

# WOHIN KANN UND WIRD DIE REISE AUF DER SCHIENE GEHEN?

Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität ist mitentscheidend im internationalen Standortwettbewerb. Zweifelsfrei wird das Verkehrsaufkommen weiter steigen und die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur werden zunehmen. Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum wird es – wie auch in der Vergangenheit – nicht geben.

Die spezifischen Vorzüge der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur variieren. Straße, Schiene, Luft und Wasserstraßen dürfen politisch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Wirtschaft entscheidet selbst, welche Vorteile die einzelnen Verkehrsträger oder deren Kombination bieten. Angesichts des wachsenden Verkehrsvolumens muss jede Infrastruktur so ertüchtigt werden, dass sie ihre spezifischen Systemvorteile bestmöglich den Nutzern zur Verfügung stellen kann.

Die Schiene kann mit ihren Systemvorteilen insbesondere bei Langstrecken im Wettbewerb punkten. Die Transportweiten werden in der Bundesrepublik Deutschland durchschnittlich um 18 Prozent steigen. Für den Güterfernverkehr – als den für die Konkurrenz zwischen Bahn, Binnenschiff und Straßenverkehr relevanten Transportmarkt – wird bis 2025 eine Zunahme des Transportaufkommens um beinahe 50 Prozent prognostiziert. Die Transportleistung auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird voraussichtlich um 74 Prozent anwachsen. Die Tendenz zu länger laufenden Transporten wird sich weiter fortsetzen.

Das Verkehrsaufkommen in der Aachener Region wird insbesondere beim Güterverkehr maßgeblich von der Lage im Hinterland der ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) bestimmt. Die Transportleistung der Schienengüterquellverkehre in der Region wird bis 2025 um über 50 Prozent zunehmen, im Zielverkehr um über 40 Prozent und im Transitverkehr um beinahe 48 Prozent.

Für das gesamte Rheinland gelten ähnliche Trends: Dort soll bis 2025 die Gütertransportleistung der Schiene im Transitverkehr Zuwächse von bis zu 69 Prozent, im Quellverkehr um bis zu 47 Prozent und im Zielverkehr bis zu 40 Prozent zu verzeichnen haben. 50 Prozent aller Güterverkehre sind Transitverkehre.

Im Personenverkehr wird die Verkehrsleistung bis 2025 um beinahe 18 Prozent steigen, was mit einem überproportional wachsenden Fernverkehr und steigenden Fahrweiten zusammenhängt. In diesem Zeitraum erhöht sich die Verkehrsleistung beim Schienenpersonenverkehr aufgrund von attraktiveren Angeboten im Bahnfernverkehr um rund 26 Prozent und damit etwas stärker als bei anderen landgebundenen Verkehrszweigen, da allgemein die Fahrten im öffentlichen Personenverkehr in ländlichen Regionen abnehmen werden. Ursächlich dafür ist der demographische Wandel, der den Transport von Schülern sinken lässt und zu einer stärkeren Individualmotorisierung insbesondere der älteren Bevölkerung führt. Es wird befürchtet, dass infolgedessen Verbindungsangebote im ländlichen Raum abnehmen werden.

Angesichts des ansteigenden Verkehrsaufkommens fordert die Industrie- und Handelskammer die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen: Ausreichende Kapazitäten sollen an den richtigen Stellen bereitgestellt und eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit der Infrastruktur gewährleistet werden. Im Einzelnen wird gefordert:

## ENTMISCHUNG VON GÜTER-, PERSONEN- UND HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR

Insbesondere schnelle Reise- und Transportzeiten sind eine Grundvoraussetzung für ein konkurrenzfähiges Angebot der Schiene. Treffen verschieden schnelle Verkehre, zum Beispiel Hochgeschwindigkeits-, Güter- und Personennahverkehr auf ein und demselben Fahrweg zusammen, so verringert dies die Leistungsfähigkeit und beeinträchtigt auch den Fahrplan. Die Zunahme von Hochgeschwindigkeitsverkehren hat zur Folge, dass die relativ langsamen Güterzüge die Strecken während des Tages fast nicht mehr nutzen können. Taktverdichtungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr können darüber hinaus die Attraktivität von Verbindungen im Nahverkehr negativ beeinflussen. Insbesondere der Streckenabschnitt Aachen-Düren stößt auch infolge des integrierten Taktfahrplanes an seine Kapazitätsgrenzen und ist ein Nadelöhr vor allem im internationalen Schienenverkehr. Der gesamte Schienenabschnitt zwischen Aachen und Köln gehört zu den am stärksten belasteten im Rheinland.

Unterschiedliche Geschwindigkeiten und nicht ausreichende Überholmöglichkeiten auf dieser Strecke bewirken eine weitere Kapazitätseinschränkung. Die schwierige Betriebssituation in den Knoten Aachener und Kölner Hauptbahnhof verschärft die Situation. Separate Schienenfracht-, Hochgeschwindigkeits- und Nahverkehrsnetze sind grundsätzlich anzustreben, da dadurch das Leistungsvermögen jeder einzelnen Verkehrsart erheblich verbessert werden kann. Für den Abschnitt Aachen – Köln erfordert dies ein 3. und grundsätzlich auch viertes Gleis.

## AUSBAU, ERHALTUNG UND REAKTIVIERUNG DER SCHIENENINFRASTRUKTUR

Der Fernverkehr wird überproportional wachsen, daher muss der Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes auf separaten Schienensträngen vorangetrieben werden, um eine schnellere Anbindung der europäischen Metropolen untereinander zu erreichen. Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes kann durchaus eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene ermöglichen. Die Euregio Maas-Rhein ist mit den Hochgeschwindigkeitshaltepunkten in Aachen und Lüttich Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes.

Bei Langstrecken bietet die Bahn eine wettbewerbsfähige Alternative im Güterverkehrssektor. Gleiches gilt auch auf Mittelstrecken für den Personenverkehr. In vielen Abschnitten ist das Schienennetz jedoch überlastet oder zwingt aufgrund der Vernachlässigung der Infrastruktur im Bundesgebiet zu Langsam-Fahrten. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass sich bei vielen stillgelegten und teilweise auch demontierten Strecken Gleisabschnitte befinden, die sich heute als sehr nützlich erweisen könnten, um einer Überlastung bestimmter Teile des Schienennetzes entgegenzuwirken. Demzufolge sind Reaktivierungen bzw. Investitionen in die Erhaltung bzw. Ertüchtigung vorhandener Schienenstrecken notwendig.

## AUSBAU UND VERKNÜPFUNG DER INTRA- UND INTER-REGIONALEN SCHIENENNETZE UND -VERBINDUNGEN

Die schienengebundene Vernetzung der euregionalen Städte untereinander einschließlich ihrer zentralen wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Einrichtungen und Infrastrukturmerkmale ist ein wichtiger Faktor im Standortwettbewerb und kann zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Region beitragen.

Schnelle Schienenverbindungen aus der Region in die Städte bzw. zwischen den Städten bieten große Chancen. Dies gilt auch für Verknüpfungen innerhalb des Rheinlandes, die insbesondere Richtung Düsseldorf nicht den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden entsprechen.

Die prinzipiellen Systemvorteile der Schiene wie Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Reisekomfort, sind im grenzüberschreitenden Schienenverkehr bisher jedoch nur unzureichend ausgeprägt, da Schienenverkehre in starkem Maße auf die nationalen Belange ausgerichtet sind und infrastrukturelle Probleme hinzukommen. Unterschiede im Strom- und Sicherungssystem, in Zuständigkeiten und Gesetzen hemmen heute noch häufig einen umsteigefreien grenzüberschreitenden Schienenverkehr.

Die Industrie- und Handelskammer fordert für die Euregio Maas-Rhein eine grenzüberschreitende durchgängige Schienenverkehrsverbindung in Verbindung mit einem auf Bus und Bahn abgestimmten grenzüberschreitenden ÖPNV-System.

Alle strecken- und verbindungsbezogenen sowie punktuelle Ausbauforderungen für den Verkehrsträger Schiene sind der Karte zu entnehmen.