



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer

IHK Mittlerer Niederrhein | Postfach 10 10 62 | 47710 Krefeld

Bundesministerium für
Verkehr und Digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Ihre Nachricht vom

Ihr Ansprechpartner
Jürgen Steinmetz
E-Mail
steinmetz@mittlerer-niederrhein.ihk.de
Telefon
02151 635-301
Telefax
02151 635-330
Datum
20. April 2016

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt, sehr geehrte Damen und Herren,

die IHK Mittlerer Niederrhein hat zusammen mit der Metropolregion Rheinland im Mai 2015 die für den Raum vorrangigen Aus- und Neubaumaßnahmen sowie die Fahrrinnenvertiefung des Rheins zwischen Duisburg und Bonn zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet.

Wir begrüßen den Ansatz des BVWP, dem Erhalt und der Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und der Beseitigung von Engpässen den Vorrang zu geben.

Allerdings sehen wir nicht, dass der Entwurf des BVWP den von uns gemeldeten Maßnahmen einen ausreichend hohen Dringlichkeitsstatus zuweist.

Bei genauerer Betrachtung der Analysen stellen wir fest, dass einige Projekteinstufungen und die Aufteilung in Teilprojekte bzw. Zusammenführung zu Gesamtprojekten nicht nachvollziehbar sind.

Hinzu kommt, dass einige der Grundannahmen des BVWP2030 von der tatsächlichen Entwicklung bereits überholt worden sind und damit zu Fehlvermutungen für die weitere Entwicklung des Verkehrsaufkommens führen.

So haben wir in einer Studie herausgearbeitet, dass die zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen in den ZARA-Häfen für das Jahr 2010 deutlich zu niedrig liegen. Das tatsächliche Aufkommen an diesen Hafenstandorten lag im Jahre 2010 bereits über 30 %

Seite 2 zum Schreiben vom 20. April 2016

höher als in den Basiszahlen für den BVWPI-Entwurf angenommen wird. Hinzu kommt, dass die Steigerungsraten in den Jahren 2010 bis 2015 deutlich über den Prognoseannahmen lagen. Wir halten es für unverzichtbar dass im BVWP 2030 mit den aktuellen Aufkommensmengen gearbeitet wird.

Unser Wirtschaftsraum steht in den nächsten Jahrzehnten sowohl infolge der Binnenentwicklung als auch durch die Entwicklungen in den ZARA-Häfen vor besonderen Herausforderungen. Der von der EU geplante TEN-Korridor ZARA-Rheintal-Genua umfasst auch den Wirtschaftsraum Mittlerer Niederrhein. Bereits für den Status quo ist zu konstatieren, dass die Engpassanalyse Schiene im Bezugsfall für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr nach Belgien und in die Niederlande nicht den Realitäten entspricht. Besonders die Strecke Köln – Kaldenkirchen ist bereits heute mit über 100 Zügen wegen der partiellen Einspurigkeit deutlich ausgelastet.

Gerade die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander bietet Chancen zur Verbesserung eines umweltfreundlicheren Modal-Splits. Dazu bedarf es allerdings einer verstärkten Anstrengung bei der Verknüpfung der Seehäfen mit den Hinterlandhubs in Nordrhein-Westfalen und dabei besonders mit den Niederrheinhäfen. Vor diesem Hintergrund sind die von uns geforderte Stärkung der Schienenverbindungen zwischen Köln – Kaldenkirchen (weiter über Venlo nach Rotterdam) sowie der Bau des Eisernen Rheins (Verbindung Duisburg/Neuss/Köln/Krefeld/Mönchengladbach nach Antwerpen) zu sehen.

Überhaupt nicht nachvollziehbar ist die in den Entwurf eingebrachte Alternative Lösung einer einspurigen „Viersener Kurve“. Abgesehen von den hohen planerischen Raumwiderständen würde gerade die Einspurigkeit zu einem Flaschenhals bei der Güter- und Personenbeförderung auf der Schiene führen.

Wir begrüßen selbstverständlich alle zur Verbesserung der Erreichbarkeit geeigneten Maßnahmen des BVWP2030. Dazu gehören in unserem Raum allerdings nur die Projekte

- B9-G10-NW - **Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9)**
- A57-G60-NWNW - **A 57 AK Meerbusch (A 44) - AK Moers (A 40)**
- B59-G10-NW – **OU Allrath und OU Sinsteden**

Zu den übrigen für unseren Wirtschaftsraum bedeutsamen Maßnahmen nehmen wir wie folgt kritisch Stellung:

Seite 3 zum Schreiben vom 20. April 2016

I. Verkehrsträger Bundesfernstraßen

1. Projekt Nr. 98: A44 AK Neersen - KR-Forstwald

Aufgrund der neuen Flughafenbrücke hat der Verkehr in diesem Bereich eine deutliche Zunahme erfahren. Die davon betroffenen Kommunen fordern zurecht den vollständigen 6-spurigen Ausbau. Bereits heute besteht zwischen dem AK Meerbusch und dem AK Düsseldorf/Nord ein 6-streifiger Ausbau. Außerdem planen die angrenzenden Kommunen beidseitig der A44 zwischen AS Forstwald und AK Meerbusch die Entwicklung weiterer Gewerbegebiete.

Nicht erkennbar sind die zugrunde gelegten Belastungswerte. Das für 2030 erwartete Verkehrsaufkommen aus/nach Westen ist bereits eingetreten. Die Maßnahme ist verkehrlich erforderlich. Es handelt sich um eine Maßnahme des Lückenschlusses mit Engpassbeseitigung.

Mit dem BVWP 2003 wurde diese Maßnahme vom Bund selbst als Ersatz für den Wegfall der Osttangente Mönchengladbach vorgesehen. Im Vertrauen auf die bisher bestehende Planungsberechtigung wurde im notwendigen Ausbau des nachgeordneten Straßennetzes innegehalten und bisher eine erhebliche Verkehrsbehinderung mit Rückstau auf die Autobahn in den Kreuzungsbereichen (Brücken) hingenommen.

Wir fordern daher für diese Maßnahme mindestens die Einstufung in WB*, da sonst das bereits überlastete nachgeordnete Straßennetz in den Kreuzungsbereichen (Brücken) nicht angepasst werden kann.

Der festgestellte NKV von 1,6 ist nur dadurch entstanden, dass dieses Teilstück mit einer Belastung von über 90.000 Kfz/t mit dem deutlich niedriger belasteten Teilstück MG – Neersen zusammengefasst wurde. Hier ist eine getrennte Betrachtung angebracht. Außerdem muss für die Berechnung des KNV auch berücksichtigt werden, dass aufgrund der hohen Belastung bereits in sehr naher Zukunft erhebliche Sanierungskosten aufzuwenden sind, die im Falle eines Ausbaus kompensiert werden könnten.

Es wird vorgeschlagen, die Maßnahme in VB einzustufen.

2. Projekt Nr. 120: A52 AK Neersen – AK Mönchengladbach

Im BVWP 2003 wurde auf die Ausweisung der "Osttangente Mönchengladbach (A44) aus Umweltgründen verzichtet. Stattdessen wurde der 6-streifige Ausbau der A 52 AK Neersen bis AK Mönchengladbach in den VB aufgenommen. Der Entwurf sieht nunmehr für ein zusammengefasstes Projekt Nr. 120 A 52 AK Neersen bis AK Mönchengladbach mit dem deutlich verkehrsrärmeren Abschnitt AK Mönchengladbach (A61) - AK Neersen (A44) im Gesamtprojekt A52-G10_NW nur noch ein KNV von 1,6. Außerdem muss für

Seite 4 zum Schreiben vom 20. April 2016

die Berechnung des NKV auch berücksichtigt werden, dass aufgrund der hohen Belastung bereits in sehr naher Zukunft erhebliche Sanierungskosten aufzuwenden sind, die im Falle eines Ausbaus kompensiert werden könnten.

Wir schlagen vor, das Projekt eigenständig zu berechnen und entsprechend dem zu erwartenden hohen KNV in den VB einzustufen.

3. Projekt Nr. 158: A61 Kaldenkirchen – Rheinland-Pfalz: Meckenheim – Bliesheim

Zusammen mit der Metropolregion Rheinland hatten wir uns für den durchgehenden 6-streifigen Ausbau der A61 von Kaldenkirchen bis zur Landesgrenze NRW/RLP ausgesprochen. Für den Streckenabschnitt Kaldenkirchen – RLP zeigt die Engpassanalyse ein Staugefahrenpotenzial von mehr als 100 h/a. Deshalb ist hier der Ausbau auf 6 Fahrstreifen sinnvoll.

Die A 61 hat zunehmend Ziel- und Quellverkehre für die ZARA-Häfen und die für endere Regionen in Deutschland wichtige Transitverkehre aufzunehmen. Hinz kommt, dass diese Autobahn von überdurchschnittlich viel Schwerlastverkehr genutzt wird.

Insofern ist die Strecke allerdings, zumindest zwischen MG-Nordpark und Meckenheim (=Landesgrenze NRW/RP), als Gesamtmaßnahme zu betrachten. Dies würde zu einem deutlich höheren NKV als 2,0 führen. Die Einstufung in WB* ist vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar.

Wir fordern daher, den Abschnitt Mönchengladbach bis Kaldenkirchen in WB und den Abschnitt Mönchengladbach bis Meckenheim durchgehend in VB einzustufen.

4. Ausbau der B 288 zur A 524 inklusive Ausbau der Rheinbrücke

Unsere ursprüngliche Forderung sah die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf vor.

Die gesamte Strecke A 524/B288 inkl. Rheinquerung ist als Lückenschluss zwischen A 3 und A 57 zu betrachten und als autobahnähnliche, durchgängig vierspurige, Gesamttrasse neu zu bewerten. Dem Anspruch einer Einstufung in VB lag die Erkenntnis zugrunde, dass der gesamte Streckenverlauf im Zusammenhang zu sehen ist, da nur ein durchgehend vierspuriger und kreuzungsfreier Ausbau die erwartete verkehrliche Wirkung entfachen kann. Die herausragenden Funktionen der Straße sind

- Nördliche Anbindung Krefelder Hafen
- Entschärfung des Unfallschwerpunkts DU-Mündelheim
- Anbindung der Industrieareale in DU-Wanheim und Hüttenheim

Seite 5 zum Schreiben vom 20. April 2016

- Lärmschutz und Entlastungswirkungen für stauanfällige A 3, A 57, A 59 und A 40
- eine leistungsfähige alternative Rheinquerung als Bypass für zukünftig zu erwartende Brückensperrungen wegen Ersatzneubau oder Sanierung der Brücken zwischen Kamp-Lintfort und Düsseldorf.

Da der Hafen Krefeld inzwischen als landesbedeutsam eingestuft ist und über eine deutliche Erweiterung auf regionaler Ebene nachgedacht wird, muss zukünftig mit deutlich erhöhtem Verkehrsaufkommen aus diesem Industriegebiet gerechnet werden.

Eine aktuelle Zählung hat tägl. Fahrzeugbewegungen von 30.000 auf der Rheinbrücke Uerdingen ergeben. Damit ist die Belastungsgrenze für eine zweispurige Straße erreicht. Die Brücke und die zweispurige Zuführung auf der linken Rheinseite bilden hier den aufzulösenden Flaschenhals. Auch ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der aktuellen Belastungszahlen die Sanierungsarbeiten für die Bestandsbrücke potenziell zunehmen. Eine Gesamtbetrachtung der Strecke, auch unter Berücksichtigung der Einsparkosten für wegfallende Sanierungsarbeiten, wird zu einem NKV führen, der ein Aufrücken in den VB begründet.

Wir fordern daher Neubewertung und Hochstufung in VB-E für den gesamten Streckenteil zwischen A3 und A57 unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen vierspurigen Abschnitte.

II. Verkehrsträger Schiene

1. Projekt Nr. 2-025-V01 Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen

Im Rahmen des Projektes 02-028-V01 sind folgende Teilprojekte miteinander verknüpft:

- a. Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Dülken – Kaldenkirchen
- b. Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Rheydt Pbf – Rheydt-Odenkirchen
- c. Eingleisige Verbindungskurve Viersen aus Richtung Venlo in Richtung Krefeld

Das o.g. Projekt wird als Vorhaben des Potenziellen Bedarfs (PB) gelistet (Seite 173), das in den Vordringlichen Bedarf (VB) oder Weiteren Bedarf (WB) aufsteigen kann.

Mit Verbindungskurven auf niederländischem Staatsgebiet soll der Güterverkehr in Richtung der belgischen Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge über die Strecke Köln – Kaldenkirchen langfristig geführt werden

Seite 6 zum Schreiben vom 20. April 2016

Zudem weist der deutsch-niederländische Wirtschaftsraum Düsseldorf / Mittlerer Niederrhein / Limburg-Nord / Nordbrabant enge und stark anwachsende Verflechtungen auf. Diese erfordern eine entsprechende infrastrukturelle Ausstattung. Insbesondere die Relation Düsseldorf - Mönchengladbach - Eindhoven (- Rotterdam - Den Haag) bedarf dringend eines Ausbaus. Der eingleisige Schienenabschnitt zwischen Dülken und Kaldenkirchen ist hierbei das wesentliche Hemmnis. Der zweigleisige Streckenausbau ist daher Grundvoraussetzung, um neben dem grenzüberschreitenden Güterverkehr regelmäßige und schnelle Personenverkehrsverbindungen zwischen Eindhoven und Düsseldorf aufzunehmen.

Die als Ersatzmaßnahme für den Eisernen Rhein vorgesehene einspurige "Viersener Kurve" (Teilprojekt c) wird den durchgängigen zweigleisigen Ausbau erheblich verteuern. Ebenso würde durch den neuen einspurigen Streckenabschnitt die Kapazität der Hauptstrecken deutlich reduziert.

Außerdem liegt für das Teilprojekt „Viersener Kurve“ kein regionaler Konsens vor. Mit Blick auf die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung (insbesondere die Lärmimmissionen und die zerschneidende Wirkung) ist dieser auch nicht zu erwarten.

Sowohl die Kosten als auch die Raumwiderstände bedrohen hier die Wirtschaftlichkeit so erheblich, dass der zweigleisige Ausbau gefährdet ist.

Wir fordern daher, die beiden Teilprojekte a und b individuell zu betrachten. Eine Studie im Rahmen des Projektes RoCK hat für das Teilprojektes a bereits einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor berechnet, so dass bei entsprechender Betrachtung von einem Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf auszugehen ist.

Wir schlagen vor, die Teilprojekte a und b in den Vordringlichen Bedarf einzustufen und das Teilprojekt c zu streichen.

- 2. Fortführung des Eisernen Rheins zunächst entlang der A 52 bis Kreuz Neersen.
Weiterführung entweder entlang der A 52 oder A 44 und Anschluss an die rheinischen Binnenhäfen**

Seite 7 zum Schreiben vom 20. April 2016

Unsere Forderung basiert auf verschiedenen Untersuchungen über die zu erwartende Belastung der grenzüberschreitenden Schienenstrecken zwischen Deutschland und den Niederlanden bzw. Belgien. Zusammen mit der Metropolregion Rheinland und den IHKS im Rheinland wurden drei Varianten zur Realisierung einer leistungsfähigen Schienenverbindung zwischen den ZARA-Häfen und den Hinterlandhubs in NRW vorgeschlagen. Alle Vorschläge wurden verworfen mit dem Hinweis, darauf dass eine Grobbewertung bereits Unwirtschaftlichkeit signalisiere.

Das Bundesverkehrsministerium hat allerdings ABS Grenze D / NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (2-025-V01) (inkl. Viersener Kurve) als Alternativstrecke ins Spiel gebracht. Als Alternative zum Bau einer Strecke „Eiserner Rhein“ soll dabei eine einspurige „Viersener Kurve“ dienen. Dies lässt vermuten, dass zumindest unsere Einschätzung über das schnell volllaufende Bestandsnetz geteilt wird.

Die große Bedeutung des Eisernen Rheins war bereits im BVWP 2003 belegt. Das nun gegenteilige Ergebnis verwundert, zumal der „Eiserne Rhein“ auch Bestandteil der „Düsseldorfer Liste“ ist.

Ein durch die Industrie- und Handelskammer im Rheinland in Auftrag gegebenes Gutachten belegt, dass die Gütermengen aus den ZARA-Häfen bereits im Referenzjahr 2010 um etwa 30 Prozent über den angenommenen Mengen lagen. Im Zeitraum von 2001 bis 2010 wuchs der Umschlag in den ZARA-Häfen durchschnittlich um rund 3,1 Prozent p.a., während die deutschen Seehäfen bei rund 1,5 Prozent p.a. lagen. Die dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Seeverkehrsprognose geht davon aus, dass sich diese Entwicklung im Zeitraum von 2010 bis 2030 umkehren wird, demzufolge das durchschnittliche Wachstum der deutschen Seehäfen bei rund 3 Prozent p.a. und das deutschlandrelevante Umschlagvolumen der Nordseehäfen Belgiens, der Niederlande und Frankreichs um nur 1,7 Prozent p.a. zunehmen sollen. Allein die Entwicklung im Zeitraum von 2010 bis 2015 in den Häfen Antwerpen und Rotterdam lässt bislang allerdings nicht vermuten, dass sich eine Trendumkehr beim Wachstum abzeichnen wird. Zu einem verzerrten Bild in der Seeverkehrsprognose trägt weiterhin bei, dass in den Annahmen die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser als „umgesetzt“ in die Bewertung eingehen. In den Häfen Antwerpen und Rotterdam bereits realisierte oder sich aktuell in der baulichen Umsetzung befindliche Infrastrukturprojekte werden indessen nicht berücksichtigt (Maasvlakte II, Deurganckhafenschleuse, Liefkenshoek-Bahntunnel). Schließlich geht die Seeverkehrsprognose von einem zu geringen deutschlandrelevanten Umschlag der ZARA-Häfen und einem zu hohen deutschlandrelevanten Umschlag der deutschen Seehäfen aus. Aus diesen Aspekten ergibt sich, dass die Wachstumsmengen aus

Seite 8 zum Schreiben vom 20. April 2016

den ZARA-Häfen bis 2030 voraussichtlich höher sein werden, als im BVWP angenommen. Die Nutzenseite ist damit erheblich zu niedrig angesetzt. Außerdem ist zu vermuten, dass die bereits revidierten Kosten von ehemals rund 1 Milliarde EUR bei der Bewertung angesetzt wurden, obwohl diese inzwischen nur noch mit rund 500 Millionen EUR zu berücksichtigen wären. Aus diesen Gründen sind die ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse im Rahmen einer Neubewertung zu überprüfen. Bei einem Ausbau als reine Güterverkehrsstrecke sind gegebenenfalls Abstriche von den Standards und Anforderungen an die Beschaffenheit und Ausstattung der Strecke möglich.

Ebenso, wie die übrigen Industrie- und Handelskammern im Rheinland und die Metropolregion Rheinland fordern wir die Neubewertung der drei Varianten des "Eisernen Rheins" unter Berücksichtigung des tatsächlichen Güteraufkommens und korrigierter Prognosewerte zu den erwarteten Güterverkehren Antwerpen/Zeebrugge – Ruhrgebiet sowie der Überprüfung der Projektzuschnitte und –kosten

Abschließend dürfen wir noch unterstreichen, dass wir im Heranziehen von Daten aus dem Jahre 2010 einen grundsätzlichen Mangel am Entwurf sehen. Diese veralteten Zahlen müssen dringend durch aktuelle Daten ersetzt werden. Sowohl die Basisauslastung der Netze als auch die Prognosen werden dann zu einem wesentlich weniger optimistischen Bild über die Belastung unserer Verkehrssysteme führen.

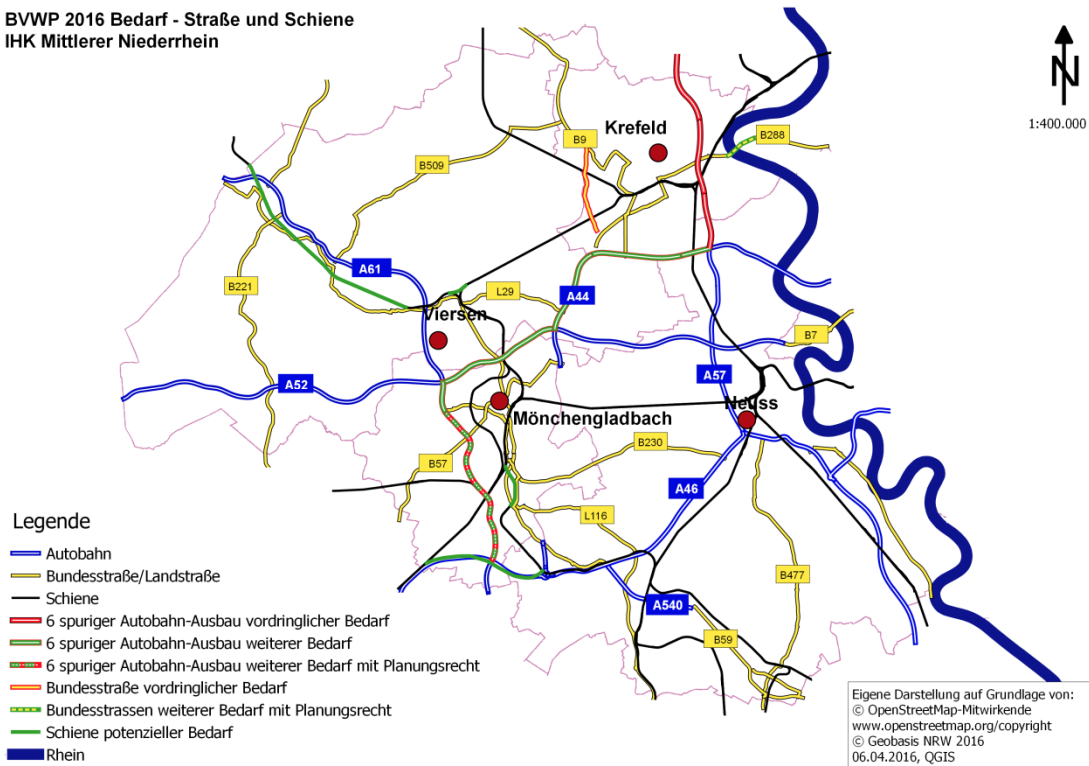
Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Steinmetz

Seite 9 zum Schreiben vom 20. April 2016

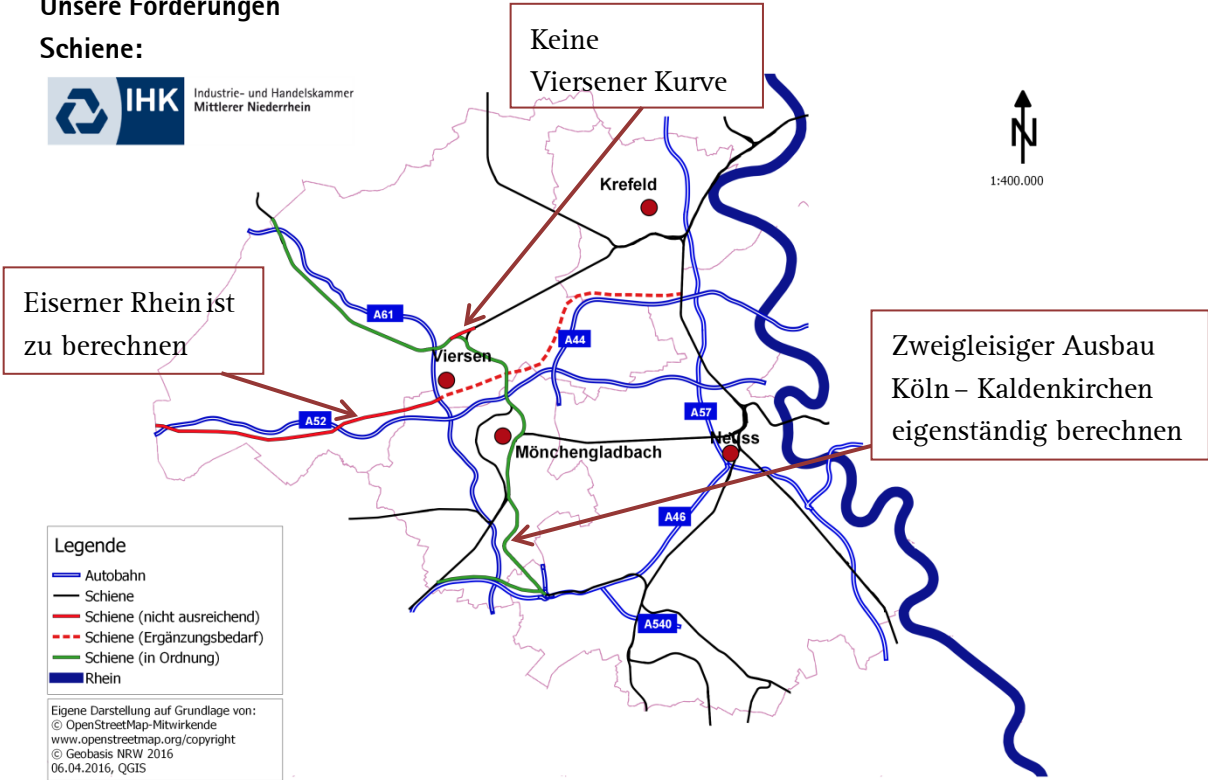
Darstellungen im Entwurf:

BVWP 2016 Bedarf - Straße und Schiene
IHK Mittlerer Niederrhein



Unsere Forderungen

Schiene:



Straße:

