

Einleitung

Während der vergangenen beiden Jahre wurde eine Machbarkeitsstudie zur Rhein-Ruhr-Eisenbahnverbindung (engl.: Rhein-Ruhr Rail Connection, kurz: 3RX), einer Eisenbahnstrecke zwischen den Nordseehäfen und der Rhein-Ruhr-Region in Deutschland, erstellt. Die Studie wurde von der flämischen Regierung in Auftrag gegeben und von der Europäischen Union kofinanziert. Ein Lenkungsausschuss, der sich aus Vertretern aller fünf betroffenen Regierungen (d. h. Niederlande, Deutschland, Belgien, Nordrhein-Westfalen und Flandern) zusammensetzt, hat die Studie überwacht. Die Studie wurde von ARTECORAIL durchgeführt, einem Konsortium aus Beratungsunternehmen aus allen drei Ländern.

3RX

3RX verbindet Antwerpen (Belgien) mit Mönchengladbach (Deutschland), über Lier und Mol (Belgien), Weert, Roermond, Venlo (jeweils in den Niederlanden) und Viersen (Deutschland). Da der Abschnitt Antwerpen – Lier mit der Montzen-Strecke übereinstimmt, hat die Studie sich auf den Abschnitt zwischen Lier und Mönchengladbach konzentriert. Die 3RX stellt eine Alternative zur Wiederbelebung der historischen Strecke „Eiserner Rhein“ und zur zuvor untersuchten A52-Strecke dar und nutzt so weit wie möglich die bestehende Schieneninfrastruktur. Die Studie vergleicht die 3RX mit diesen beiden Alternativen.

Das 3RX-Konzept wurde entwickelt, um die Kapazität der Ost-West-Schienerverbindungen zu vergrößern und dabei eine Politik der modalen Verlagerung hin zur Schiene zu unterstützen. 3RX entlastet nicht nur bestehende Strecken wie die Montzen-Strecke sondern bietet auch eine alternative Strecke für den Fall, dass die bestehenden Ost-West-Strecken vorübergehend nicht verfügbar sein sollten. Dementsprechend wird der Güterschienerverkehr auf dem Ost-West-Korridor zuverlässiger.

Investitionskosten

Die Studie hat unterschiedliche Optionen für die einzelnen Abschnitte der 3RX-Strecke entwickelt. Dabei wurde von einer projektierten Kapazität von 72 Zügen pro Tag (beide Richtungen), einer vollständigen Elektrifizierung und modernen Sicherheitssystemen ausgegangen. Außerdem wird davon ausgegangen, dass Bogen die Notwendigkeit einer Richtungsänderung des Zuges vermeiden werden. Aus kommerzieller Sicht ist die Strecke nur attraktiv, wenn der Schienenverkehr mit höchstens einem Halt wegen Richtungsänderung des Zuges in Ost-West-Richtung fahren kann.

Die billigste Lösung für die Schaffung einer Strecke, die diese Anforderungen erfüllt, ist die Kombination von zweigleisigem Ausbau und Elektrifizierung bei unterschiedlichen Abschnitten (in Belgien, den Niederlanden und in Deutschland), Bau einer neuen Schienenkurve bei Roermond und diverse Arbeiten im Bahnhof in Venlo, um eine Richtungsänderung zu ermöglichen. Die Gesamtinvestitionskosten für diese Option werden auf 770 Millionen € geschätzt (einschließlich Risikovorsorge, ohne MwSt; Unsicherheitsmarge: + oder - 30 %).

Einige der notwendigen Verbesserungen wurden bereits von der belgischen Regierung (Abschnitt Mol – Neerpelt – Hamont/niederländische Grenze) und der deutschen Regierung (Abschnitt niederländisch/deutsche Grenze - Kaldenkirchen – Dülken, Abschnitt Viersen) jeweils untersucht und in Auftrag gegeben. Die niederländische Regierung ist daran interessiert, den Personentransport in den beiden Grenzabschnitten (Weert - hamont; Eindhoven - Venlo - Düsseldorf) zu entwickeln. Unter Berücksichtigung der bereits von Belgien und Deutschland vergebenen Aufträge, wäre eine zusätzliche Investitionsvergabe von 590 Millionen € (ohne MwSt.) erforderlich. Der größte Teil dieser Investition (d. h. 444 Millionen €) bezieht sich auf Arbeiten in den Niederlanden.

Die 3RX-Strecke ist wesentlich günstiger zu realisieren als die Wiederbelebung der historischen Strecke oder der Bau der A52-Alternative.

Erwarteter Güterverkehr auf 3RX

Die Verkehrsanalyse zeigt, dass die 3RX-Strecke wahrscheinlich speziell für den Verkehr zwischen den belgischen Seehäfen und der Rhein-Ruhr-Region (und darüber hinaus) genutzt wird. Die erwartete durchschnittliche tägliche Nutzung im Jahr 2030 liegt bei 17 bis 20 Zügen und soll bis 2040 auf 19 bis 23 Züge ansteigen. Die Verkehrsprognose zeigt, dass die 3RS-Strecke auch die Brabant-Strecke, den Rangierbahnhof Aachen und die Strecke Aachen-Düren-Köln entlasten würde.

Umweltverträglichkeit

Die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung zeigt, dass die notwendigen Arbeiten im Prinzip durchgeführt werden können, vorausgesetzt, dass die erforderlichen abschwächenden Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu zählen unter anderem Lärmschutzwände entlang des Abschnitts, der durch das Naturschutzgebiet Weerter- und Buddelerbergen verläuft. Für diesen Abschnitt (Hamont – Weert) sind derzeit höchstens 52 Züge pro Woche (tagsüber) zugelassen, was beinhaltet, dass juristische Verfahren erforderlich sind, um die Kapazität des Abschnittes zu steigern.

Wirtschaftliche Machbarkeit

Die Soziale Kosten-Nutzen-Analyse zeigt, dass der Nutzen für die Gesellschaft geringer ist als die Investitions- und Wartungskosten der neuen Infrastruktur. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis insgesamt (mit 3 % Diskontrate) liegt bei 0,16. Die Hauptvorteile sind geringere Transportkosten und höhere Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs.

Planungsbedürfnisse

Sobald zwischen den betroffenen Regierungen ein politischer Konsens erreicht ist, müssen diverse rechtliche Schritte unternommen und diverse eingehende Studien durchgeführt werden. Die für diese Studien und Verfahren erforderliche geschätzte Dauer schwankt je nach Land, könnte aber bis zu 10 Jahre betragen. Die Bauarbeiten würden zusätzlich 7 bis 13 Jahre dauern.

