

Schienerverkehr im Rheinland 2025

Was zu tun ist!



SCHIENENVERKEHR IM RHEINLAND 2025

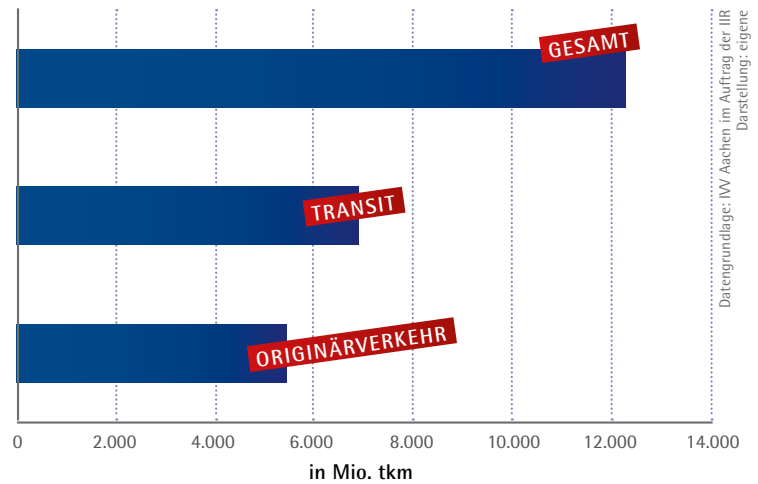
WAS ZU TUN IST!

GÜTERVERKEHR IM RHEINLAND WIRD DRAMATISCH ANSTEIFEN

Für die Schiene wird bis 2025 eine Zunahme der Güterverkehrsleistung um 55 % prognostiziert. Ursache dafür sind unter anderem die Seehafenhinterlandverkehre zwischen dem Rheinland und den Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

Hinzu kommen die stark wachsenden Transitverkehre in das süd- und osteuropäische Ausland, die bereits heute aufkommensstärker sind als die rheinischen Ziel- und Quellverkehre.

Zuwachs Transportleistung Schiene im Rheinland 2004 bis 2025



NETZAUSBAU IM RHEINLAND DRINGEND ERFORDERLICH

Das Schienennetz im Rheinland hat bereits heute in weiten Bereichen seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Wachsende Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr sowie die von der Europäischen Union eingeführte Vorrangpolitik für die Schienengüterverkehre in den Transeuropäischen Netzen verschärfen die Situation zusätzlich.

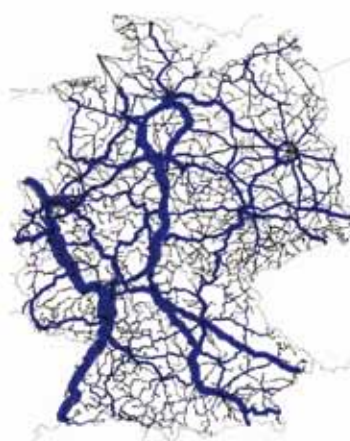
Weil Nah-, Fern- und Güterverkehr häufig ein- und dasselbe Gleis benutzen und sich dadurch bereits heute gegenseitig behindern, sind Verteilungskämpfe auf der Schiene inzwischen an der Tagesordnung.

Ohne einen weiteren Ausbau kann die Schiene kaum noch weitere Mengen aufnehmen.

NETZBELASTUNG
2004



NETZBELASTUNG
2015



NETZBELASTUNG
2050

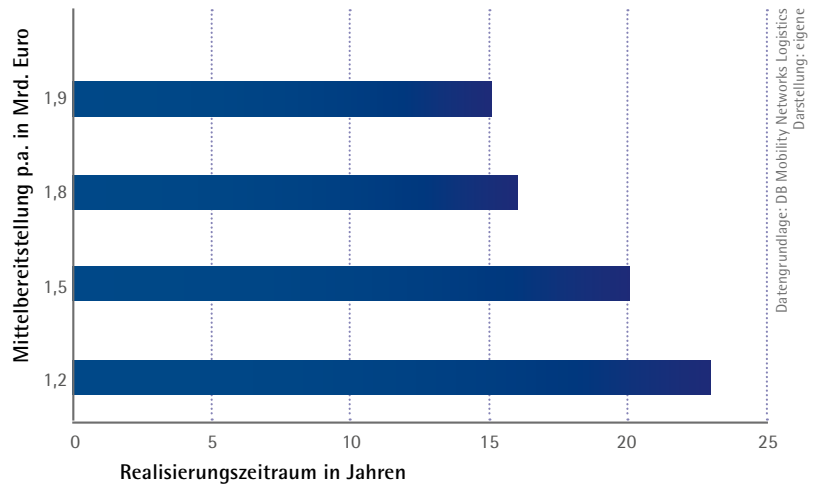


CHRONISCHE UNTERFINANZIERUNG DES SCHIENENAUSBAUS BEENDEN

Um alle Bedarfsplanmaßnahmen fristgerecht umsetzen zu können, fehlen der Bahn bereits heute jährlich über 600 Millionen Euro, und zwar über die jedes Jahr vom Bundeshaushalt bereit gestellten Mittel in Höhe von 1,2 Milliarden Euro hinaus.

Ohne die Auflösung dieses strukturellen Defizits werden viele volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte nicht realisiert bzw. auf die lange Bank geschoben. Volkswirtschaftliche Schäden sind dadurch programmiert.

Unterschiedliche Realisierungszeiträume
für die Bedarfsplanprojekte Schiene



MEHR WETTBEWERB AUF DER SCHIENE

Mehr Wettbewerb auf der Schiene erfordert die Trennung von Netz und Betrieb, wobei der Netzausbau und -unterhalt in staatlicher Hand bleiben soll.

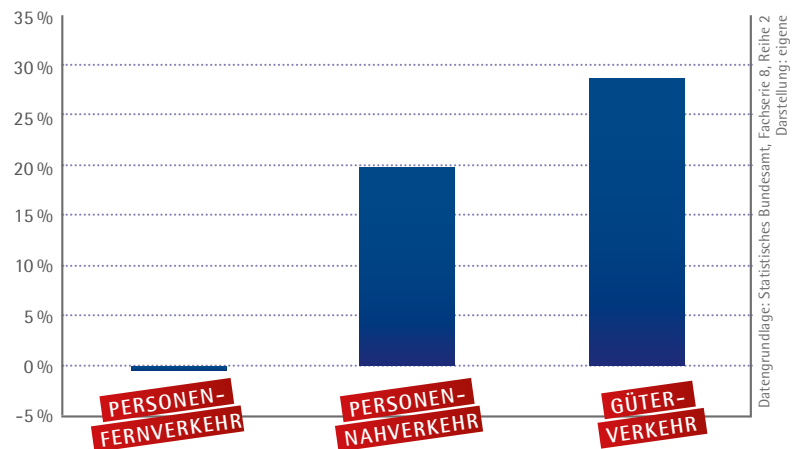
Der Bund muss dafür Sorge tragen, dass für den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Hierzu zählen nicht nur Mittel aus dem Bundeshaushalt, sondern auch Gewinne, die die Deutsche Bahn AG selbst erwirtschaftet.

MITTELVERWENDUNG AUSSCHLIESSLICH NACH VERKEHRLICHEM NUTZEN

Angesichts knapper Finanzmittel müssen die Projekte mit dem höchsten und schnellsten verkehrlichen Nutzen zuerst realisiert werden.

Deshalb müssen verkehrsreiche Regionen wie das Rheinland stärker als bisher bei der Mittelvergabe durch den Bund berücksichtigt werden und nicht-bundeseigene Eisenbahnen müssen Zugang zu Infrastrukturfördermitteln erhalten.

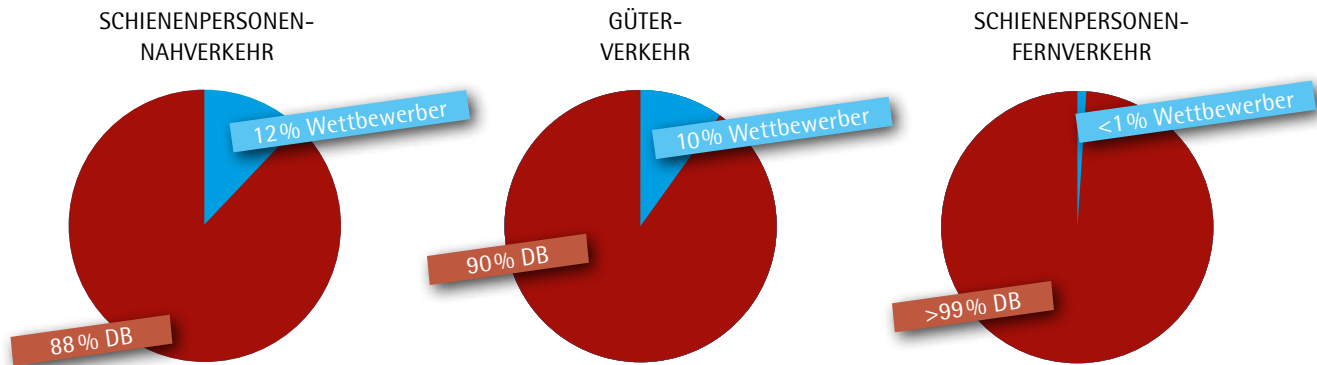
Veränderung Transportleistung 2000 bis 2010



MEHR WETTBEWERB IM REGIONALVERKEHR

Bei konsequenter Ausschreibung und mehr Wettbewerb können Regionalverkehre günstiger angeboten und dadurch Qualität und Umfang gesteigert werden. Eingesparte Regionalisierungsmittel sollte der Staat zur Finanzierung der Infrastruktur nutzen.

Wettbewerbssituation im Schienenverkehr



Quelle: Privatisierung der integrierten DB AG: Auswirkungen und Alternativen, im Auftrag von DIHK und BDI 2005

NETZAUSBAU NICHT OHNE LÄRMSCHUTZ

Mehr Güter auf der Schiene bedeuten in aller Regel auch mehr Lärm in der unmittelbaren Umgebung der Trasse und sinkende Akzeptanz für Verkehr bei den Anliegern. Lärm kann sowohl aus einzelbetrieblicher als auch aus volkswirtschaftlicher Sicht zu Zielkonflikten führen: Touristische Regionen verlieren an Attraktivität, Immobilien an Wert oder Arbeitskräfte verlassen die Region wegen gesunkener Lebensqualität. Dies gilt beispielhaft für den europäischen Schienenverkehrskorridor von Rotterdam über Köln, Basel und Mailand bis Genua.

Um die notwendige Akzeptanz für Eisenbahnverkehre zu schaffen, müssen deshalb mehr als bisher Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Anreizsysteme zum Umrüstung von Güterwagen sind dabei ein geeignetes Instrument.



REDAKTION

Industrie- und Handelskammer Aachen
Monika Frohn | monika.frohn@aachen.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Fabian Göttlich | goettlich@bonn.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
Dr. Oliver Neuhoff | neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Clemens Lueg | clemens.lueg@koeln.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Bernd Neffgen | neffgen@krefeld.ihk.de

Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid
Thomas Wängler | t.waengler@wuppertal.ihk.de

PROJEKTLEITUNG

Industrie- und Handelskammer
Bonn/Rhein-Sieg
Kurt Schmitz-Temming
schmitz-temming@bonn.ihk.de