

## Anmerkungen zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016

Die Stahlindustrie in Deutschland begrüßt den Entwurf des BVWP 2030. Die Priorisierungsregeln für Verkehrsinfrastrukturprojekte sind nun stärker am volkswirtschaftlichen Bedarf ausgerichtet: Der verstärkte Fokus auf Erhalt statt auf Neubau von Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Schritt, um den Sanierungsstau insbesondere bei Brücken schrittweise zu reduzieren. Auch der Ansatz, den Großteil der Mittel unabhängig von Ländergrenzen dort zu investieren, wo der dringlichste Bedarf besteht, wird mit Nachdruck begrüßt.

Wir möchten jedoch auf aus unserer Sicht fragwürdige Festlegungen grundsätzlicher Art hinweisen, die möglicherweise Einfluss auf Bewertungen wichtiger Verkehrsprojekte genommen haben.

In der „Seeverkehrsprognose 2030“, die in die Bewertungen des Entwurfs des BVWP 2030 eingeflossen ist, wurden recht umstrittene Annahmen zur Entwicklung der deutschen Seehäfen und der Seehäfen der ZARA-Range getroffen. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen kritisierte am 23.01.2014, dass das erwartete Wachstum in den **belgischen und niederländischen Seehäfen** in nicht nachvollziehbarer Weise zu niedrig geschätzt wird. Tatsächlich erwartet allein der Hafen Antwerpen von 2014 bis 2030 beinahe eine Verdopplung des Eisenbahnverkehrs zwischen Antwerpen und Deutschland (von 9,6 Mio. t auf 18 Mio. t). Die Inbetriebnahme des 765 Mio. € teuren Liefkenshoek-Bahntunnels 2014 unterstreicht die besondere Wachstumsstrategie des Hafens Antwerpen im Schienengüterverkehr. Generell investiert der Hafen massiv in neue Terminalkapazitäten auf dem linken Scheldeufer, das durch den Neubau der weltgrößten Schleuse, der Kieldrechtschleuse, künftig noch besser zu erreichen sein wird.

Bedauerlicherweise muss der Eisenbahnverkehr zwischen Antwerpen und der wichtigsten Zielregion in Deutschland, dem Ruhrgebiet, suboptimale Streckenführungen nutzen, die zudem nur noch eingeschränkte Kapazitätsreserven aufweisen. Die wichtigste Strecke, die die Niederlande südlich umgeht („Montzenroute“), stellt nicht nur einen erheblichen Umweg dar, sondern ist auch topografisch ungünstig. Zur Aufnahme des zu erwartenden starken Verkehrswachstums auf der Schiene ist sie selbst nach Umsetzung von Optimierungsmaßnahmen nicht geeignet.

Gerade für die Stahlindustrie im Ruhrgebiet ist der Hafen Antwerpen von großer Bedeutung, vor allem als europaweit führender Umschlagshafen für Stahlprodukte. Es ist dringend erforderlich, rechtzeitig eine geeignete direkte Bahnverbindung zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet bereitzustellen. Eine solche, „Eiserner Rhein“ genannte Bahnstrecke existiert noch, ist aber auf einem kurzen Abschnitt zwischen Roermond und Dalheim seit den 90er Jahren ohne Verkehr. Die Reaktivierung des „Eisernen Rheins“ ist Gegenstand von politischen Gesprächen mit dem Königreich der Niederlande und dem Königreich Belgien. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten und ist auch Bestandteil der sogenannten „Düsseldorfer Liste“.

Drei verschiedene Trassenvarianten des „Eisernen Rheins“ zwischen Roermond und dem Ruhrgebiet (1-193 bis 1-195) wurden im Rahmen des BVWP 2030 erneut untersucht: Neben zwei Varianten einer Reaktivierung der historischen Trasse (die allerdings noch eingleisig

und nicht elektrifiziert ist) wurde auch eine Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn 52 geprüft. Alle drei Konzepte erhielten jedoch den Status „Bereits in der Grobbewertung ausgeschlossen“ und wurden aus dem BVWP 2030 herausgenommen.

Stattdessen wird vorgeschlagen, die Bahnstrecke Venlo - Kaldenkirchen - Viersen – Rheydt – Odenkirchen auszubauen (PB 2-025-V01). Hierzu sollen zwei noch eingleisige Abschnitte mit einem zweiten Gleis versehen werden und eine Verbindungskurve in Viersen gebaut werden. Die ausgebaute Strecke soll als Alternative zur Betuweroute genutzt werden, aber möglicherweise auch den „Eisernen Rhein“ dauerhaft ersetzen.

Die Stahlindustrie in Deutschland bewertet die Vorgehensweise sehr kritisch:

- Dass alle heute diskutierten Varianten des Eisernen Rheins bereits in der Grobbewertung ausgeschlossen sind, könnte auf die fragwürdigen Wachstumsvoraussagen der „Seeverkehrsprognose 2030“ zurückgehen. Angesichts des von Experten erwarteten starken Mengenzuwächse der Eisenbahnverkehre auf dieser Relation und der allgemein hohen Bedeutung, die der BVWP 2030 an anderer Stelle dem Seehafen-hinterlandverkehr zuspricht, liegt diese Erklärung nahe.
- Der Ausbau der Bahnstrecke Venlo – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt – Odenkirchen wird generell als sinnvoll bewertet, um ausreichende Kapazitäten für den Hinterlandverkehr der niederländischen Seehäfen zu schaffen. Die Eignung dieser Strecke für den Hinterlandverkehr der belgischen Seehäfen ist jedoch begrenzt: Eine intensivere Nutzung der Strecke Antwerpen – Roermond – Venlo – Viersen – Ruhrgebiet erfordert den Bau von insgesamt drei Verbindungskurven bei Roermond, Venlo und Viersen. Außerdem ist die Strecke Roermond – Venlo überwiegend eingleisig und gegenwärtig nicht elektrifiziert. Ob eine alternative Routenführung über die Bahnstrecke Antwerpen – Breda – Eindhoven – Venlo – Viersen zielführend ist, hängt stark von der Verfügbarkeit von freien Kapazitäten auf dieser wichtigen Hauptstrecke ab.
- Die Verpflichtung der Niederlande, eine Reaktivierung des Eisernen Rheins zu ermöglichen und z. T. mit zu bezahlen, ist nach dem Trennungsvertrag von 1839 nur für die historische Trasse eindeutig geklärt.

Mittelfristig werden dringend zusätzliche Kapazitäten im Seehafenhinterlandverkehr zwischen Antwerpen und dem Rhein/Ruhr-Raum benötigt. Angesichts der fachlichen und juristischen Herausforderungen ist hierbei klar, dass die optimale Trasse nur im engen Dialog mit Belgien und unter Einbeziehung der Niederlande bestimmt werden kann. Hierbei könnte es sich sowohl um eine optimierte Streckenführung über Venlo als auch um die historische Trasse oder um einen Neubaustrecke entlang der BAB 52 handeln. Aktuell wird die Thematik des „Eisernen Rheins“ in einer Gemeinschaftsstudie der Region Flandern und der Europäischen Union vertieft analysiert. Den Ergebnissen der Studie sollte nicht vorgegriffen werden. Die Wirtschaftsvereinigung Stahl regt daher an, alle drei Varianten des „Eisernen Rheins“ als Weiteren Bedarf in den BVWP 2030 aufzunehmen, versehen mit dem Hinweis, Wirtschaftlichkeit, Streckenführung und mögliche Baumaßnahmen würden im Dialog mit den Niederlanden und Belgien beraten und auch eine mögliche Routenführung über Venlo werde in die Prüfung eingeschlossen. In jedem Fall sollte zudem eine Neubewertung der Varianten des „Eisernen Rheins“ auf der Basis aktualisierter Mengenprognosen erfolgen.

In den nächsten Jahren sollte dann gemeinsam mit Belgien und den Niederlanden über den „Eisernen Rhein“ entscheiden und ggf. eine zügige Planfeststellung in die Wege geleitet werden. Hierbei ist bei jeder denkbaren Trassenführung mit Kritik von Anwohnern zu rech-

nen. Die verkehrs- und umweltpolitisch erwünschte Steigerung der Transportmengen im Schienengüterverkehr ist jedoch ohne eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur nicht möglich.

Fragen grundsätzlicher Art bestehen auch zum **Bewertungsverfahren für Binnenwasserstraßen** und zur Frage, ob bei der Nutzen-Kosten-Bewertung hinreichend differenziert wurde zwischen landseitigen Verkehrswegen und den recht speziellen Verhältnissen an Wasserstraßen. Die Erweiterung der verbleibenden sieben Einkammer-Schleusen auf der deutschen **Mosel** mit zweiten Kammern wäre beispielsweise besser als Gesamtprojekt mit den drei fertigen bzw. als Bezugsfall eingestuften Moselschleusen bewertet worden, denn das hohe Ausfallrisiko bleibt bis zur Fertigstellung der letzten Doppelschleusenkammer bestehen. Ferner werden in der Bewertung keine relevanten Effekte einer Engpassbeseitigung unterstellt, obwohl substantielle Wartezeiten vor den Moselschleusen alltäglich sind. Ferner erscheinen die zugrunde gelegten Verkehrsmengen recht niedrig, so dass die Frage aufgeworfen wird, ob Verkehre mit Luxemburg, Frankreich und der Saar hinreichend berücksichtigt wurden. Es ist positiv, dass der Ausbau der verbleibenden sieben Moselschleusen ebenso als Vordringlicher Bedarf eingestuft wurde wie viele andere entscheidende Wasserstraßenprojekte. Grundsätzlich lassen die ausgewiesenen Nutzen-Kosten-Verhältnisse viele Wasserstraßenvorhaben jedoch in einem schlechten Licht erscheinen; vor diesem Hintergrund sollten die Berechnungen ggf. noch einmal überprüft werden.

Das Vorhaben, die **Brückenhöhen auf dem westdeutschen Kanalgebiet** für einen durchgängigen zweilagigen Containertransport anzupassen, ist nicht in den BVWP 2030 aufgenommen worden. Auch hier könnte die o. g. Thematik eine Rolle gespielt haben. Die fehlende Berücksichtigung wird von der Stahlindustrie in Deutschland sehr bedauert, denn dieses Marktsegment ist für die Binnenschifffahrt von wachsender Bedeutung. Ohnehin werden im Zeitraum des BVWP 2030 viele marode Brücken ersetzt werden müssen. Es ist wichtig, Neubauten stets für den zweilagigen Containerverkehr auf der Wasserstraße auszulegen und dort, wo es sinnvoll ist, verbleibende Engpassstellen vorzeitig zu ersetzen.

Weiterhin regen wir an, die **Fortführung der Bundesautobahn 524 bis zur Bundesautobahn 57** (bzw. den entsprechenden Ausbau der Bundesstraße 288 auf vier Fahrstreifen) aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung für den stark staubelasteten Duisburg-Krefelder Raum und für die ansässige Stahlindustrie vom „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ zum „Vordringlichen Bedarf“ hochzustufen.

Düsseldorf, 02.05.2016