

## **KAG-Verkehr**

### **Schieneverkehr braucht Zuverlässigkeit – die Region benötigt Zweispurigkeit**

Antrag: Der Kreisverband bittet die Kreistagsfraktion, einen Antrag zur Forcierung der Zweigleisigkeit von Kaldenkirchen nach Dülken und in Fortführung von Rheydt nach Rheydt-Odenkirchen einzubringen.

Ferner möge der Kreisvorstand auch selbst in dieser Hinsicht aktiv werden.

Begründung: Der zweigleisige Ausbau von Odenkirchen bis Kaldenkirchen ist für die Region Mönchengladbach / Viersen von großer Bedeutung. Die Strecke muss als Ganzes betrachtet werden, weil ansonsten mit einem Rückstau in den Viersener Bereich hinein zu rechnen ist. So ist die Strecke im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auch benannt.

Die Strecke Köln – Mönchengladbach – Venlo ist im Bereich Viersen – Kaldenkirchen offiziell seit dem 7.12.2018 von der damals noch „DB Netze“ für überlastet erklärt worden. Es gab also schon 2018 mehr Trassenanfragen als bewilligt werden konnten. In dem Plan zur Erhöhung der Schienenkapazität (PEK) vom 15.11.2019 für diese Strecke wird der zweigleisige Ausbau für beide Teilstrecken Odenkirchen – Rheydt Hbf und Viersen – Kaldenkirchen empfohlen. Im aktuellen PEK vom 27.6.2024 wird der Ausbau immer noch mit der Bestnote +++ empfohlen, allerdings besitzt der Gesamtausbau noch kein Zieldatum.

Der Ausbau ist prinzipiell förderfähig, da die Strecke in der Anlage des aktuellen Bundesschienewegeausbaugesetzes (BSWAG), Abschnitt 2 Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Nr. 24 im vordringlichen Bedarf aufgezählt ist. Der Ausbau fällt damit sogar unter das überragende öffentliche Interesse. Benötigt wird „nur noch“ die Freigabe der Mittel für die ersten Planungsstufen durch den Bundestag. Dies wird allerdings in und für andere Regionen in Deutschland auch so sein.

Seite 23 des aktuellen PEKs weist ferner darauf hin, dass bereits mit den inzwischen veralteten Zahlen des BVWP 2030 viel mehr Züge fahren würden, wenn dann die Strecke ausgebaut wäre. Denn mehr Züge als jetzt können ja nicht fahren, weil die Strecke schon jetzt am Anschlag betrieben wird. Von den gestiegenen offiziellen Prognosezahlen des Verkehrsministeriums für 2040 ist da noch gar nicht die Rede. Ferner weist die IHK Initiative Rheinland per Veröffentlichung vom 24.03.2025 darauf hin, dass nach einer selbst angefertigten Studie zum Schienengüterverkehr (SGV) zu den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam die Zahlen der Verkehrsprognose 2040 viel zu niedrig angesetzt sind, die Realität die offiziellen Planzahlen schnell überholen wird.

Wie die Fahrgäste des RE13 über Monate leidvoll erfahren mussten, wurde die Strecke nicht nur aus Personal- und Materialmangel nur 2-stündig betrieben. Immerschon hinzu kamen Ausfälle und Verspätungen durch vorrangige, weil internationale Güterzüge. Der häufig eingerichtete Schienenersatzverkehr (SEV) ist dabei nur ein zeitintensiver Notnagel und Antiwerbung für den Niederrhein. Die Strecke ist dabei nicht nur für den Schienengüterverkehr und den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen und insbesondere den Niederrhein, sondern auch für den Personenfernverkehr relevant. Der dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts sieht eine Fernverkehrsverbindung Düsseldorf – Eindhoven parallel zum ab Ende 2026 bis Eindhoven fahrenden RE 13 vor. Andere Anbieter stehen in den Startlöchern (Amsterdam-Basel). Auch diese den Niederrhein stärkenden Fernverkehrsverbindungen benötigen den zweigleisigen Ausbau.

Niederrhein, Rheinland und Ruhrgebiet zeichnen sich regelmäßig in Staustatistiken durch vordere Tabellenplätze aus. Hier in der Gegend würden noch viel mehr Menschen auf die Schiene umsteigen, wenn das Angebot ausgebaut werden würde. Hierdurch würde die Verkehrswende beschleunigt und große Mengen CO2 eingespart. Der VRR hat das in seinem Zielnetz 2040 berücksichtigt und sieht einen deutlichen Angebotsausbau auf den Achsen Venlo – Mönchengladbach – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf vor. Auch für die Achse Mönchengladbach – Düsseldorf ist der Ausbau zwischen Viersen und Kaldenkirchen enorm hilfreich: Der Ausbau zwischen Viersen und Venlo verringert Verspätungen des RE 13 auf dieser Strecke und stabilisiert damit auch den Verkehr zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf. Eine stündliche Verlängerung des RE 8 (Köln – Mönchengladbach – Viersen – Venlo) steht im Zielnetz 2040 des VRR. Die S 8 (Viersen – Kaarst - Düsseldorf) wird Umsteigende bringen.

Die Strecke Viersen – Kaldenkirchen ist eine wichtige europäische Ausweichroute, falls die Verbindung Emmerich – Oberhausen gesperrt sein sollte. Das geht dann auch häufig zu Lasten des Personenverkehrs: Werden Güterverkehr und Personenfernverkehr von und nach den Niederlanden über Venlo umgeleitet, muss aufgrund der schon jetzigen Überlastung ein Schienenersatzverkehr (SEV) für den SPNV eingerichtet werden. Nicht nur eine Reduktion des CO2-Ausstoßes durch Umstieg auf die Schiene benötigt Zuverlässigkeit für alle.

Das Momentum ist jetzt. Das Sondervermögen Infrastruktur Bund/Länder/Kommunen mit 500 Milliarden ist nun bereit gestellt. Vorgefertigte Reihenfolgen und begründete Abfolgen gibt es noch nicht und sieht der Gesetzgeber auch nicht vor. Es wird ausgehandelt.

Lasst uns handeln.

Für die KAG Verkehr

Christiane Juny und Reiner Neuß