaare pro Stunde verkehren.

Obwohl diese Kapazitätswerte nicht als detaillierte Betriebsprognose interpretiert werden sollten, zeigen sie dennoch, dass der Güterverkehr nicht allein aus betrieblichen Gründen von der weiteren Planung ausgeschlossen werden sollte. Unter dem angenommenen Infrastrukturkonzept könnten neben den geplanten regionalen Personenzugverbindungen erhebliche Güterverkehrskapazitäten untergebracht werden, was die strategische Notwendigkeit der Sicherung der Güterverkehrskapazitäten im laufenden Planungsprozess untermauert.

Es ist zu beachten, dass es sich bei der Bewertung eher um eine strategische Kapazitätsanalyse auf hoher Ebene als um einen detaillierten Betriebszeitplan handelt. Die Simulation konzentriert sich daher auf das gesamte Güterverkehrspotenzial des Korridors und umfasst weder eine detaillierte Betriebsmodellierung der Schnittstellen in Herzogenrath oder Neuss noch unterscheidet sie

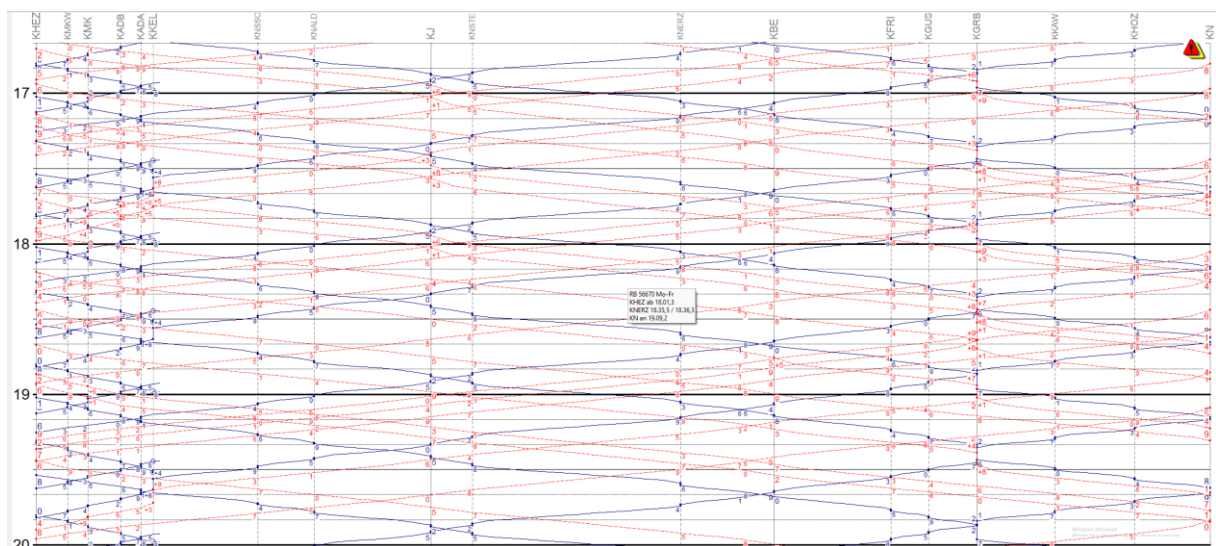
zwischen möglichen zukünftigen Anbindungskonzepten über Herzogenrath oder den Raum Stolberg. Diese Aspekte sollten in nachfolgenden Planungsphasen untersucht werden.

Anmerkung:

Die Fahrplansimulation dient der Abschätzung des theoretischen Güterverkehrspotenzials des Revierbahn-Korridors. Sie stellt weder eine detaillierte betriebliche Untersuchung der Anbindungsmöglichkeiten bei Herzogenrath oder Stolberg dar, noch bewertet sie detaillierte Infrastrukturauslegungen innerhalb angrenzender Eisenbahnknotenpunkte. Diese Aspekte bleiben Gegenstand künftiger Planungs- und Betriebsanalysen.

Zeitraum	Theoretische Güterkapazität ²⁰	
Tageszeit	5–6 Güterzugpaare/Stunde	95–115 Zugpaare/Tag
Nacht	10–12 Güterzugpaare/Stunde	50–60 Zugpaare/Nacht

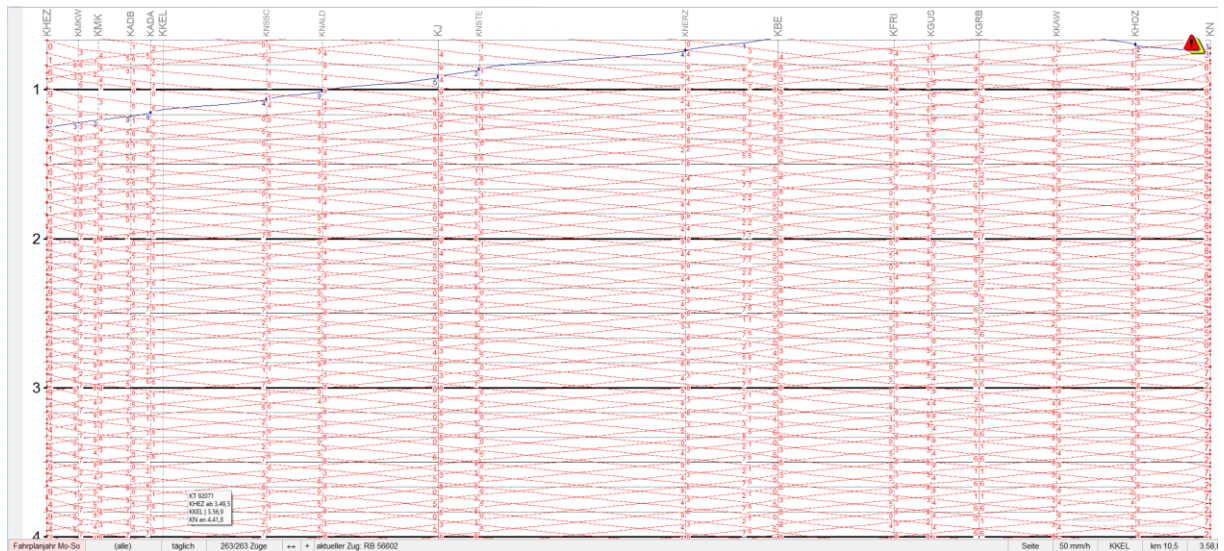
Fahrplan tagsüber (außerhalb der Hauptverkehrszeiten):²¹



Nachtfahrplan:²¹

²⁰ Tag: 05:00 – 24:00 Uhr (mit Personenverkehr auf der Strecke), Nacht: 00:00 – 05:00 Uhr

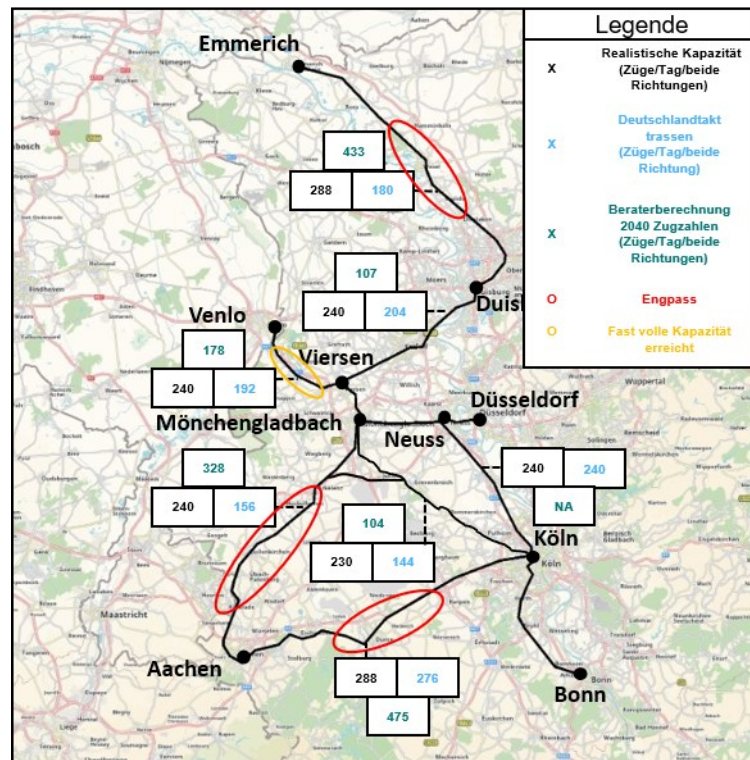
²¹ Railistics GmbH



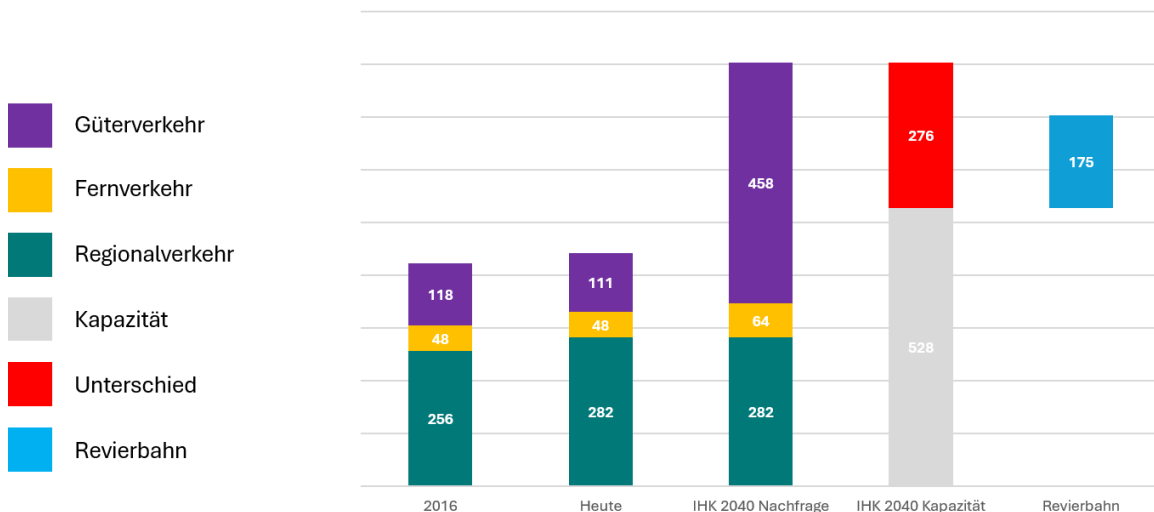
Um die strategische Relevanz der vorläufigen Kapazitätsbewertung besser zu verstehen, wurde die geschätzte Güterverkehrskapazität mit den in früheren Studien identifizierten Engpässen verglichen. Die Simulation stellt zwar keine detaillierte Netzzuordnung dar, liefert jedoch einen Anhaltspunkt für die Größenordnung der zusätzlichen Güterverkehrskapazität, die durch eine güterverkehrstaugliche Revierbahn verfügbar werden könnte. Dadurch lässt sich die geschätzte Korridorkapazität im Zusammenhang mit den in früheren Studien ermittelten prognostizierten Kapazitätsengpässen betrachten.

Laut der IHK-IIR-Studie „Ermittlung und Validierung des Verkehrsaufkommens im SPV und SGV in NRW“²² wurden für den Fall, dass alle geplanten Investitionen realisiert werden, folgende Engpässe prognostiziert.

²² 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



Ein Vergleich der in dieser Studie geschätzten indikativen Güterverkehrskapazität mit den in der IHK-Analyse identifizierten Engpässen legt nahe, dass die Revierbahn einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der stark ausgelasteten Korridore Aachen–Köln und Aachen–Rheydt leisten könnte. Obwohl eine detaillierte Netzmodellierung erforderlich wäre, um diese Effekte genau zu quantifizieren, deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die zusätzliche Korridorkapazität die betriebliche Flexibilität und die Widerstandsfähigkeit des Netzes erheblich verbessern könnte.



7 Bewertung von Netz, Engpässen und Infrastruktur

7.1 Bestehende Netzsituation

Wichtige Güterverkehrskorridore

Das Schienennetz des Rheinlands bildet eines der am intensivsten genutzten regionalen Güterverkehrssysteme in Deutschland. Über seine Rolle bei der Abwicklung von Güterverkehren über große Entfernungen hinaus fungiert die Region als wichtiges Verteilungsgebiet, in dem Güterströme zwischen Industriezentren, Logistikterminals und regionalen Eisenbahnknotenpunkten umgeschlagen werden. Folglich hängt die Betriebsleistung des Schienennetzes weitgehend von der Kapazität und Zuverlässigkeit einer begrenzten Anzahl regionaler Güterverkehrskorridore ab.

In Nordrhein-Westfalen (NRW) konzentriert sich der Güterverkehr auf fünf regionale Hauptkorridore, die die westliche Grenzregion mit der Metropolregion Rhein-Ruhr und den Logistikzentren am Niederrhein verbinden.

- **Aachen in Richtung Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf:** Dieser Korridor stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen der Region Aachen und dem Niederrhein dar. Er verbindet die Frachtgenerierungsgebiete rund um Aachen mit den Logistik- und Industriezentren Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf und dient als alternative Routenoption innerhalb des regionalen Güterverkehrsnetzes.
- **Aachen in Richtung Köln, Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis:** Hier handelt es sich um die wichtigste regionale Güterverkehrsachse im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Der Korridor verläuft über Stolberg und Düren in Richtung Köln und verbindet die westliche Grenzregion mit dem Eisenbahnknotenpunkt Köln, bevor er weiter in Richtung Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis führt. Aufgrund der Kombination aus intensivem Personenverkehr und erheblichem Güterverkehr gehört er zu den am stärksten frequentierten Eisenbahnkorridoren in NRW.
- **Von Venlo über Viersen in Richtung Krefeld und Duisburg:** Dieser nördliche Korridor verbindet die niederländische Grenze über Viersen und Krefeld mit dem Niederrhein und dem Ruhrgebiet. Er dient nicht nur dem regulären Güterverkehr, sondern bietet auch eine wichtige Ausweichstrecke bei Bauarbeiten oder Betriebsstörungen, die den Korridor Emmerich–Duisburg betreffen.
- **Venlo über Viersen und Mönchengladbach in Richtung Köln:** Dieser Korridor verbindet den Grenzübergang Venlo über Viersen und Mönchengladbach mit dem zentralen Rheinland. Er spielt eine wichtige Rolle bei der Verteilung des Güterverkehrs in Richtung Köln und in die südlichen Teile des regionalen Schienennetzes und bietet gleichzeitig betriebliche Flexibilität für umgeleitete Züge.

- **Korridor Emmerich–Duisburg:** Obwohl dieser Korridor am nördlichen Rand von Nordrhein-Westfalen liegt, stellt er eine der am stärksten frequentierten Güterverkehrsstrecken in Westdeutschland dar. Seine Betriebsleistung hat einen starken Einfluss auf die Verkehrsbedingungen im gesamten regionalen Netz, da Störungen oder Kapazitätsengpässe häufig eine Umleitung von Güterzügen über die Korridore Venlo–Viersen–Mönchengladbach erfordern.

All diese Korridore haben eines gemeinsam: den Mischverkehr. Güterzüge teilen sich die Infrastruktur mit einem intensiven Regional-, Vorort- und Fernverkehr, was zu einem starken Wettbewerb um verfügbare Zugtrassen führt. Folglich wird die Güterverkehrskapazität nicht nur durch die Eigenschaften der Infrastruktur, sondern auch durch die Anforderungen des Personenfahrplans eingeschränkt, insbesondere rund um die großen Eisenbahnknotenpunkte Aachen, Mönchengladbach, Neuss, Düsseldorf und Köln.

Im Gegensatz zu den meisten derzeit diskutierten Infrastrukturmaßnahmen schafft die Revierbahn eine völlig neue Ost-West-Verbindung, anstatt lediglich die Kapazität auf bestehenden, ausgelasteten Korridoren zu erhöhen. Dieser Unterschied ist strategisch wichtig, da zusätzliche Gleise auf bestehenden Strecken Konflikte zwischen Personen- und Güterverkehr nur teilweise lösen können, während ein neuer Korridor Netzredundanz und betriebliche Flexibilität schafft. Die Revierbahn ergänzt daher andere geplante Infrastrukturinvestitionen, anstatt sie zu ersetzen.

Kapazitätsengpässe

Trotz ihrer Bedeutung als wichtigstes Güterbahnnetz im westlichen Nordrhein-Westfalen ist das Netz im Rheinland zunehmend von strukturellen Kapazitätsengpässen betroffen. Diese Engpässe resultieren nicht aus einer einzelnen überlasteten Strecke, sondern entstehen durch das Zusammenspiel von hoher Güterverkehrsnachfrage, intensivem Personenverkehr, begrenzter Infrastrukturredundanz und mehreren kritischen Engpässen, die über das gesamte Netz verteilt sind.

Der größte Engpass besteht auf dem Korridor Aachen–Köln und Aachen–Rheydt, die wichtige Güter- und Personenverkehrsachsen im südlichen Teil von NRW darstellen. Eine frühere IHK-Studie²⁴ hat gezeigt, dass das tatsächliche Güteraufkommen bereits die ursprünglich für 2030 prognostizierten Verkehrszahlen überschritten hat. Laut der aktualisierten Kapazitätsbewertung stehen auf dem Korridor derzeit etwa 276 koordinierte Zugtrassen pro Tag zur Verfügung, während der prognostizierte Bedarf bis 2040 bei etwa 475 Zügen pro Tag liegt. Dies stellt das größte Kapazitätsdefizit innerhalb des regionalen Netzes dar. Der Korridor dient gleichzeitig dem regionalen Personenverkehr, dem ICE- und Intercity-Betrieb, grenzüberschreitenden Personenzügen sowie dem Güterverkehr, wodurch nur begrenzte Fahrplanflexibilität verbleibt. Infolgedessen erfordert die Instandhaltung der Infrastruktur häufig die Umleitung sowohl von Personen- als auch von Güterzügen über Rheydt, was zu längeren Fahrzeiten, verminderter Pünktlichkeit

²⁴ <https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/studie-schieneninfrastruktur-ertuechtigen>

und erheblichen Betriebsausfällen für die Güterverkehrsunternehmen führt. Diese wiederkehrenden Umleitungsnotwendigkeiten zeigen deutlich, dass die bestehende Infrastruktur ihre praktischen Kapazitätsgrenzen erreicht hat.

Kapazitätsengpässe zeigen sich in ähnlicher Weise auf dem Korridor von Aachen in Richtung Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf, wo das Netz eine wichtige westliche Alternative zur Köln-Achse darstellt. Dieselbe Studie hat gezeigt, dass auf diesem Korridor derzeit 156 koordinierte Zugtrassen pro Tag zur Verfügung stehen, während der prognostizierte Bedarf bis 2040 bei etwa 328 Zügen pro Tag liegt. Obwohl diese Strecke zur Widerstandsfähigkeit des regionalen Netzes beiträgt, schränken mehrere Infrastrukturabschnitte ihre Betriebsleistung ein. Insbesondere die eingleisige Verbindung zwischen Herzogenrath (DE) und Heerlen (NL) schränkt internationale und regionale Umleitungsmöglichkeiten ein, während die Zusammenführung von Güter- und Personenverkehr im Raum Mönchengladbach und Rheydt die betriebliche Flexibilität verringert. Diese Strecke spielt zudem eine entscheidende Rolle, wenn der Verkehr während Infrastrukturarbeiten vom Emmerich-Korridor umgeleitet werden muss. Da der Korridor selbst jedoch nahezu ausgelastet ist, führt der Umleitungsverkehr häufig zu netzweiten Engpässen und einer verminderten Fahrplanstabilität.

Der Korridor von Venlo über Viersen in Richtung Krefeld und Duisburg erfüllt eine ebenso wichtige Funktion innerhalb des regionalen Netzes. Die Kapazitätsbewertung zeigt, dass der Abschnitt zwischen Venlo und Viersen mit etwa 192 Zugtrassen pro Tag bereits an seine betrieblichen Grenzen stößt, verglichen mit einem geschätzten künftigen Bedarf von 178 Zügen pro Tag bis zum Jahr 2040. Darüber hinaus weist der Korridor weiterhin wichtige eingleisige Abschnitte auf, darunter Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt Hauptbahnhof–Rheydt-Odenkirchen, die die Fahrplanflexibilität einschränken und die Aufnahme zusätzlicher Güterverkehrsverbindungen erschweren. Zudem wird erwartet, dass die fortschreitende Entwicklung der Logistikregion Venlo und die zunehmenden intermodalen Aktivitäten rund um den Terminal Kaldenkirchen weitere Güterverkehrsnachfrage generieren werden, was die Notwendigkeit einer Doppelgleisausbau und einer Modernisierung der Infrastruktur unterstreicht.

Weiter nördlich bleibt der Korridor Emmerich–Duisburg die wichtigste Güterverkehrsstrecke, die den Niederrhein mit dem Ruhrgebiet verbindet. Kapazitätsanalysen schätzen das künftige Verkehrsaufkommen auf etwa 433 Züge pro Tag, während derzeit nur 180 Zugtrassen zur Verfügung stehen. Dieses erhebliche Ungleichgewicht erklärt, warum Instandhaltungsarbeiten auf dem Korridor häufig umfangreiche Umleitungen über das Netz Venlo–Viersen–Mönchengladbach erfordern. Der laufende Ausbau des Emmerich-Korridors und die Modernisierung der Betuwe-Route sollen die Kapazität langfristig verbessern. Die lange Bauzeit erhöht jedoch auch die Abhängigkeit von alternativen regionalen Strecken.

Auf all diesen Güterkorridoren herrscht Mischverkehr, und im Gegensatz zu reinen Güterbahnstrecken teilen sich Güterzüge die Infrastruktur mit einem dichten regionalen Personenverkehr, Fernverkehrszügen und Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die Anforderungen des Personenfahrplans beeinflussen daher die

Zuweisung von Gütertrassen stark, insbesondere in Spitzenzeiten. Infolgedessen sehen sich Güterverkehrsunternehmen einem zunehmenden Wettbewerb um begrenzte Infrastrukturkapazitäten ausgesetzt, was zu längeren Wartezeiten, einer geringeren Fahrplanstabilität und einer verminderten Netzzuverlässigkeit führt.

Bestehende Kapazitätsengpässe sollten nicht einfach als isolierte Engpässe auf einzelnen Bahnstrecken interpretiert werden. Vielmehr spiegeln sie ein regionales Schienennetz mit unzureichender Redundanz wider, in dem sich Störungen oder Wartungsarbeiten auf einem Korridor rasch auf benachbarte Strecken ausbreiten. Der von den Korridoren Aachen–Köln und Emmerich–Duisburg auf die Strecken nach Mönchengladbach und Viersen umgeleitete Verkehr zeigt, dass die verfügbaren Alternativen nur über begrenzte Reservekapazitäten verfügen. Angesichts der weiter steigenden Frachtnachfrage und des Ausbaus des Personenverkehrs wird die Stärkung dieser regionalen Korridore daher nicht nur für die Bewältigung des künftigen Verkehrswachstums, sondern auch für die Verbesserung der Betriebssicherheit des gesamten rheinischen Schienennetzes von entscheidender Bedeutung sein.

Kritische Knotenpunkte

Die oben identifizierten Kapazitätsengpässe stehen in engem Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit mehrerer kritischer Eisenbahnknotenpunkte, an denen mehrere regionale Güterverkehrskorridore zusammenlaufen. Diese Knotenpunkte bestimmen die allgemeine Zuverlässigkeit des Netzes, da sich Verspätungen oder Kapazitätsbeschränkungen an einem Standort rasch auf angeschlossene Strecken ausbreiten können.

Der Eisenbahnknotenpunkt Aachen ist einer der bedeutendsten und dient als westliches Tor zwischen dem belgischen und dem deutschen Schienennetz. Güterzüge aus dem Hafen von Antwerpen fahren überwiegend über die Montzen-Route nach Deutschland ein, bevor sie den Rangierbahnhof Aachen West erreichen. Aufgrund der Auslegung der Eisenbahninfrastruktur müssen Züge, die weiter in Richtung Köln fahren, in Aachen West die Fahrtrichtung wechseln. Dieses Betriebsverfahren beansprucht Rangierkapazitäten, verlängert die Verweildauer und verringert den Durchsatz des Knotens. Zudem muss sich der Güterverkehr anschließend in den intensiven Personenverkehr zwischen dem Aachener Hauptbahnhof und Köln einfügen, was zu zusätzlichen Konflikten auf einem der verkehrsreichsten Mischverkehrskorridore in Westdeutschland führt.²⁵

Der Nutzen der Revierbahn hängt nicht nur vom Bau des neuen Korridors selbst ab, sondern auch von seiner betrieblichen Einbindung in den gesamten Aachener Eisenbahnknotenpunkt. Der Korridor sollte daher als Teil einer integrierten Netzlösung betrachtet werden, die anderen geplanten Infrastrukturmaßnahmen ergänzt und den betrieblichen Nutzen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr maximiert.

²⁵https://www.dbinfrago.com/resource/pek_strecke_2550_2600-data.pdf

Der Kölner Eisenbahnknotenpunkt stellt das zentrale Drehkreuz des regionalen Netzes dar. Güterverkehrsstrecken aus Aachen, Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf laufen in Köln zusammen, bevor sie in Richtung regionaler Industriegebiete und nationaler Ziele weiterführen. Gleichzeitig verfügt Köln über eines der dichtesten Personenzugnetze Deutschlands. Diese Kombination führt zu erheblichen betrieblichen Konflikten und macht den Knotenpunkt äußerst anfällig für Verspätungen. Störungen in Köln wirken sich häufig auf die angeschlossenen regionalen Korridore aus und beeinträchtigen den Güterverkehr im gesamten Rheinland.

Der Raum Mönchengladbach-Rheydt-Viersen bildet einen weiteren kritischen Knotenpunkt innerhalb des regionalen Güterverkehrsnetzes. Die Knotenpunkte in diesem Gebiet verbinden den Venlo-Korridor mit Strecken in Richtung Düsseldorf, Neuss und Köln. Außerdem müssen sie alle Züge von Antwerpen über Aachen nach Neuss, in das Ruhrgebiet und nach Osteuropa aufnehmen. Ihre Bedeutung nimmt in Zeiten zu, in denen der Güterverkehr von anderen Strecken umgeleitet werden muss. Begrenzte Infrastrukturkapazitäten und eingeschränkte Knotenpunktkonfigurationen schränken jedoch die Eignung dieses Gebiets als effektive Alternativroute ein.

7.2 Für den Rhein-Kreis Neuss relevante Engpässe

Aktuelle Engpässe

Der Rhein-Kreis Neuss selbst weist zwar nicht die am stärksten überlasteten Eisenbahnstrecken im Rheinland auf. Aufgrund seiner strategischen Lage zwischen Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und Aachen reagiert er jedoch besonders empfindlich auf Kapazitätsengpässe, die an anderen Stellen des regionalen Netzes auftreten. Der Güterverkehr, der die Korridore von Aachen, Venlo und der niederländischen Grenze nutzt, läuft in der Nähe von Neuss zusammen, bevor er in Richtung Rhein-Ruhr-Gebiet weiterführt.

Frühere Studien haben bereits gezeigt, dass Infrastrukturengpässe auf den angrenzenden Strecken bestehen, wie beispielsweise die eingleisige Verbindung zwischen der Strecke Krefeld–Düsseldorf, Konflikte an den Knotenpunkten Krefeld und Rheydt aufgrund von Regionalzügen, die stark befahrenen Strecken in Richtung Viersen und Duisburg kreuzen, sowie an Stellen, an denen Züge zwischen Köln und Grevenbroich die aus Aachen kommende Strecke kreuzen müssen.

Betriebliche Auswirkungen

Der Raum Düsseldorf-Neuss stellt eine weitere wichtige betriebliche Schnittstelle dar. Die Konzentration von Industriestandorten, Logistikanlagen und Personenverkehr führt zu einem starken Wettbewerb um die Schienenkapazitäten. Insbesondere die Verbindungen zwischen Neuss, Düsseldorf und Köln bilden einen wichtigen Güterverteilungskorridor innerhalb der Rhein-Ruhr-Region. Begrenzte Kapazitäten an Knotenpunkten und ein hohes Personenverkehrsaufkommen

schränken die Möglichkeiten ein, den Güterverkehr ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zu steigern.

Die Auswirkungen unzureichender Infrastruktur werden besonders deutlich bei geplanten Instandhaltungsmaßnahmen auf den Korridoren Aachen–Köln und Emmerich–Duisburg. Da Güterzüge auf die Strecke Venlo–Viersen–Mönchengladbach–Neuss umgeleitet werden, steigt das Verkehrsaufkommen im Rhein-Kreis Neuss erheblich an. Kapazitätsengpässe in diesem Gebiet haben daher Auswirkungen, die weit über den Kreis selbst hinausreichen und die Belastbarkeit sowie die Effizienz des gesamten regionalen Güterverkehrsnetzes beeinträchtigen.

Zudem ist davon auszugehen, dass sich die betrieblichen Auswirkungen der bestehenden infrastrukturellen Engpässe verstärken werden, wenn der Personenverkehr im Rahmen des Deutschlandtakt-Programms ausgebaut wird. Das Programm sieht eine erhebliche Erhöhung der Taktfrequenzen im Regionalverkehr zwischen Viersen–Mönchengladbach, Mönchengladbach–Baal und Grevenbroich–Köln vor.²⁶

Diese betrieblichen Einschränkungen führen für Logistikunternehmen zu längeren und weniger vorhersehbaren Transportzeiten. Die verminderte Fahrplanzuverlässigkeit beeinträchtigt intermodale Transportketten, schmälert die Attraktivität des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr und erhöht die Betriebskosten für Güterverkehrsunternehmen. Diese Auswirkungen sind besonders relevant für Branchen, die auf pünktliche Lieferungen oder regelmäßige Containertransporte zwischen Logistikterminals und Produktionsstätten angewiesen sind.

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

Die zunehmende Netzauslastung wirkt sich auch auf den regionalen Personenverkehr aus. Da die Auslastung der Infrastruktur an ihre betrieblichen Grenzen stößt, lassen sich Verspätungen immer schwerer aufholen, was die Fahrplanstabilität und die allgemeine Zuverlässigkeit des Angebots beeinträchtigt.

7.3 Beitrag der Revierbahn

Indikativer Kapazitätsbeitrag

Vorläufige Betriebsmodellierungen im Rahmen dieser Studie deuten darauf hin, dass eine für den Güterverkehr geeignete Revierbahn erhebliche zusätzliche Schienenkapazität innerhalb des regionalen Netzes bereitstellen könnte. Je nach endgültiger Infrastrukturkonfiguration und Betriebskonzept könnte der Korridor in

²⁶ <https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/bedarfsanalyse-gesamtergebnisse.pdf>

der Lage sein, mehrere Güterzugtrassen pro Stunde aufzunehmen und gleichzeitig den geplanten regionalen Personenverkehr aufrechtzuerhalten.

Zwar sind noch detailliertere Fahrplanstudien erforderlich, doch deuten die Simulationsergebnisse darauf hin, dass die Eignung für den Güterverkehr nicht allein aufgrund von Kapazitätsbedenken verworfen werden sollte. Vielmehr legen die Ergebnisse nahe, dass der Güterverkehr als realistischer Betriebsfall für den Korridor in Betracht gezogen werden kann.

Potenzial zur Entlastung von Engpässen

Die vorgeschlagene Revierbahn könnte potenziell die Ausfallsicherheit des regionalen Schienennetzes im westlichen Rheinland verbessern. Das Projekt ermöglicht durch den Bau eines neuen Streckenabschnitts zwischen Bedburg und Aachen die Entwicklung eines durchgehenden Schienekorridors zwischen Neuss und Aachen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Die Revierbahn hat das Potenzial, Netzredundanz zu schaffen, indem sie einen alternativen West-Ost-Güterverkehrskorridor zwischen Aachen und Neuss bereitstellt. Derzeit sind Güterverkehrsbewegungen weitgehend von den Korridoren Aachen–Köln und Aachen–Mönchengladbach abhängig. Beide Korridore stehen bereits unter erheblichem Kapazitätsdruck, was nur begrenzte Flexibilität lässt, um zusätzliche Güterverkehrsdienste aufzunehmen oder auf Verkehrsverlagerungen während geplanter Bauarbeiten und Betriebsstörungen zu reagieren. Daher könnte die vorgeschlagene Strecke die betriebliche Abhängigkeit von Aachen West verringern, wo Güterzüge eine durchschnittliche Verweildauer von 110 Minuten haben²⁷, sowie Konflikte auf dem Abschnitt Aachen Hbf–Düren entschärfen, die trotz der zweigleisigen Trasse aufgrund des intensiven Personen- und Güterverkehrs auftreten²⁸. Darüber hinaus könnte sie bei Wartungsarbeiten und Betriebsstörungen für mehr Flexibilität sorgen und die allgemeine Widerstandsfähigkeit des regionalen Schienennetzes stärken.

Weitere Trassenoptionen

Um den potenziellen Beitrag der Revierbahn zu bewerten, ist es notwendig, die bestehende Netzstruktur rund um den Eisenbahnknotenpunkt Aachen sowie die derzeit verfügbaren alternativen Trassenoptionen zu verstehen. Die folgende Abbildung veranschaulicht daher das Eisenbahnnetz in zwei verschiedenen Maßstäben.

Die Karte auf der linken Seite zeigt das Schienennetz zwischen Aachen, Köln, Rheydt/Mönchengladbach und Neuss sowie deren betriebliche Verknüpfungen. Diese Korridore bilden die wichtigsten West-Ost-Eisenbahnverbindungen für den Güterverkehr im westlichen Rheinland. Derzeit fahren Güterzüge, die aus Belgien in Richtung Aachen kommen, überwiegend über den Korridor Aachen–Köln weiter nach Osten, während die Strecke Aachen–Mönchengladbach einen wichtigen sekundären Korridor darstellt. Alternativ könnte die vorgeschlagene Revierbahn-

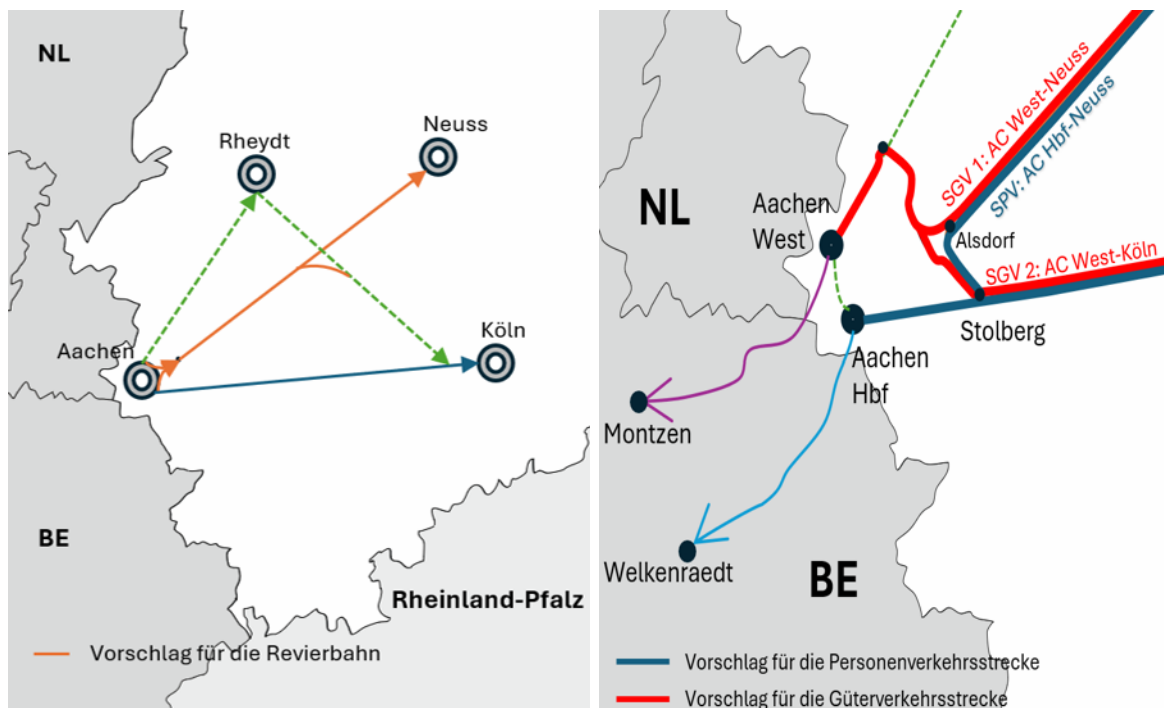
²⁷ <https://rne.eu/wp-content/uploads/RFC-KPIs-2026.pdf>

²⁸ https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-042-V01/2-042-V01.html

Strecke die Ausfallsicherheit des Netzes verbessern, indem sie eine zusätzliche Anbindung an die Strecke zwischen Rheydt und Köln-Ehrenfeld bietet.

Die Karte auf der rechten Seite bietet einen detaillierten Überblick über den Eisenbahnknotenpunkt Aachen mit besonderem Schwerpunkt auf der Verbindung zwischen Aachen West und dem Aachener Hauptbahnhof. Darüber hinaus sind die Eisenbahnstrecken dargestellt, die den Knotenpunkt Aachen mit den umliegenden internationalen Güterverkehrskorridoren wie der Montzen-Strecke und dem regionalen Netz wie der Verbindung zwischen Mönchengladbach und Köln verbinden. Diese Verbindung lässt sich sogar noch weiter nutzen, um Alsdorf als Anschlusspunkt an die Revierbahn zu nutzen.

Die Abbildungen zeigen zudem, dass diese Korridore nicht unabhängig voneinander sind, sondern ein miteinander verbundenes Netz bilden, in dem Betriebsstörungen auf einer Strecke häufig Auswirkungen auf den Verkehr auf den anderen Strecken haben.



29

8 Integrierte Bewertung von Auswirkungen und Interessen

8.1 Strategische Vorteile für den Rhein-Kreis Neuss

Die Literaturrecherche, die Konsultation der Stakeholder und die vorläufige betriebliche Bewertung zeigen übereinstimmend, dass eine güterverkehrstaugliche Revierbahn das Potenzial hat, erhebliche strategische Vorteile für den Rhein-Kreis Neuss zu generieren.

Der Kreis nimmt innerhalb des europäischen Güterverkehrssystems eine einzigartige Stellung ein. Als Standort eines der wichtigsten Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens sowie mehrerer bedeutender Industrie- und Logistikstandorte ist der Rhein-Kreis Neuss in hohem Maße auf zuverlässige und widerstandsfähige Schienengüterverkehrsverbindungen zu den ZARA-Häfen, der Metropolregion Rhein-Ruhr und den europäischen Märkten im weiteren Sinne angewiesen. Bestehende Studien deuten darauf hin, dass die Frachtnachfrage entlang dieser Korridore in den kommenden Jahrzehnten weiter steigen wird. Gleichzeitig zeigt die Konsultation der Stakeholder, dass die derzeitigen infrastrukturellen Engpässe bereits die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beeinträchtigen und die Verlagerung des Verkehrs zurück auf die Straße begünstigen. Ohne zusätzliche Netzkapazitäten dürften sich diese Herausforderungen weiter verschärfen.

Vor diesem Hintergrund würde die Sicherung der Güterverkehrskapazitäten innerhalb der Revierbahn dem Rhein-Kreis Neuss eine wichtige Chance bieten, seine langfristige wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und gleichzeitig die übergeordneten Ziele des regionalen Strukturwandels zu unterstützen.

8.2 Beitrag zum regionalen und europäischen Güterverkehrsnetz

Das Schienennetz des Rheinlands stellt eine der strategisch wichtigsten Güterverkehrsregionen Europas dar. Aufgrund ihrer geografischen Lage zwischen den ZARA-Häfen und den Industriezentren Deutschlands, der Schweiz und Norditaliens wickelt die Region einen erheblichen Anteil des internationalen Schienengüterverkehrs im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) ab. Insbesondere laufen die Korridore von den ZARA-Häfen Richtung Alpen und Italien und nach Osteuropa im Untersuchungsgebiet zusammen und verbinden die Häfen von Antwerpen, Rotterdam, Zeebruggen und Amsterdam mit der Metropolregion Rhein-Ruhr und dem weiteren europäischen Hinterland.

Die Bewertung zeigt, dass die strategische Bedeutung der Revierbahn weit über den Rhein-Kreis Neuss hinausreicht. Der Korridor hat das Potenzial, eine der wichtigsten Güterverkehrsachsen Europas zu stärken, die die ZARA-Häfen mit den Industriezentren West- und Südeuropas verbindet. Anstatt lediglich als regionale Personenzugbahn zu fungieren, könnte die Revierbahn zu einem

zusätzlichen Element innerhalb eines widerstandsfähigeren europäischen Schienengüterverkehrsnetzes werden.

Derzeit werden im Hafen von Antwerpen erhebliche Investitionen zur Erhöhung der Schienenkapazitäten getätigt. Solange entsprechende Kapazitätserweiterungen in Deutschland nicht realisiert werden, können diese Investitionen nicht voll ausgeschöpft werden. Die Revierbahn stellt daher eine Chance dar, die grenzüberschreitende Anbindung zu verbessern und gleichzeitig die Ziele des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), der europäischen Politik zur Verkehrsverlagerung sowie die langfristige Entwicklung eines nachhaltigen Güterverkehrs zu unterstützen.

Aus Sicht des Güterverkehrs sollte auch eine künftige Anschlusskurve in Richtung des Kölner Korridors in Betracht gezogen werden. Eine solche Verbindung würde die betriebliche Flexibilität verbessern, den Zugang zu südlichen Güterverkehrsrouten stärken und den strategischen Wert der Revierbahn durch eine bessere Einbindung in das übergeordnete nationale Güterverkehrsnetz weiter steigern. Obwohl die detaillierte Planung einer solchen Infrastruktur über den Rahmen dieser Studie hinausgeht, würde die Sicherung dieser Option im laufenden Planungsprozess zusätzliche langfristige Flexibilität bieten.

Neben ihrer Rolle für den zivilen Güter- und Personenverkehr könnte die Revierbahn auch den Zielen der Militärmobilitätsstrategie der Europäischen Union entsprechen. Eines der Hauptziele dieser Strategie ist der Aufbau eines Verkehrsnetzes, das den schnellen Transport von Militärpersonal und -ausrüstung in ganz Europa ermöglicht und gleichzeitig auch unter gestörten Bedingungen eine ausreichende operative Widerstandsfähigkeit gewährleistet. Durch die Einführung einer zusätzlichen, für den Güterverkehr geeigneten Strecke zwischen Aachen und Neuss könnte das Projekt die operative Flexibilität und die Umleitungsmöglichkeiten verbessern sowie die Verkehrsbelastung auf bereits ausgelastete Infrastruktur verringern.

8.3 Abwägung zwischen lokalen und Transitinteressen

Eine der wichtigsten Erkenntnisse dieser Studie ist, dass die Ziele des Rhein-Kreises Neuss nicht im Widerspruch zu den übergeordneten Prioritäten des europäischen Güterverkehrs stehen. Im Gegenteil: Die Sicherung der Güterverkehrskapazität im Rahmen der Revierbahn würde gleichzeitig zur Stärkung internationaler Güterverkehrskorridore beitragen und regionale wirtschaftliche Interessen schützen.

Eine verbesserte Netzresilienz und zusätzliche Umleitungsmöglichkeiten würden die Anfälligkeit des regionalen Güterverkehrs in Zeiten von Überlastung oder Infrastrukturausfällen verringern. Gleichzeitig würde eine erhöhte Schienenkapazität die Erreichbarkeit für lokale Industrieunternehmen, Logistikdienstleister und den Hafen Neuss verbessern und durch eine verstärkte Verkehrsverlagerung den Druck auf das Straßennetz verringern. Die Studie zeigt somit, dass eine für den

Güterverkehr geeignete Revierbahn sowohl für das regionale als auch für das internationale Verkehrssystem Vorteile bieten kann.

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

8.4 Gesamtbewertung

Die kombinierten Ergebnisse der Literaturrecherche, der wirtschaftlichen Bewertung, der Konsultation der Stakeholder und der vorläufigen Betriebssimulation ergeben ein einheitliches Bild. Bestehende Studien weisen auf eine wachsende Frachtnachfrage und einen zunehmenden Druck auf die Eisenbahninfrastruktur hin, während die Stakeholder bestätigen, dass diese Herausforderungen bereits Auswirkungen auf die Betriebssicherheit und die Wahl des Verkehrsträgers haben. Die Fahrplansimulation zeigt zudem, dass der Güterverkehr grundsätzlich neben dem geplanten regionalen Personenverkehr untergebracht werden kann. Zusammengenommen liefern die Ergebnisse eine solide Faktengrundlage, die die strategische Notwendigkeit der Sicherung der Güterverkehrskapazitäten im Rahmen des Revierbahn-Planungsprozesses untermauert. Diese Erkenntnisse zeigen gemeinsam, dass die heutige Sicherung der Güterverkehrskapazitäten langfristige strategische Flexibilität für den Rhein-Kreis Neuss schafft.

9 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

9.1 Schlussfolgerungen

Diese Studie wurde durchgeführt, um die strategische Begründung für die Einbeziehung von Güterverkehrskapazitäten in die Planung der Revierbahn aus der Perspektive des Rhein-Kreises Neuss zu bewerten. Auf der Grundlage bestehender Studien, einer Konsultation der Stakeholder und einer vorläufigen Bewertung der Betriebskapazitäten liefert die Analyse eine solide und schlüssige Faktengrundlage zur Untermauerung dieses Ziels.

Die Bewertung zeigt, dass die Güterverkehrsnachfrage entlang der Hafenkorridore in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich weiter steigen wird. Das Wachstum im Containerverkehr, in der intermodalen Logistik, der industriellen Transformation im Rheinischen Revier, der militärischen Mobilität sowie die sich wandelnden europäischen Lieferketten werden das bereits stark ausgelastete Schienennetz zusätzlich belasten. Bestehende Engpässe, insbesondere im Raum Aachen und Köln, beeinträchtigen bereits heute die Betriebssicherheit und schränken die Fähigkeit des Schienengüterverkehrs ein, effektiv mit dem Straßenverkehr zu konkurrieren.

Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass die Revierbahn eine Chance für den künftigen Güterverkehr in der Region und darüber hinaus darstellt. Angesichts des erwarteten Anstiegs der Güterverkehrsnachfrage, des fortschreitenden Ausbaus der ZARA-Häfen und des wachsenden Drucks auf die bestehende Infrastruktur würde ein Versäumnis, die Güterverkehrskapazitäten im Rahmen des aktuellen Planungsprozesses zu sichern, das Risiko bergen, eine der wenigen verbleibenden Chancen zur Stärkung der Netzresilienz in der Region zu verpassen.

Die Konsultation der Stakeholder bestätigt, dass diese Herausforderungen im gesamten Güterverkehrssektor zu spüren sind. Vertreter von Häfen, Industrie, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturorganisationen nannten durchweg begrenzte Netzkapazitäten und nachlassende Widerstandsfähigkeit als die wichtigsten Einschränkungen, die den aktuellen Betrieb beeinträchtigen. Wichtig ist, dass sich die Stakeholder auch darin einig waren, dass die Revierbahn eine einzigartige Chance zur Stärkung des regionalen und europäischen Schienengüterverkehrsnetzes darstellt – vorausgesetzt, die Güterverkehrskapazitäten werden im aktuellen Planungsprozess berücksichtigt.

Die vorläufige Bewertung der Betriebskapazitäten zeigt zudem, dass der Güterverkehr grundsätzlich neben den geplanten regionalen Personenverkehrsdiensten untergebracht werden kann. Die Analyse stellt zwar eher eine allgemeine Bewertung der Korridorkapazitäten dar als eine detaillierte betriebliche Studie zur endgültigen Netzintegration, deutet jedoch darauf hin, dass im Rahmen des angenommenen Infrastrukturkonzepts potenziell ausreichende Güterverkehrskapazitäten bereitgestellt werden könnten. Dies bestätigt, dass die

Güterverkehrskompatibilität auch in den nachfolgenden Planungsphasen ein wesentlicher Gesichtspunkt bleiben sollte.

Über die Sicherung der Güterverkehrskapazitäten innerhalb des Korridors hinaus hat der Rhein-Kreis Neuss zudem die Möglichkeit, die längerfristige Entwicklung des umliegenden Schienennetzes zu beeinflussen, indem er die frühzeitige Planung ergänzender Infrastrukturen fördert. Ein solcher Ansatz würde sicherstellen, dass künftige Investitionsmöglichkeiten ohne unnötige Verzögerungen genutzt werden können, sobald Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Revierbahn nicht ausschließlich als regionale Personenbahn betrachtet werden sollte. Vielmehr stellt sie eine strategische Chance dar, die Netzresilienz zu verbessern, den nachhaltigen Güterverkehr zu unterstützen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Rhein-Kreises Neuss innerhalb des europäischen Logistiksystems zu stärken. Die heutige Planung für den Güterverkehr sichert strategische Optionen für die Zukunft.

9.2 Empfehlungen

Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Studie werden folgende Empfehlungen für den Rhein-Kreis Neuss und den laufenden Planungsprozess vorgeschlagen.

Sicherung der Güterverkehrskapazität während des gesamten Planungsprozesses

Die Revierbahn sollte so geplant werden, dass die Möglichkeit eines künftigen Güterverkehrs erhalten bleibt. Die Güterverkehrskapazität sollte von Anfang an als strategisches Planungsziel berücksichtigt werden, um kostspielige und technisch komplexe Änderungen in späteren Projektphasen zu vermeiden.

Berücksichtigung wesentlicher Anforderungen an die Güterverkehrsinfrastruktur

Der Korridor sollte, soweit technisch und wirtschaftlich machbar, gemäß den anerkannten Anforderungen des Güterverkehrs ausgelegt werden. Besondere Berücksichtigung sollten dabei die Elektrifizierung, die Kompatibilität mit 740 Meter langen Güterzügen, 25 Tonnen Achslast, Trassen mit geringem Gefälle, die ETCS-Signaltechnik, ausreichende Überholmöglichkeiten, zweigleisige Abschnitte wo erforderlich sowie ausreichende langfristige Kapazitätsreserven finden. Diese Parameter würden die Kompatibilität mit künftigen europäischen Anforderungen im Güterverkehr gewährleisten und die betriebliche Flexibilität maximieren.

Fortsetzung der integrierten Planung mit regionalen und nationalen Partnern

Eine enge Abstimmung zwischen dem Rhein-Kreis Neuss, Go.Rheinland, DB InfraGO, benachbarten Behörden, Häfen und Güterverkehrsunternehmen sollte in den nachfolgenden Planungsphasen fortgesetzt und verstärkt werden. Die Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs sollten gemeinsam berücksichtigt

werden, um Synergien in der Infrastruktur zu maximieren und einen Korridor zu entwickeln, der vielfältige Verkehrsziele bedienen kann. Diese Abstimmung sollte die Ermittlung jener ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen umfassen, die von einer frühzeitigen technischen Planung profitieren würden, bevor künftige Baufinanzmittel zur Verfügung stehen.

Stärkung der Integration in die regionale Logistikentwicklung

Zukünftige Planungen sollten, die derzeit im Rheinland stattfindenden umfassenden logistischen Entwicklungen ausdrücklich berücksichtigen. Dazu gehören der weitere Ausbau des Hafens von Antwerpen, die Entwicklungspläne der Häfen Neuss-Düsseldorf, neue logistische Möglichkeiten, die sich aus dem Rheinischen Revier ergeben, sowie das künftige Wachstum im intermodalen Güterverkehr. Die Einbindung dieser Entwicklungen in die Korridorplanung wird sowohl die regionale wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit als auch die europäische Güterverkehrsanbindung stärken.

Durchführung einer detaillierten betrieblichen Bewertung in künftigen Planungsphasen

Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Fahrplansimulation stellt eine erste vorläufige betriebliche Bewertung dar, die auf derzeit verfügbaren Annahmen basiert. Im weiteren Verlauf der Planung sollten detailliertere Studien zum Bahnbetrieb durchgeführt werden, um den Infrastrukturbedarf, die Knotenpunktintegration in Herzogenrath und Neuss, die Fahrplanstabilität sowie die langfristige Güterverkehrskapazität unter verschiedenen Verkehrsszenarien zu untersuchen.

Proaktive Vorbereitung künftiger Planungsmaßnahmen

Zwar liegen die detaillierte Planung und Umsetzung der Revierbahn außerhalb der Zuständigkeit des Rhein-Kreises Neuss, doch sollte der Kreis die frühzeitige Vorbereitung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen aktiv unterstützen, die bei einer Ausweitung der Güterverkehrskapazitäten voraussichtlich relevant werden. Insbesondere könnte in Zusammenarbeit mit Go.Rheinland, dem Land Nordrhein-Westfalen und benachbarten Behörden eine Vorplanung für die betriebliche Einbindung der Revierbahn in den übergeordneten Aachener Eisenbahnknotenpunkt, einschließlich potenzieller Güterverkehrsanbindungen und der dazugehörigen Infrastruktur, eingeleitet werden.

Erfahrungen aus anderen Infrastrukturprojekten zeigen, dass technisch ausgereifte Planungskonzepte die Reaktionsfähigkeit erheblich verbessern, wenn sich nationale oder europäische Fördermöglichkeiten ergeben. Eine frühzeitige Planung verkürzt daher die Umsetzungsvorlaufzeiten und erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass strategisch wichtige Infrastruktur realisiert werden kann, sobald Baufördermittel zur Verfügung stehen.

Abschließende Feststellung

Die Revierbahn stellt eine einmalige Chance dar, die Widerstandsfähigkeit des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen zu stärken und gleichzeitig den

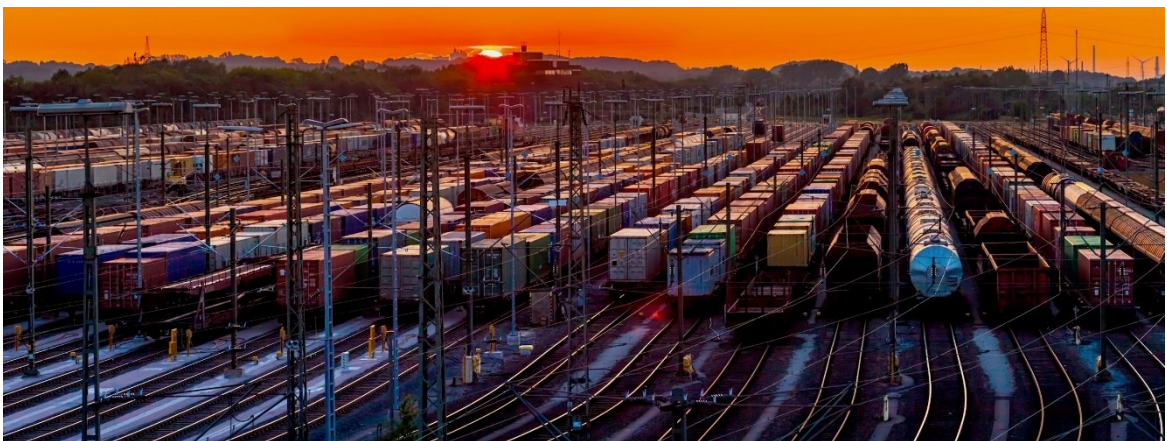
wirtschaftlichen Wandel des Rheinischen Reviers sowie die weitere Entwicklung des Rhein-Kreises Neuss als bedeutenden Logistikstandort zu unterstützen.

Die in dieser Studie vorgelegten Belege zeigen, dass die Sicherung der Güterverkehrskapazitäten im Rahmen des aktuellen Planungsprozesses nicht nur der lokalen Industrie, den Häfen und den Logistikunternehmen zugutekommen würde, sondern auch zur Stärkung eines der wichtigsten Güterverkehrskorridore Europas beitragen würde. Der Personenverkehr kann dann durch ein besseres Angebot und höhere Zuverlässigkeit profitieren. Da die heute getroffenen Infrastrukturentscheidungen die Verkehrsmöglichkeiten für die kommenden Jahrzehnte prägen werden, sollte die Sicherung der Optionen für den künftigen Güterverkehr als strategische Investition in die langfristige Widerstandsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Region betrachtet werden.

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.

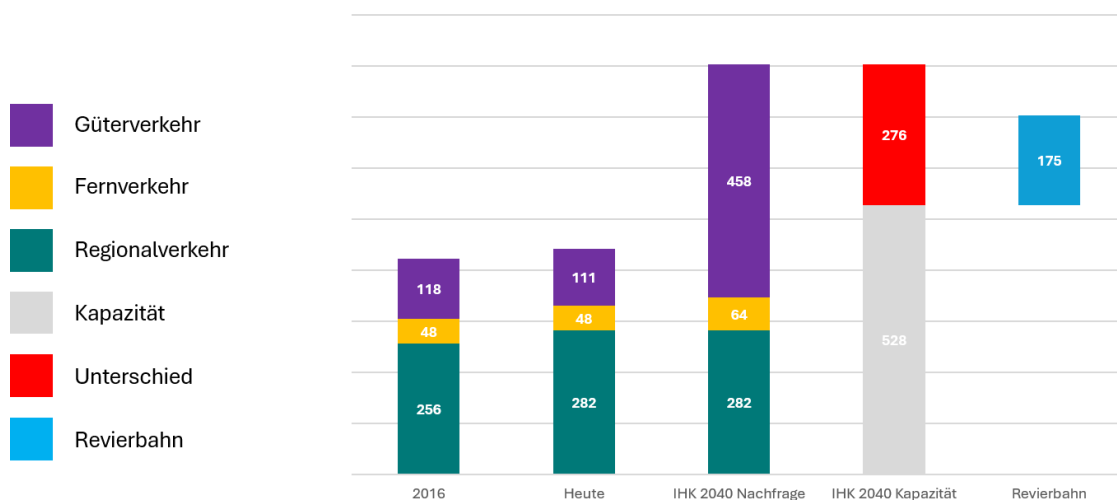
Die Simulation stellt eher eine strategische Bewertung der Korridorkapazität dar als eine detaillierte betriebliche Fahrplanstudie. Sie dient der Abschätzung des gesamten Güterverkehrspotenzials der Revierbahn und ist daher unabhängig vom endgültigen Anbindungskonzept über Herzogenrath oder den Raum 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;

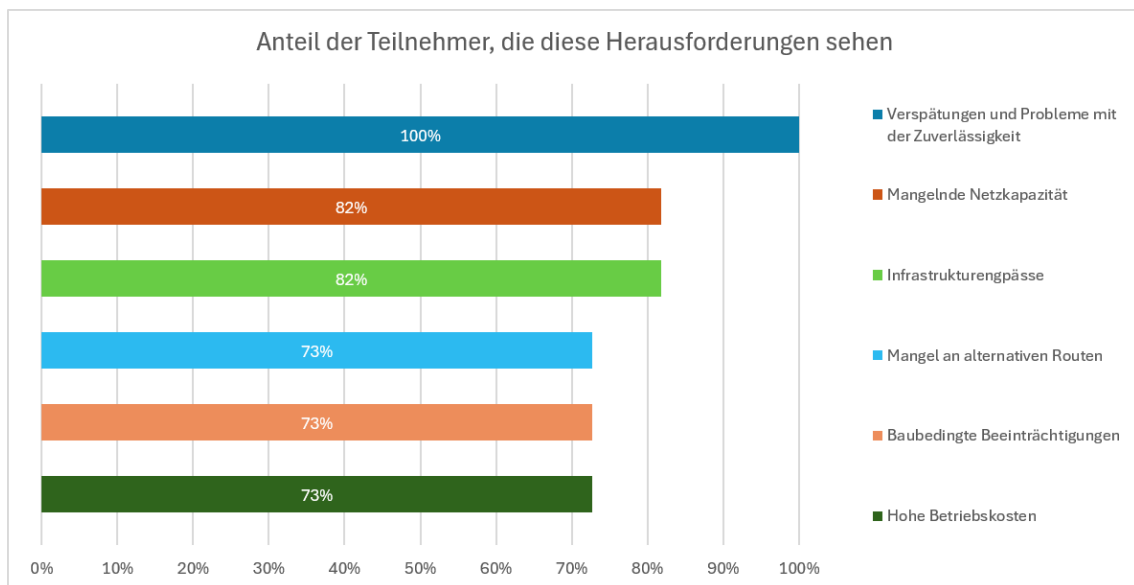
Transporte aufgrund begrenzter Schienenkapazitäten und mangelnder Zuverlässigkeit bereits wieder auf die Straße verlagert werden;

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

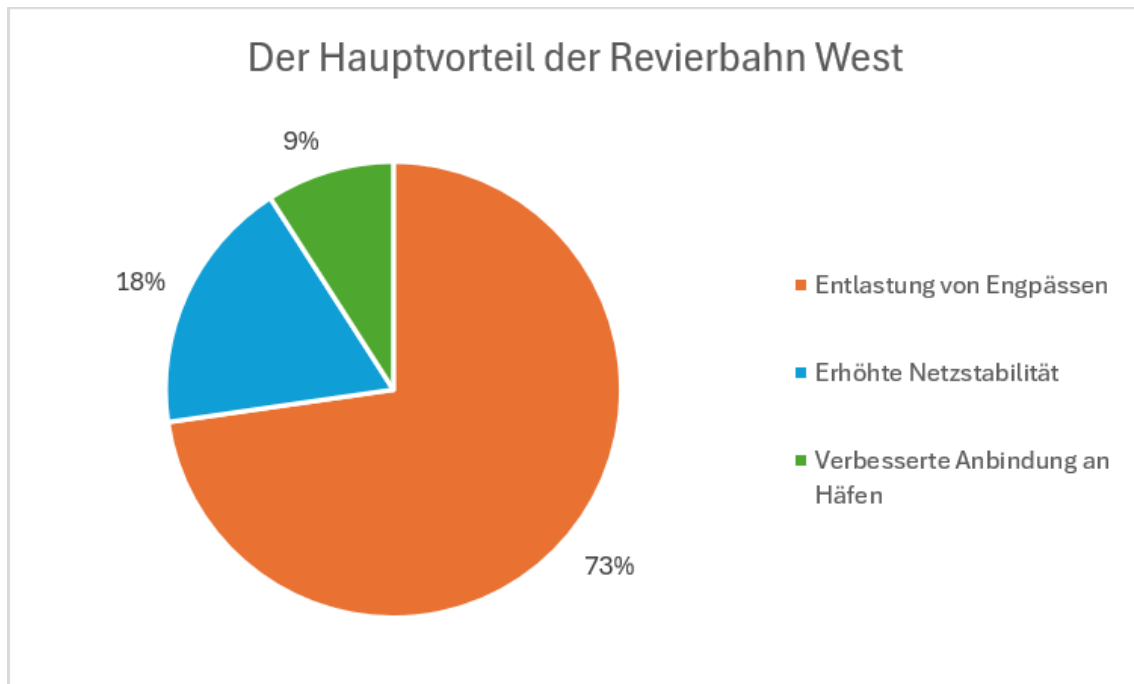


Die Befragung bestätigt, dass das bestehende Schienengüterverkehrsnetz an seine betrieblichen Grenzen stößt. Die Beteiligten nannten durchweg Infrastrukturengpässe, unzureichende Netzkapazitäten und sinkende Betriebssicherheit als die größten Herausforderungen, mit denen der Güterverkehr heute konfrontiert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

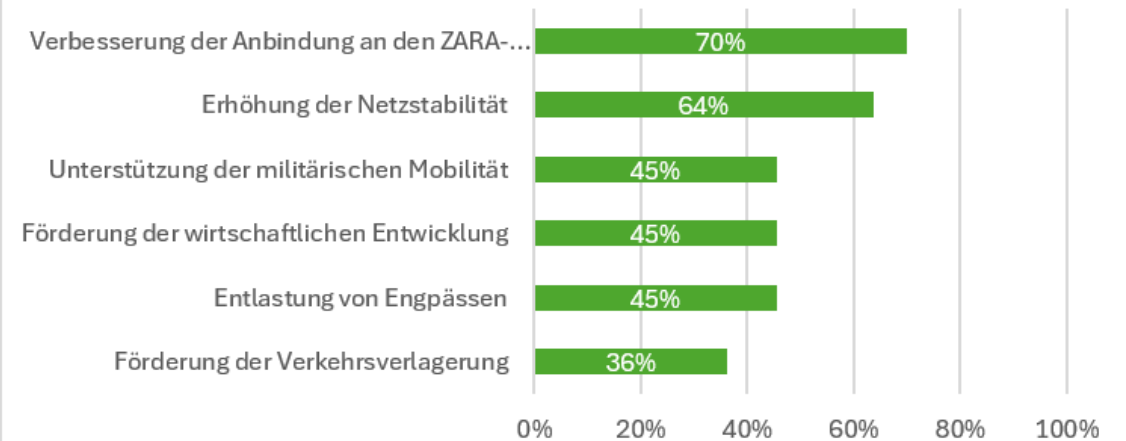
7.2 Akteure erkennen erhebliche Vorteile einer für den Güterverkehr geeigneten Revierbahn



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.

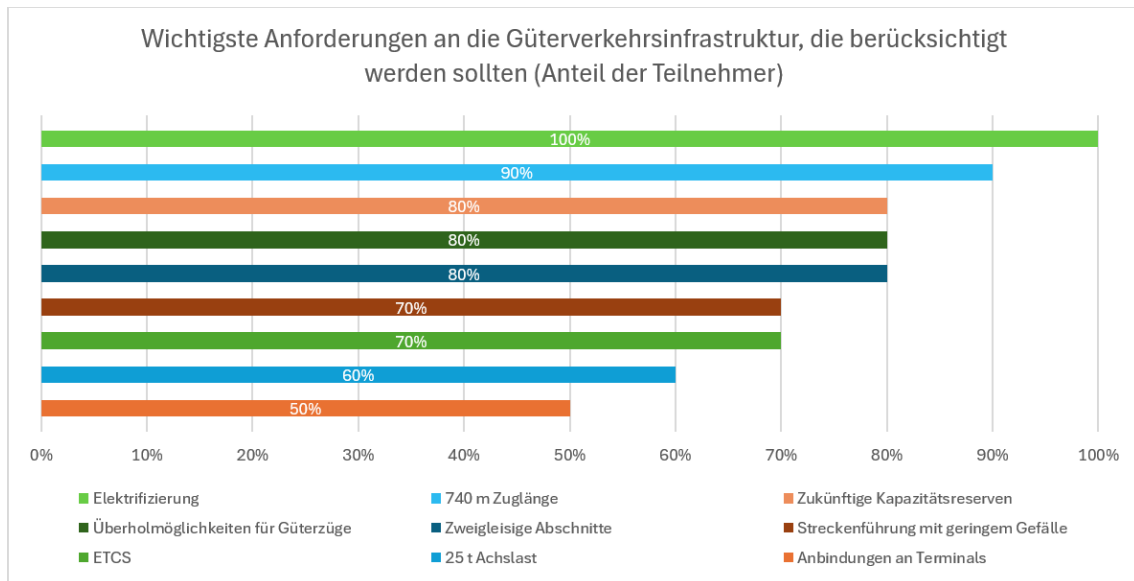
Vorausschauende Planung schafft Chancen

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

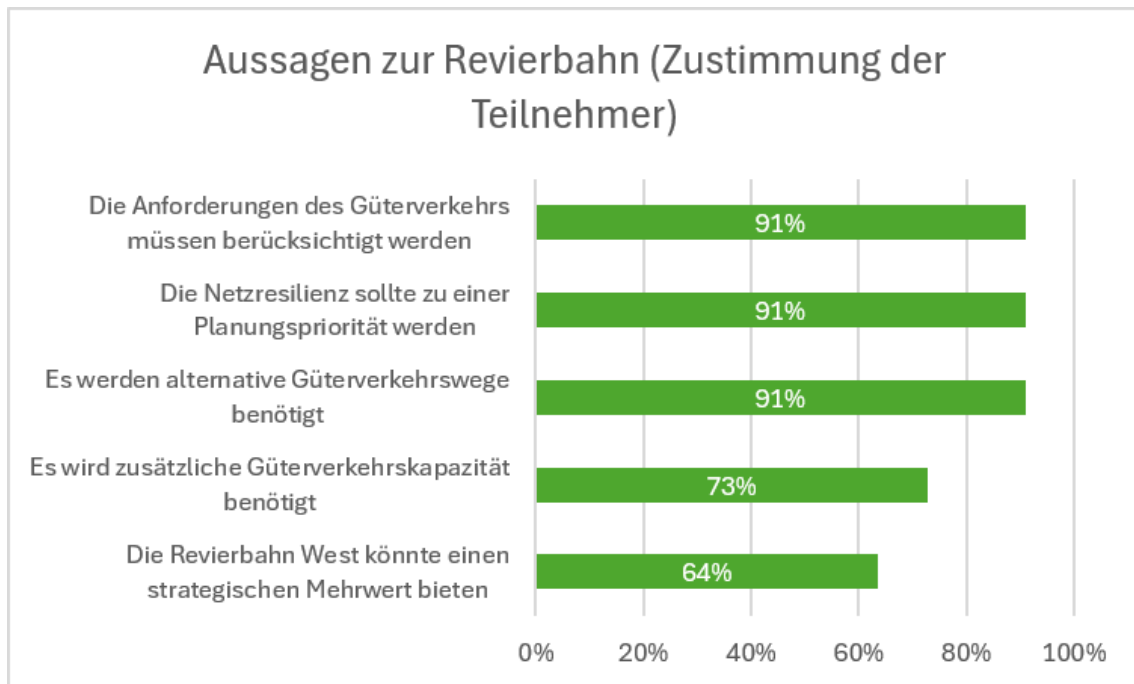


Eine klare Botschaft, die sich aus der Befragung ergibt, ist, dass die Güterverkehrskapazität bereits im laufenden Planungsprozess berücksichtigt werden muss und nicht erst nachträglich hinzugefügt werden darf.

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.

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 02.09.2026

61 - Entwicklungs- u. Landschaftsplanung, Bauen und Wohnen

**rhein
kreis
neuss**

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1403/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt:

Sachstandsbericht Neuaufstellung Nahverkehrsplan Rhein-Kreis Neuss

Sachverhalt:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 24.06.2026 die Einleitung des Verfahrens zur Überprüfung und Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für das Gebiet des Rhein-Kreises Neuss gemäß §§ 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) beschlossen. Die Verwaltung wurde zudem beauftragt, alle zur Durchführung des Verfahrens erforderlichen Schritte einzuleiten.

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 des ÖPNVG NRW wurde die Regionalplanungsbehörde mit Schreiben vom 14.07.2026 über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens unterrichtet.

Die Verwaltung bereitet derzeit die Leistungsbeschreibung für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie die erforderlichen Vergabeunterlagen vor. Die Veröffentlichung der Ausschreibung ist voraussichtlich für Ende September bzw. Anfang Oktober 2026 vorgesehen.

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1500/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt:

Radverkehrskonzept des Rhein-Kreises Neuss

Sachverhalt:

Die Erstellung des Radverkehrskonzepts des Rhein-Kreises Neuss war bislang für die Jahre 2026 und 2027 vorgesehen. Aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen im Mobilitätsmanagement, das derzeit mit einer Vollzeitstelle besetzt ist, und mehrerer parallel zu bearbeitender Mobilitätsprojekte mit bereits bestehenden Beschlüssen und festen Förderzeiträumen, unter anderem der Erstellung des Güterverkehrskonzepts und dem Ladeinfrastrukturkonzept sowie der Mitarbeit an der Erstellung des Nahverkehrsplans, ist ein Beginn im Jahr 2026 nicht möglich.

Das Radverkehrskonzept wird daher in die Haushaltsjahre 2027 und 2028 verschoben. Die Auftragsvergabe ist ab dem 1. Mai 2027 vorgesehen, der Abschluss der Maßnahme bis zum 30. Juni 2028.

Für das Vorhaben liegt bereits ein Zuwendungsbescheid im Rahmen der Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) vor. Die erforderliche Verschiebung der Fördermittel bzw. Anpassung des Bewilligungszeitraums wird mit der zuständigen Bewilligungsstelle abgestimmt.

Die zeitliche Anpassung dient einer ressourcengerechten Steuerung der laufenden und geplanten Mobilitätsprojekte und ist nicht mit einer inhaltlichen Änderung des Vorhabens verbunden.

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 21.09.2026

61 - Entwicklungs- u. Landschaftsplanung, Bauen und Wohnen

**rhein
kreis
neuss**

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1528/XVIII/2026

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Zuständigkeit
Mobilitätsausschuss	29.09.2026	öffentlich	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt:

Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion "Kardinal-Frings-Brücke"

Sachverhalt:

Die von der SPD-Kreistagsfraktion am 17.09.2026 gestellten Fragen werden dem zuständigen Straßenbaulastträger zugeleitet, die Antworten werden bei der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.11.2026 zur Verfügung gestellt.

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Zeitplan zur Kenntnis.

Anlagen:

SPD-Anfrage_Kardinal-Frings-Bruecke v. 17.09.2026

SPD-KREISTAGSFRAKTION | PLATZ DER REPUBLIK 11 | 41515 GREVENBROICH

An den Vorsitzenden
des Mobilitätsausschusses
Herrn Erhard Demmer
Kreisverwaltung

SPD-Kreistagsfraktion
Fraktionsgeschäftsstelle

Willy-Brandt-Haus
Platz der Republik 11
41515 Grevenbroich

Tel: 02181 / 2250 22
Mail: kreistagsfraktion@
spd-kreis-neuss.de

17. September 2026

Sitzung des Mobilitätsausschusses am 29. September 2026

Anfrage: Kardinal-Frings-Brücke

Sehr geehrter Herr Demmer,

nachdem im Juli dieses Jahres ein noch umfangreicherer Schaden an der Kardinal-Frings-Brücke zwischen Düsseldorf und Neuss festgestellt wurde, können derzeit die äußeren Bereiche für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nicht mehr genutzt werden.

Stattdessen wurde eine Fahrspur der Brücke in Richtung Neuss abgetrennt und durch Leitplanken ein Rad- und Fußweg in beide Richtungen eingerichtet.

Dadurch entfällt jedoch eine Fahrspur für den Autoverkehr von Düsseldorf in Richtung Neuss, so dass in dieser Richtung für die Autos nur eine Spur zur Verfügung steht. Daher ergeben sich regelmäßig im Berufsverkehr – besonders nachmittags – lange Staus schon auf dem Südring in Richtung Neuss mit entsprechenden Fahrzeitverlusten.

Auch können die Straßenbahnen nur mit verringerter Geschwindigkeit und ohne Begegnungen auf der Brücke verkehren, so dass sich auch im ÖPNV verlängerte Fahrzeiten ergeben.

Die **SPD-Kreistagsfraktion im Rhein-Kreis Neuss** bittet daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Sind zeitnah weitere Baumaßnahmen vorgesehen, um auch in Richtung Neuss wieder zweispurig fahren zu können?
- Wie lange wird der jetzige bzw. oben ausgeführte Zustand bestehen bleiben?
- Sind zeitnah Maßnahmen geplant, damit auch die Straßenbahnen wieder zügig und mit Begegnungen auf der Brücke fahren können?

C. Borggräfe

Christina Borggräfe,
Fraktionsvorsitzende

Horst Fischer

Horst Fischer,
Kreistagsabgeordneter

Geschäftsstelle:

Frau Gaby Schillings, Referentin
Herr Martin Wosnitza, Referent
Mail: kreistagsfraktion@spd-kreis-neuss.de

Kontoverbindung:

Sparkasse Neuss

IBAN:

DE87305500000059111054

BIC: WELA DE DN

Öffnungszeiten:

Montag bis Donnerstag
von 8:00 bis 15:00 Uhr

SPD-KREISTAGSFRAKTION | PLATZ DER REPUBLIK 11 | 41515 GREVENBROICH

An den Vorsitzenden
des Mobilitätsausschusses
Herrn Erhard Demmer
Kreisverwaltung

SPD-Kreistagsfraktion
Fraktionsgeschäftsstelle

Willy-Brandt-Haus
Platz der Republik 11
41515 Grevenbroich

Tel: 02181 / 2250 22
Mail: kreistagsfraktion@
spd-kreis-neuss.de

17. September 2026

Sitzung des Mobilitätsausschusses am 29. September 2026

Anfrage: Kardinal-Frings-Brücke

Sehr geehrter Herr Demmer,

nachdem im Juli dieses Jahres ein noch umfangreicherer Schaden an der Kardinal-Frings-Brücke zwischen Düsseldorf und Neuss festgestellt wurde, können derzeit die äußeren Bereiche für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nicht mehr genutzt werden.

Stattdessen wurde eine Fahrspur der Brücke in Richtung Neuss abgetrennt und durch Leitplanken ein Rad- und Fußweg in beide Richtungen eingerichtet.

Dadurch entfällt jedoch eine Fahrspur für den Autoverkehr von Düsseldorf in Richtung Neuss, so dass in dieser Richtung für die Autos nur eine Spur zur Verfügung steht. Daher ergeben sich regelmäßig im Berufsverkehr – besonders nachmittags – lange Staus schon auf dem Südring in Richtung Neuss mit entsprechenden Fahrzeitverlusten.

Auch können die Straßenbahnen nur mit verringerter Geschwindigkeit und ohne Begegnungen auf der Brücke verkehren, so dass sich auch im ÖPNV verlängerte Fahrzeiten ergeben.

Die **SPD-Kreistagsfraktion im Rhein-Kreis Neuss** bittet daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Sind zeitnah weitere Baumaßnahmen vorgesehen, um auch in Richtung Neuss wieder zweispurig fahren zu können?
- Wie lange wird der jetzige bzw. oben ausgeführte Zustand bestehen bleiben?
- Sind zeitnah Maßnahmen geplant, damit auch die Straßenbahnen wieder zügig und mit Begegnungen auf der Brücke fahren können?

C. Borggräfe

Christina Borggräfe,
Fraktionsvorsitzende

Horst Fischer

Horst Fischer,
Kreistagsabgeordneter

Geschäftsstelle:

Frau Gaby Schillings, Referentin
Herr Martin Wosnitza, Referent

Mail: kreistagsfraktion@spd-kreis-neuss.de

Kontoverbindung:

Sparkasse Neuss

IBAN:

DE8730550000059111054

BIC: WELA DE DN

Öffnungszeiten:

Montag bis Donnerstag
von 8:00 bis 15:00 Uhr