Rhein-Kreis Neuss

NIEDERSCHRIFT

über die **3.** Sitzung

des Mobilitätsausschusses

(XVII. Wahlperiode)

öffentlicher Teil

Tag der Sitzung:	**26.08.2021**
Ort der Sitzung:	GV, Zentrum, Kreishaus Grevenbroich Kreissitzungssaal (1. Etage) Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich (Tel. 02131/928-2100)
Beginn der Sitzung:	17:00 Uhr
Ende der Sitzung:	20:00 Uhr
Den Vorsitz führte:	Erhard Demmer

Sitzungsteilnehmer:

• Vorsitzender

1. Herr Erhard Demmer

• Landrat

2. Herr Landrat Hans-Jürgen Petrauschke

• CDU-Fraktion

3. Herr Lars Becker
4. Herr Jens Borchers — Vertretung für Herrn Uwe Amelungk
5. Herr Heiner Cöllen
6. Herr Norbert Gand
7. Frau Elke Ganske
8. Frau Dilek Haupt
9. Herr Thomas Jung
10. Herr Thomas Klann
11. Frau Sabina Kram

• SPD-Fraktion

12. Herr Dirk Banse — Vertretung für Herrn Dietmar Ibach

13. Frau Christina Borggräfe
14. Herr Horst Fischer
15. Frau Doris Hugo-Wissemann
16. Herr Wolfgang Kaisers
17. Herr Christian Stupp

• Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

18. Frau Ute Leiermann — Vertretung für Herrn Jürgen Peters
19. Frau Kristina Neveling
20. Herr Joachim Quass
21. Frau Birgit Wollbold

• FDP-Fraktion

22. Herr Simon Kell
23. Herr Rainer Weber

• Gäste

24. Herr Heribert Adamsky — ADFC

• Verwaltung

25. Herr Kreisdirektor Dirk Brügge — Kreisdirektor
26. Herr Thomas Esser
27. Herr Simon Gondek
28. Herr Dezernent Karsten Mankowsky — Dezernent
29. Frau Tanja Plümäkers
30. Herr Martin Stiller
31. Herr Marcus Temburg

• Schriftführerin

32. Frau Ellen Spelter-Roschmann — Schriftführung

• Schriftführer

33. Herr Christian Bromm — Schriftführung in Vertretung für Hr. Kuska

• Fraktion UWG-Freie Wählergemeinschaft Rhein-Kreis Neuss/ Deutsche Zentrumspartei

34. Herr Roland Buske

INHALTSVERZEICHNIS

Punkt	Inhalt	Seite
1.	Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit	4
2.	Bestellung einer Schriftführerin und eines Schriftführers Vorlage: 66/0169/XVII/2021	4
3.	Verpflichtung von sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern als Mitglieder des Mobilitätsausschusses Vorlage: 66/0683/XVII/2021	5
4.	Vortrag Herr Aichinger "Liefern ohne Lasten - Herausforderungen der letzten Meile" Vorlage: 61/0693/XVII/2021	5
5.	Vortrag von KTA Herrn Thomas Klann zum Thema "Logistik unter besonderer Berücksichtigung der Trimodalität" Vorlage: 61/0686/XVII/2021	5
6.	Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN	6
7.	Anträge	6
7.1.	Antrag der SPD Kreistagsfraktion/Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Radwegeverkehrskonzept an Kreisstraßen 2013 - Offene Maßnahmen Vorlage: 66/0694/XVII/2021	7
8.	Mitteilungen	8
8.1.	K 33 n - Neubau der AS Delrath - Sachstandsbericht Vorlage: 66/0684/XVII/2021	8
8.2.	K 35 n 2. Bauabschnitt - Sachstandsbericht Vorlage: 66/0682/XVII/2021	8
8.3.	Linienführung RE6: Verbesserung der Verbindung Düsseldorf - Neuss - Dormagen in der Baustellenphase Vorlage: 61/0656/XVII/2021	9
9.	Anfragen	9
9.1.	Anfrage Sharing Dienste - Verbreitung im Rhein-Kreis Neuss Vorlage: 61/0691/XVII/2021	9
9.2.	Anfrage der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen zur Möglichkeit eines LKW-Durchfahrtsverbots für die Ortsdurchfahrt Langwaden (L 142) vom 28.06.2021 Vorlage: 66/0663/XVII/2021	9
9.3.	Anfrage der SPD Kreistagsfraktion/Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Abstimmung des Rhein-Kreises Neuss mit der Stadt Korschenbroich bezüglich des weiteren Vorgehens in Sachen K 4 Ortsdurchfahrt Kleinenbroich Vorlage: 66/0701/XVII/2021	10
9.4.	Anfrage für den Mobilitätsausschuss - Regiobahn S28 - Vorlage: 61/0709/XVII/2021	10

9.5. Anfrage der Kreistagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen „Machbarkeitsstudien S-Bahn Rheinisches Revier" Vorlage: ZS 6/0711/XVII/2021 11

9.6. Anfrage der Kreistagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen "Gesamtregionales Radverkehrskonzept" Vorlage: 61/0669/XVII/2021..... 12

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit

Ausschussvorsitzender Demmer eröffnete die 3. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßte einleitend die zur Sitzung erschienenen Ausschussmitglieder, die Vertreter der Verwaltung sowie die anwesenden Gäste.

Der Ausschussvorsitzende stellte fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig war.

Zu den Tagesordnungspunkten 6 und 9.4 wurde einvernehmlich festgelegt, einen Teil öffentlich und nicht öffentlich zu behandeln.

Hinweis:
Den Ausschussmitgliedern lagen ergänzende **Tischvorlagen der Verwaltung vom 20.08.2021 sowie 24.08.2021** vor:

- Digitalisierungsvorlage – Ergänzung zu TOP 7.1, 8.1, 8.2, 9.2 und 9.3
- Ergänzung zur TOP 9.5 – Machbarkeitsstudie Rheinisches Revier

2. Bestellung einer Schriftführerin und eines Schriftführers Vorlage: 66/0169/XVII/2021

Mobil/20210826/Ö2

Beschluss:

Der Mobilitätsausschuss bestellt Frau Ellen Spelter-Roschmann und Herrn Achim Kuska zur Schriftführerin / zum Schriftführer. Die Schriftführung wird durch beide Bedienstete themenbezogen und darüber hinaus in gegenseitiger Vertretung wahrgenommen.

Die Bestellungen erfolgen für die Dauer der XVII. Wahlperiode des Kreistages.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

3. Verpflichtung von sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern als Mitglieder des Mobilitätsausschusses
Vorlage: 66/0683/XVII/2021

Ausschussvorsitzender Demmer bittet, dass sich alle Anwesenden erheben und die noch zu verpflichtenden sachkundige Bürgerinnen und Bürger nach dem Verlesen der Verpflichtungsformel den Verpflichtungseid leisten.

Nach dem Verlesen der Verpflichtungsformel wurden die **sachkundigen Bürgerinnen und Bürger Frau Wollbold, Frau Ganske, Herr Borchers, Herr Fischer, Herr Banse, Herr Weber** und **Herr Buske** förmlich als Ausschussmitglied vereidigt und zur gewissenhaften Wahrnehmung ihrer Aufgaben verpflichtet.

4. Vortrag Herr Aichinger "Liefern ohne Lasten - Herausforderungen der letzten Meile"
Vorlage: 61/0693/XVII/2021

Der Vorsitzende begrüßte **Herrn Wolfgang Aichinger**, Projektleiter Städtische Mobilität, Agora Verkehrswende zu seinem Vortrag „Liefern ohne Lasten, Chancen und Herausforderungen im städtischen Güterverkehr" (Anhang 1).

Herr Aichinger machte deutlich, dass der Verkehrssektor in den vergangenen 25 Jahren nicht zur absoluten Minderung der Treibhausgasemissionen beitragen habe. Im Hinblick auf die Klimaneutralität 2045 müsse auch im städtischen Güterverkehr eine Verkehrs- und Energiewende stattfinden. Er stellte Möglichkeiten vor, wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten könnten.

Im Anschluss an den Vortrag wurden die vorgestellten Konzepte kritisch im Hinblick auf Flächenbedarf, Rahmenbedingungen und Lösungsansätzen und Strategien diskutiert. **Der Vorsitzende** merkte an, dass die vorgestellten Konzepte nicht nur für Großstädte, sondern auch für Mittel- und Kleinstädte relevant wären und dass man dieses System in die Fläche bringen müsse.

5. Vortrag von KTA Herrn Thomas Klann zum Thema "Logistik unter besonderer Berücksichtigung der Trimodalität"
Vorlage: 61/0686/XVII/2021

Ausschussmitglied Klann zeigte vorab die gegenwärtige Situation in der Logistikbranche auf und stellte anschließend Bedeutung der Trimodalität für die Branche und für den Klimaschutz heraus. (Anhang 2).

In der anschließenden Diskussion wurde die Notwendigkeit der Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene deutlich. **Ausschussmitglied Klann** schlug vor,

in einem der kommenden Mobilitätsausschüsse Logistikprozesse vor Ort im Hinblick auf Trimodalität zu betrachten.

6. Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN

Ausschussmitglied Hugo-Wissemann informierte über die Auswirkungen des Tiefdruckgebiet Bernd auf den SPNV im Rhein-Kreis Neuss. Die Regiobahn S28 sei auf der Strecke zwischen Mettmann und Gerresheim (Neandertal) wegen der Unterspülung eines Gleises betroffen. Bis auf weiteres fände ein eingleisiger Betrieb im Bereich Neandertal mit reduziertem Zugverkehr zwischen Düsseldorf und Mettmann statt.
Weiter berichtete sie, dass die durch Corona entstandenen Einnahmeausfälle im VRR von Bund und Land ersetzt worden seien. Mittel in Höhe von 974 Mio Euro für 2020 und 2021 seien zur Verfügung gestellt worden. Die Mittel seien für 2020 auskömmlich, für 2021 könne noch keine Aussage gemacht werden. Der VRR habe viele Abo-Kunden verloren, die durch das sogenannten FlexTicket – seit 1.6.2021 als einjähriges Pilotprojekt bei der Rheinbahn – zurückgeholt werden sollen.
Sie teilte mit, dass das E-Ticket zum Jahresende flächendeckend in NRW eingeführt werde. **Ausschussmitglied Hugo-Wissemann** erläuterte die Grundzüge der Preiserhöhung zum 1.1.2022 von durchschnittlich 1,7% und kündigte an, dass im September eine „Dankeschön-Aktion" für 4er Ticket-Nutzer geplant sei. Es habe bereits eine Sommeraktion für Abonnenten gegeben.
Ausschussmitglied Cöllen fügte ergänzend hinzu, dass die Höhe der Schäden durch die Flut bei der Regiobahn mit ca. 3 Mio. Euro zu beziffern seien. Untersuchungen über eine möglicherweise notwendige Hangsicherung im Neandertal seien noch nicht abgeschlossen.
Er wies darauf hin, dass Fördermittel nach §12 ÖPNVG NRW aus dem Jahr 2020, die nicht abgerufen worden waren, umgeschichtet werden konnten auf den Förderkatalog 2021.
Nachdem er kurz die Zusammensetzung der Kooperationsgesellschaft Mittlerer Niederrhein (KMN) beschrieben hatte, teilte er mit, dass es 2025 einen neuen Haltepunkt für den RE7 im Bereich der Krefelder Stadtwerke, St. Töniser Straße, geben werde. Weiter teilte er mit, dass im Niederrhein-Münsterland-Netz die Umstellung auf Wasserstoff betriebene Triebfahrzeuge erfolgen werde und die Finanzierungszusage für 6 Schnellbuslinien im Kreis Kleve erfolgt sei. Ebenfalls seien Tarifangelegenheiten erörtert worden.

7. Anträge

7.1. Antrag der SPD Kreistagsfraktion/Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Radwegeverkehrskonzept an Kreisstraßen 2013 - Offene Maßnahmen
Vorlage: 66/0694/XVII/2021

KTA Hugo-Wissemann merkt an, dass der Bau des Radwegs an der K12 bereits für 2021 vorgesehen war, die Realisierung aufgrund der nicht Bereitstellung von Landemittel jedoch zurückgestellt werden musste und fragt, was zu unternehmen ist, damit das Land die Fördermittel für 2022 bereitstellt.

Dezernent Mankowsky führt aus, dass die Verwaltung alles unternimmt, um die Fördermittel zu bekommen, aber abhängig von der Entscheidung des Landes ist. Die Maßnahme wird kontinuierlich jedes Jahr im Haushalt eingestellt, was auch den Willen der Verwaltung belegt, die Maßnahme Radweg K12 endlich umzusetzen.

Zu den weiteren offenen Maßnahmen ergänzt **Dezernent Mankowsky**, dass die Realisierung aufgrund von verschiedenen Hemmnissen, die durch die Verwaltung nicht beeinflussbar sind, wie z.B. fehlender Grunderwerb, nicht immer möglich ist und daher, ohne die Maßnahmen aufzugeben, zurückgestellt wird.

Der Radwegbau genießt im Rhein-Kreis eine hohe Priorität, was auch dadurch verdeutlicht wird, dass seit 2017 im Rhein-Kreis sieben Radverkehrsmaßnahme mit einem Gesamtvolumen von ca. 1,6 Mio. € umgesetzt worden sind.

KTA Neveling fragt an, in welcher Höhe sich die Haushaltsmittel für die Radwegmaßnahme K12 belaufen, worauf **Dezernent Mankowsky** den Haushaltsansatz von 690.000 € bekannt gibt.

KTA Becker schlägt aufgrund der durch die Verwaltung nicht immer beeinflussbaren Hemmnisse vor, im vorliegenden Antrag die Formulierung „bis Juni 2022" durch „zeitnah" zu ersetzen.

Der von **KTA Becker** vorgebrachte Änderungsvorschlag wurde seitens des Antragstellers zugestimmt, so dass über den nunmehr geänderten Antrag abgestimmt wurde.

Hinweis der Verwaltung:
Im Nachgang zur Sitzung hat der Zuschussgeber auf mündliche Nachfrage der Verwaltung für den Radweg an der K12 eine Bewilligung für Mitte 2022 in Aussicht gestellt.

Mobil/20210826/Ö7.1

Beschluss:

1. Die Kreisverwaltung wird mit der Umsetzung der noch offenen Radwegemaßnahmen aus dem Radwegeverkehrskonzept 2013 beauftragt. Dies gilt insbesondere für die in der Übersicht zum Planungsstand dargestellten Maßnahmen mit den laufenden Nummern 2, 3, 4 und 7.

2. Sofern eine Umsetzung nur über eine alternative Routenführung möglich ist, wird die Kreisverwaltung beauftragt, diese zeitnah zu entwickeln und dem Mobilitätsausschuss **zeitnah** vorzustellen.

3. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung dieser Maßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel in den Entwurf des Haushalts 2022 aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

8. Mitteilungen

8.1. K 33 n - Neubau der AS Delrath - Sachstandsbericht Vorlage: 66/0684/XVII/2021

Dezernent Mankowsky zeigt sich zuversichtlich, dass trotz der Verzögerung im Zeitablauf, die sich durch die europaweite Ausschreibung der Rechtsberatung ergeben hat, alle erforderlichen Unterlagen der Bezirksregierung bis zu den Herbstferien übergeben werden können.
Danach bleibt abzuwarten, wie die Bezirksregierung weiter verfährt.

Ausschussmitglied KTA Neveling bittet, die im Sachstandsbericht aufgeführte Verfügung der BR Düsseldorf vom 03.08.2021 zur Verfügung zu stellen. Die Verwaltung sagt zu, diese der Niederschrift beizufügen

8.2. K 35 n 2. Bauabschnitt - Sachstandsbericht Vorlage: 66/0682/XVII/2021

KTA Becker berichtet, dass es nach Informationen aus dem Ort sieben Grundstücke für die Straßenführung bedarf, wobei lediglich ein Grundstück für den Straßenquerschnitt benötigt wird und die restlichen sechs für den kombinierten Geh- und Radweg. Daher stellt sich die Frage, ob nicht auch eine getrennte Umsetzung erfolgen kann, also zunächst die Straße gebaut wird und danach, wenn die Grundstücksproblematik gelöst ist, der Radweg.

Kreisbaudirektor Ludwig führt aus, dass eine solche Trennung fachlich nicht befürwortet werden kann sowie förderschädlich ist. Daher ist mit den Eigentümern der sieben betroffenen Grundstücke, wovon zwei für den Straßenbau und fünf für den Radwegbau erforderlich sind, noch Einvernehmen zu erzielen bzw. notarielle Kaufverträge abzuschließen.

8.3. Linienführung RE6: Verbesserung der Verbindung Düsseldorf - Neuss - Dormagen in der Baustellenphase
Vorlage: 61/0656/XVII/2021

Ausschussmitglied Fischer bedauerte, dass die neue Linienführung des RE6 zwar bis Dormagen, aber nicht bis Köln Hbf führe. Er erkundigte sich, ob es Informationen gäbe, wann der alte Zustand mit Linienführung bis Köln-Flughafen wieder erreicht werde. Der Verwaltung lagen dazu keine aktuellen Informationen vor. **Ausschussmitglied Cöllen** erläuterte die Hintergründe für die Linienführung bis Dormagen und machte deutlich, dass man diese Lösung hinnehmen müsse.

9. Anfragen

9.1. Anfrage Sharing Dienste - Verbreitung im Rhein-Kreis Neuss
Vorlage: 61/0691/XVII/2021

Ausschussmitglied Neveling stellte fest**,** dass die Verteilung der Angebote im Rhein-Kreis Neuss sehr unterschiedlich sei und erkundigte sich, ob es seitens des Kreises Bestrebungen gäbe, das koordinierend mit zu begleiten, um ähnliche Angebote in den Städten aufzubauen. **Landrat Petrauschke** machte deutlich, dass die Einrichtung von Sharing-Diensten im Zuständigkeitsbereich der Städte und der Gemeinde liege.

9.2. Anfrage der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen zur Möglichkeit eines LKW-Durchfahrtsverbots für die Ortsdurchfahrt Langwaden (L 142) vom 28.06.2021
Vorlage: 66/0663/XVII/2021

KTA Becker regt an, als Ortsumfahrung von Langwaden die K27, K31 und L69 zu nutzen, zumal die L69 ausgebaut werden soll. Die K27 sei jedoch in einem schlechten Zustand und somit entsprechende ertüchtigende Maßnahmen durchzuführen.

Dezernent Mankowsky sichert zu, den Zustand der K27 zu prüfen.

9.3. Anfrage der SPD Kreistagsfraktion/Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Abstimmung des Rhein-Kreises Neuss mit der Stadt Korschenbroich bezüglich des weiteren Vorgehens in Sachen K 4 Ortsdurchfahrt Kleinenbroich
Vorlage: 66/0701/XVII/2021

Herr Adamski vom ADFC ist für eine Detailbesprechung offen und bietet das Gespräch an.

KTA Hugo-Wissemann empfindet die Antwort der Verwaltung aufgrund der Langjährigkeit als unbefriedigend. Die Problematik ist aktiv und radfahrfreundlich anzugehen. Ferner ist der gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs in der Verkehrsplanung Rechnung zu tragen und nicht den Belangen des ruhenden Verkehrs unterzuordnen.

Ausschussmitglied Wollbold führt an, dass das Thema im nächsten Verkehrsausschuss der Stadt Korschenbroich besprochen wird und fragt nach einer möglichen Abstufung der K4, da die Funktion einer Kreisstraße aufgrund der vorhandenen Umgehungsstraße L361 nicht mehr gegeben ist.

Dezernent Mankowsky bekräftigt, dass seitens der Verwaltung keine Planung gegen den ausdrücklichen politischen Wunsch der Stadt vorgenommen wird. Die Verwaltung würde es jedoch begrüßen, wenn eine Lösung im Verkehrsausschuss der Stadt gefunden und ein entsprechender Beschuss verabschiedet wird.

LR Petrauschke ergänzt, dass es sich, wie bereits in der Anfrage dargelegt, bei der K4 um eine Hauptverkehrsachse handelt und sich somit die Frage der Abstufung nicht stellt.

9.4. Anfrage für den Mobilitätsausschuss - Regiobahn S28 -
Vorlage: 61/0709/XVII/2021

Aufsichtsratsvorsitzender der Regiobahn, **Ausschussmitglied Cöllen**, trug zu den Darstellungen in der Presse in den letzten Tagen vor. Die Verspätungen der Regiobahn seien auf den flutbedingten eingeleisigen Betrieb im Neandertal, aber im Wesentlichen auf die Baustelle in Düsseldorf-Bilk zurückzuführen. Bezüglich der Reparaturanfälligkeit teilte er mit, dass sich momentan kein Fahrzeug in Reparatur befinde. Anfang des Jahres sei eine Reparaturanfälligkeit gegeben gewesen. Maßnahmen gegen die kritisierten Lärmbelastungen würde derzeit umgesetzt.

Auf Anfrage von **Ausschussmitglied Fischer** nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der Elektrifizierung führte **Ausschussmitglied Cöllen** aus, dass aus Kostengründen die Zweigleisigkeit synchron mit der Elektrifizierung erfolgen solle. Ein Förderantrag auf Erhöhung der Kosten bei der Elektrifizierung sei noch nicht beschieden. Sobald der Bescheid vorliege, könne eine Ausschreibung und Vergabe vorgenommen werden.

Ausschussmitglied Fischer erkundigte sich nach dem groben Zeitplan. **Ausschussmitglied Cöllen** teilte mit, dass voraussichtlich Anfang 2022 Baurecht insgesamt erwartet werde. Für den Abschnitt Mettman - Gerresheim sei derzeit noch ein Einspruch von der Bezirksregierung abzuhandeln. Danach könne die Vergabe und Ausschreibung erfolgen.

Die Frage von **Ausschussmitglied Leiermann** nach der Nutzung durch Güterverkehr verneinte **Ausschussmitglied Cöllen** mit dem Hinweis, dass die Regiobahn für die Trasse nur über eine Zulassung für Personenverkehr verfüge.

Der **Ausschussvorsitzende Demmer** erkundigte sich, ob der VRR den Halt Morgensternsheide/ Johann-Etienne-Krankenhaus stellen werde.

Ausschussmitglied Cöllen führte aus, dass es sich um eine Angelegenheit der Stadt Neuss handele. Ihm sei nur bekannt, dass der Antrag der Stadt Neuss an den VRR fehle, den Halt einzurichten. Fragen zum Stand der Verhandlungen zwischen VRR und Stadt Neuss könne er nicht beantworten.

9.5. Anfrage der Kreistagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen „Machbarkeitsstudien S-Bahn Rheinisches Revier" Vorlage: ZS 6/0711/XVII/2021

Ergänzend zu der Vorlage konnte **Kreisdirektor Brügge** (Vorsitzender des Revierknotens Verkehr und Infrastruktur der Zukunftsagentur Rheinisches Revier) aktuell berichten, dass ein Teil (östlicher Teil) der Revier S-Bahn früher als geplant realisiert werden könne. Für den Abschnitt Düsseldorf/ Neuss – Grevenbroich – Bedburg sei keine Machbarkeitsstudie mehr erforderlich da

1. Die S-Bahn-Rheinisches Revier im Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen verankert sei, die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Standardisierter Bewertung nicht mehr untersucht werden müsse, sondern die Maßnahme als wirtschaftlich gelte.
2. Die Linie feststehe.
3. Mittlerweile die Finanzierung der Westtangente geklärt sei, da das Land NRW 900 Mio. Euro Landesmittel zur Verfügung stelle und somit eine Finanzierung aus Strukturstärkungsgesetzmitteln nicht notwendig sei.

Im Bund-Länder-Koordinierungsgremium werden im September die Planungsmittel für den östlichen Teil der S-Bahn Rheinisches Revier freigegeben und das Bundverkehrsministerium werde im Herbst unmittelbar die Deutsche Bahn damit beauftragen, die Leistungsphasen 1 und 2 für die Planung der S-Bahn Rheinisches Revier östlicher Teil in Auftrag zu geben. Es sei davon auszugehen, dass mit Bereitstellung der Bundesmittel die Deutsche Bahn Anfang 2022 konkret mit der Planung des östlichen Teils beginnen werde.
Für den westlichen Teil Bedburg-Jülich-Aachen sei eine Machbarkeitsstudie nötig, weil die Linie noch nicht feststeht. Daher müsse noch ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Im Rahmen des Raumbildprozesses des Revierknoten Raum soll auch die Linienführung bearbeitet werden. Die Ergebnisse sollen im März 2022 vorliegen. Auf dieser Basis könne der NVR die Machbarkeitsstudie konkret angehen.
Bezüglich der Berücksichtigung von Güterverkehren kündigte Kreisdirektor Brügge an, Kontakt mit der DB aufzunehmen.

9.6. Anfrage der Kreistagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen "Gesamtregionales Radverkehrskonzept" Vorlage: 61/0669/XVII/2021

Es gab keine Ergänzungen zur Vorlage seitens der Verwaltung. Aus den Reihen der Ausschussmitglieder wurde gebeten, das Planungskonzept zur Verfügung zu stellen. Die Verwaltung kündigte an, die Planungsvorlage der Niederschrift beizufügen. **Dipl.-Ing Stiller** wies nachdrücklich darauf hin, dass sich die Pläne noch in der Abstimmung mit den Kommunen befänden und bat, dies zu beachten.

Vorsitzender Demmer schlug vor, dieses Thema in die nächste Sitzung des Mobilitätsausschusses am 28. Oktober 2021 aufzunehmen. Er gehe davon aus, dass bis dahin schon Ergebnisse hinsichtlich der Hierarchisierung dieses Konzeptes vorliegen könnten. **Dipl.-Ing Stiller** teilte mit, dass der Prozess zu dem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sei, da erste Ergebnisse für Ende des Jahres geplant seien. **Vorsitzender Demmer** schlug vor, einen Zwischenbericht in der nächsten Sitzung vorzustellen. (*Anmerkung*: Vertreter des Projektträgers Zweckverband Landfolge Garzweiler sind eingeladen, in der Sitzung am 28.10.2021 zum aktuellen Sachstand zu berichten.)

Herr Adamski (ADFC) erläuterte kurz die Neuerungen bezüglich der Standards von Radverkehrsanlagen und bot Unterstützung an.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schloss der Vorsitzende Demmer um 19:35 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung.

		gez.
Erhard Demmer	**Ellen Spelter-Roschmann**	**Christian Bromm**
Vorsitz	Schriftführung	Schriftführung

Bezirksregierung Düsseldorf

Tiefbauamt
Rhein-Kreis Neuss
09. Aug. 2021
66.0 | 66.1 | 66.2

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Rhein-Kreis Neuss
Amt 66 – Tiefbauamt
z.Hd. Herrn Boonstra
Schlossstr. 20

41515 Grevenbroich

Datum: 03. August 2021

Aktenzeichen:

bei Antwort bitte angeben

Ollesch
Zimmer: 2093
Telefon:
0211 475-5138
Telefax:
0211 475-5953
Birthe.Ollesch@
brd.nrw.de

Planfeststellungsverfahren zum geplanten Neubau der AS Delrath einschließlich Verbindungsstraße K 33n

Dienstgebäude:
Am Bonneshof 35
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Bus (u. a. 721, 722)
bis zur Haltestelle:
Nordfriedhof

Bahn U78/U79
bis zur Haltestelle:
Theodor-Heuss-Brücke

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Boonstra,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29.07.2021.

Zur Sicherstellung der abschließenden Verwendbarkeit der zu erarbeitenden Synopse macht es sicherlich Sinn, die Vorgehensweise bei der Bearbeitung zuvor abzustimmen.

Hinsichtlich der Form ist es aus Datenschutzgründen richtig, dass sich die Bearbeitung der Synopse daran orientieren soll, dass sie den Einwendern jeweils einzeln zur Verfügung gestellt werden kann.

Inhaltlich sollte sich die Bearbeitung auf die Einwendungen beschränken, welche sich auf Vorbringen hinsichtlich der neuen, offengelegten Unterlagen beziehen. Ausschließlich maßgeblich ist der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen.

Jeder, dessen Belange aufgrund der Änderungen im Deckblattverfahren erstmals oder stärker als bisher berührt werden, konnte binnen der festgesetzten Frist Einwendungen gegen das Vorhaben erheben. Lediglich an diesen Einwendungen sollte sich die Bearbeitung der Synopse orientieren.

Die im bisherigen Verfahren erhobenen Einwendungen bleiben hiervon unberührt und werden im weiteren Verfahrensverlauf ohnehin von Amts

wegen berücksichtigt. Es ist daher nicht notwendig, auf Wiederholungen ehemaliger Einwendungen einzugehen, da zu diesen bereits durch eine vorherige Synopse von Ihnen Stellung genommen wurde.

Nach Ablauf der Äußerungsfrist eingegangene Einwendungen und Äußerungen von Privateinwendern sind auszuschließen, insbesondere auch dann, wenn zwar eine Einwendung im vorliegenden Deckblattverfahren dem Grunde nach fristgerecht eingegangen ist, sich jedoch nicht auf die aktuellen Unterlagen, sondern auf Planunterlagen früherer Offenlagen bezieht.

Ich hoffe, Ihre Fragen sind damit umfassend beantwortet.
Sollten sich noch Rückfragen ergeben, stehe ich auch gerne telefonisch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Birthe Ollesch

„Liefern ohne Lasten“

Chancen und Herausforderungen im städtischen Güterverkehr“

Vortrag im Mobilitätsausschuss im Rhein-Kreis Neuss

Wolfgang Aichinger
Projektleiter Städtische Mobilität,
Agora Verkehrswende

Online-Vortrag, 26.08.2021

Agora Verkehrswende

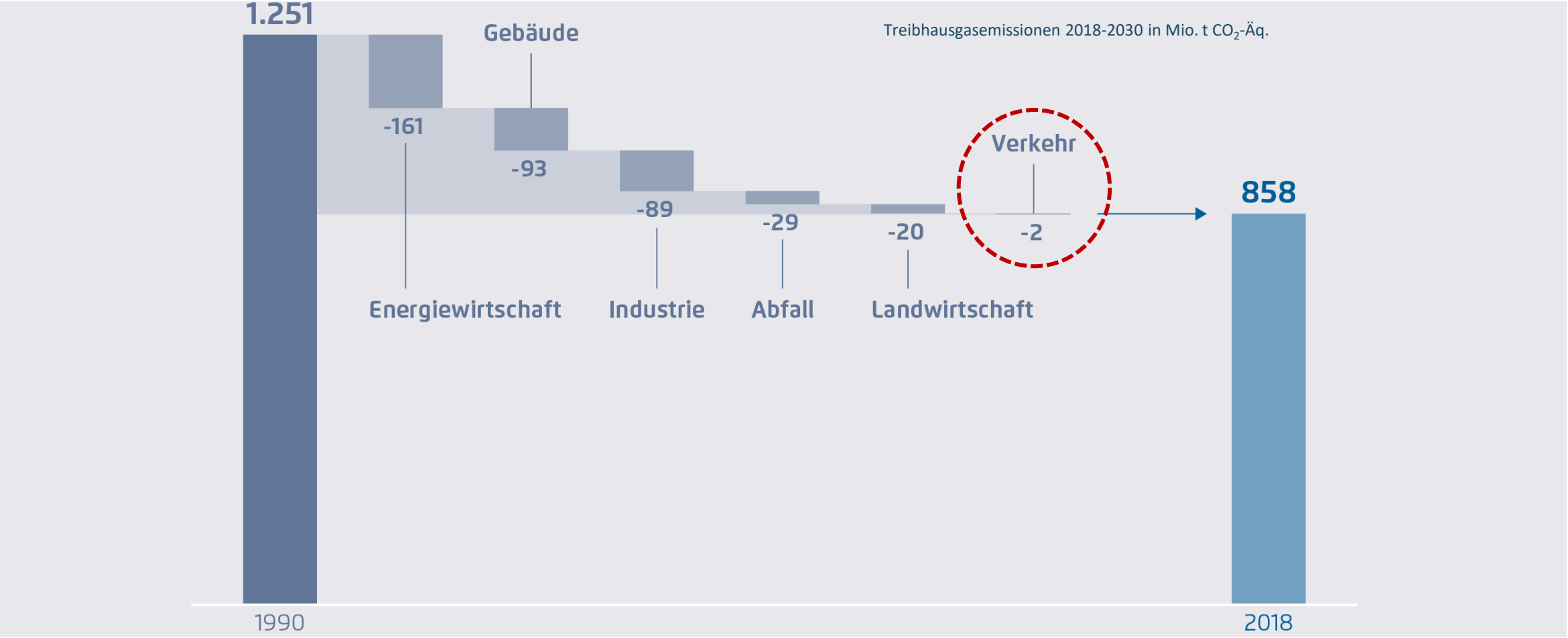
Was wir sind.

Foto: Greenpeace

- → Initiative der **Stiftung Mercator** und der **European Climate Foundation** seit 2016
- → **Mission:** Szenarien, Diskurse und Strategien für die **Dekarbonisierung des Verkehrssektors** bis 2050
- → **Schwerpunkt:** zunächst nationale zumeist **bodengebundene Verkehre in Deutschland** im europäischen Kontext
- → Unabhängiger **Think Tank** und hochrangiger **Rat der Agora** sowie Agora **Städtenetzwerk Urbane Verkehrswende**

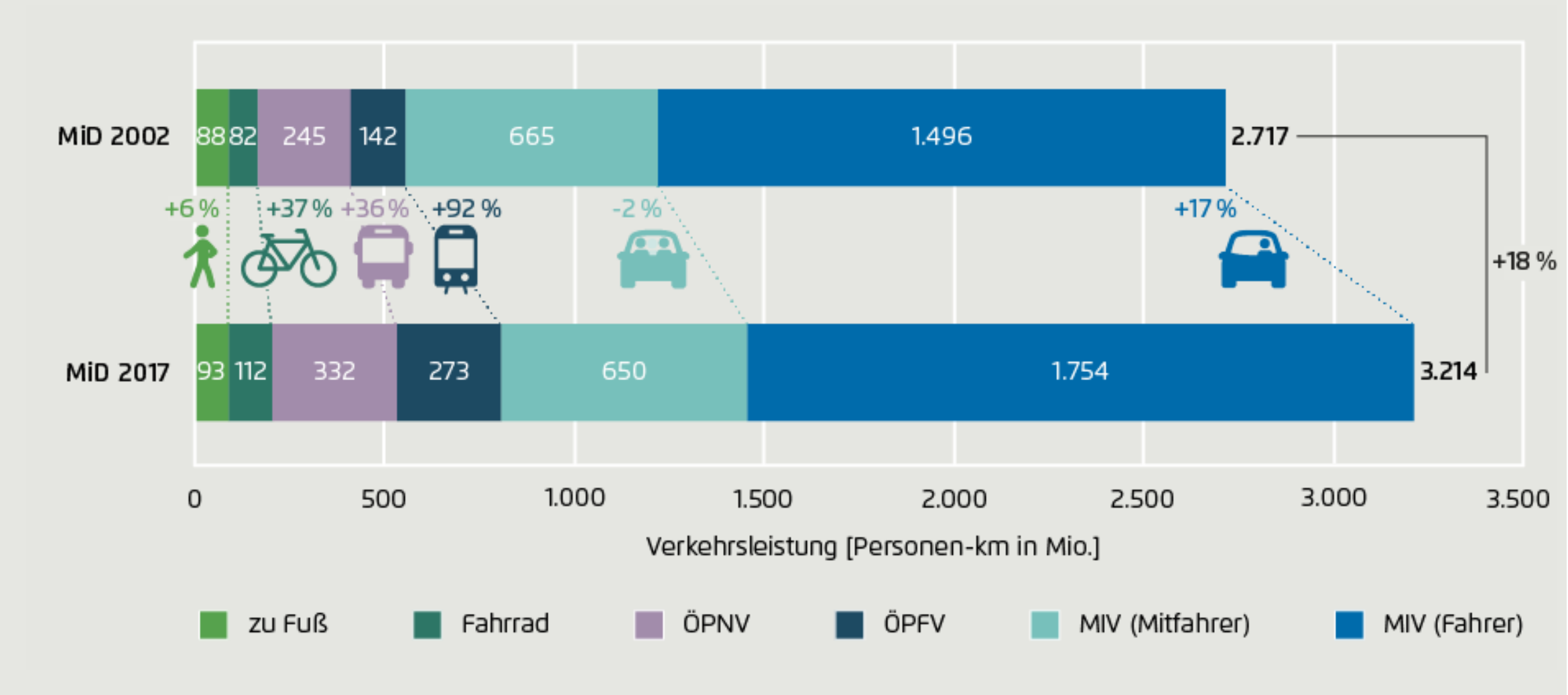
Der Verkehrssektor konnte in den letzten 25 Jahren nicht zur absoluten Minderung von Treibhausgasemissionen beitragen.

Treibhausgasemissionen 1990-2018 in Mio. t CO_2-Äq.



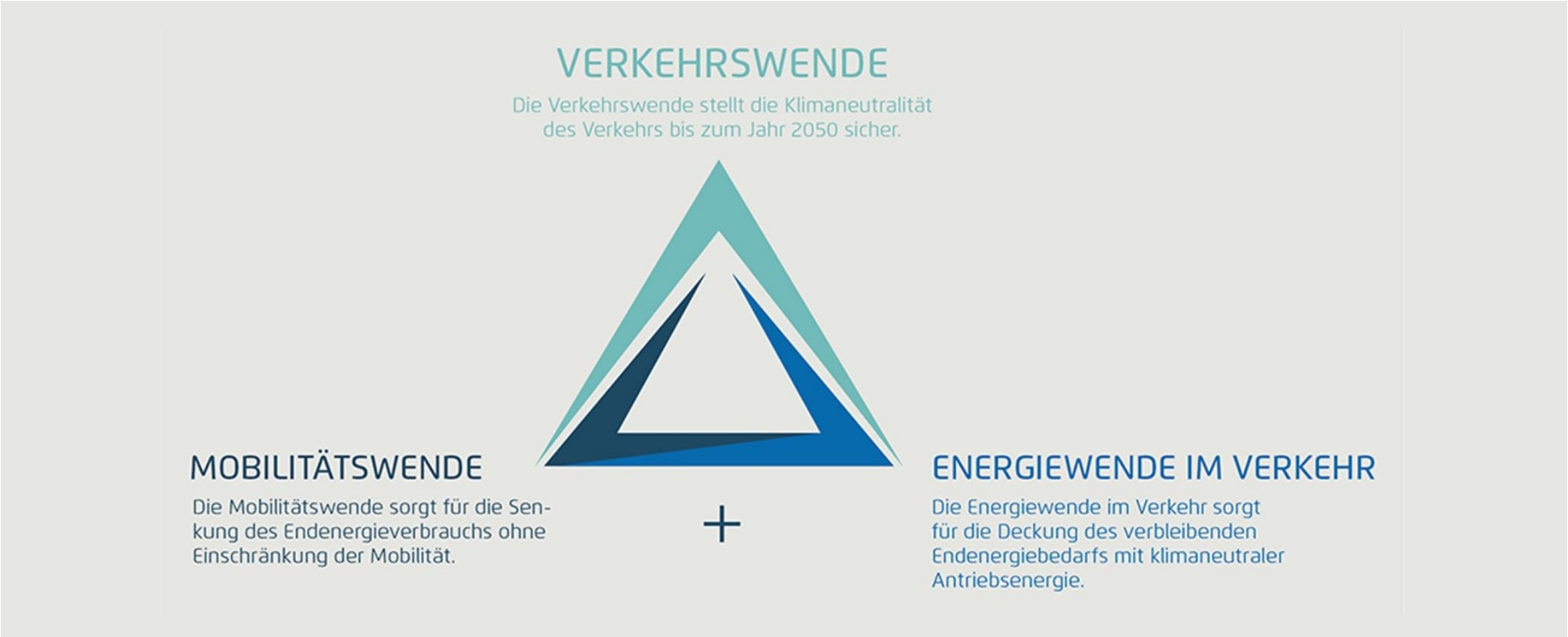
Prognos, Öko-Institut, Wuppertal Institut (2020)

Die Entwicklung der Verkehrsleistung: Die Wege werden länger. Das Auto ist weiterhin einer der Treiber der Entwicklung.



Quelle: Agora Verkehrswende (2020) auf Basis MiD 2002 und 2017

Die Verkehrswende benötigt auch im städtischen Güterverkehr die Mobilitätswende und die Energiewende im Verkehr.



Quelle: Eigene Darstellung

Städtischer Güterverkehr: „Optimiert“ unter den heutigen Rahmenbedingungen

Quelle: Tom Maelsa

→ „Gemeingebrauch“ des Straßenrechts gestattet Übernutzung öffentl. Räume

→ Städt. Infrastruktur ist ohne ökologische oder verkehrliche Steuerung zu nutzen (Lkw-Maut nur auf B-Straßen, Staus oder Umweltwirkungen werden nicht eingepreist)

→ 30 % Anteil an Luftschadstoffen – aber zT Ausnahmen für Güterverkehr von Diesel-Fahrverboten

Städtischer Güterverkehr: „Optimiert“ unter den heutigen Rahmenbedingungen … des Wilden Westens?

→ „Gemeingebrauch“ des Straßenrechts gestattet Übernutzung öffentl. Räume

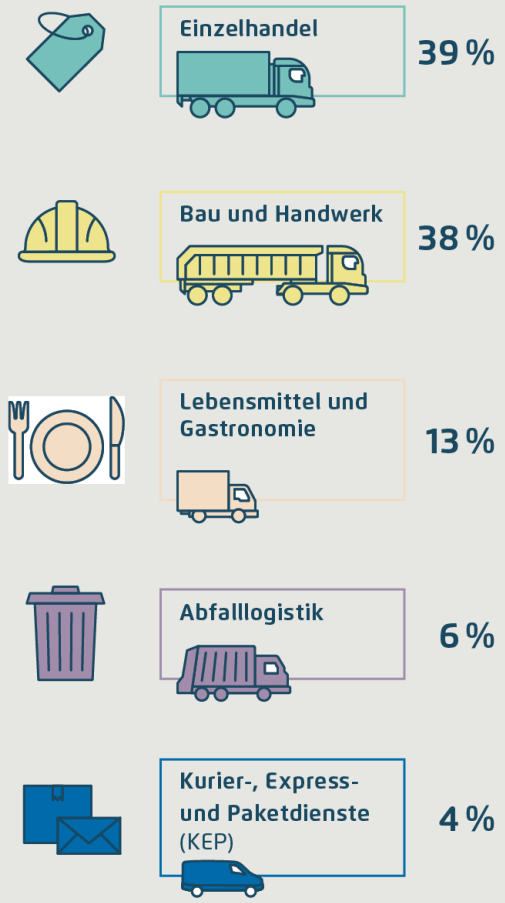
→ Städt. Infrastruktur ist ohne ökologische oder verkehrliche Steuerung zu nutzen (Lkw-Maut nur auf B-Straßen, Staus oder Umweltwirkungen werden nicht eingepreist)

→ 30 % Anteil an Luftschadstoffen – aber zT Ausnahmen für Güterverkehr von Diesel-Fahrverboten

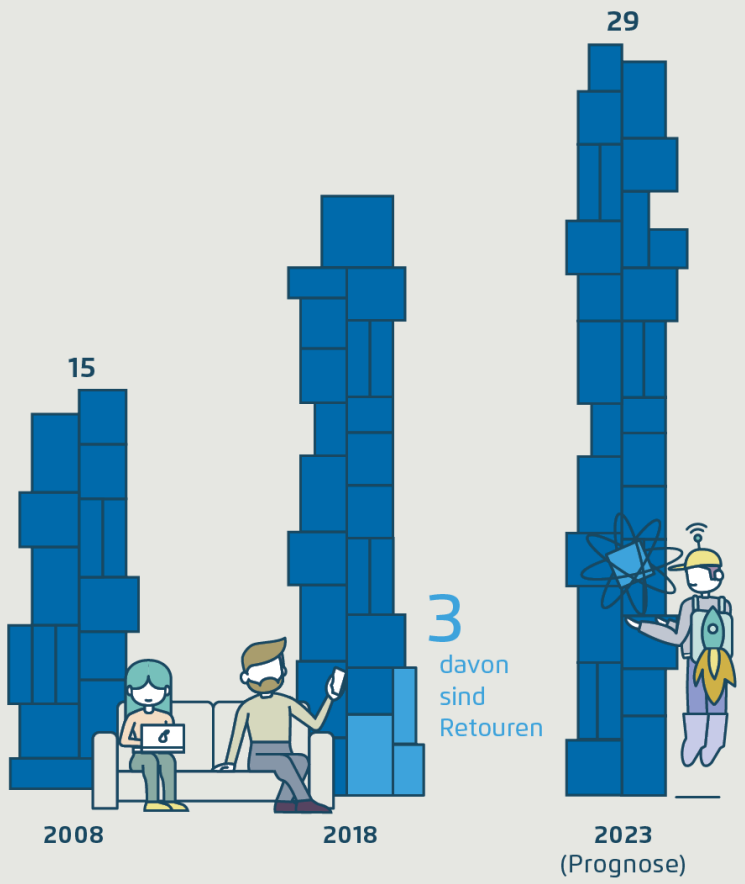
Quelle: Tom Maelsa

Urbane Logistik – deutlich mehr als Paketlieferungen. Letzte Meile ist aber Wachstumsmarkt

Segmente des städtischen Güterverkehrs – und ihre Anteile am CO2-Ausstoß der Branche, Niederlande 2015



Anzahl der KEP-Sendungen pro Endkunde (Durchschnittswerte, pro Kopf, Deutschland)



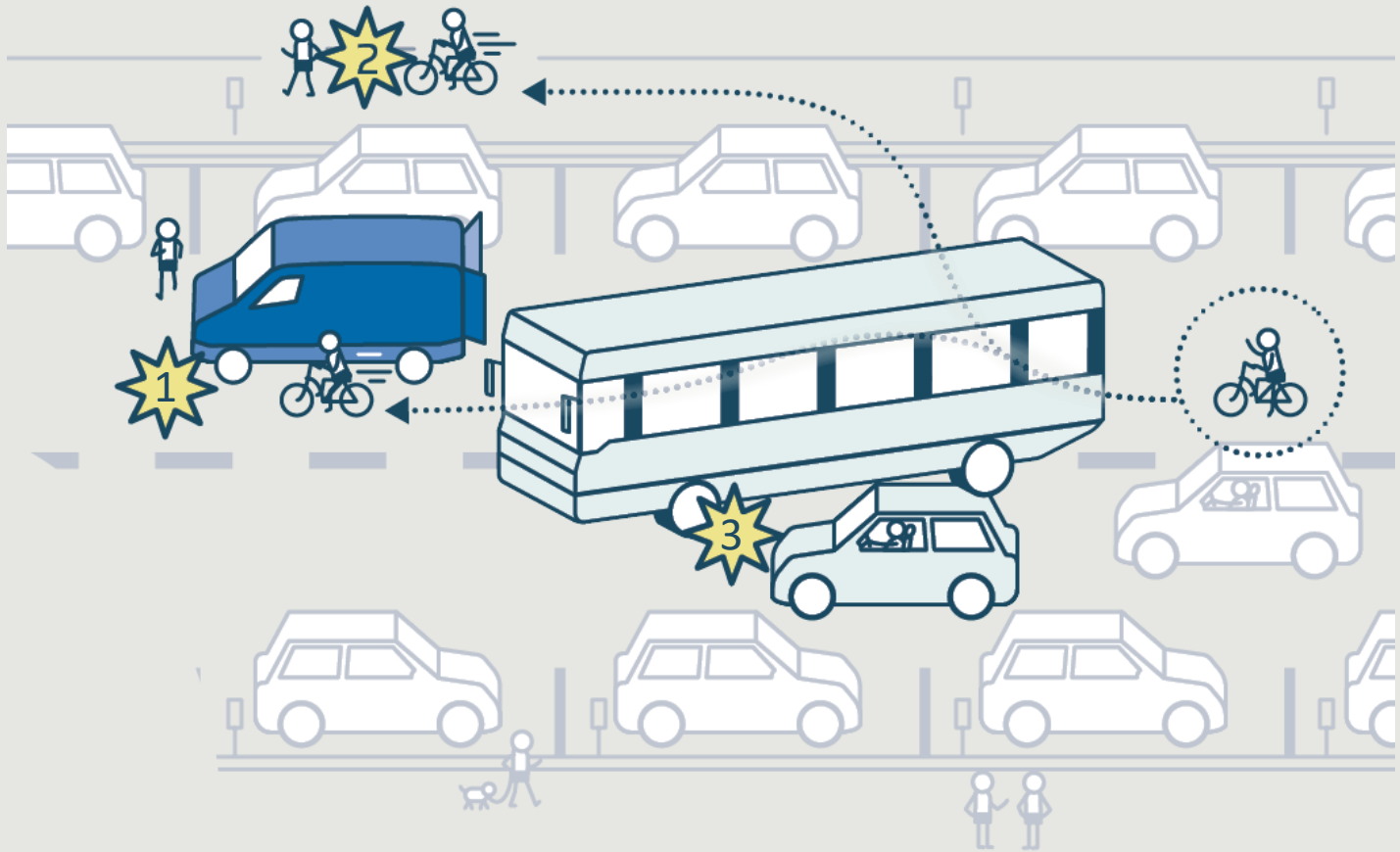
Quelle: Eigene Darstellung

Urbane Logistik – deutlich mehr als Paketlieferungen. Letzte Meile ist aber Wachstumsmarkt

Das massive Wachstum des Güterverkehrs ist jedoch eine große Herausforderung. So soll allein die **Fahrleistung leichter Nutzfahrzeuge deutschlandweit bis 2030 um 44 Prozent** zunehmen. Das erfordert kommunale Steuerung.

Quelle: Eigene Darstellung

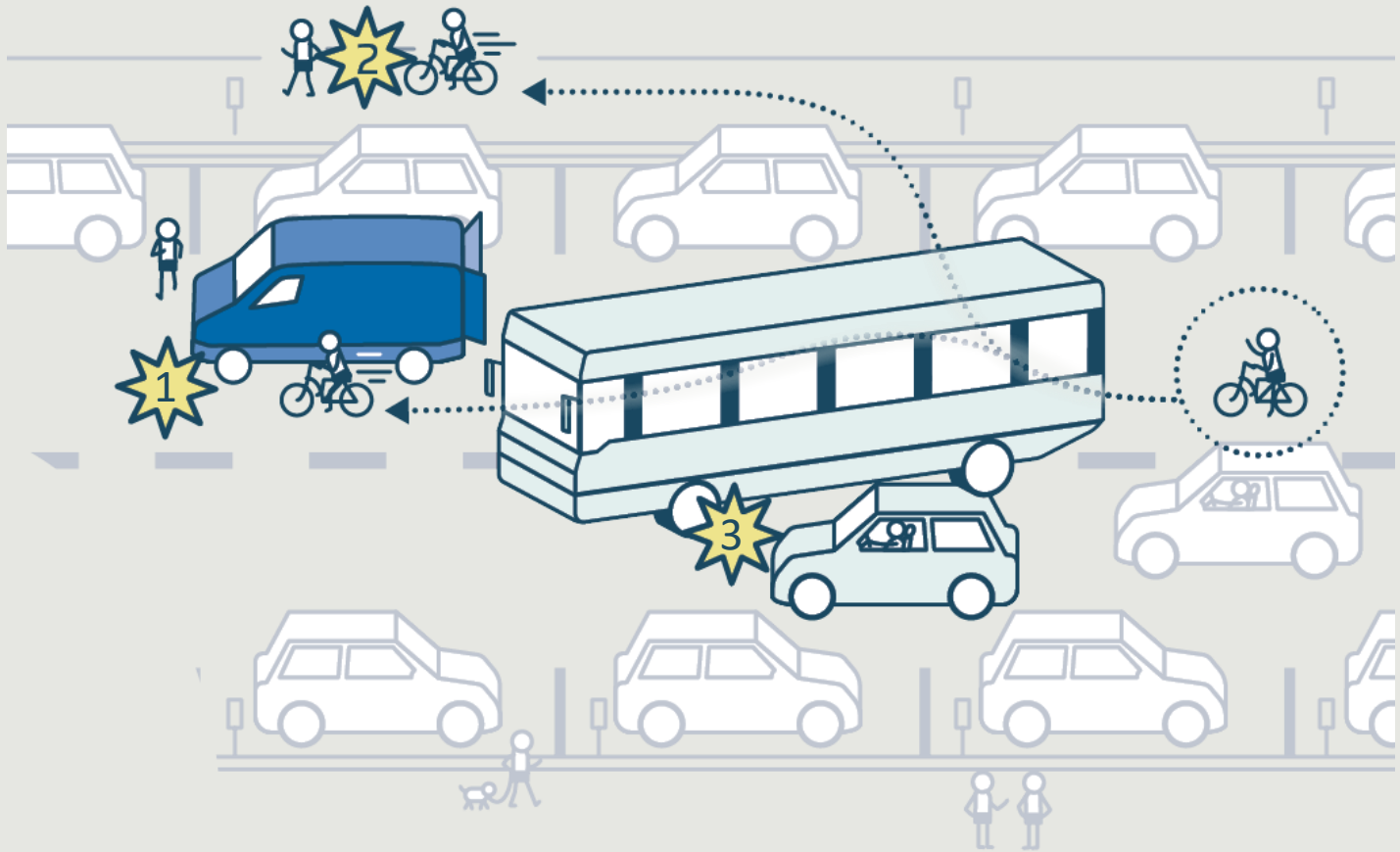
Neue Prioritäten in der Straßengestaltung: Ladezonen alle 50 Meter erhöhen Sicherheit und Effizienz



1. Fußgänger haben eingeschränkte Sicht
2. Radfahrer verlassen ihre Spur
3. Staugefahr und Unfallrisiko steigen

Quelle: Eigene Darstellung

Neue Prioritäten in der Straßengestaltung: Ladezonen alle 50 Meter erhöhen Sicherheit und Effizienz



Neues Verkehrszeichen Ladezone: absolutes Halteverbot wäre hilfreich (analog Taxistand)

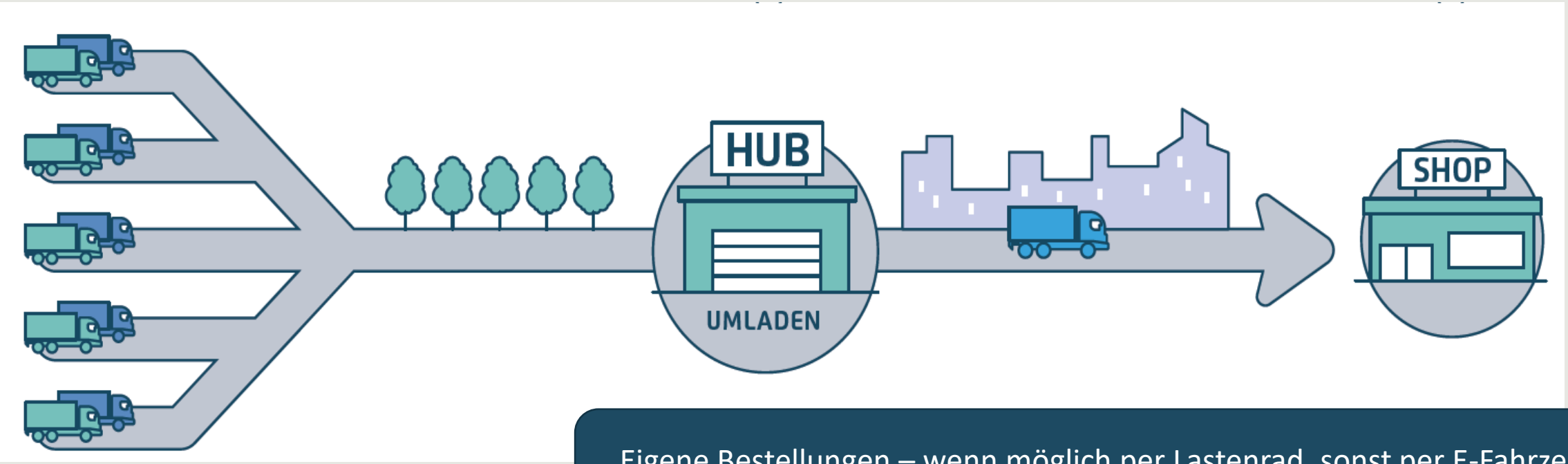
Höheres Bußgeld für Fehlbelegen erforderlich

Ahnden des Be- und Entladen in der zweiten Reihe

Quelle: Eigene Darstellung

Bündelung: Effizienzsteigerung aus Sicht des Empfängers
Warum nicht auch für die Stadtverwaltung? Die Uni-Klinik?

Wie aus zehn Lieferfahrten zum Händler eine wird:
ABC Logistik Düsseldorf



Eigene Bestellungen – wenn möglich per Lastenrad, sonst per E-Fahrzeug?
Nur mehr konsolidiert? Nur, wenn Abbiegeassistenten verwendet werden? …

Quelle: Eigene Darstellung

Fußgängerzonen: Autofreie Bereiche mit neuartiger City-Logistik

Beispiel Göteborg: größtes Konsolidierungsprojekt Europas

Elektrische Fahrzeuge beliefern Fußgängerzone und Forschungscampus

Einsparungen beim Schwerlastverkehr
80 Prozent

Hinweis:
Neues BUND-Rechtsgutachten
„Städtischen Lieferverkehr umweltgerecht gestalten“

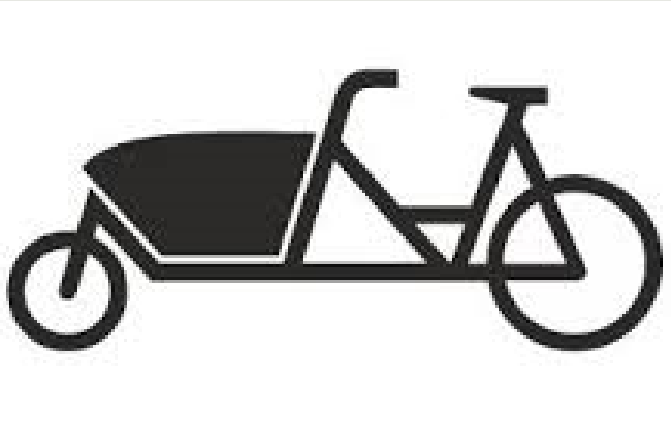
Quelle: Stadt Göteborg

Fußgängerzonen: Autofreie Bereiche mit neuer City-Logistik

Autofreie Stadtquartiere:
wachsendes Interesse in vielen Städten

Quelle: Wolfgang Aichinger

Lieferzeitfenster definieren:
ggf. Vorteile für Lastenräder oder E-Mobile



Quelle: BMVI

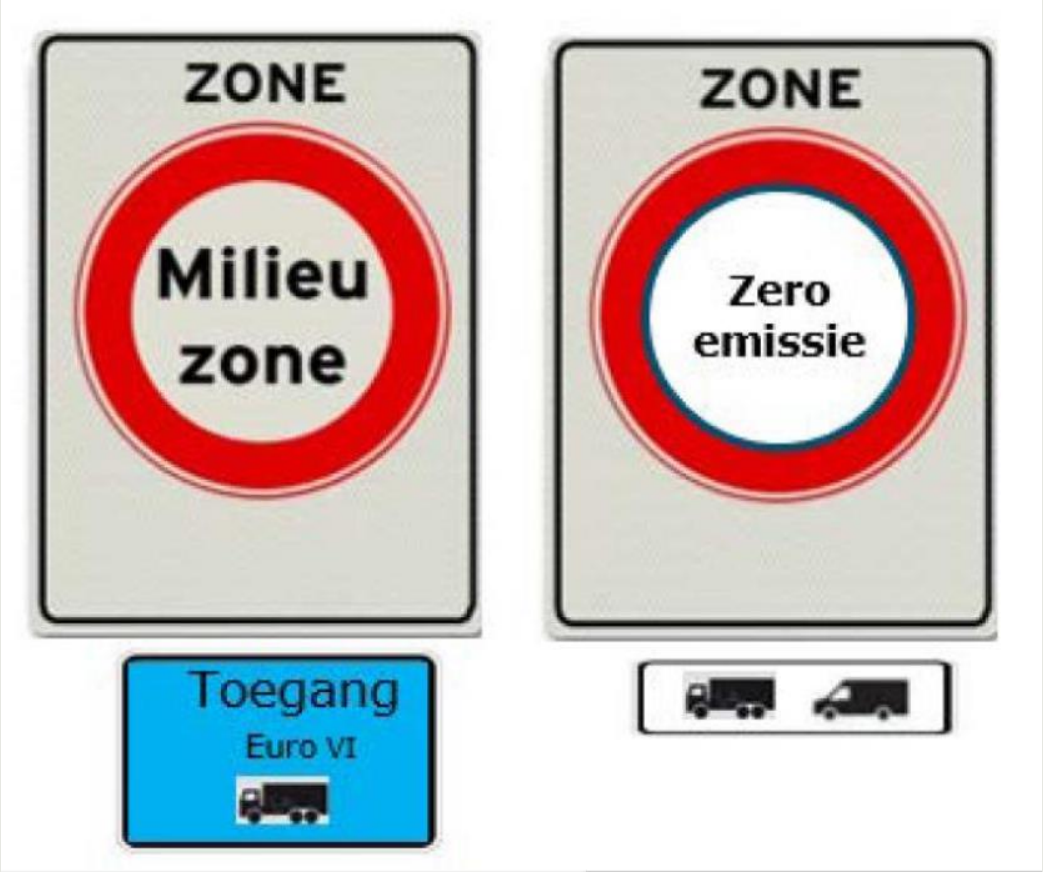
Ein- und Ausfahrt managen:
zum Beispiel Pollerkonzepte (Bsp. Heidelberg)

Quelle: Schwarzwälder Bote

Autofreie Bereiche - ein Thema nur für die Großstadt?

- Öffentliche Raum ist auch in Klein- und Mittelstädten knapp.
- Qualitäten des Stadtraums entscheidend für Tourismus, Einzelhandel, Familienfreundlichkeit, …
- Pollerkonzepte in vielen kleineren Kommunen längst etabliert (Villingen-Schwennigen, Quedlinburg, Bernkastel-Kues, Rudolstadt, …)
- Wirtschaftlichkeit von Logistikkonzepten hängt von „kritischer Masse“ ab. Autofreie Bereiche / Pollerkonzepte unterstützen diese.

Klimaschutz und Luftreinhaltung



Beispiel Niederlande:
in bis zu 40 holländischen Städten „Zero Emission Logistics Zones“ ab 2025

Fahrplan entwickeln = Planbarkeit!

Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen wächst

Neue Fördergelder

Quelle: Botschaft der Niederlande

Klimaschutz und Luftreinhaltung

Schrittweise Ausdehnung der Fahrverbote in Amsterdam — Abbildung 5.6

2022
Stadtzentrum emissionsfrei – für Busse

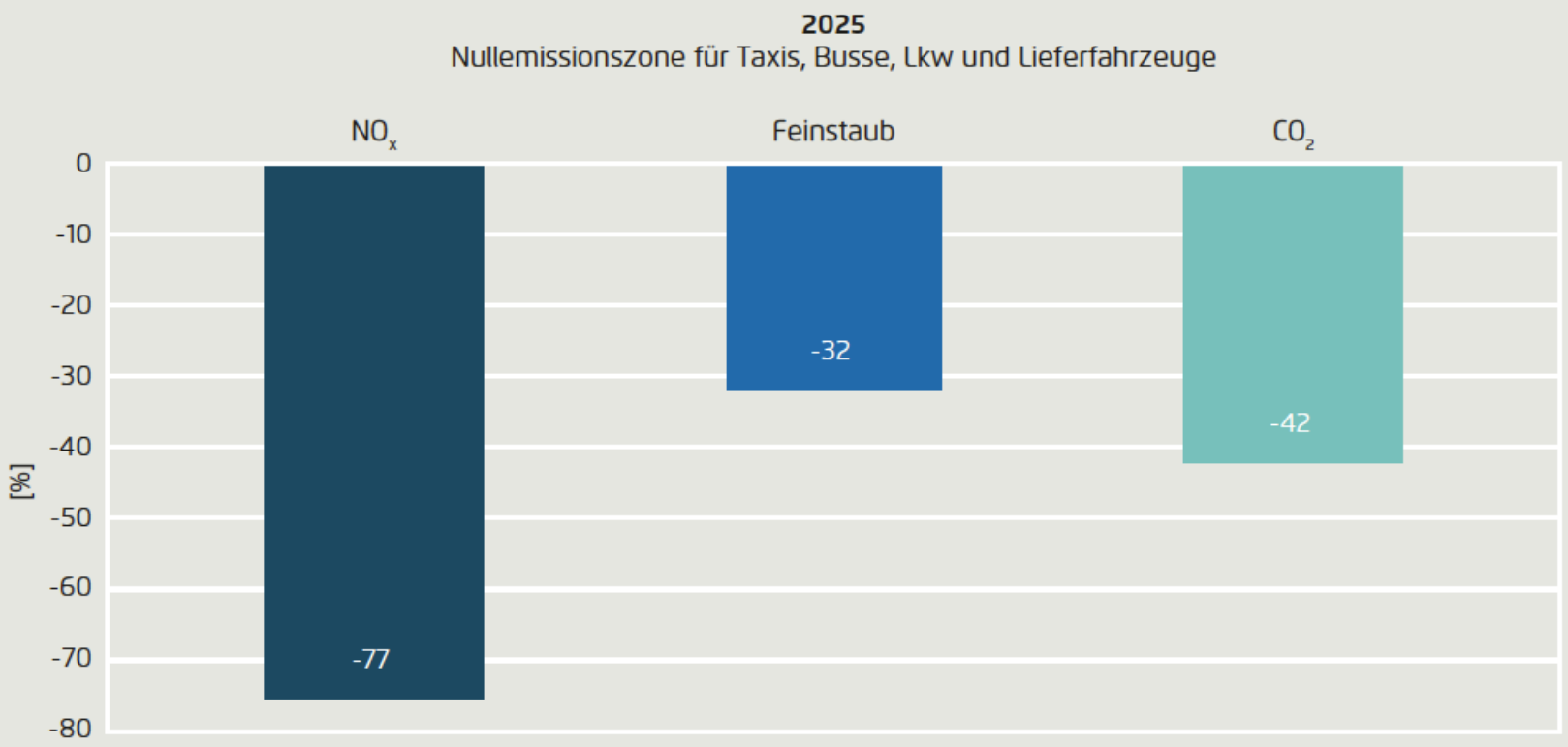
2025
Gebiet innerhalb des Autobahnrings emissionsfrei – für Taxis, Busse, Lieferfahrzeuge und Fähren

2030
Gesamtes Stadtgebiet emissionsfrei – für alle Verkehrsmittel

Eigene Darstellung nach City of Amsterdam (2019)

Klimaschutz und Luftreinhaltung

Erwartete Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen in Amsterdam bis 2025 — Abbildung 5.7



Eigene Darstellung nach City of Amsterdam (2019)

Städtebauliche und planerische Aufgabe: Flächensicherung

- Bei Neubauprojekten sollten Ladehöfe und Mikro-Hubs nicht nur für eine einzelne Immobilie, sondern für das ganze Quartier mitgeplant werden.

- Logistik ist weniger rentabel als andere Gewerbenutzungen. Im Gewerbemietrecht und in der Baunutzungsverordnung könnten ggf. eigene Bestimmung für „Logistik“ oder „Versorgung“ eingeführt werden.

- Städte und Regionen müssen Logistikflächen in den nötigen Größen und Lagen sichern – von mobilen Hubs im Straßenraum, über dauerhafte innerstädtische Umschlagspunkte bis hin zu regionalen Güterverteilzentren. **-> Besondere Rolle des Landkreises?**

- Dafür braucht es auch Gleisanschlüsse und Umschlagspunkte an Kanälen. Flächen ohne diese Anschlüsse sollten nicht mehr entwickelt werden. **-> Besondere Rolle des Landkreises?**

Verwaltung und Politik: Städtischer Güterverkehr braucht Steuerung – auch auf Kreisebene?

- Mindestens eine Vollzeitstelle in der Verwaltung in Großstädten ab 200.000 Einwohnern
- Zuständigkeiten definieren, Ansprechpartner benennen.
- Dauerhafte Konsultationsnetzwerke und Vertrauen aufbauen.
- Probleme und Herausforderungen benennen. Gemeinsame ambitionierte Ziele entwickeln.
- Klare Rahmenbedingungen definieren, mit ausreichend Vorlauf ankündigen und umsetzen.
- Agile Projektteams einrichten (zB für Mikro-Hubs, Integration von City-Logistik in Neubauprojekten, Bündelung eigener Lieferungen, …).

Zusammenfassung: Mögliche Ansatzpunkte der Städte, Gemeinden und des Landes

Städte und Gemeinden	Land, Bund
Personal aufbauen und Zuständigkeiten definieren	Förderung von Personalstellen
Konzepte für Stadtlogistik generell und Hubs (auch „auf Vorrat“)	Förderung von Konzepten
Ladezonen ausweisen, Flächen sichern	Beratung, Rechtssicherheit, an Bundes-/Landesstraßen vorsehen, Unterstützung für StVO-Verkehrszeichen
Sichere Kreuzungen bauen	Förderung, an Bundes-/Landesstraßen umsetzen
Fahrplan für Nullemissionszonen aufsetzen	Fahrplan für Nullemissionszonen aufsetzen
Eigene Bestellungen als Hebel nutzen (Abbiegeass., Lastenräder, Bündelungskonzepte, …)	Eigene Bestellungen als Hebel nutzen, (Abbiegeass., Lastenräder, Bündelungskonzepte, …)

Ideensammlung: Mögliche Ansatzpunkte der Landkreise und Regierungspräsidien

Aufgabe	Voraussetzungen
Strukturaufbau / Personalstellenaufbau	Kreise und Regierungspräsidien
Service für die Städte und Gemeinden	
• Förderberatung	Regierungspräsidien
• Umsetzungsberatung	Regierungspräsidien
Aktivierung und Koordinierung der Kommunen	Kreise
Flächenentwicklung, Gleisanschlüsse, …	Kreise
Gemeindeübergreifende Radverkehrsinfrastruktur	Kreise
Eigene Bestellungen als Hebel nutzen (Abbiegeass., Lastenräder, Bündelungskonzepte, …)	Kreise und Regierungspräsidien

Agora Verkehrswende

Herzlichen Dank für Aufmerksamkeit!

Fragen? Anregungen?

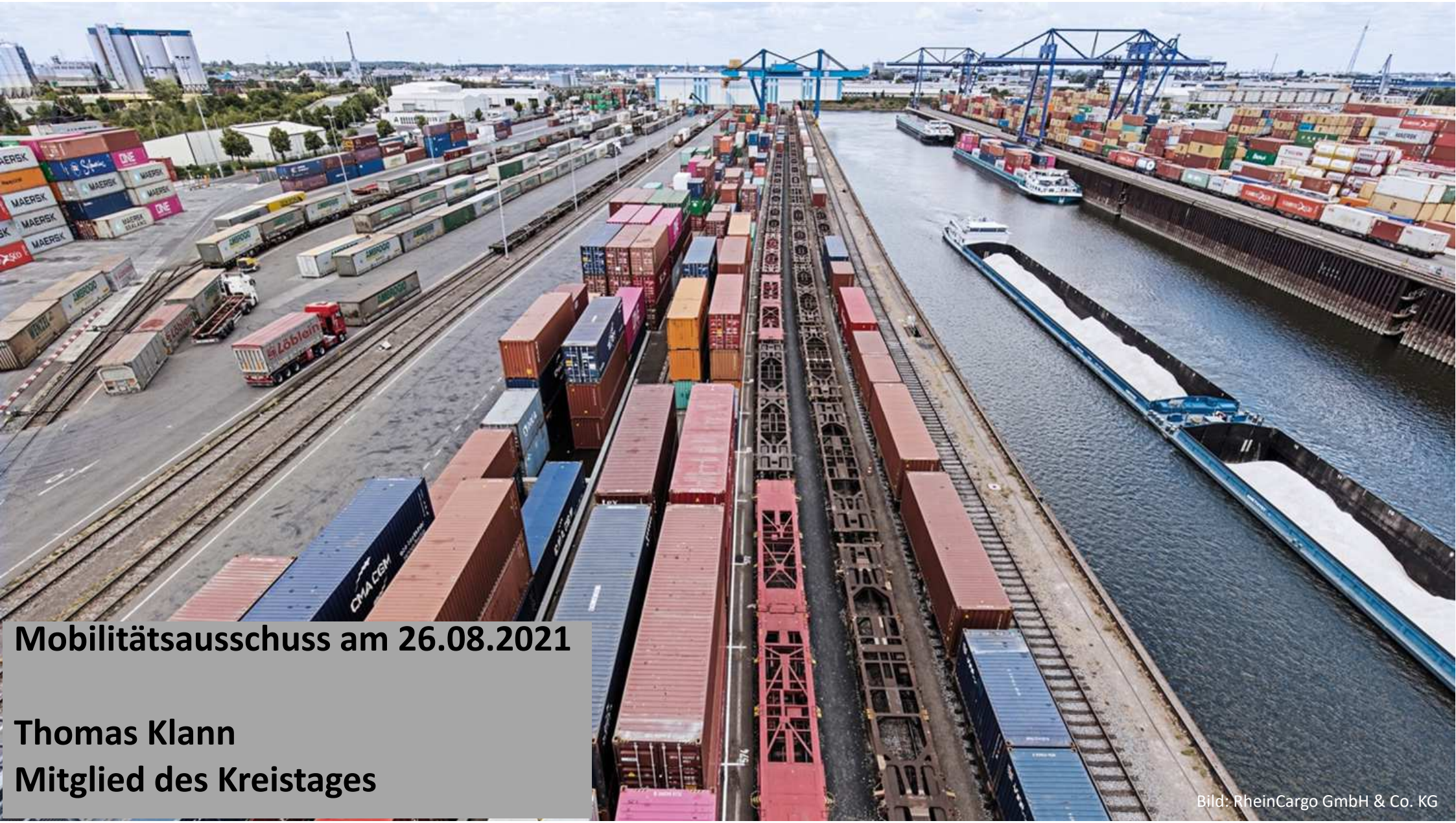
Kontaktieren Sie mich gern:

wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129
M info@agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.



Mobilitätsausschuss am 26.08.2021

Thomas Klann
Mitglied des Kreistages

Bild: RheinCargo GmbH & Co. KG

Agenda

Logistik Industrie in Deutschland Status Quo

- Umsatz / Beschäftigung
- Logistikregion Rheinland ZDF
- Modal-Split
- Begriffs-Defintion vernetzter kombinierter Verkehr auf der Schiene

Klima (Güterverkehrsbelastung)

- Belastungen im Modal Split

Fallstudie Konsumgüterindustrie Schiene

- Praxisbeispiel aus der Industrie

KV – Verkehre am Niederrhein

- Wachstumsprognosen und benchmarks
- Fazit und Handlungsempfehlung

Logistik in Deutschland

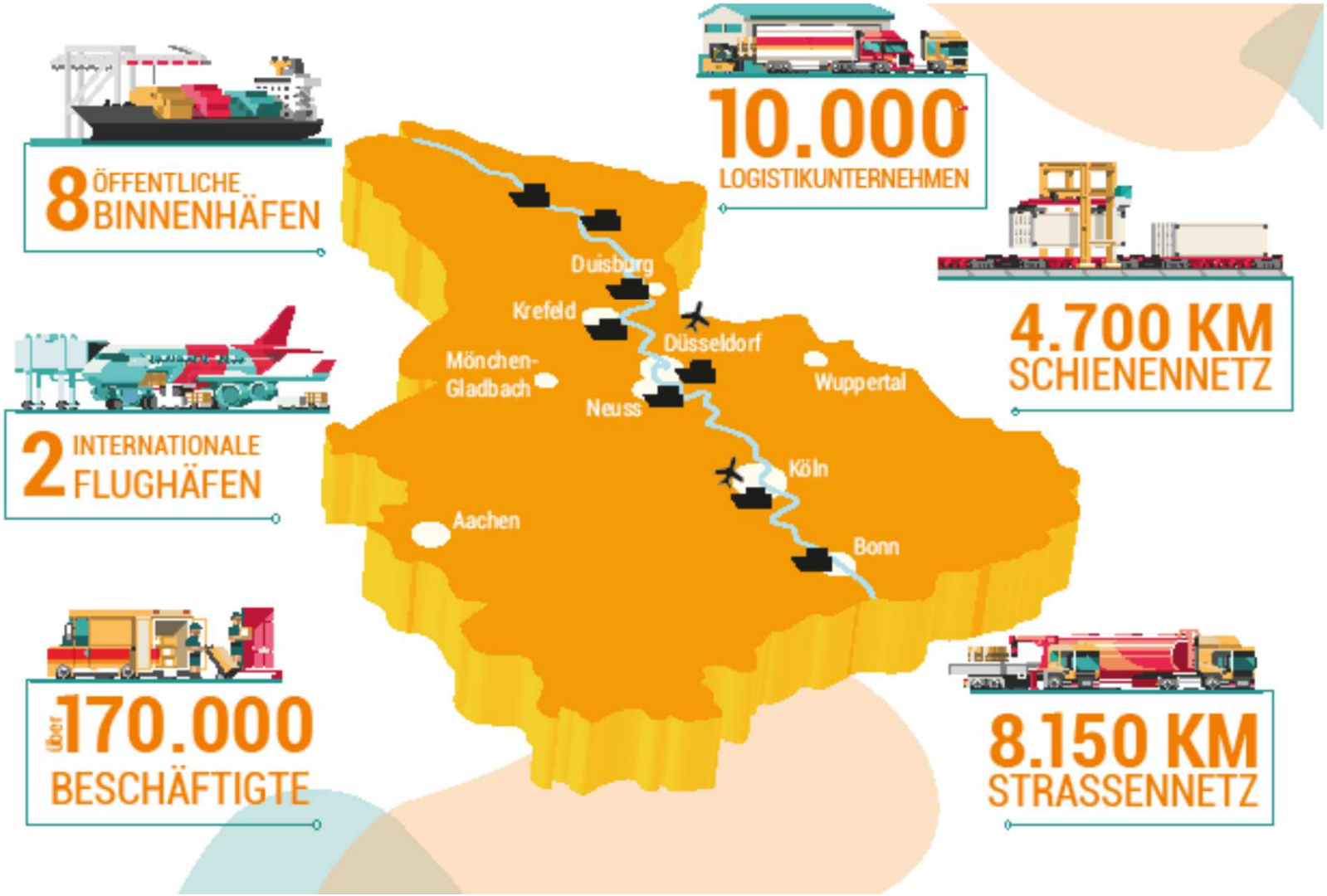
Supply Chain Management und Logistik
Bedeutung für Deutschland

BVL

Umsatz und Beschäftigte

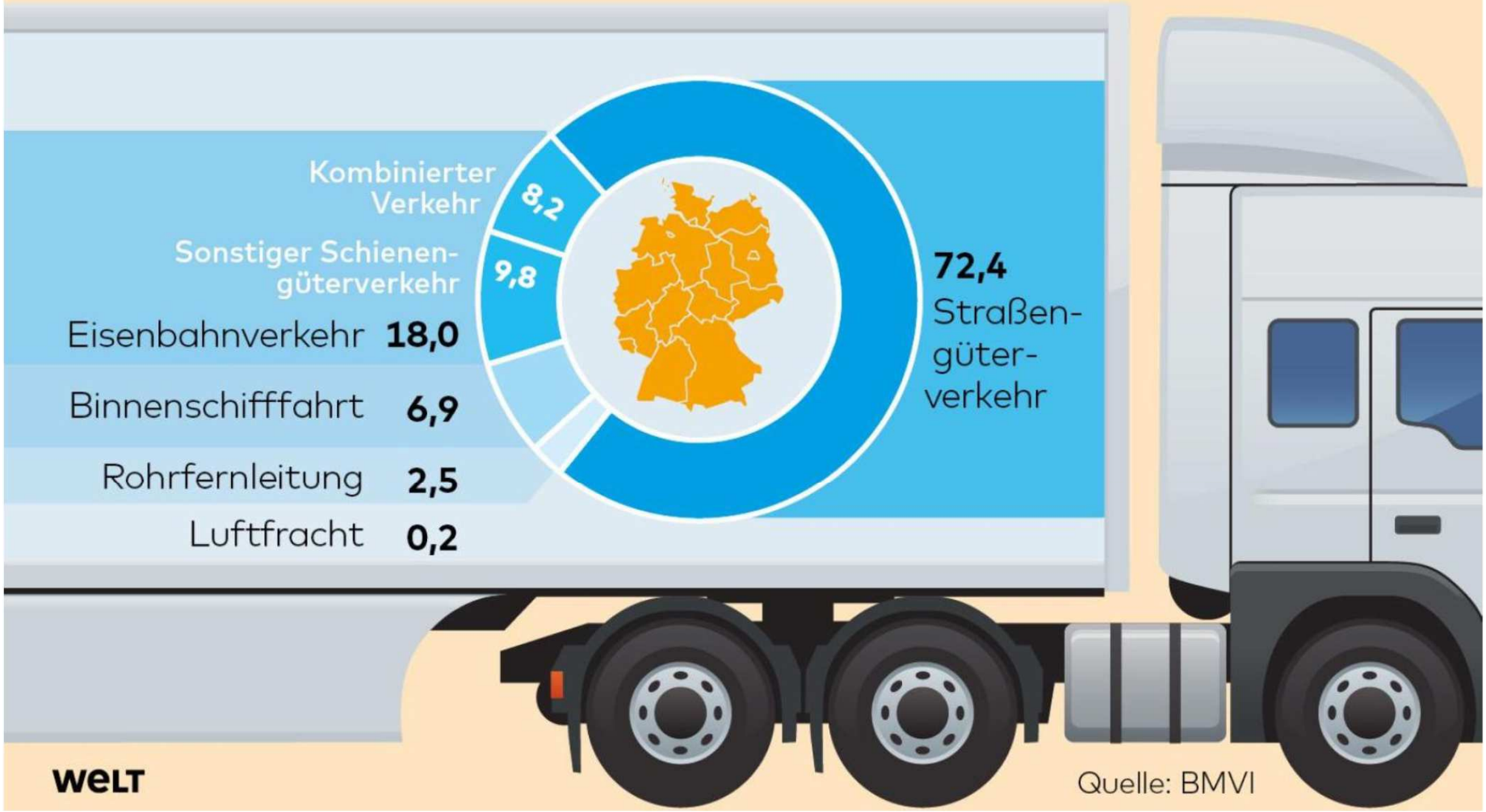
Quelle: Logistikweise / Fraunhofer SCS

Logistikregion Rheinland Zahlen – Daten - Fakten



Lkw noch immer Transportmittel Nummer 1

Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr in Deutschland 2020, in Prozent



WELT

Quelle: BMVI

Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

Kombinierter Verkehr

Der Kombinierte Verkehr (KV) wird als Güterverkehrssystem definiert, „bei dem **mindestens zwei Verkehrsträger** integriert in einer Transportkette von **Haus zu Haus** genutzt werden und der **Straßenvor- und -nachlauf so kurz wie möglich gehalten** wird“. Im Vergleich **zum gebrochenen Verkehr, bei dem die Güter selbst umgeladen werden,** wechseln beim kombinierten Verkehr die **Ladeeinheiten (Container, Sattelhänger, Wechselbehälter oder komplette LKW**) komplett von einem zum anderen Verkehrsträger. Beim KV sollen die Systemvorteile bestmöglich ausgeschöpft werden, beispielsweise die **Massenleistungsfähigkeit der Schiene und die Flexibilität der Straße**. I.d.R. ist der KV geeignet für größere Transportdistanzen. (Definition lt. UN-ECE-Richtlinie 2004 und Mitteilung der Europäischen Kommission COM(97)243)

- **Ziel des KV** ist es, die Vorteile verschiedener Verkehrsträger zu nutzen und dadurch den Transport von Gütern **wirtschaftlich sozial und ökologisch effizient** abzuwickeln.

Bildnachweis: Hafen Magdeburg

- Einerseits **kostengünstiger und umweltfreundlicher** Transport großer Gütermengen auf langer Strecke mit Bahn

- Andererseits **zeitliche und örtliche Flexibilität** mit dem Lkw im **Vor- und Nachlauf**

Quelle: BMVBS

Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

Kombinierter Verkehr – Begriffe

Intermodaler Verkehr: Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt. In weiterer Folge, beschreibt der Begriff "Intermodalität" ein Transportsystem, mit dessen Hilfe **zwei oder mehrere Verkehrsträger verwendet** werden, um dieselbe Ladeeinheit oder dasselbe Straßenfahrzeug in einer integrierten Art und Weise, ohne Be- oder Entladung, zu einer Haus-zu-Haus Transportkette zu vervollständigen.

Multimodaler Verkehr: Verkehrsrechtlicher Begriff (im Vergleich zum KV als verkehrstechnischer Begriff). Definiert als „**Beförderung von Gütern mit aufeinanderfolgenden, verschiedenartigen Beförderungsmitteln aufgrund eines einheitlichen <u>Beförderungsvertrages (Durchfrachtvertrag)</u> zur Erreichung eines einheitlichen Beförderungszweckes.** Kombinierter Verkehr muss aus rechtlicher Sicht dementsprechend nicht immer gleich multimodalem Verkehr sein.“

Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

Maritimer und kontinentaler Verkehr

Kombinierter Verkehr

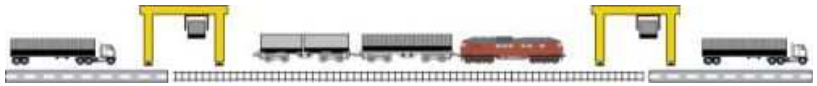
Der **maritime Verkehr** wird auch als **Seehafenhinterlandverkehr** bezeichnet. Hierunter versteht man die Beförderung von **In- und Exportgütern vom Hinterland zu den Seehäfen (Vorlauf) und von den Seehäfen ins Hinterland (Nachlauf).**
Als Hinterland wird das kontinentale Einzugsgebiet oder der Wirtschaftsraum eines Seehafens bezeichnet. Bei großen internationalen Seehäfen reicht das Hinterland teilweise bis weit in den europäischen Kontinent.

Beim **kontinentalen kombinierten Verkehr** befinden sich **Versender und Empfänger auf dem gleichen Kontinent.** Der Hauptlauf kann also nicht mit dem Seeschiff, sondern nur mit der Eisenbahn oder dem Binnen- / Küstenschiff zurückgelegt werden.
Beim kombinierten Verkehr in Deutschland hat die **Eisenbahn den größten Anteil** am Transportvolumen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass mit der Bahn Ziele angefahren werden können, die mit dem **Binnenschiff unerreichbar** sind.

Begleiteter KV
Rollende Landstraße

Quelle: www.kombinierter-verkehr.com

Unbegleiteter KV



Schienengüterverkehre in Deutschland & Länge der Verkehrswege

Akteure (Stakeholder) im KV:

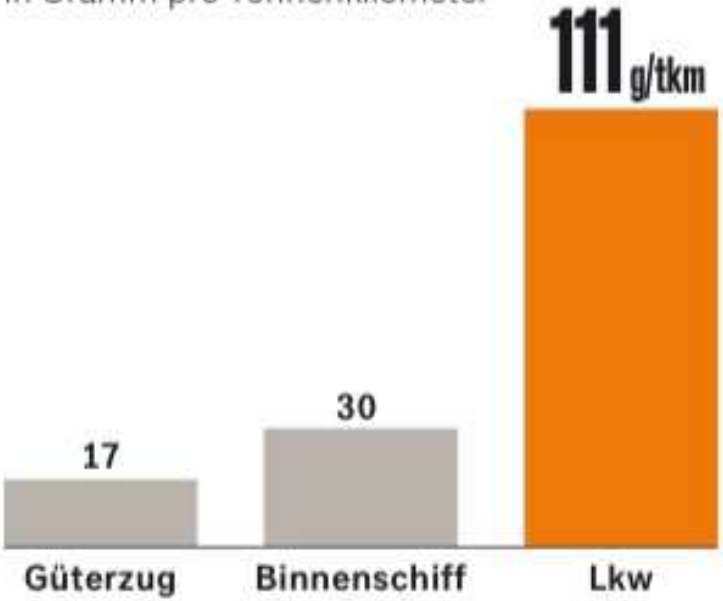
Verlader/Versender (Industrie/Handel/Logistik)
Reedereien
Hafenbetreiber
Frachtführer (Multimodal)
Speditionen
Terminalbetreiber

Verkehrsträger	Länge der Verkehrswege (in km)
Straßeninfrastruktur	229.900
Schieneninfrastruktur	38.600
Bundeswasserstraßen	7.700

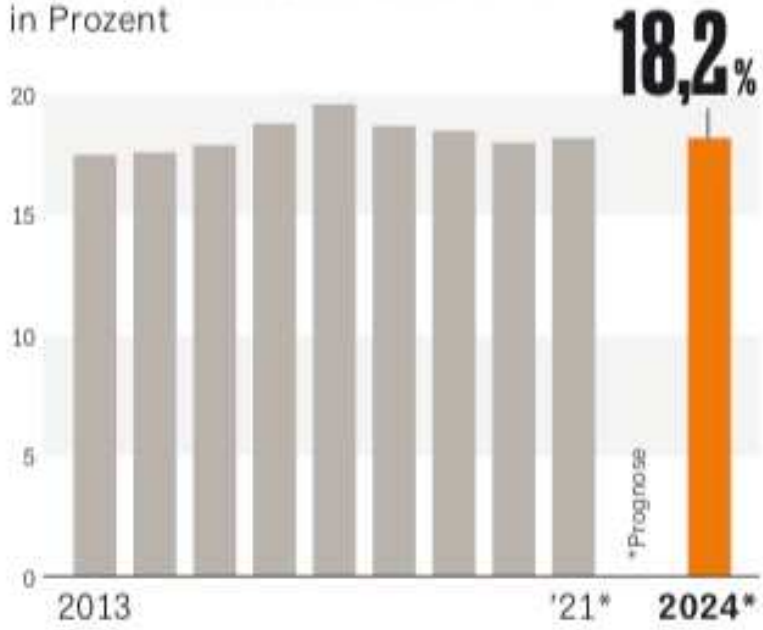
Quelle: Statistisches Bundesamt, Länge der Verkehrswege, 2019, S. 615

Güterzüge vergleichsweise sauber – aber wenig genutzt

CO_2-Emissionen im deutschen Güterverkehr: Durchschnittswert nach Verkehrsmitteln 2019 in Gramm pro Tonnenkilometer



Anteil der Eisenbahn an der Transportleistung im deutschen Güterverkehr in Prozent



HANDELSBLATT

Quellen: Allianz pro Schiene, BMVI, BAG, KBA, Statistisches Bundesamt, TCI Röhling

Schadstoffausstoß der verschiedenen Verkehrsmittel

20,25% Treibhausgasemissionen durch den Verkehrssektor
hiervon 60% Individualverkehr und 35% im Güterverkehr

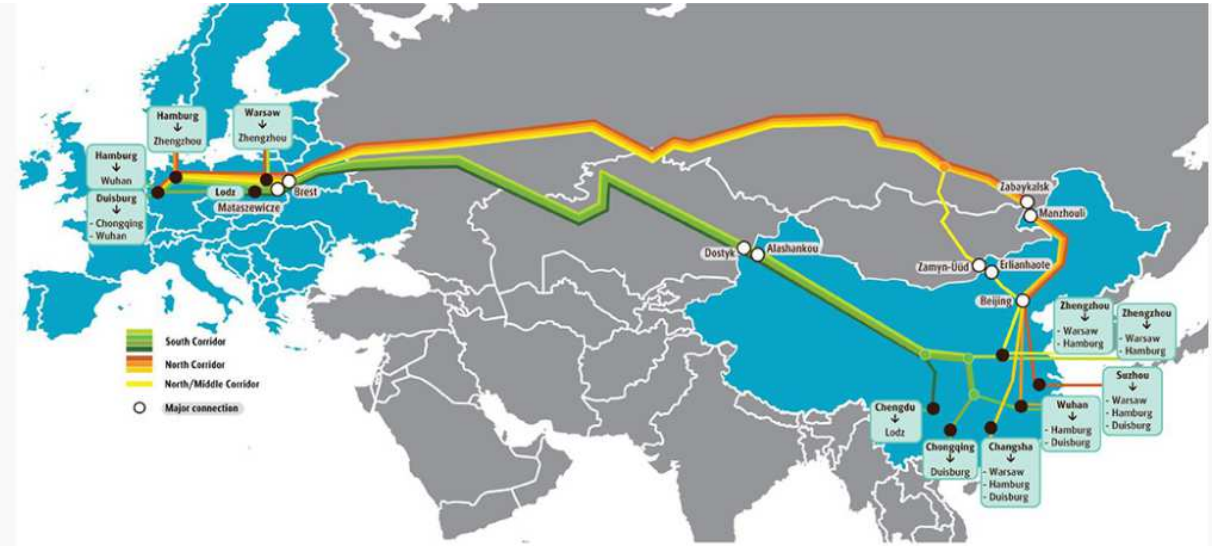
LKW Emissionen um 32% zwischen 1995-2019 reduziert, stieg die Gesamtbelastung jedoch um 21% (Quelle UBA)

Anzahl LKW 3,7 Mio. hiervon rd. K35 E-LKW und 1400 Hybrid-LKW

Berechnung Schadstoffemissionen 2019

Verkehrsträger	Beförderungsleistung 2019 (in tkm)	Schadstoffemissionen pro Tonnenkilometer (in g)	Schadstoffemission (in t)
Lastkraftwagen	498.600.000.000	111	55.344.600
Güterzug	129.161.000.000	17	2.195.737
Binnenschiff	50.945.000.000	30	1.528.350

Beispiel: Seidenstrasse -> Schiene vs. See- und Luftfracht -> Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur



→ FTL und LTL in beiden Verkehsrichtungen

→ Reefer und Temp.- geführte sensible Fracht möglich.

→China – EU mit europäischen Schienenverkehrsdiensten kann die Industrie bis zu 65 % im Vergleich zur Luftfracht Kosten einsparen und die Beförderungszeit um 10-15 Tage im Vergleich zur herkömmlichen Seefracht (40 Tage nach HH) verkürzen.

→ Schiene emittiert 25 Mal weniger CO2 als Luftfracht und deutlich weniger Stickoxide, Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe und Schwefeldioxid als der Seeverkehr.

In Nordrhein-Westfalen (NRW) entwickelt sich Neuss neben Duisburg und Köln zu einem der bedeutenden Umschlagplätze für China-Verkehre. „Aktuell fertigen wir **pro Woche bis zu drei Direktzüge aus dem chinesischen Heifei** ab, darunter einen Expresszug“, berichtet Karsten Scheidhauer. 11.000 KM benötigt der Zug 10-11 Tage. 90 TEU pro Zug. Trimodal in 2019 161.000 TEU mit einer Gesamtkapazität bei 280.000 TEU

Quelle: https://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/dritter-china-zug-ab-neuss.html

Fallbeispiel Schienengüterverkehr aus der Konsumgüterindustrie

<u>Ziele aus dem Blickwinkel der Industrie</u>

-> lower costs

-> higher quality

-> more flexibility

-> faster response times

-> <u>Zielkonfilkt ?</u>

Logistikstrategie aus dem Blickwinkel Industrie und Handel

Wettbewerbs-strategie / Logistikstrategie	Differenzierung über Kundenservice	Kostenführerschaft
Ziele des Logistiksystems	• schnelle Auslieferung • erwartungsgemäße Auslieferung • hohe Verfügbarkeit • kundenbezogene Anpassungsfähigkeit	• minimale Kosten bei einem definierten „akzeptablen“ Serviceniveau
Beschaffungslogistik	• Zuverlässige Lieferanten in bezug auf – Verfügbarkeit der Beschaffungsgüter – Aufgeschlossenheit gegenüber Abnehmerproblemen	• geringe Lieferantenzahl • Just-in-Time-Anlieferung
Bestandspolitik	• Regionale Bestandbevorratung, um hohe Marktpräsenz durch eine schnelle Anlieferung zu gewährleisten	• Möglichst niedrige Bestände bei akzeptablem Serviceniveau
Transportpolitik	• Mix verschiedener Transportmittel • Aufbau eines Transportsystems für Notfälle	• Konsolidierung von Warenströmen zur Verringerung von Transportkosten • Einsatz kostengünstiger Transportmittel
Lagersystem	• häufig mehrstufig: Produktions-, Zentral- und Regionallager	• Zentrallager • Automatisierung von Lager- und Umschlagsprozessen

Quelle: Schulte (2009), S. 43

Abb. 2-17: Logistikstrategie in Abhängigkeit von der Grundstrategie

Schulte – Logistik, 7. Auflage

© Vahlen

BARILLA'S SUSTAINABLE EXPORTS **TO GERMANY TRAVEL BY TRAIN**

Since last March, the 70% of Parma-based Group's products destined for Germany are no longer transported by road but on **3 dedicated trains** that travel the route **from the Italian freight terminal of Parma to ULM, in Baden-Württemberg**.

EVERY YEAR
average transport by train

100,000
TONS OF
pasta sauces pesto

EACH TRAIN
average transport
600
tons of

LOWER CO_2 EMISSIONS, GREATER ROAD SAFETY, ORGANIZATIONAL EFFICIENCY

-70% CO_2 emissions
-6,000 tons of CO_2
-5,000 trucks from the road
99% punctuality of deliveries and cuts costs by **5%**

EVERY WEEK

March 2020 — 2 trains
End of June — **3 trains**
Future — 4 trains

THE ROUTE
839
kilometers

THE AWARD
«From road to rail: Sustainability as a holistic concept»
The Parma-based Group ranked third in the German Logistic Awards, presented on October 21st in Berlin, which reward the most innovative projects in thefield of environmental sustainability and logistics.

THE BARILLA GROUP AND THE GERMAN MARKET

+50% during the lockdown
+10% in the subsequent months

BARILLA AT THE FOREFRONT OF RAIL TRANSPORT
in 2019 Barilla transported over:
100,000 **tons of durum and soft wheat** → **-70%** CO_2 emissions than road transport

One example:
the wheat train from Ravenna to Parma, inaugurated in 2015, which carries durum wheat directly into the Parma (Italy) Plant

TRAIN STRUCTURE
32 containers **16** carriages

„improvements“ durch die Verlagerung auf die Schiene …..

99% pünktlicher

Geringere Transport- und Schadensrisiken

CO_2 6.000 to

+13% Nutzlast

Verringerung des CO2-Fußabdruck

45 Fuß-Container gleiche Anzahl Ladungsträger

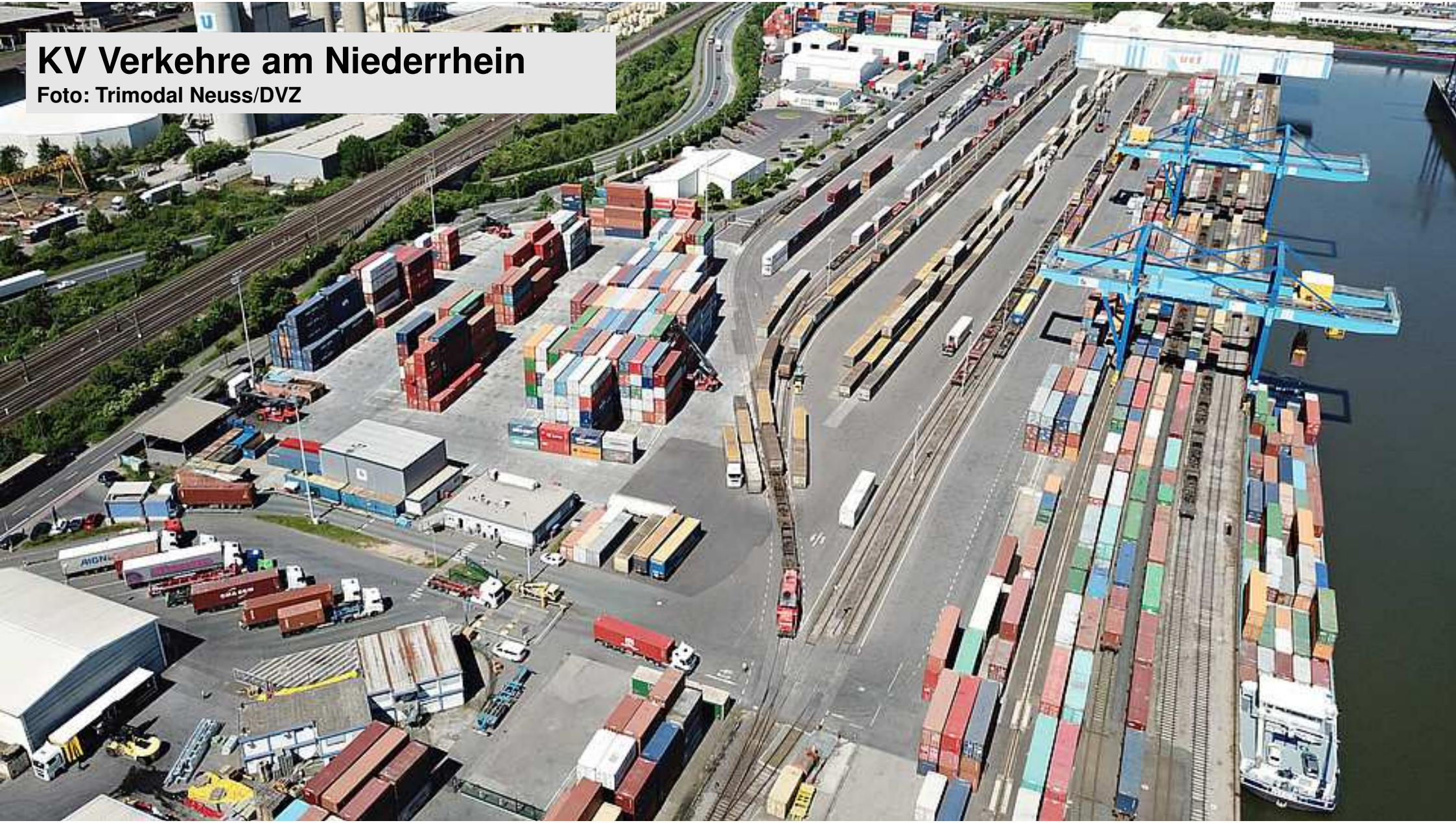
-5% Kosten

Durch Nutzung von 45“ - Containern bleibt die Kapazität in Bezug auf die die Ladungsträger gleich, die Nutzlast (44 to zul. Gw). steigt jedoch, dies hat positive wirtschaftliche & ökologische Auswirkungen

Foto: DVZ/Yuri_Arcurs/istock

KV Verkehre am Niederrhein

Foto: Trimodal Neuss/DVZ



IHK Bedarfsanalyse Schienennetz Niederrhein (470/002 VIA AC/IHK 2019)

-> Wesentliches Ergebnis der Untersuchung ist, dass selbst die heutigen Güterverkehrszahlen mit der **Ausweitung des Angebots im Personenverkehr nicht realisierbar sind**

-> Güterverkehr im direkten Wettbewerb mit Personenverkehr

->**Hoher Anteil KV Hinterlandverkehre** durch Binnenterminals Venlo mit (Kaldenkirchen) und dem Hafen Neuss

-> **Sechsmal pro Woche** fahren beispielsweise Züge des Neuss- Trimodal-Gesellschafters Ambrogio von Neuss nach **Gallarate bei Mailand**. Weitere Verbindungen gibt es bis nach **Triest**. Verkehre sind vollkommen ausgelastet. Ferner sechsmal pro Woche Schweizerzug Rotterdam und Antwerpen über Neuss zur Schweiz weiter über die Seidenstrasse nach China.

-> **wesentlicher Anteil grenzüberschreitend** in Verbindung einer Unpaarigkeit der Verkehre

->Zur Abwicklung des Güterverkehrs und erwarteter Mehrverkehre sind betriebliche **Maßnahmen und/oder Ausbauten notwendig auf Strecken, in Knoten** und ggf. auch bei Anschließern

-> **Verlagerungsziele ZARA Häfen mit der Infrastruktur hormonisieren** und wettbewerbsfähig entwickeln

-> fehlende Transportketten für Leercontainer

Kombinierter Verkehr wächst weit stärker als prognostiziert

- VFP 2010 prognostiziert für 2030 136,1 Mio. t KV-Aufkommen (Verpflechtungsprognose)
- MFP 2018 bereits für 2022 134,3 Mio. t KV-Aufkommen (Mittelfristprognose)
- Hafen Neuss 1,2 Mio. TEU (2020)

- In 2009 –während der konjunkturellen Krise – lag der Wert noch bei 2,0%; seither **wächst die Bedeutung des KV**, wenn auch mit Schwankungen
- In der Beförderungsleistung lag der Anteil des Kombinierten Verkehrs 2018 bei **7,5% bzw. 53,1 Mrd. tkm (114 Mill.t) und in 2020 bei 8,2% an der gesamten Güterverkehrsleistung**

- Der Modal Split verdeutlicht, dass der schienenseitige KV den größten Anteil am Kombinierten Verkehr (KV) einnimmt

- Aufkommenswachstumsprognose für Bahn-KV im BVWP: 3,0 % p.a.
  -> **reales Wachstum seit 2010: 5,2 % p.a.**

Kombinierter Verkehr wächst weit stärker als prognostiziert

- **KV-Aufkommen in der Region wächst in Zukunft überproportional**:

- Cabooter-Terminal **Venlo** mit Kapazität bis zu 20 Zugabfertigungen pro Tag ab 2020 und direkter Wasseranbindung (Barge) Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Antwerpen und Zeebrugge
    - zweite Erweiterungsstufe auf 8 Gleise und 30 Zugabfertigungen pro Tag ist in Planung

- Hafen **Antwerpen & Rotterdam** streben eine Verdopplung des Modal Split der Schiene an (von 7 % auf 14 %).
- Bau neuer **Hafenterminals: Antwerpen ECA** Extra Container Capacity Antwerp (7 Mio. TEU), Rotterdam Maasvlakte II
- **Steigerung des Containerzugaufkommens** von 30 auf rund 80 Züge/Tag ab Antwerpen erwartet
- Trend der Binnen- (Rhein)Schifffahrt ist abnehmend (-12,8% seit 2010)

https://www.ihk-krefeld.de/de/media/pdf/verkehr/bedarfsanalyse-gesamtergebnisse.pdf

weitere aktuelle Projekte aus der Nachbarschaft

Duisburg Containerterminal Kohleinsel

Kohleinsel Duisburg größte Containerterminal im europäischen Hinterland
Kapazität von 850.000 TEU (NDH 1,2 Mio. TEU)
In Verbindung mit KV Umschlag Great Stone in Minsk (Balearus) und Containerzugverbindung nach Zeebrügge
Seidenstrasse mit wöchentlich 100 Zügen von/nach China
Gleislänge von 730 m
Gesamtfläche von 240 ha mit Containerabstellfläche von 60.000 m²

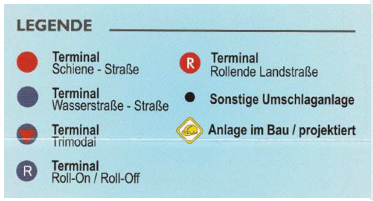
als Äquivalent zum Strukturwandel Kohleausstieg (Kohleumschlag)

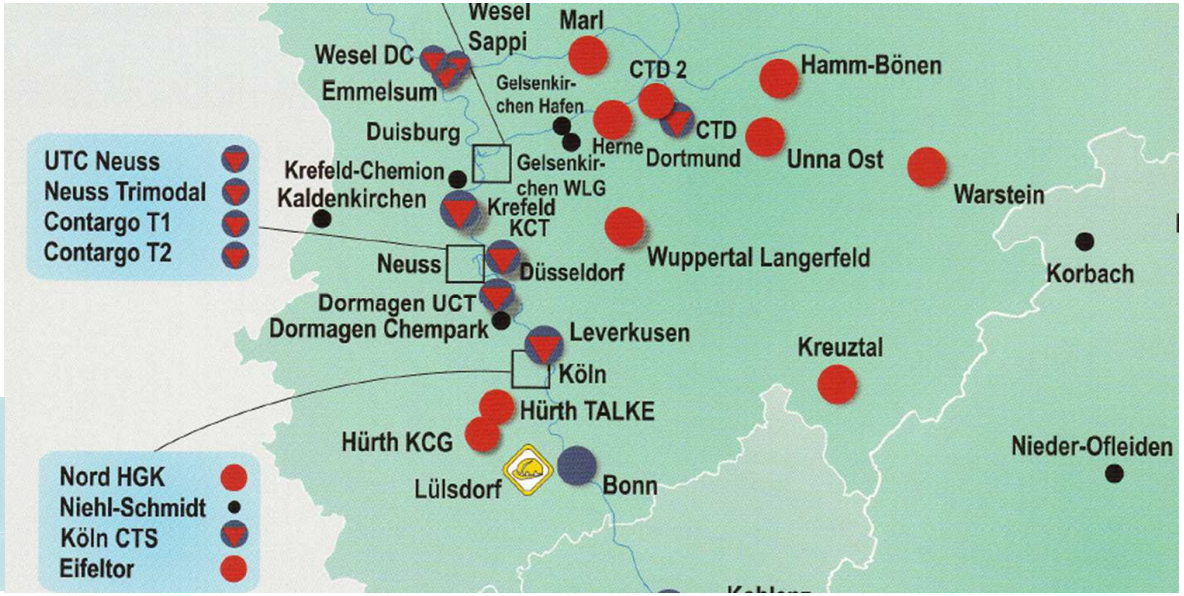
Krefeld Trailerport

Gleiserweiterungen auf 42ha zur Schaffung von Abstellflächen insb. für europ.Schienen-Anbindungen.
Zur Zeit 5 neue Industrie Ansiedlungen mit 1.000 Mitarbeitern:
u.a.: VGG/Westfalen Gas/Bauhaus/Good Mills/

Contargo (Rhenus)Neuss (2018)

+84 ha (40 Mio€)= 200 ha E-LKW mit 1400 m Gleislänge (A/R)





Fortschrittsprogram Logistik 2030 Rhein-Kreis Neuss
Fazit und mögliche Projektziele

Keine weitere Reduktion des Schienennetzes zulassen
Effizienznachteile: Nutzung Personen- und Güterverkehr auf der gleichen Schienen-Infrastrutur vermeiden
Priorisierung Personenverkehr (unterschiedliche Beschleunigungs- und Bremsprofile) und Überholvorgänge optimieren
61% des deutschen Gleisnetzes mit **Fahrdraht** (Ziel bis 2025 70% erreichen)
Zuglänge maximal 600 Meter (EU benchmark 740 Meter) somit Wettbewerbsnachteile kompensieren
Verkehre < 300 KM sind nicht effizient und dennoch überprüfen **Bahnshuttle**
Einzelwagen Logistik aktiv fördern und branchenübergreifend bündeln.

Chance
Definition von zentralen Hauptachsen in Europa ZARA Häfen im Rhein-Kreis Neuss Hauptlauf und Nachlauf mit LKW
Neue Industriegebiete mit Gleisanschlüssen forcieren und sinnvolle alte Anschlüsse reaktivieren

KV-Umschlaganlagen ausbauen, so dass der bis 2030 prognostizierte Zuwachs des KV bewältigt werden kann. Zur schnellstmöglichen Abwicklung der Umschläge und Reduzierung der Aufenthaltszeiten aller Transport- mittel KV-Terminals digitalisieren und den Betrieb vermehrt automatisieren.

Errichtung bzw. Ausbau von multimodalen Zugangspunkten zur Schiene in Industrienähe und in unmittelbarer Nähe von Verkehrsknotenpunkten auf der Schiene, zur Strasse, auf dem Wasser und in der Luft.

Logistik im Rhein-Kreis Neuss ist die notwendige Schnittstelle für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand…..