

Schieneinfrastruktur im Rheinland: Engpässe beseitigen – Zukunft sichern

Die Schieneninfrastruktur im Rheinland ist ein zentraler Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung, die Standortqualität und die Verkehrswende. Darüber hinaus sind die West-Ost-Korridore von militärstrategischer Bedeutung. Doch die Region steht vor erheblichen Herausforderungen, die durch Engpässe und unzureichende Kapazitäten im Schienennetz verursacht werden.

Die aktuelle Studie der IHK-Initiative Rheinland (IIR) und weiterer Partner wie go.Rheinland zeigt alarmierende Engpässe in der Schieneninfrastruktur des Rheinlands auf. Trotz geplanter Investitionen reichen die Kapazitäten nicht aus, um das prognostizierte Wachstum des Schienengüterverkehrs zu bewältigen. Die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) sind für 82 % des Seehafen hinterlandverkehrs in NRW verantwortlich. Ihr Güteraufkommen wird bis 2040 deutlich steigen, doch die Infrastruktur hinkt hinterher und hält mit dieser Entwicklung nicht Schritt.

Herausforderungen

Wachsendes Güteraufkommen aus den ZARA-Häfen:

- Antwerpen und Rotterdam investieren weiterhin in Umschlaganlagen und Schieneninfrastruktur und planen, den Modal-Split-Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2040 zu verdoppeln
- Das Umschlagswachstum dieser Häfen wird nach Prognosen der von der IIR beauftragten Studie von 2010 bis 2030 bei rund 67 % liegen, was eine erhebliche Belastung für die Schieneninfrastruktur im Rheinland bedeutet

Fehleinschätzungen in der Verkehrsprognose:

- Bereits 2019 war das Güterzugaufkommen höher als für 2030 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostiziert
- Beispiel Aachen – Köln: Im BVWP 2030 wurden 10 Güterzüge pro Tag je Richtung weniger angenommen, als tatsächlich 2019 gefahren sind
- Bis 2040 wird die Verkehrsnachfrage auf diesem Abschnitt auf 475 Züge pro Tag in beide Richtungen anwachsen, selbst wenn alle geplanten Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, reicht die Kapazität nicht aus
- Die Verkehrsprognosen des BVWP berücksichtigen nicht das tatsächliche Wachstum des Schienengüterverkehrs aus den ZARA-Häfen

Fehleinschätzung Trassenbedarf:

- Planung weiterer internationaler SPfV-Verbindungen/Fahrten mit den Zielen London, Paris, Brüssel werden nicht berücksichtigt

Trassenkonflikte zwischen Personen- und Güterverkehr:

- Ohne Entflechtungsmaßnahmen drohen gravierende Einschränkungen im Nah- und Fernverkehr

Grenzüberschreitende Bedeutung:

- Der Transitverkehr von Benelux durch Deutschland hat sich stärker entwickelt als der Quell- und Zielmarkt in Deutschland, was die Bedeutung der grenzüberschreitenden Infrastruktur unterstreicht
- Die Strecke Montzen – Aachen und darüber hinaus ist ein möglicher Hauptkorridor für NATO-Truppen- und Materialtransporte von den Seehäfen in Richtung Osten. Belgien fordert eine priorisierte Behandlung militärischer Transporte auf der deutschen Schieneninfrastruktur sowie Kapazitätserweiterungen, um militärische Anforderungen zu erfüllen

Maßnahmenkatalog

Um die Schieneninfrastruktur im Rheinland zukunftsfähig zu machen, sind folgende Maßnahmen dringend erforderlich:

Aachen-Köln-Korridor

- Dreigleisigkeit Burtscheider Viadukt und dritte Bahnsteigkante Rothe Erde:
→ Ausbau des Abschnitts Aachen Hbf - Aachen Rothe Erde zur Kapazitätserhöhung
- Fertigstellung Dreigleisigkeit Rothe Erde bis kurz vor Eilendorf:
→ Flexibles mittleres Gleis für höhere Effizienz
- Verlängerung der Dreigleisigkeit bis zum Eilendorfer Tunnel:
→ Erweiterung der Kapazität für den Güterverkehr
- Drittes Gleis Langerwehe - Düren inkl. Überwerfungsbauwerk:
→ Ausbau für den Nahverkehr, um Kapazitäten für den Güterverkehr freizugeben
- Überholgleise für Güterverkehr:
→ Bau von Überholgleisen in Stolberg, Übach-Palenberg und Geilenkirchen
- Zentrale Überholgleise in Aachen Hbf:
→ Zwei Überholgleise mit einer Nutzlänge von 740 m als Warteposition für Güterzüge

Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach - Venlo durchgängig zweigleisig; Bau eines dritten Gleises im Bereich Mönchengladbach-Rheydt und einer Direktverbindung der Strecke Venlo - Viersen - Krefeld

- durchgehende Zweigleisigkeit des Streckenabschnitts Nettetal - Kaldenkirchen bis nach Viersen - Dülken (Strecke Mönchengladbach - Venlo)
- durchgehende Direktverbindung der Strecke Venlo - Viersen - Krefeld, ggfs. als stadtbildverträgliche Verbindungsvariante südlich von Viersen
- zusätzliches Gleis Rheydt Hbf - Rheydt-Odenkirchen
- diverse Maßnahmen im Bereich zwischen Viersen und Mönchengladbach
(Überholgleis Helenabrunn, Blockverdichtung, abgestufte Einfahrtgeschwindigkeit Viersen - MG)

Fortführung der Betuwe-Linie auf deutscher Seite bis Oberhausen

- Fortführung der Betuwe-Linie mit einem dreigleisigen Ausbau auf deutscher Seite von der Grenze D/NL bis Oberhausen mit Bahnübergangsbeseitigung und Überholgleisen sowie Ausstattung mit ETCS Level 2
- Anschlussstelle Oberhausen (Ausbau der niveaugleichen Verbindungskurven)
- Kapazitätserweiterung Oberhausen - Emmerich (ESTW Emmerich, Blockzusammenlegung)
- Oberhausen - Emmerich - Grenze (3-gleisiger Ausbau, Beseitigung von 55 Bahnübergängen)
- Umbau von Überholgleisen für 750 m lange Güterzüge in den Bahnhöfen Dinslaken, Wesel, Mehrhoog, Empel Rees und Emmerich Gutachten

Korridor Aachen - Mönchengladbach

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Herzogenrath - Heerlen (NL) mit Anschluss an das internationale Schienennetz über Aachen sowie viergleisiger Ausbau auf der Strecke Aachen - Mönchengladbach im Bereich zwischen Aachen und Herzogenrath, einschließlich Einrichtung ETCS

Revierbahn

- Durchgehende Revierbahn für Güter- und Personenverkehre zwischen Neuss nach Aachen durch
 - a) Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisigem Ausbau zwischen Neuss und Bedburg sowie
 - b) entsprechenden Neubau zwischen Bedburg und Aachen (Revierbahn-West)

Weitere Maßnahmen im Rheinischen Revier

- Optimierung der Infrastruktur der S 12 / Erftbahn mit Verlängerung (zweigleisig und elektrifiziert) von Kerpen-Horrem über Bergheim, Bedburg, Grevenbroich, Neuss bis Düsseldorf
- Bau der Hafenbrücke „Erftsprung“ im Neusser Hafen
- Umsetzung der elektrifizierten, zweigleisigen Weissenberger Kurve zwischen Neusser Hbf und Neusser Gbf
- Umsetzung der elektrifizierten, zweigleisigen S 6 Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach
- Ertüchtigung „EUREGIO-Railport“ Stolberg
- RWE-Schieneninfrastruktur im rheinischen Revier für zukünftige Aufgaben sichern und Ausbau prüfen

Weitere Maßnahmen

- Ertüchtigung der „Ratinger Westbahn“ zwischen Duisburg und Düsseldorf über Ratingen zur Reaktivierung des Personenverkehrs
- Bau der Infrastruktur für den RRX: Sechsgleisiger Ausbau zwischen Duisburg-Großenbaum und Düsseldorf, sechsgleisiger Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz
- Elektrifizierung der S 7 („Müngstener“)
- Bau eines dritten Gleises zwischen Solingen und Köln
- Verlängerung der S 28 bis Viersen
- Ausbau des Bahnknotens Köln, insbesondere Beseitigung des Engpasses der HGV Köln – Frankfurt in Köln-Porz
- Viergleisiger Ausbau der linksrheinischen Schienenstrecke Köln – Bonn – Mehlem

Forderungen an die Bundespolitik

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:

- Planungen für internationale Hochgeschwindigkeitsverbindungen (z. B. nach London, Paris, Brüssel) müssen in die Infrastrukturmaßnahmen einfließen

3. Sondervermögen/Priorisierung von Investitionen/Nachhaltige Finanzierung:

- Es muss sichergestellt sein, dass die Mittel aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) tatsächlich zusätzlich und vollumfänglich zu bestehenden Haushaltsmitteln verwendet werden

4. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit:

- Eine enge Kooperation mit Belgien und den Niederlanden ist erforderlich, insbesondere für Projekte wie die 3RX-Variante und die Revierbahn

5. Umsetzung geplanter Projekte:

- Alle Maßnahmen des BVWP 2030 und des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) müssen zügig realisiert werden

6. Priorisierung von Investitionen:

- Zusätzliche Mittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur sind dringend erforderlich

7. Nachhaltige Finanzierung:

- Entkoppelt von jährlichen Haushaltszuweisungen und Anpassung an Baukostenindizes

Warum handeln?

- Wirtschaftsfähigkeit sichern: Das Rheinland ist eine zentrale Logistikdrehscheibe Europas. Ohne leistungsfähige Schienenwege drohen Wettbewerbsnachteile
- Klimaziele erreichen: Der Schienengüterverkehr ist der Schlüssel zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene
- Militärische Anforderungen erfüllen: Neben der zivilen Nutzung ist die Schieneninfrastruktur auch für militärische Transporte von Bedeutung

Referenzen und Quellen:

- Bedeutung der ZARA-Häfen für die Infrastruktur im Rheinland, Hrsg. IHK-Initiative Rheinland, 2025
- Bahnknoten Aachen Gutachten (2017)
- Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland (2021)
- Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stolberg Hbf – Aachen West der DB (2020)

Kontakte

→ **Monika Frohn**

Senior Spezialistin Handel und Verkehr
Industrie und Handelskammer Aachen
Theaterstraße 6-10
52062 Aachen
+49 241 4460-102
monika.frohn@aachen.ihk.de

→ **Bianca Achilles**

Leiterin Stabstelle Rheinisches Revier und Regionale Kooperationen
go.Rheinland GmbH
Deutzer Allee 4
50679 Köln
+49 221 20808-6616
bianca.achilles@gorheinland.com