

VERKEHRSPROGNOSE RHEINLAND 2025

Was passiert mit dem Güterverkehr im Rheinland, wenn bei der Infrastruktur nichts passiert?
Antworten hierauf gibt die vorliegende Verkehrsprognose der IHK-Initiative Rheinland.
Die Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Niederrhein und Mittlerer Niederrhein haben die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) damit beauftragt, erstmals Prognosewerte zur Güterverkehrsleistung im Rheinland bis zum Jahr 2025 zu berechnen. Datengrundlage hierfür bildet die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ des Bundesverkehrsministeriums.



DIE ERGEBNISSE:

1. Der Verkehr wächst stärker als die Wirtschaft

Bis zum Jahr 2025 wird der Verkehr im Rheinland jahresdurchschnittlich um 2,4% wachsen und damit stärker als die Wirtschaft (1,7%). Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird insgesamt um zwei Drittel steigen und 2025 über 275 Milliarden Tonnenkilometer betragen.

2. Die Straße trägt die Hauptlast

Die Güterverkehrsleistung auf der Straße wird im Rheinland bis 2025 um 93% steigen, das ist deutlich mehr als im bundesweiten Durchschnitt (79%). Bis 2025 wird der Gütertransport per LKW um knapp 84 Milliarden Tonnenkilometer wachsen, das entspricht knapp der Hälfte der heutigen Güterverkehrsleistung aller Verkehrsträger.

3. Wachstumstreiber Straße: Transitverkehr

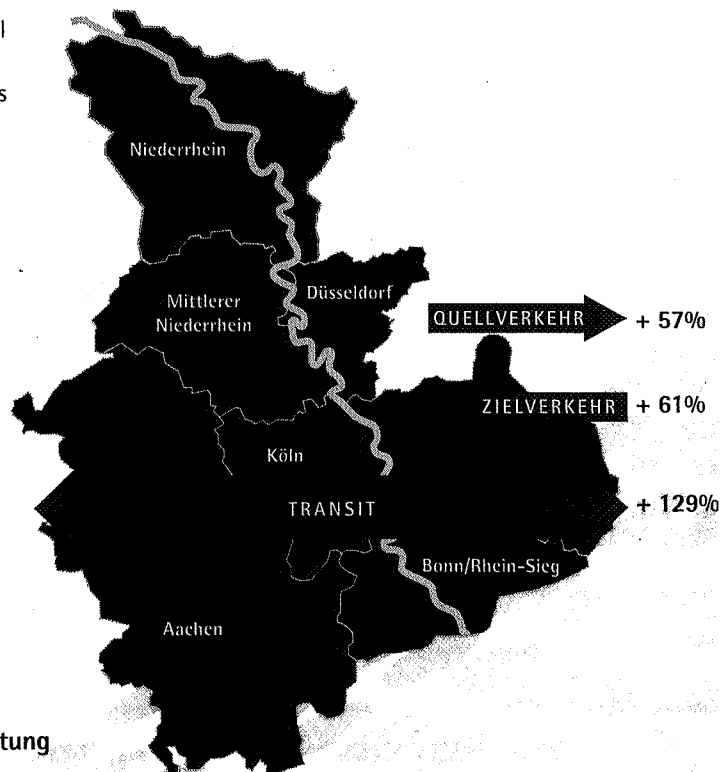
Wachstumstreiber auf der Straße ist der Transitverkehr, der um 129% steigen wird. Das hat zur Folge: 2025 werden fast zwei Drittel aller LKWs im Transit durch das Rheinland fahren.

4. Deutliche Zuwächse auch bei Binnenschiff und Eisenbahn

Die Güterverkehrsleistung auf der Wasserstraße wird bis 2025 um ein Drittel steigen, dabei entfallen rund 93% des Zuwachses auf den Transit. Das Binnenschiff erbringt im Rheinland aufgrund der überragenden Bedeutung des Rheins bereits heute mehr als die doppelte Verkehrsleistung der Eisenbahn. Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene wird bis 2025 um knapp 55% steigen, mehr als die Hälfte des Zuwachses entfällt auf den Transit. Die heutige Eisenbahninfrastruktur wird das prognostizierte Wachstum nicht bewältigen können.

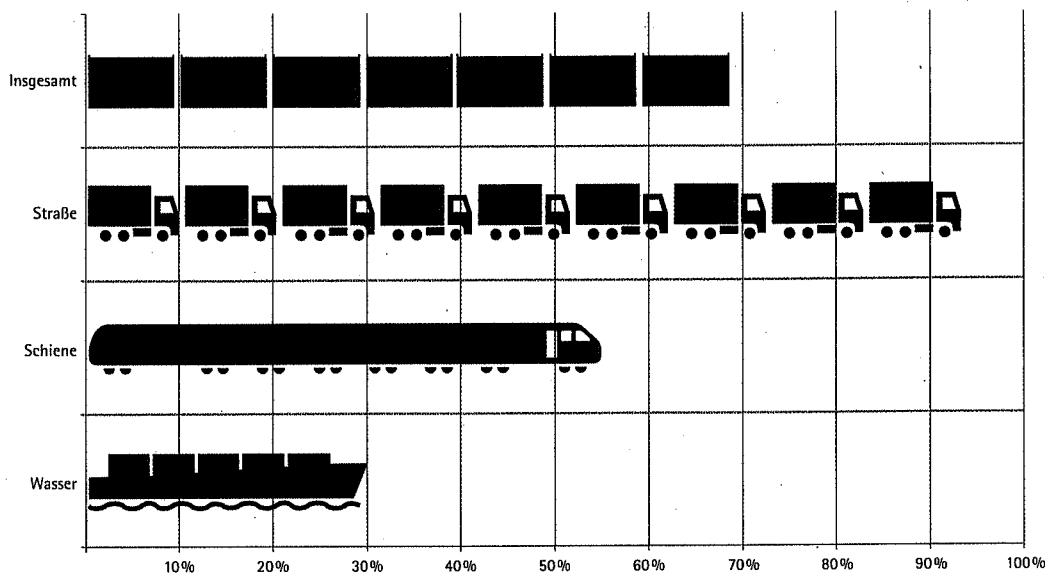
5. Wirtschaftskraft und Verkehrsleistung im Rheinland überdurchschnittlich

Das Rheinland ist aber nicht nur Verkehrsdrehscheibe. Innerhalb von Nordrhein-Westfalen werden im Rheinland über 40% des Originäraufkommens (Ziel- oder Quellverkehre) generiert. Die nordrhein-westfälische Wirtschaft ist zur Hälfte im Rheinland ansässig.



Wachstum der Güterverkehrsleistung auf der Straße bis 2025

Wachstum der Güterverkehrsleistung im Rheinland bis 2025



Die Verkehrsprognose Rheinland 2025 macht deutlich, dass die Verkehrsinfrastruktur weiter ausgebaut und die dafür notwendigen finanziellen Mittel bereitgestellt werden müssen.

Daraus ergeben sich für die Industrie- und Handelskammern im Rheinland folgende

VERKEHRSPOLITISCHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:

1. Ausbau aller Verkehrsträger

Die zu erwartende Güterverkehrsleistung kann nur bewältigt werden, wenn alle Verkehrsträger bedarfsgerecht ausgebaut werden. Deshalb müssen die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau verstetigt werden.

2. Straße: Neue Verteilungsschlüssel im Bundesfernstraßenbau

Die jetzige Mittelverteilung des Bundes berücksichtigt die tatsächliche Verkehrsbelastung des Rheinlandes nur unzureichend. Das gegenwärtige Gießkannenprinzip muss einer bedarfsgerechten Finanzierung weichen. Mittel aus verkehrsärmeren Regionen müssen abgezogen und in verkehrsnachfragestarke Regionen wie das Rheinland geleitet werden. Weiterhin muss die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zur Bundesfernstraßengesellschaft weiterentwickelt und unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage mit einem festen Budget ausgestattet werden.

3. Schiene: Trennung von Netz und Betrieb

Der Branchenführer Deutsche Bahn AG vereint Netz und Betrieb unter einem Dach und hat so gegenüber Mitbewerbern einen deutlichen Wettbewerbsvorsprung. Mehr Wettbewerb auf der Schiene erfordert die Trennung von Netz und Betrieb, wobei der Netzausbau und -unterhalt in staatlicher Hand bleiben soll.

Angesichts des prognostizierten Güterverkehrswachstums ist ein Kapazitätsausbau dringend erforderlich. Dazu gehört auch die Entmischung von Güter- und Personenverkehr, Lärmsanierung nicht nur bei Neubaustrecken – auch um mehr öffentliche Akzeptanz zu erlangen – und der Zugang zu Infrastrukturfördermitteln für nicht-bundeseigene Eisenbahnen.

4. Wasserwege: Ausweisung von Hafenvorranggebieten und Verbesserung der Fahrwasserhältnisse

Die Binnenschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven. Auf diese Reserve kann aber nur zugegriffen werden, wenn in den Binnenhäfen ausreichend wassernahe Flächen zur Verfügung stehen. Deshalb müssen im Landesentwicklungsplan mit Hafenvorranggebieten die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden. Weiterhin muss die Anhebung des Wasserstandes für die Fahrrinne des Rheins durchgängig auf 2,80 Meter in voller Fahrbreite erfolgen.

5. Luftfahrt: Kapazitäten den Anforderungen der Wirtschaft angemessen erweitern

Die bestehende Betriebsgenehmigung in Düsseldorf und die jüngst verlängerte Nachtflugoption für den Frachtflugverkehr in Köln/Bonn müssen langfristig gesichert und bei Bedarf den Erfordernissen der Wirtschaft angepasst werden. Die Anstrengungen der Flughäfen zum aktiven und passiven Lärmschutz sind bei der Erteilung künftiger Betriebsgenehmigungen zu berücksichtigen.