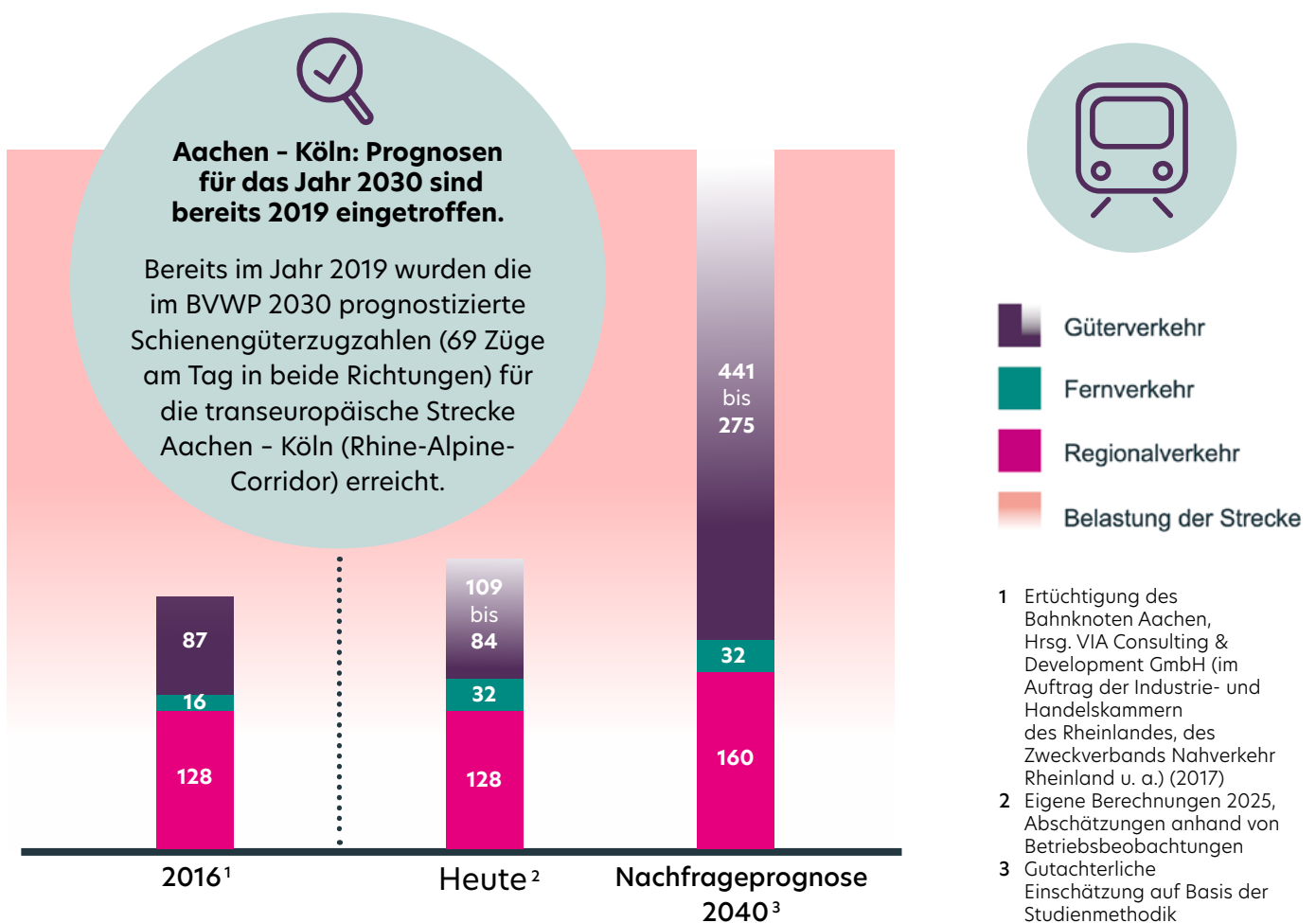


Bahnknoten Aachen – Personen- und Güterverkehr zukunftsfähig gestalten

Ausgangslage

Der Bahnknoten Aachen stellt einen zentralen Knotenpunkt des europäischen Schienennetzes dar. Neben seiner internationalen Relevanz ist er von entscheidender Bedeutung sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung als auch für eine gelungene Verkehrswende im Rheinischen Revier.

Die aktuelle Situation offenbart bereits alarmierende Kapazitätsengpässe in der Schieneninfrastruktur im Bahnknoten Aachen. Auch bei Umsetzung aller geplanten Investitionen, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) und Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) vorgesehen sind, reichen die Kapazitäten künftig nicht aus, um das prognostizierte Wachstum des Schienengüterverkehrs (SGV) zu bewältigen. Aufgrund der extremen Auslastung der Infrastruktur und der engen Taktung von Hochgeschwindigkeits-, Regional- und grenzüberschreitenden Güterverkehren führen bereits minimale Verzögerungen im Betriebsablauf zu einer Kettenreaktion im europäischen und deutschen Eisenbahnsystem.



Zentrale Herausforderungen

1

Wachsendes Güteraufkommen an den ZARA-Häfen - Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam

Mehrere Gründe für das steigende Schienengüterverkehrsaufkommen:

- Unter anderem die Häfen Antwerpen und Rotterdam investieren in Umschlaganlagen und Schieneninfrastruktur.
- Der Modal-Split-Anteil des Schienengüterverkehrs soll sich bis 2040 bei den Häfen verdoppeln.
- Das Umschlagswachstum dieser beiden Häfen wird von 2010 bis 2030 auf rund 67 % prognostiziert, was eine erhebliche Belastung für die Schieneninfrastruktur im Rheinland bedeutet.



2

Fehleinschätzungen in der bisherigen Verkehrsprognose des Bundes

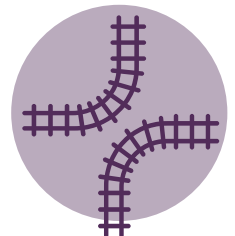
- Die Verkehrsprognose des BVWP 2030 berücksichtigt nicht das tatsächliche Wachstum des Schienengüterverkehrs aus den ZARA-Häfen.
- Bereits 2019 wurde das für 2030 prognostizierte Güterzugaufkommen im BVWP 2030 erreicht (69 Züge pro Tag in beide Richtungen).
- Bis 2040 wird die Verkehrsnachfrage auf diesem Abschnitt auf bis zu 475 Züge pro Tag in beide Richtungen anwachsen.
- Selbst, wenn alle bisher geplanten Infrastrukturmaßnahmen laut BVWP 2030 und InvKG umgesetzt werden, reichen diese nicht aus. Der Nachfrage im Schienengüterverkehr wird nicht mit genügend Kapazität begegnet.



3

Steigende Trassenkonflikte zwischen Güter-, Fern- und Nahverkehr

- Zusätzliche nationale und internationale Personenverkehrsverbindungen sorgen ebenfalls für Wachstum auf der Schiene.
- Ohne Kapazitätserhöhungen und Entflechtungsmaßnahmen drohen gravierende Konsequenzen für den Nah- und Fernverkehr sowie auch für den regionalen Schienengüterverkehr.



Fünf Treiber für eine steigende Güterverkehrsnachfrage



Zentrale Forderungen

1

Anpassung der Verkehrsprognosen

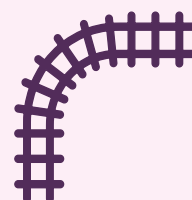
→ Realistische Wachstumszahlen für den Schienengüterverkehr aus den ZARA-Häfen müssen in die Bundesverkehrswegeplanung einfließen. Die Prognose muss statt der Fortschreibung des Status quo die beschleunigte globale Transformation 2040 als Basis berücksichtigen.



2

Berücksichtigung internationaler Verkehre

→ Zukünftiger Bedarf für internationale Hochgeschwindigkeitsverbindungen (z. B. nach London, Paris, Brüssel) sowie Nahverkehrsverbindungen (z. B. nach Brüssel) müssen in die Infrastrukturmaßnahmen einfließen.



3

Umsetzung der bereits geplanten Infrastrukturausbaumaßnahmen und Auflösung des überlasteten Schienenwegs zwischen Aachen und Köln

→ Die Bahnknoten-Aachen-Maßnahmen im BVWP 2030 und im InvKG müssen umgehend realisiert werden. Dies erzielt eine kurzfristige Entlastung des Bahnknoten Aachen. Diese Maßnahmen allein reichen allerdings für das prognostizierte Schienenverkehrsaufkommen nicht mehr aus.



4

Schaffung von Rechtssicherheit und verbindlichen Finanzierungsplänen

- Hochstufung der Bahnknoten-Aachen-Maßnahmen im BVWP 2030 in den vordringlichen Bedarf, um Rechtssicherheit u.a. für das Burtscheider Viadukt und verbindliche Finanzierungspläne für die DB InfraGO AG zu schaffen.
- Entkoppelung von jährlichen Haushaltszuweisungen und Anpassung an Baukostenindizes bei der Finanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten.



5

Kritische Infrastruktur

- Der Bahnknoten Aachen ist das „Bahn-Nadelöhr“ zwischen Belgien und Deutschland und relevant für einen möglichen Hauptkorridor für NATO-Truppen- und Materialtransporte von den Seehäfen in Richtung Osten. Die Verbesserung der kritischen Infrastruktur muss bei aktuellen und zukünftigen Finanzierungen und Sondervermögen berücksichtigt werden.



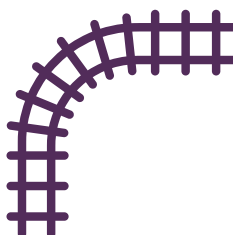
Aktuelle Studie „Bahnknoten Aachen – Personen- und Güterverkehr zukunftsfähig gestalten“

Die aktuelle Studie von go.Rheinland verdeutlicht, wie stark der wachsende Güterverkehr die bestehende Infrastruktur im Bahnknoten Aachen bereits heute belastet. Sie zeigt auf, dass dringend Handlungsbedarf besteht, um Engpässe und negative Auswirkungen auf den Nah-, Fern- und (regionalen) Güterverkehr zu begrenzen. Auf Basis einer fundierten Analyse benennt die Studie konkrete Lösungsansätze, mit denen der Bahnknoten Aachen leistungsfähig und zukunftssicher weiterentwickelt werden kann.



Ziele der Studie

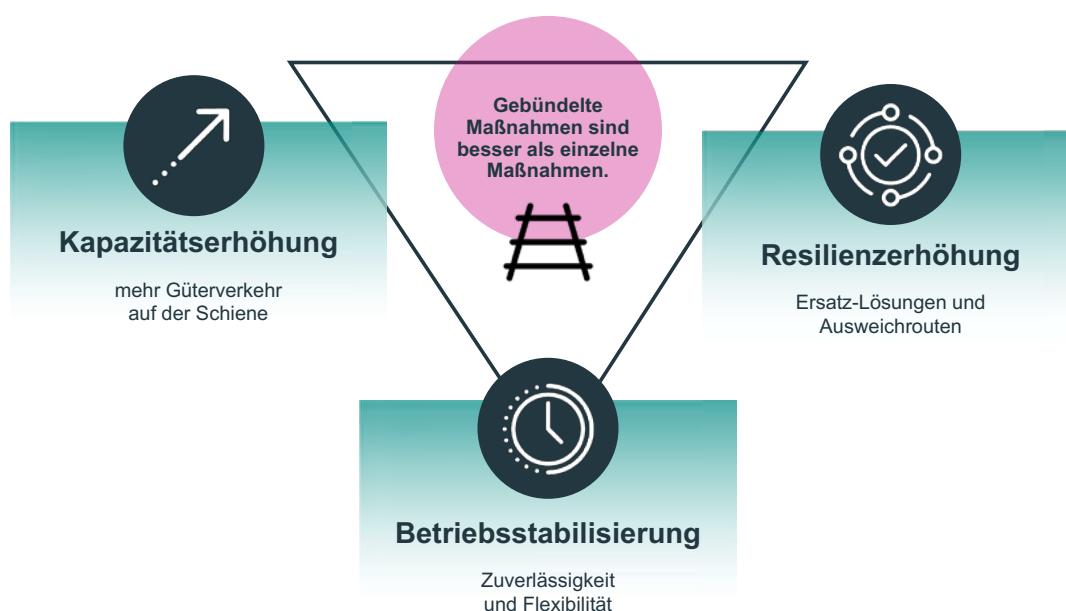
- **Aktualisierung** der Ergebnisse früherer Studien. Bereits in vorangegangenen Studien wurde der Ausbaubedarf des Bahnknotens Aachen festgestellt.
- **(Neu-)Bewertung** bekannter und potenzieller Infrastrukturmaßnahmen unter **veränderten Rahmenbedingungen**.
- **Priorisierung und Empfehlung** geeigneter Maßnahmen zur Entflechtung des Fern-, Güter- und Nahverkehrs, um die Zuverlässigkeit der Verkehre im Bahnknoten Aachen sicherzustellen.
- Fokus auf **Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen im Fern-, Nah- und (regionalem) Güterverkehr**.
- **Übergeordnetes Ziel ist ein resilientes Schienennetz.**



Der Beirat als politisches Unterstützungsorgan

Ein Beirat treibt die notwendige Aufmerksamkeit und politische Unterstützung für den Knoten Aachen aktiv voran. Er erzeugt Verbindlichkeit und Handlungsdruck bei politischen Entscheider*innen, lenkt den Fokus auf die infrastrukturellen Engpässe, die mangelnde Betriebsstabilität, fehlende Kapazitäten, den grenzüberschreitenden Handlungsbedarf sowie Fragen der politischen Priorisierung und Finanzierung. Zugleich vernetzt er Kommunen und Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger, weitere Infrastrukturbetreiber sowie Akteure aus Wirtschaft, Kammern und Verbänden. So platziert der Beirat die Dringlichkeit des Themas an den entscheidenden Stellen und stärkt ihre politische Wirksamkeit. Sein klares Ziel ist es, den Schienenverkehr in der Region Aachen ganzheitlich, resilient und zukunftsfähig aufzustellen.

Aufgaben des Beirats „Bahnknoten Aachen“



Quellen:

- Ertüchtigung des Bahnknoten Aachen, Hrsg. VIA Consulting & Development GmbH (im Auftrag der Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes, des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland u. a.) (2017)
- Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland, Hrsg. Metropolregion Rheinland und go.Rheinland (2021)
- Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Stolberg Hbf – Aachen West (Strecken 2550, 2600), Hrsg. DB InfraGo (ehemals DB Netz AG) (2019)
- Schieneninfrastruktur ertüchtigen - Bedeutung der ZARA-Häfen für die Infrastruktur im Rheinland, Hrsg. IHK-Initiative Rheinland (2025)

Kontakt

Stabstelle Rheinisches Revier und Regionale Kooperationen

go.Rheinland GmbH
Deutzer Allee 4
50679 Köln
mbs-rheinisches-revier@gorheinland.com

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages