

AUF LEISTUNGSFÄHIGES SCHIENENNETZ ANGEWIESEN



Das Schienennetz am Niederrhein ist ausgelastet. Nach einer jetzt von der Industrie- und Handelskammer vorgelegten Studie wird sich daran in absehbarer Zeit nichts ändern. Laut der Bedarfsanalyse für das Schienennetz Niederrhein sind weder beim Personen- noch beim Güterverkehr größere Kapazitätssteigerungen möglich.

Außerdem zeigt die Analyse auf, warum im Bundesverkehrswegeplan keine Maßnahmen für die Region berücksichtigt sind. „Immer wieder werden Forderungen laut, dass mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden muss“, berichtet IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz. „Mit unserer Analyse wollten wir untersuchen, was möglich ist.“

Das Ergebnis ist ernüchternd. Beispielsweise würden im Bereich Personenverkehr die Planungen für die Universitätslinie zwischen Düsseldorf und Eindhoven über Mönchengladbach an einem Kreuzungskonflikt in Mönchengladbach scheitern. Auch eine Verlängerung der S 8 bis nach Erkelenz sei wegen eines Engpasses in Mönchengladbach/Rheydt unmöglich. Weitere Verbesserungen im Ost-West-Fernverkehr stoßen ebenso auf Engpässe in Krefeld, Mönchengladbach und Neuss, genauso wie die Planungen in Nord-Süd-Richtung zwischen Venlo und Köln. Im Schienengüterverkehr ist die Lage ähnlich ernst. „Dabei sind wir angesichts

überlasteter Straßen und sanierungsbedürftiger Brücken und auch aus Gründen des Klimaschutzes dringend auf leistungsfähige Schienenverbindungen angewiesen“, erklärte Steinmetz.

Laut Gutachten hat die Misere vor allem zwei Ursachen: Zum einen wurde aus geopolitischen Gründen in der Vergangenheit ein leistungsfähiges Ost-West-Netz als verzichtbar angesehen und damit wenig in den Ausbau dieser Verbindungen investiert. Nach der Wiedervereinigung lagen dann die Investitionsschwerpunkte im mittel- und ostdeutschen Netz. Zum anderen hat das Gutachten einen grundsätzlichen Mangel in den Vorbereitungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 offengelegt: Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr wurde demnach nicht auf Basis der tatsächlichen Zahlen berücksichtigt. „So wurden die Leistungen ausländischer Eisenbahnunternehmen nicht einbezogen – und das sind rund zwei Drittel aller Güterverkehre mit den Häfen Antwerpen und Rotterdam“, erläutert der IHK-Hauptgeschäftsführer. „Damit wurde der notwendige Ausbau des Netzes in unserem Raum nicht erkannt.“ Entsprechende Investitionsmaßnahmen für den Ausbau am Niederrhein fehlten somit in dem Grundlagenpapier, das den Schienenausbau in den Jahren von 2016 bis 2030 regelt. „Leider können wir kaum davon ausgehen, dass der Bundesverkehrswegeplan in den kommenden zehn Jahren angepasst wird“, sagt Steinmetz. Somit sei auch nicht mit notwendigen Neubaumaßnahmen zu rechnen.

„Diese Erkenntnisse dürfen für uns kein Grund sein, die Situation einfach hinzunehmen“, betont Steinmetz. „Wenn keine größeren Maßnahmen umzusetzen sind, ist es umso wichtiger zu schauen, ob vielleicht mit verschiedenen kleineren Maßnahmen die Situation ein Stück weit verbessert werden kann.“ Dazu wird die IHK Vorschläge erarbeiten, inwiefern durch kleinere Eingriffe in Betrieb und Netz noch Kapazitäten geschaffen werden können, die eine weitere Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene ermöglichen.

Die Studie steht als PDF-Datei im Internet unter www.mittlerer-niederrhein.ihk.de/21893 zum Download bereit.

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein