



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

**Entwicklung der Verkehrsbeziehungen
und Warenströme
zwischen dem niederländischen
Grenzraum, ibs. Großraum
Venlo und dem Raum Rhein-Ruhr**

**Klausurtagung des Regionalrates Düsseldorf
am 14. und 15. April 2011**

1. Problemdarstellung
2. Raumdarstellung
3. Daten zur (grenzüberschreitenden) Verkehrsentwicklung
4. Neues aus den Niederlanden/Limburg
5. Konsequenz 1: Optimierung der Infrastruktur
6. Konsequenz 2: neue Ansätze für Wertschöpfung
7. Konsequenz 3: Inhalt des neuen Regionalplans
8. Konsequenz 4: neues gemeinsames Handeln, oder auch: grenzüberschreitender Masterplan Verkehr und Wertschöpfung als Fachbeitrag für den neuen Regionalplan

R.P. 09.02.2011

Venlo plant Güterbahnhof am Trade Port Noord

VENLO (fp) Die Regio Venlo plant den Bau eines Güterbahnhofs im Gewerbegebiet Trade Port Noord. Damit will die Region ihre Bedeutung als Knotenpunkt zur Verteilung von Güterströmen auch auf der Schiene festigen. Venlos Beigeordneter Mark Verheijen kündigte an, dass so zwischen 5000 und 10000 neue Arbeitsplätze entstehen werden.

Die Regio Venlo, die auch die Floriade 2012 ausrichtet, will auf der Schiene besser erreichbar werden. Ein Maßnahmenpaket dazu erhielt jetzt Infrastruktur-Ministerin Melanie Schultz van Haegen. Die Regio hofft, sie für die Pläne gewinnen zu können.

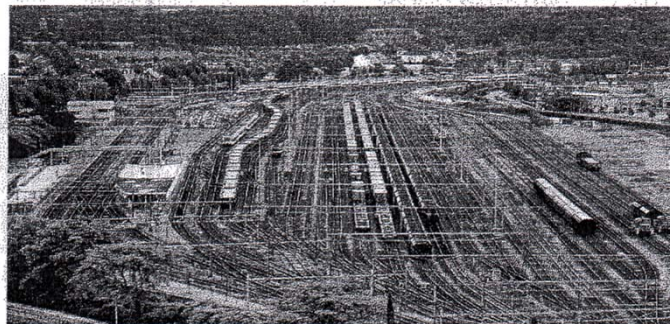
Dabei geht es nicht allein um den 45 Millionen Euro teuren Bau des Güterbahnhofs. Die Regio hofft, dass die Ministerin die deutschen Nachbarn davon überzeugt, die eingleisige Strecke zwischen Kaldenkirchen und Dülken auszubauen. Die Kosten werden auf 200 Mio. Euro geschätzt. Nach Auffassung der Regio Venlo gibt es weitere Verbesserungen, die kein Geld kosten. Beispielsweise die Harmonisierung von unterschiedlichen Diensten. So gibt es nach niederländischen Angaben unnötige Aufenthalte an der Grenze, wenn deutsche Lokführer keine Lizenz für das niederländi-

sche Netz haben. Sie müssen umständlich von niederländischen Kollegen an der Grenze abgelöst werden.

Die Stadt Venlo will den Güterbahnhof in der Innenstadt loswerden. Der neue Güterbahnhof (Railterminal) soll nach 2015 am Trade Port Noord errichtet werden. Die Provinz Limburg unterstützt das Vorhaben. Nach Angaben des Deputierten Bert Kersten kommen 15 bis 20 Prozent der Container, die Rotterdam auf die Schiene bringt, über Venlo, das als Knotenpunkt des Güterverkehrs an der Küste „Rotterdam-Ost“ heiße.

Vervierfachung bis 2030

Auch das ist für den Venloer Beigeordneten Mark Verheijen ein Grund, sich intensiver um die Infrastruktur zu bemühen. Rotterdam baut den Hafen aus. Nach Prognosen wird sich der Güterverkehr von dort aus bis 2030 vervierfachen. 65 Prozent dieser Güter müssen auf dem Wasser- und Schienenweg transportiert werden. Will Venlo seine Bedeutung für Transport und Logistik erhalten, muss die Schieneninfrastruktur dringend ausgebaut werden. Die Regierung hat 500 Millionen Euro für solche Projekte bereitgestellt.

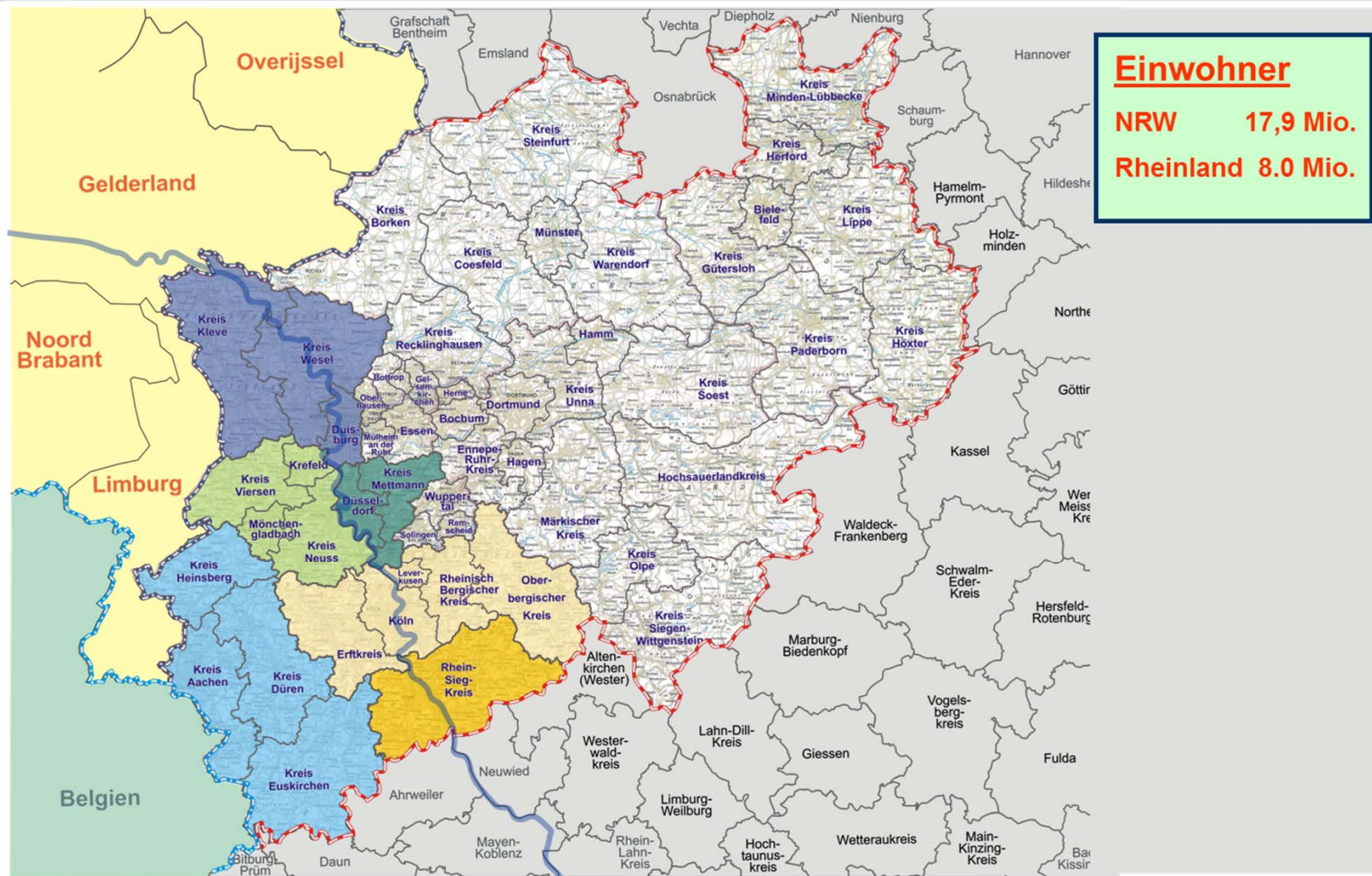


Die Stadt Venlo will den Rangierbahnhof im Stadtzentrum loswerden. Am Trade Port Noord soll ein neuer Güterbahnhof gebaut werden. RP-ARCHIVFOTO: BUSCH

Entfernungen zum Umland in Europa



Raumdarstellung



Einwohner
NRW 17,9 Mio.
Rheinland 8.0 Mio.



Ramsauer rechnet mit 80 Prozent mehr Gütern auf der Straße

Donnerstag, 27. Januar 2011, 13:12 Uhr



Bundesverkehrsminister Ramsauer spricht zur Eröffnung des Verkehrsgerichtstags.

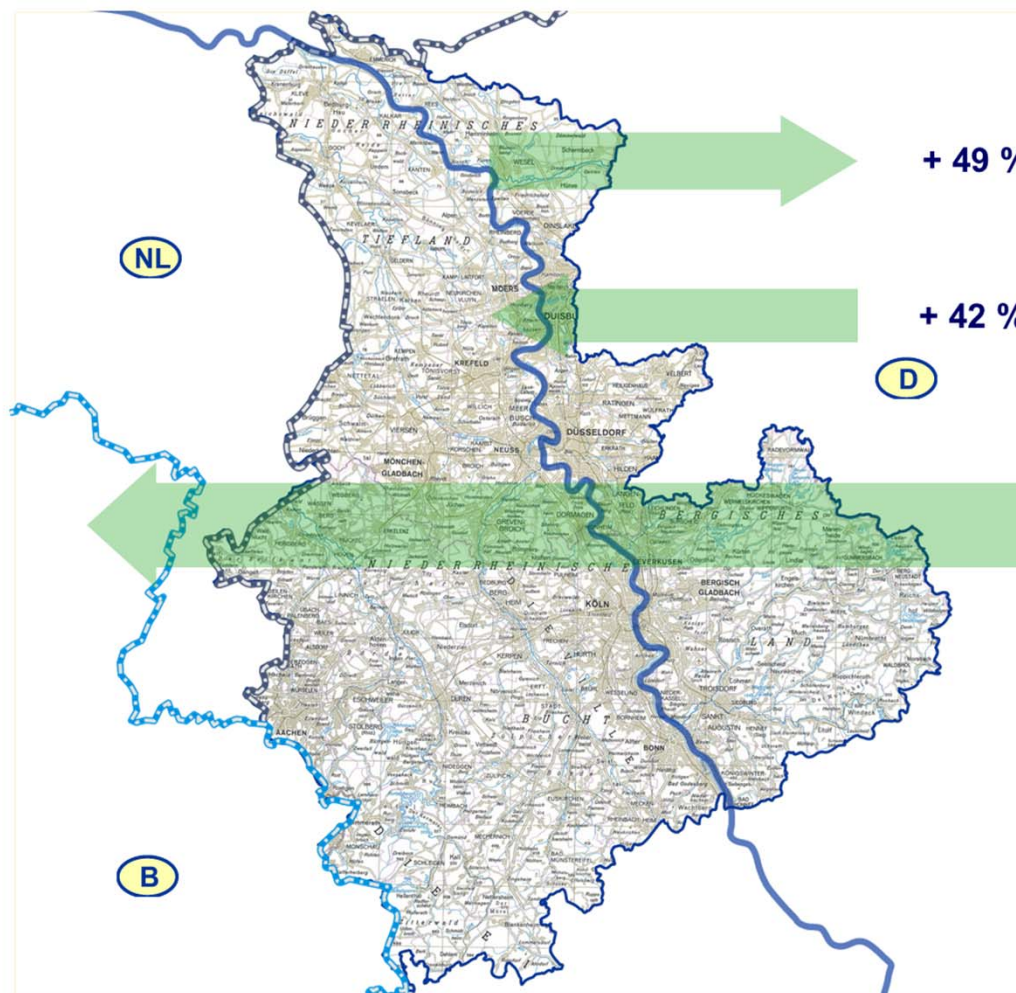
Goslar (dpa/Ini) - Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) rechnet mit einer dramatischen Zunahme des Güterverkehrs in Deutschland. Bis zum Jahr 2025 werde die Transportmenge insgesamt um voraussichtlich 70 Prozent steigen, sagte Ramsauer am Donnerstag beim 49. Verkehrsgerichtstag in Goslar. Der Gütertransport auf der Straße werde sogar um 80 Prozent zunehmen und im grenzüberschreitenden Transitverkehr um 150 Prozent. Dies seien «erschreckende Zahlen». Sein Ziel sei es deshalb, möglichst viel Güterverkehr auf die Bahn und das Wasser zu verlagern, sagte Ramsauer.

Personenverkehr

Raum	öffentlicher Personenverkehr in Mio. Pers.-fahrten			motorisierter Individualverkehr in Mio. Pers.-fahrten			Modalsplit *) in Mio. Pers.-fahrten	
	2004	2025	Veränderung	2004	2025	Veränderung	2004	2025
IHK Aachen	112	108	- 3,20 %	872	1.006	15,40 %	11,40 %	9,70 %
IHK Bonn, Rhein-Sieg	145	140	- 3,20 %	609	641	5,30 %	19,20 %	18,00 %
IHK Köln	397	393	- 0,80 %	1.409	1.514	7,50 %	22,00 %	20,60 %
IHK Düsseldorf	287	284	- 0,90 %	758	813	7,30 %	27,40 %	25,90 %
IHK Niederrhein	112	101	- 9,80 %	910	940	3,30 %	10,90 %	9,70 %
IHK Mittlerer Niederrhein	148	141	- 5,00 %	805	859	6,70 %	15,50 %	14,10 %
IHKs im Rheinland	1.200	1.168	- 2,70 %	5.262	5.773	7,70 %	18,30 %	16,80 %
Nordrhein-Westfalen	2.460	2.320	- 5,69 %	12.242	12.895	5,33 %	16,73 %	15,25 %
Bundesrepublik Deutschland	11.121	10.747	- 3,36 %	57.264	62.383	8,94 %	16,26 %	14,70 %

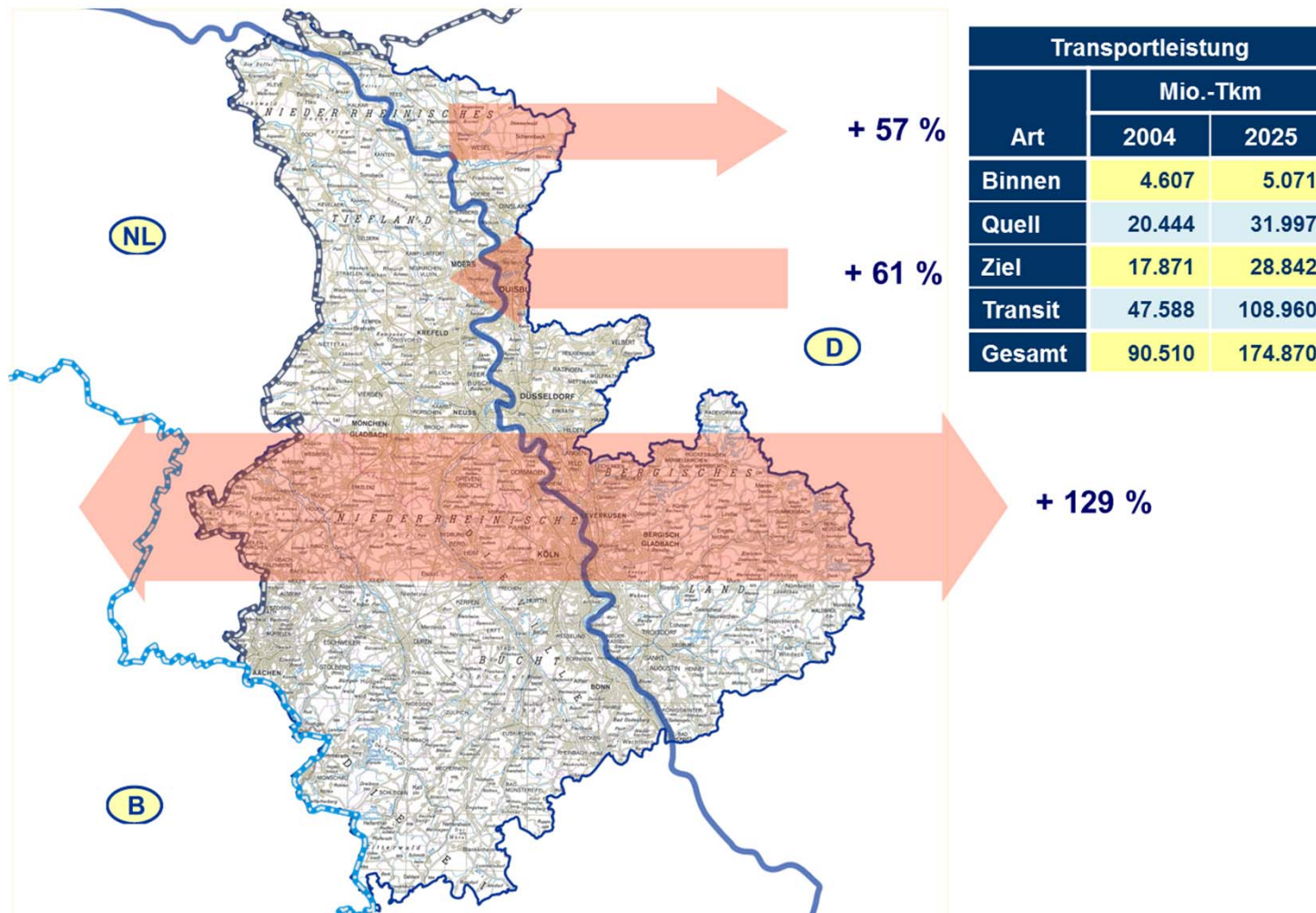
*) unter Vernachlässigung von Rad- und Fußgängerverkehr

Transportleistungen Schiene Zuwächse 2004 bis 2025

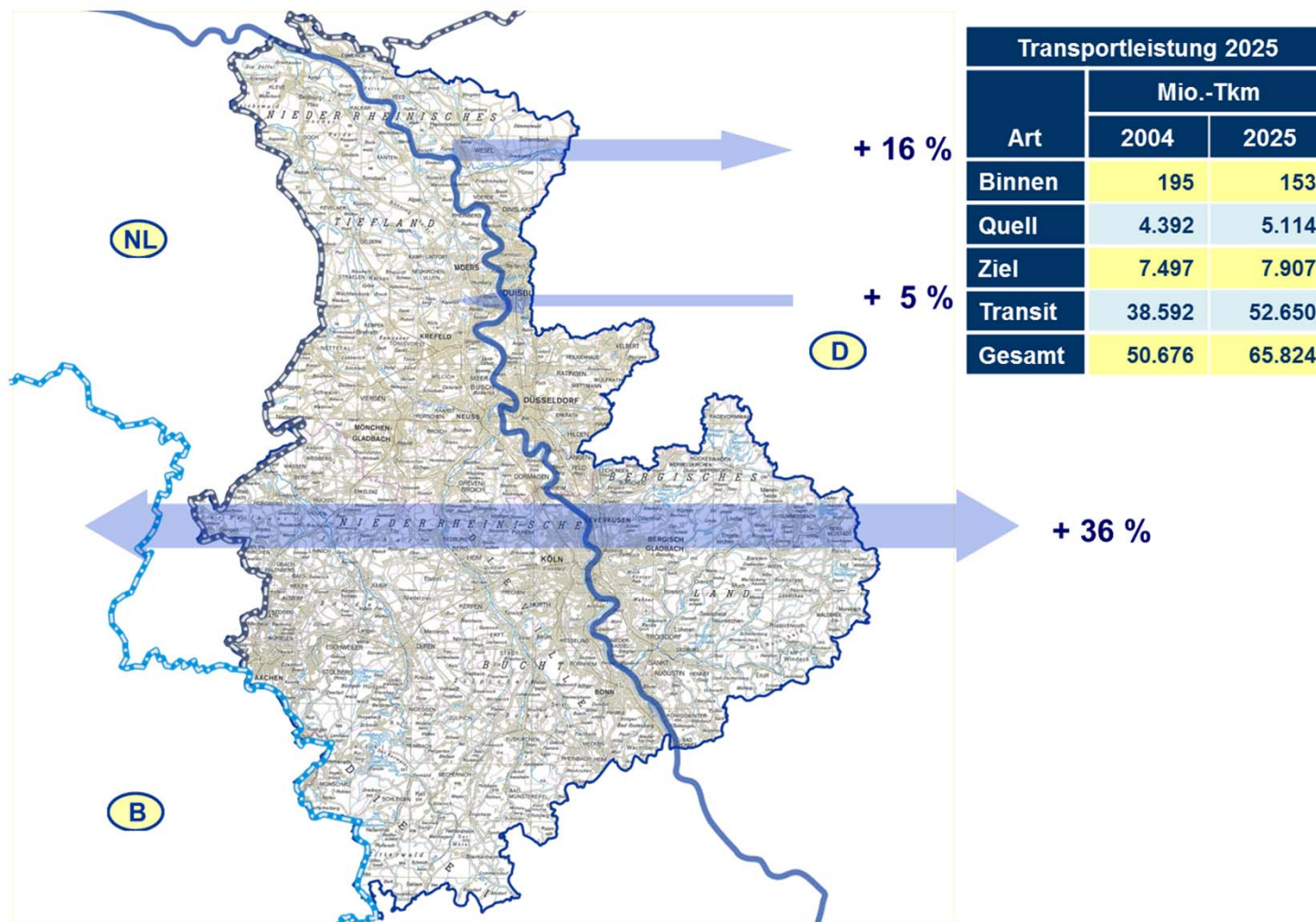


Transportleistung		
Art	Mio.-Tkm	
	2004	2025
Binnen	291	258
Quell	6.590	9.844
Ziel	5.115	7.287
Transit	9.965	16.821
Gesamt	21.921	34.210

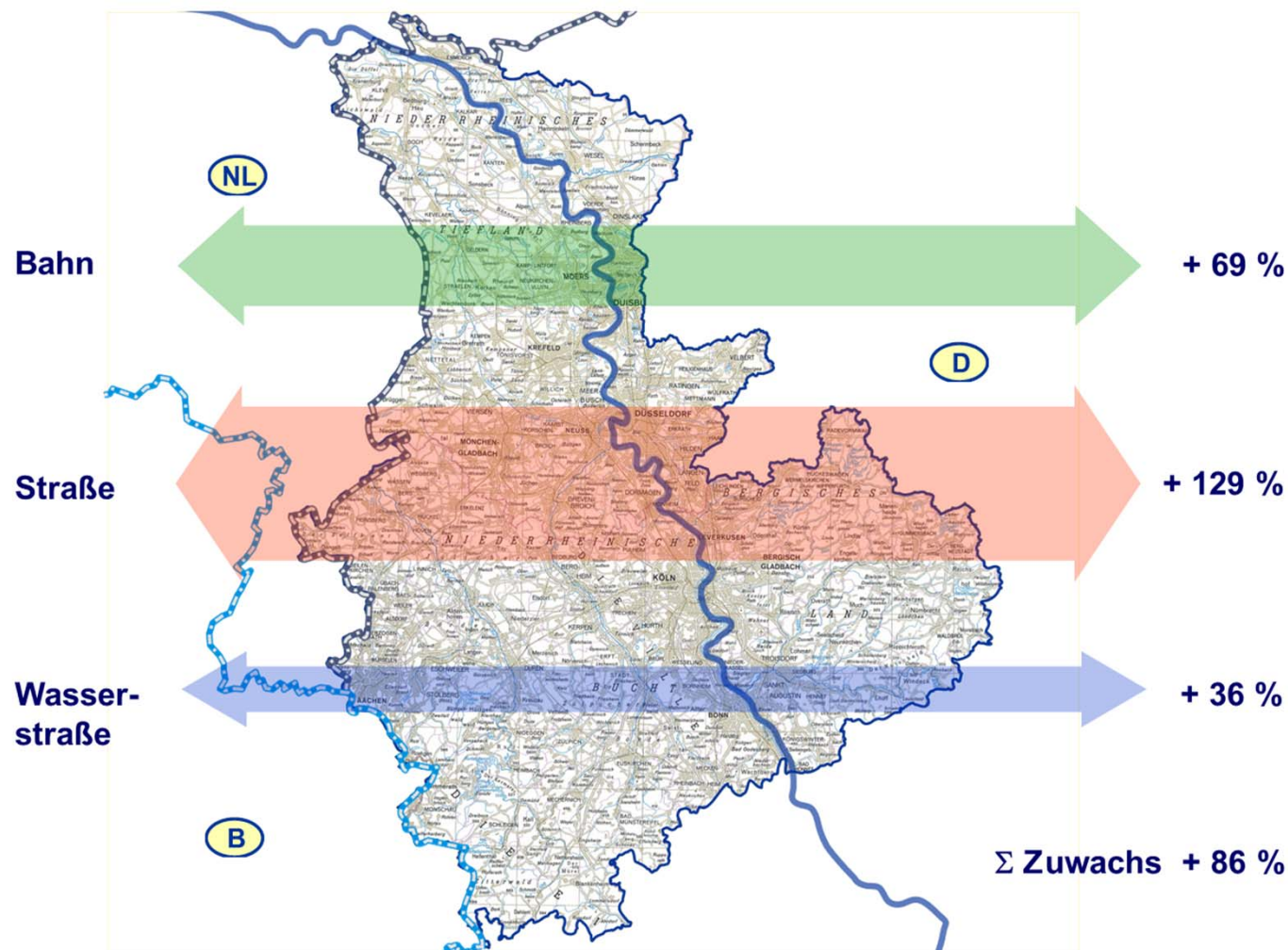
Transportleistungen Straße Zuwächse 2004 bis 2025



Transportleistungen Wasserstraße Zuwächse 2004 bis 2025

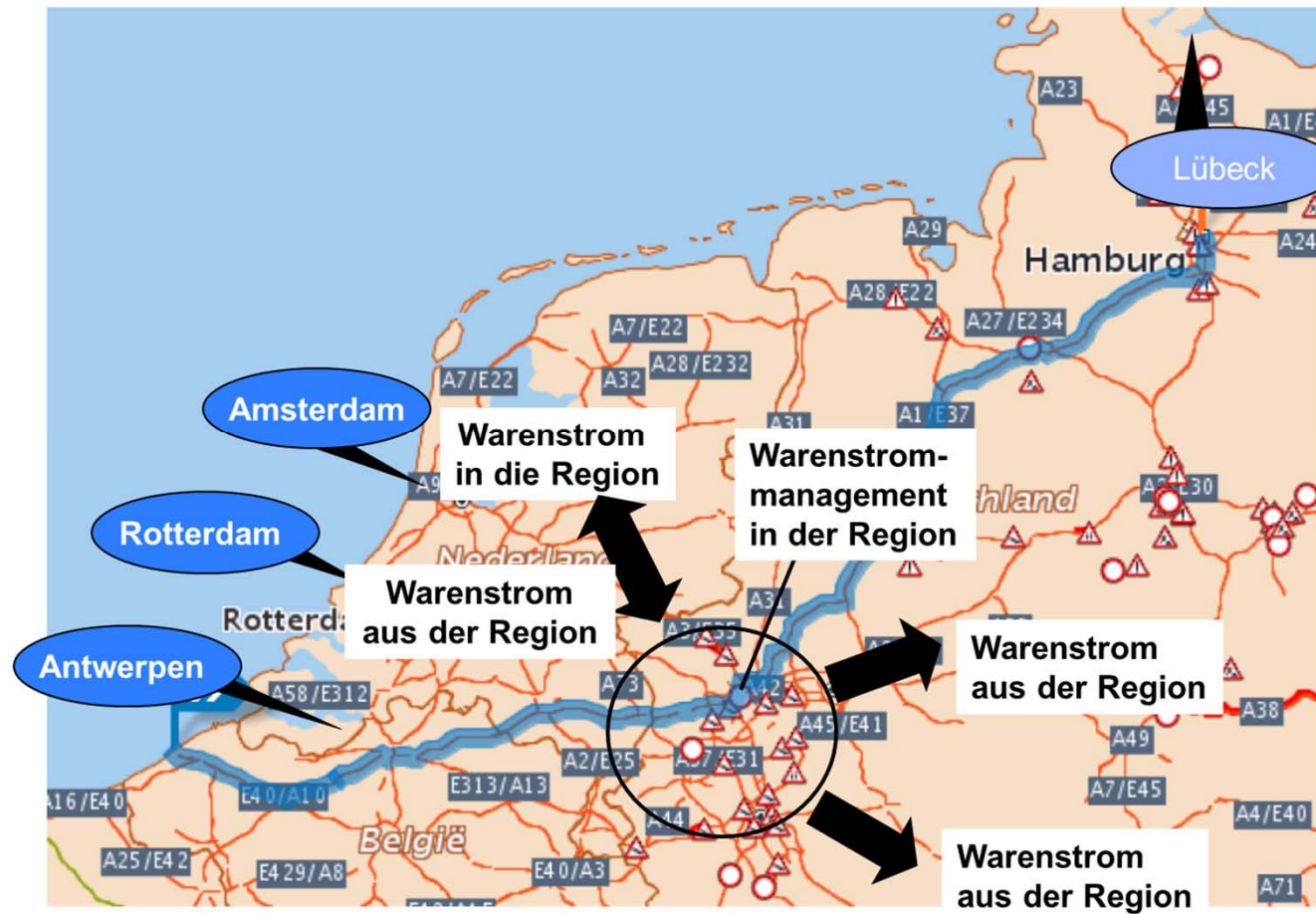


Transitströme im Güterverkehr Zuwächse 2004 bis 2025



LAGE UND INFRASTRUKTUR

● Mainports für die
Logistikbranche
der Region Niederrhein



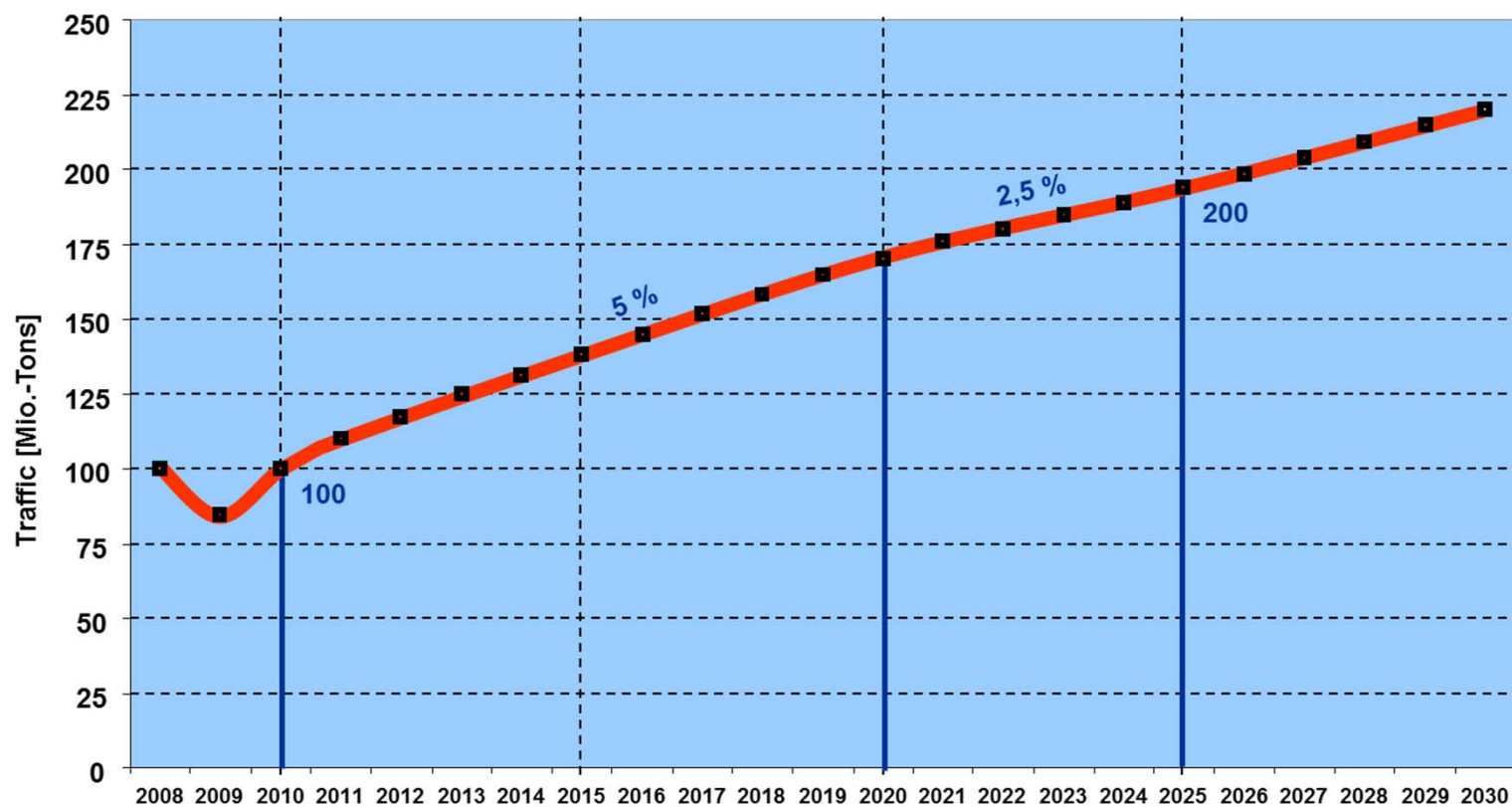
* ab 2011

Quelle: Dr. Heuser AG, Interviews

2

Traffic forecast per Containers Port of Antwerp, 2008 - 2030

[in Mio.-Tons]



Quelle : AntwerpenHafen, 2010

Seehafen-Hinterland: Maas vs. Rhein“

Barge + Bahn
in grenznahe
Binnenhäfen

LKW-Transit
Deutschland

Ausbau Maas
+Albert-Kanal
in Planung

15 Mrd. € bis
2025 (NL)

-3m Tiefgang
-200m Schleusen
-4-lagig Container
-Klasse Vb und VI
-Schiffe



Trimodales Potential Maas-Region



Optimierung der Infrastruktur



Flexible Logistikkapazität

Flächenreaktivierung

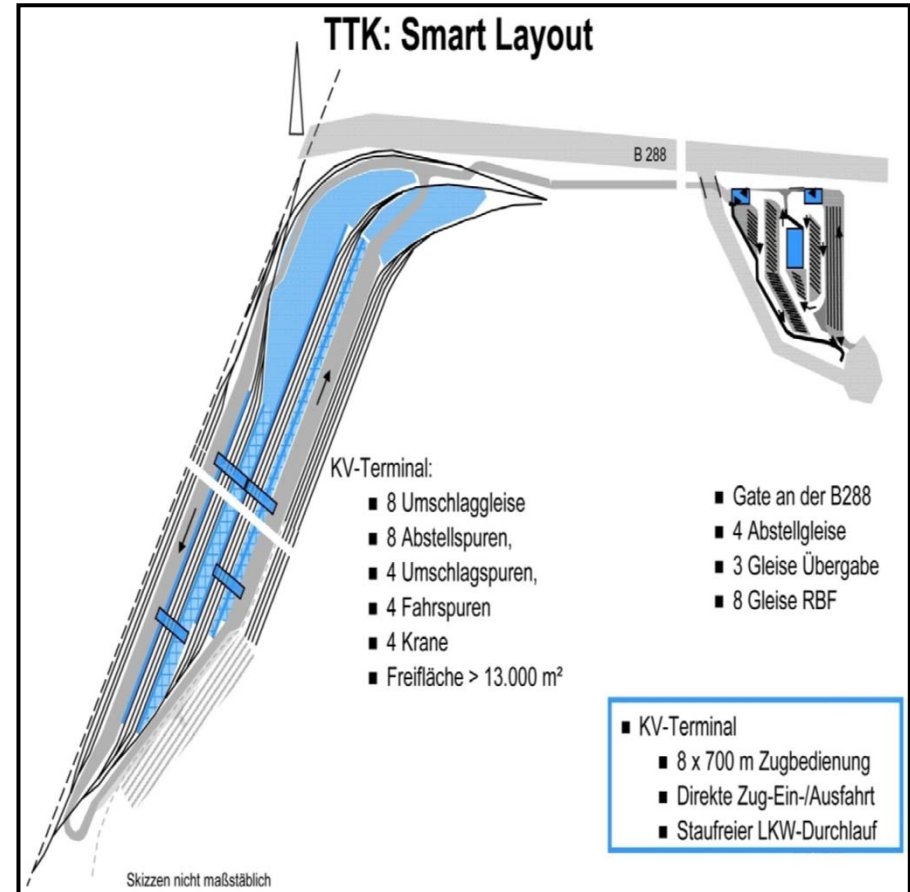
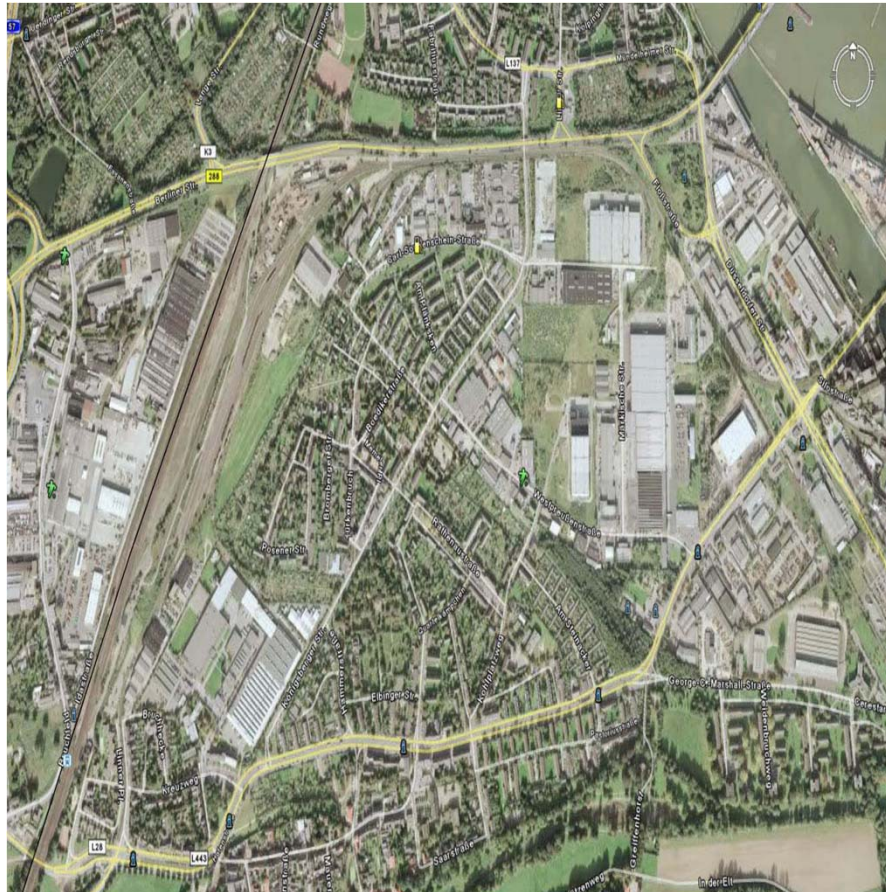
Projektpartner:

- IHK Mittlerer Niederrhein
- Wirtschaftsförderung Rhein-Erft GmbH
- Stadt Köln

Ziel:

- Flächenreaktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes mit Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur durch
 - Aktivierung ungenutzter Flächen
 - Reaktivierung von Brachflächen
 - Umwidmung von Flächen
- Anbindung bestehender Gewerbeflächen an die Eisenbahninfrastruktur
- Ansiedlung von logistikaffinen Unternehmen

neue Ansätze für Wertschöpfung



neue Ansätze für Wertschöpfung



Verkehrsprojekte des GEP 99

- Betuwe-Linie
- Eiserner Rhein
- Rhein-Ruhr-Express
- Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Venlo – Köln
- Verlängerung der Regio-Bahn Richtung Wuppertal / Venlo
- Sanierung Müngstener Brücke
- U 81: Neuss – Düsseldorf Messe – Düsseldorf Flughafen – Ratingen-West
- Reaktivierung der Niederbergbahn mit Anschluss an die geplante U 81 in Ratingen-West
- U 80 (südliche Messeumfahrung in Düsseldorf)
- Verbesserung der Abladetiefe des Rheins auf 2,80 m im Plangebiet
- Sicherstellung und Ausweitung der Hafenumflächen gemäß Wasserstraßenverkehrs- und Hafenumkonzept des Landes

neuer Regionalplan

- L 419: Ausbau der Parkstraße in Wuppertal bis Anschlussstelle neu an die A 1
- B 229n/ L 405n: bessere Anbindung Solingens an die A 3
- B 51n: Ortsumgehung Bergisch Born
- B 237n: Neuführung der Straße südlich Bergisch Born
- B 229n: Südumgehung Remscheid-Lennep
- L 141: Verlängerung der Viehbachstraße nach Norden
- L 19 östlich von Mönchengladbach
- Südliche Anbindung Hafen Krefeld
- B 288: Ausbau zur A 524
- A 61: Anbindung an die A 74 (NL)
- L 239n: Ausbau zwischen Ratingen und Mettmann
- L 403n: Lückenschluss zwischen Hilden (Ostring) und Langenfeld
- L 404n: Ortsumgehung Gerresheim
- B 220n: Ortsumgehung Kleve-Kellen
- Ortsumgehung Kevelaer
- Nord-West-Umfahrung Weeze
- Bedarfsgerechte Kapazitätsanpassungen an den Flughafenstandorten

neuer Regionalplan

- a. Kapitel 3.3, Ziel 2, GEP 99 neu: Mittel- und Oberzentren der Planungsregion sind bedarfsgerecht in den Schienen-Fernverkehr einzubinden.
- b. Kapitel 3.3, Ziel 4, GEP 99 neu: Schienenwege für den Nah- und Regionalverkehr sind zu sichern und auszubauen. Das gilt insbesondere für die Trasse des Rhein-Ruhr-Expresses.
- c. Kapitel 3.5, Ziel 2, GEP 99 neu: Die Häfen der Planungsregion sind als trimodale Güterverkehrszentren zu sichern und zu entwickeln.
- d. Das Ziel, den Flughafen Düsseldorf durch eine Verlängerung der Start- und Landebahn auszubauen, sollte planerisch nicht aufgegeben werden (Kapitel 3.7, Ziel 2, GEP 99). Von größerer Bedeutung ist es aber, dass dem Flughafen die Möglichkeit gegeben wird, seine technischen Kapazitäten voll ausnutzen zu dürfen, um die Nachfrage nach weltweiten Luftverkehrsverbindungen für die gesamte Region decken zu können. Es ist von großer Bedeutung, dass die aktuelle Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf dem steigenden Bedarf nach Luftverkehr angepasst wird.

neuer Regionalplan

- e. An den Entwicklungszielen für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach (Kapitel 3.7, Ziel 3, GEP 99) ist festzuhalten.
- f. Im Zusammenhang mit den Entwicklungszielen am Flughafen Weeze muss sichergestellt sein, dass sich der Flughafen entsprechend seiner Verkehrsfunktion weiterentwickeln kann. Darüber hinaus muss die im GEP 99 vermerkte „militärische Nutzung“ des Geländes gestrichen und die Fläche als „Verkehrsflughafen“ gekennzeichnet werden.

Die anderen Ziele des GEP 99 sind mit Ausnahme des Zieles, die fliegerische Option für den Militärflugplatz Brüggen offen zu halten, aus Sicht der Kammern weiter gültig.

Neues gemeinsames Handeln im Regierungsbezirk

**Grenzüberschreitender Masterplan Verkehr als
Fachbeitrag für den neuen Regionalplan**

=

Potentielles Interreg-Projekt im Rahmen der grenzüberschreitenden
Zusammenarbeit bei der

euregio rhein-maas-nord

- **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

- Bernd Neffgen
- IHK Mittlerer Niederrhein
- Nordwall 39
- 47798 Krefeld
- Tel: 02151 635-340
- Fax: 02151 63544-340
- E-Mail: neffgen@krefeld.ihk.de