

Der

CARGOrapid

Weichen stellen ...
... für zukunftsfähige Schienenwege

Grundsatzpapier anlässlich eines Gesprächs zwischen dem Ministerpräsidenten von NRW Herrn Wolfgang Clement und Interessenvertretern der von der historischen Trasse des Eisernen Rhein betroffenen Bürger.


1. **Vorstellung der vertretenen Gruppen**
 - 1.1 **Bürgerverein Krefeld-Oppum**
 - 1.2 **Bezirksvertretung Krefeld West**
 - 1.3 **Bürgerverein Krefeld Forstwald**
 - 1.4 **E.R.W.I.N. (Eiserner Rhein West Initiative), Mönchengladbach**
 - 1.5 **Aktionsgruppe Mönchengladbach Rheindahlen**
 - 1.6 **Bürgerverein Eiserner Rhein e. V., Wegberg**

2. **Bedarfsanalyse Schienenverkehr**
 - 2.1 **Grundlagen**
 - 2.2 **Szenarios**

3. **Kosten-/Nutzenanalyse, angenommene Schadensanalyse**
 - 3.1 **Eiserner Rhein auf der historischen Trasse**
 - 3.2 **Neubau parallel zur BAB 40**

4. **Der Cargorapid - was er kann, was er leistet**
 - 4.1 **Der Cargorapid ist innovativ**
 - 4.2 **Der Cargorapid ist nachhaltig**
 - 4.3 **Der Cargorapid ist wirtschaftlich, effizient und konstruktiv**
 - 4.4 **Der Cargorapid ist bürgernah und lebenswerter**
 - 4.5 **Der Cargorapid ist umweltfreundlich, gesund, sicher**
 - 4.6 **Der Cargorapid ist synergetisch und kooperativ**
 - 4.7 **Der Cargorapid ist arbeitsplatzfördernd**
 - 4.8 **Der Cargorapid ist Logistik**
 - 4.9 **Der Cargorapid ist erotisch**

5. **Zusammenfassung/Empfehlung**



1. Vorstellung der vertretenen Gruppen

1.1 Bürgerverein Krefeld-Oppum

Der Arbeitskreis Eiserner Rhein im Bürgerverein Oppum

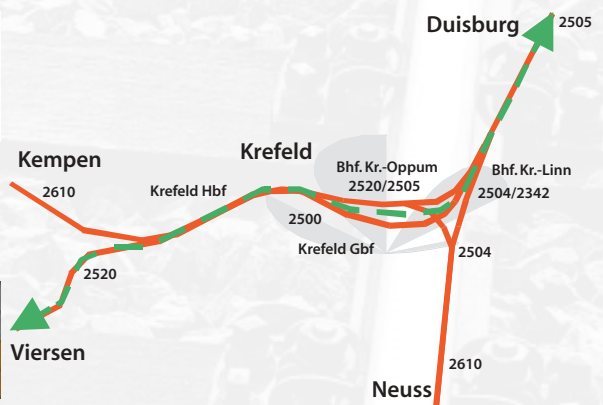
Oppum ist ein Stadtteil im Osten der Stadt Krefeld und hat ca. 14.000 Einwohner. Viele dieser Bürger sind oder waren in der Vergangenheit im ortsansässigen Ausbesserungswerk der DB beschäftigt.

Wir Oppumer Bürger sind seit mehr als 100 Jahren durch den Zugverkehr belastet. Die viergleisige Strecke durch den Ortskern (Strecke 2520, 2505), mit dem Haltepunkt Krefeld-Oppum, zerteilt den Ortskern in zwei Teile. Diese Teilung verursacht bereits heute eine zunehmende Verwaisung des Ortskernes. Parallel zur viergleisigen Strecke befindet sich im Abstand von ca. 400 Metern eine eingleisige Umgehungsstrecke (Strecke 2500), die ausschließlich durch Wohngebiete führt und nur für den Güterverkehr genutzt wird.

Im Oppumer Stadtgebiet sind ca. 7.000 Einwohnern vom Zuglärm betroffen. Auf den Oppumer Gleisen fahren pro Tag 205 Personenzüge, sowie 25 Güterzüge. Im Jahre 2010 werden dies 220 Personenzüge und 100 Güterzüge sein! Bis zum heutigen Tag haben die Bürgerinnen und Bürger großes Verständnis für den Zugverkehr in Ihrem Stadtteil aufgebracht. Durch die zunehmende Modernisierung der Personenzüge wird bereits heute ein Rückgang der Lärmbelastung registriert. Mit der geplanten Reaktivierung des Eisernen Rheines und der prognostizierten Zunahme des Güterzugverkehrs werden alle Bemühungen des Bürgervereines die Attraktivität des Ortskernes zu verbessern zunichte gemacht. Laut Prognosen bis zum Jahre 2010 werden die heute geltenden Grenzwerte nach dem 16. BImSchV um bis zu 6 dB und im Jahre 2015 um bis zu 11 dB überschritten! Bei diesen Werten ist das Grundrecht des Bürgers auf körperliche Unversehrtheit nach Artikel 2, Abs. 2 GG bereits tangiert. Da die Immobilienwerte der Geschäftshäuser und der privaten Eigenheime drastisch reduziert würden, wäre auch der wirtschaftliche Schaden enorm.

Neben dem Güterverkehr ist unser Stadtteil noch erheblich durch eine innerstädtische Umgehungsstraße sowie durch die Bundesautobahn A57 belastet. Diese Belastungen werden bis heute von den Oppumer Bürgern akzeptiert. Sollten jedoch weitere Belastungen auf unseren Stadtteil zukommen, so sind sich alle in Oppum einig, werden wir diese mit allen Mitteln die der Gesetzgeber vorsieht bekämpfen.

Streckenabschnitt	Zeit- raum	Emissionspegel nach Schall 03 und ihre Veränderungen					
		2000		2010		2015	
		DF	P1-0	P1	P2-0	P2-1	P2
		dB(A)					
Krefeld Hbf – (Oppum) – Linn	Tag	67,0	65,9	65,9	67,4	68,1	68,1
	Nacht	66,4	66,7	66,7	68,9	68,9	70,0
	Δ/Tag		-1,1	-1,1	0,4	1,1	1,1
	Δ/Nacht		0,3	0,2	2,5	2,5	3,6
Krefeld Hbf – (Güterumgehung) – Linn	Tag	61,5	66,4	67,0	67,5	67,5	67,5
	Nacht	56,3	61,1	61,5	67,5	66,5	67,5
	Δ/Tag		4,9	5,5	6,0	6,0	6,0
	Δ/Nacht		4,8	5,2	11,2	9,2	11,2



1.2 Bezirksvertretung Krefeld West

- gemeinsam mit dem Bürgerverein Oppum und mehreren Bezirken Sprachrohr für 55.000 Einwohner in Krefeld, die größtenteils schon jetzt überhöhten Lärmwerten ausgesetzt sind.
- ca. 300 Millionen Euro Schäden im Falle der Wiedereröffnung des Eisernen Rhein
- gutachterlich in Zusammenarbeit mit dem Land und der DB ist festgestellt, dass mit einer Lärmerhöhung auf 68,3 dB tags und 67,6 dB nachts zu rechnen ist (die Verkehrslärmverordnung sieht max. 59 dB tags und 49 dB nachts vor).

Aktionen in Krefeld West

- Informationen und Pressemitteilungen zum Eisernen Rhein unter "www.krefeld-west.de"
- Mailverteiler an betroffene Bürger und Entscheidungsträger in den Niederlanden und Deutschland
- Mitwirkung bei den Beschlüssen des Rates der Stadt Krefeld und anderer politischer Gremien der Region
- Bürgeraktionen
- internationale Einsprüche internationale Kooperationen mit Wirtschafts- und Umweltverbänden

1.3 Bürgerverein Krefeld Forstwald

Vorsitzender Hans Jürgen Herzog Spechtweg 9 47804 Krefeld
Tel 02151/315177 / Fax 316082 e-mail internet

Der Bürgerverein Forstwald e.V. wurde 1952 gegründet. Er hat ca. 423 Mitglieder. Aufgaben sind Brauchtumpflege und Wahrnehmung des Gemeinwohls sowie Mitwirkung bei der Gestaltung des Wohnumfeldes.

Forstwald ist ein Stadtteil im Südwesten Krefelds. Er hat 4200 Einwohner. Es handelt sich um ein gehobenes Wohngebiet mit 1389 Gebäuden, davon 1.190 Einfamilienhäuser im Privatbesitz. Die Wohnfläche je Einwohner ist überdurchschnittlich hoch, ebenso die PKW-Dichte.

Der Stadtteil wird von der Bahnlinie Ruhrgebiet – Krefeld – Mönchengladbach durchfahren und in 2 Teile geteilt. Etwa 75% der Bewohner sind mehr oder weniger stark vom Lärm, der vom Bahnbetrieb ausgeht, betroffen. Die häufige Schließung der Schranken behindert schon jetzt den Verkehr innerhalb des Stadtteils.

Die Ausstattung des Personenverkehrs mit neuen, leisere Zügen wird als sehr wohltuend empfunden.

Die Bereitschaft der betroffenen Bevölkerung zur Teilnahme an qualifizierten Protestaktionen ist hoch. Das zeigt sich an der bisherigen Beteiligung an kleine Aktionen und Informationen.

1.4 E.R.W.I.N. (Eiserner Rhein West Initiative), Mönchengladbach

Der Verein ERWIN wurde im September 2001 gegründet. Er dient dem Schutz von Bürgern der Stadt Mönchengladbach gegen Beeinträchtigungen und Nachteile, die durch die Aufnahme des Güterverkehrs von Antwerpen nach Duisburg, sowie die Ausweitung des Güterschienenverkehrs von Antwerpen nach Osteuropa auf der als sogenannter „EISERNER RHEIN„ bezeichneten Trasse in Mönchengladbach drohen, insbesondere auch der Schutz von Gesundheit und Eigentum.

Wir stehen für:

- Güter von der Straße auf die Schiene, aber nicht zu Lasten der Ökologie und Gesundheit.
- Leistungsfähige, strategische Schienenverbindungen für NRW und Europa, aber keine Hau Ruck-Lösung auf 100 Jahre alter Infrastruktur
- Transparente und nachvollziehbare Kostenüberlegungen im Rahmen einer deutschen Variantenprüfung nach europäischem Recht.

Wir fordern:

- Untersuchung auch der A40-Trasse.
- Trassenführung um die Wohngebiete herum.
- Berücksichtigung auch der indirekten Kosten.
- Kein provisorischer Betrieb des „EISERNEN RHEINS“, sondern Neubau einer leistungs- und zukunftsfähigen Güterverkehrsstrecke.

1.5 Aktionsgruppe Mönchengladbach Rheindahlen

Nach einer Informationsveranstaltung des BUND zum Thema „Eiserner Rhein“ am 15.6.2000 hier in Rheindahlen, einem Stadtteil von Mönchengladbach, haben sich spontan 8 Personen zu einer Arbeitsgruppe zusammengefunden, sich intensiv mit diesem Thema zu beschäftigen. Die Arbeitsgruppe hat die erkennbaren Unsicherheiten in der Bevölkerung über die Reaktivierung der historischen Trasse des Eisernen Rheins aufgegriffen. Seit dem werden in enger Zusammenarbeit mit niederländischen und deutschen Initiativen/Bürgervereinen die Probleme, Zielvorstellungen und Lösungsmöglichkeiten der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene diskutiert und bearbeitet. Auf Grund der sich daraus ergebenden Resultate sind wir, wie auch die verschiedenen anderen Bürgerinitiativen in den betroffenen Städten und in den Niederlanden, zur Ablehnung der Reaktivierung der historischen Trasse gelangt. Unterstützung erfahren wir auch vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie Umweltschutzverbänden in den Niederlanden. Außer den Ihnen sicherlich schon bekannten Argumenten, die allgemein gegen eine Reaktivierung dieser über hundert Jahre alten Strecke sprechen (maroder Zustand eingleisig, nicht elektrifiziert, notwendiger erheblicher finanzieller Aufwand für die Reaktivierung, auch dann nach völlig ungeeignet, die zu erwartenden Güterströme der Züge aufzunehmen ...) um nur einige der vielen Gründe zu nennen, beschäftigen wir uns als Arbeitsgruppe vor Ort natürlich intensiv mit den hier gegebenen Verhältnissen. Vor dem Hintergrund der vielen Gespräche mit Bürgern und Bürgerinnen unserer Stadt (bei einer Unterschriftenaktion haben sich über 2300 Bürger Rheindahlen unserer Forderung nach der Suche einer leistungsfähigen Schienenverbindung zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Ruhrgebiet angeschlossen) stellen sich die Gründe für die Ablehnung der historischen Trasse aus Sicht des Stadtteils Rheindahlen wie folgt dar:

1. Bereits 1974 hat die Deutsche Bundesbahn die Auffassung vertreten, dass die historische Trasse für einen Güterverkehr zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet wegen Unwirtschaftlichkeit nicht geeignet ist. Der Güterverkehr wurde drastisch reduziert und 1992 dann völlig eingestellt. Die Folge war eine trassennahe Bebauung im Vertrauen auf diese Entwicklung und Aussagen, dass kein Güterverkehr mehr auf dieser Strecke stattfinden wird. Der Wertverlust der Immobilien ist bereits heute enorm und geht in die Millionen. Z. T. ist der Verkauf eines Hauses nicht mehr möglich. Absolut unverständlich: z. Zt. wird direkt an der Strecke neues Bauland ausgewiesen.
2. Die Lärmbelästigung wäre bei einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs erheblich. Selbst wenn Lärmschutzwände errichtet wurden (ein Rechtsanspruch besteht z. Zt. nicht) mindert das den Geräuschpegel nur wenig, da Lärmschutz an der Quelle, d. h. am Gleisunterbau und an der Technik der Güterzüge anfangen muß.
3. Die historische Trasse teilt Rheindahlen in zwei Teile. Aufgrund von zwei Bahnübergängen auf zwei Hauptzufahrtsstraßen in Zentrumsnähe auf einer Distanz von nur 250m staut sich der Verkehr bereits heute bei der Durchfahrt eines Wagens des sog. Schwalm-Nette-Expreß im Personennahverkehr und des Schienenverkehrs zum Siemens-

Testgelände in Wildenrath.

Das Verkehrschaos ist vorprogrammiert bei der Durchfahrt von Güterzügen mit geringer Geschwindigkeit (denn mehr läßt diese Strecke nicht zu), die mehrere hundert Meter lang sind.

4. Aus technischer Sicht ist es nach unserer Meinung nicht möglich, durch Untertunnelung oder Überführungen dieses Problem zu beseitigen.
5. Die angesprochenen starken Behinderungen im Straßenverkehr bei zwei geschlossenen Bahnübergängen machen für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehren das Einhalten der vorgeschriebenen Reaktionszeit von 6-9 Minuten bei einem Einsätzen im Zentrum bzw. Zentrumsnähe unmöglich.
6. Durch den Bau einer Umgebungsstraße (B57) vor einigen Jahren sollte auch der Güterverkehr um Rheindahlen gelenkt werden, die Reaktivierung der Bahnstrecke würde ihn über die Bahn wieder unmittelbar in den Ortskern bringen. Dies käme einem Schildbürgerstreich gleich.
7. Auf einer Strecke von nur rund 4 km befinden sich im Stadtteil Rheindahlen 7 Bahnübergänge auf Straßenniveau, drei davon unmittelbar im Zentrum. Die Bahnübergänge sind zum großen Teil Schulwege und werden deshalb von rund 2000 Schülern und Schülerinnen an 7 Schulen, die sich in Streckennähe befinden, benutzt. Im Ortsteil Voosen reichen das Gelände einer Grundschule und eines Kindergartens unmittelbar an die Gleise heran.
8. Die Lärmbelästigung wird einen Unterricht an den Schulen untragbar machen Dazu kommen die Gesundheitsfaktoren, denn Lärm macht bekanntlich krank.
9. Beim geplanten Güterverkehr aus Antwerpen wird es sich in vielen Fällen um Gefahrguttransporte handeln, die ohne Sicherheitsabstand durch dichtbesiedeltes Wohngebiet fahren. (Teilweise liegen die Häuser nur 10-15m vom Bahnkörper entfernt.)
10. Die Realisierung der historischen Trasse bringt für unsere Region keinerlei wirtschaftlichen Vorteil, da es sich um eine reine Transitstrecke handelt.
11. Es ist den Bürgern nicht zu vermitteln, daß bei Planungen in Belgien und Holland die Belange der Bevölkerung berücksichtigt werden, ja sogar ein Tunnel für die schützenswerten Tiere im niederländischen Teil des Meinwegs gebaut wird, in Deutschland dagegen, wenigstens bis jetzt, dazu keine Überlegungen angestellt werden.

Die historische Trasse kann keinen nennenswerten Verlagerungseffekt des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene herbeiführen. Eine Verlagerung bedeutet nach unserer Auffassung, daß täglich 100 Züge mit ausreichender Geschwindigkeit rollen. Diese Leistung kann die historische Trasse definitiv nicht bringen. Die Arbeitsgruppe fordert daher eine grenzüberschreitenden gleichwertige Planung mit Umweltverträglichkeitsstudien auch in Belgien und Deutschland und die Suche nach, der besten Trasse die auch das Güteraufkommen in den kommenden 50 Jahren aufnehmen kann. Unser Vorschlag dazu: den derzeitigen Güterverkehr über die nicht ausgelastete Montzen-Route abzuwickeln und das so eingesparte Geld für die Reaktivierung der historischen Trasse in die Planung einer neuen Strecke, z. B. entlang der A40 zu investieren.

1.6 Bürgerverein Eiserner Rhein e.V., Wegberg

Hubertusweg 2a, 41844 Wegberg Tel. 02436-3109932

1. Ausgangssituation

Im Februar 2000 wurde über Internet bekannt, dass der damalige Verkehrsminister Klimmt 50 Mio. DM für die Reaktivierung des Eisernen Rheins zur Verfügung gestellt habe. Nähere Informationen waren weder an betroffene Bürger noch an die Stadt Wegberg ergangen. In der Folgezeit gründete sich zunächst eine Gruppe betroffener Bürger, die es sich zur Aufgabe machte, Informationen in Zusammenarbeit mit der Stadt Wegberg zu sammeln und an die Wegberger Bevölkerung weiterzugeben.

Ende März 2000 fand eine Bürgerversammlung mit mehreren Hundert Teilnehmern statt, in der der gesamte Informationsstand öffentlich gemacht wurde und in der die massive Betroffenheit zum Ausdruck kam.

Erste Aktivität war eine Unterschriftenaktion gegen die Reaktivierung der historischen Trasse, die in kurzer Zeit von 5000 Bürgern unterstützt wurde.

2. Vereinsgründung

Im April 2000 gründete sich der Bürgerverein Eiserner Rhein e.V. Derzeit hat der Verein ca. 150 Mitglieder.

3. Arbeitsweise

Die Arbeitsweise des Vereins wurde und wird von folgenden Aspekten bestimmt:

- Sammlung von Argumenten gegen die Reaktivierung der historischen Trasse
- Zusammenarbeit mit der Stadt Wegberg
- Information der politischen Parteien und Entscheidungsträger (deren konkrete Sachkenntnis meist sehr gering war)
Hier insbesondere: Führungen vor Ort zur Demonstration des wirtschaftlichen und ökologischen Unsinn der geplanten Maßnahme
- Zusammenarbeit mit ähnlichen Gruppen in den Niederlanden sowie den ebenso betroffenen Städten Mönchengladbach, Viersen, Krefeld
- Öffentlichkeitsarbeit über lokale und überregionale Medien
- Information interessierter Vereinigungen (BUND, Nabu usw.)
- Aktionen zur Information der Öffentlichkeit
- Begleitung von Gutachten (Lärm, Gesundheitsgefährdung usw.)

Maxime der bisherigen Arbeit war immer, ausgehend von konkreten Informationen eine sachliche Diskussion zu führen, um darzustellen, dass die Reaktivierung der historischen Trasse des Eisernen Rheins keine zukunftssträchtige Lösung sein kann. Wirtschaftlich sinnvolle und zukunftsfähige Alternativen wurden erarbeitet und vorgestellt.



2. Bedarfsanalyse Schienenverkehr

2.1 Grundlagen

Die Autobahnen in NRW als Teil internationaler Güterverkehrswege sind schon den heutigen Anforderungen an zu transportierenden Gütermengen kaum noch gewachsen.

Die seriös ermittelten Prognosen zukünftiger zu erwartender Gütermengen, die ihren Weg durch NRW wählen gehen von einer Verdoppelung bis zu einer Verdreifachung des Transportbedarfs in den nächsten 10-20 Jahren aus.

Diese erwarteten Mengen werden nicht nur im Hafen Antwerpen angelandet, sondern auch über die übrigen ARA Häfen. Zusätzlich ist der weitere Ausbau des Hafens Vlissingen geplant.

Die Vervielfachung der zutransportierenden und zu umschlagenden Gütermengen erfordert schon jetzt die Planung und Installation weiterer Verkehrskapazitäten.

Da die politische Zielsetzung auf eine proportional stärkere Verlagerung der Transportmengen auf den Verkehrsträger Schiene zielt (von jetzt 16% Anteil auf gewünschte 25%), sind hier besondere Überlegungen und Maßnahmen notwendig.

Wir sind der Meinung, dass nur eine moderne, leistungsfähige Trasse diesen den Anforderungen des Logistikstandortes NRW gerecht werden kann.

2.2 Szenarios

Grundsätzlich unterscheiden wir zwischen zwei unterschiedlichen Szenarien.

Szenario 1

2002/2003 wird die historische Trasse des Eisernen Rhein zunächst vorübergehend wieder in Betrieb genommen. Dieser Betrieb wird 15 Züge Täglich umfassen.

ca. 2007/2008 wird diese Strecke dann für einen Zeitraum von ca. 2 Jahren aus dem Betrieb genommen, um ihn auf niederländischer Seite für seine Dauerhafte Nutzung mit ca. 43 Zügen täglich instand zu setzten.

ab ca. 2010/2011 wird dann der Maximalbetrieb von ca. 43 Zügen stattfinden.

Die auf der historischen Strecke stattfindenden Verkehre werden sich durch die Städte Wegberg, Mönchengladbach, Krefeld und Teile des Kreises Viersen bewegen und dort gemeinsam mit den unabhängig vom Eisernen Rhein erwarteten Verkehrsmengensteigerungen die Lebens- und Wohnqualität empfindlich beeinträchtigen.

Szenario 2

2002 beginnen Bundes- und Landesregierung gemeinsam mit den Regierungen der von dem Verlauf dieser Strecke betroffenen Staaten die ernsthafte Planung einer leistungsfähigen und zukünftigen Verkehren gewachsenen Neubautrasse entlang der BAB 40.

Bis zu deren Fertigstellung und Anbindung ca. im Jahre 2010 werden die anfallenden Verkehre über die bisher zur Anbindung des Hafens Antwerpen genutzte Strecke via Montzen abgewickelt. (Diese Kapazität sollte allemal gewährleistet sein, da auch bei einer zeitweisen Stilllegung der historischen Trasse (s. Szenario 1) diese Strecke bis 2010 ausreichen muss.)

Die von uns empfohlene Trassenführung parallel zur BAB40 würde deutlich weniger Menschen in Ihrem Lebensumfeld beeinträchtigen und zudem den Anforderungen an eine Logistik des 21. Jahrhunderts gerecht werden.

Wir nennen diese Lösung den Cargorapid

3. **Kosten-/Nutzenanalyse, angenommene Schadensanalyse**

Im Folgenden liefern wir eine Zusammenfassung der Kosten

3.1 Eiserner Rhein auf der historischen Trasse

187mio Euro	Monetarisierte Auswirkungen auf die Bürgerschaft 176mio Euro Gesamtauswirkung auf holländischer Seite plus Folgekosten bei ca. 50km Strecke. Hier: ca. 53 km in Deutschland ohne Folgekosten. Aufgeteilt auf die Unterpunkte 1.) Wertminderung von Liegenschaften durch Lärm/Erschütterungen 2.) Umweltauswirkungen (Flora/Fauna) 3.) Luftverschmutzung 4.) Risiken durch Gefahrgut 5.) Gesundheitliche Auswirkungen
31mio Euro	Lärmschutz gemäß IVV-Gutachten
25mio Euro	Aufwendungen für provisorischen Betrieb. Vorsichtige Schätzung Dr. Kunz (A 21/23.63.20-11-01-01/4 F 00)
80mio Euro	Für Ausbau der Trasse auf strukturelle Leistung (2 gleisig) Referat A21/23.63.20-11-01-01 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
????	Feststellungsklage vor dem Verwaltungsgericht gegen das Eisenbahn-Bundes-Amt zur verbindlichen ANORDNUNG eines Planfeststellungsverfahrens für die Nebenstrecke und den Streckenabschnitt zwischen Dalheim/Grenze und MG-Ry/Gbf sowie UVP-Pflicht für das Gesamte nach §3A und §3E UVPG in Verbindung mit §18 AEG.
323mio Euro	Gesamtkosten daraus ergeben sich bei 53km Strecke auf deutschem Grundgebiet
6 mio Euro	Kosten pro KmStrecke Bei einer Nutzungsdauer von 20 Jahren und 43 Zügen tgl. mit einer Tonnage von ca. 1.800t ergeben sich: Abschreibungskosten pro Tonne von 0,57 Euro.

3.2 Neubau parallel zur BAB 40

53 mio Euro Monetarisierete Auswirkungen auf die Bürgerschaft Interpoliert aus IVAM-Studie

500 mio Euro Gesamtschaden auf holländischer Seite plus Folgekosten von 50-70mio Euro jährliche Kosten dort bei ca. 50km Strecke.
Hier: 15 km in Deutschland ohne Folgekosten (15Km Moers/Neukirchen-Vluyn)

330 mio Euro Erstellungskosten (Vergleichbare Zahlen ergeben sich aus dem Neubau der Strecke Aachen-Köln)

-132 mio Euro 40% Zuschüsse EU

(0) *(Alternativ ohne Zuschuss)*

9 mio Euro Lärmschutz (31mio Euro bei 53kmbezogen auf 15km)


260 mio Euro **Gesamtkosten in Deutschland**
(392 mio Euro) ***(Alternativ ohne Zuschuss)***

daraus ergeben sich bei 40km Strecke auf deutschem Grundgebiet

6,5 mio Euro Kosten pro KM Strecke
(9,8 mio Euro) *(Alternativ ohne Zuschuss)*

Bei einer Nutzungsdauer von 20 Jahren und 200 Zügen (Antwerpen + Rotterdam + Vlissingen + Anbindung der Brabant-Route an die Betuwe-Linie + Venlo-Duisburg) tgl. mit einer Tonnage von je ca. 1.800t ergeben sich:

Abschreibungskosten pro Tonne von 0,10 Euro (Ohne EU-Zuschüsse 0,15 Euro)



4. Der Cargorapid - was er leistet, was er kann

4.1 Der Cargorapid ist innovativ

die Wirtschaftsregionen Venlo, Roermond, Eindhoven, Krefeld, Mönchengladbach, Duisburg liegt im wirtschaftlich interessanten Dreieck Brüssel, Nordholland und Ruhrgebiet.

Diese Chance wurde bis jetzt noch nicht genutzt, die bisherige Vernachlässigung der Region bremst die wirtschaftliche Entwicklung NRW's und seiner Nachbarn aus.

Die Öffnung des historischen Eisernen Rheins schreibe diesen Zustand auf Dauer fest.

4.2 Der Cargorapid ist nachhaltig:

ein zweispuriger Neubau entlang der A40 birgt Kapazitäten von bis zu 250 Zügen täglich. Hiermit würde man nicht nur der zunehmenden Verkehre aus Antwerpen Herr werden, sondern die Gütermengensteigerungen aus Vlissingen, Amsterdam und Rotterdam ebenfalls langfristig auf den Verkehrsträger Schiene verlagern können.

die alte Trasse gerät schon 2015 an ihre Leistungsgrenze, egal, ob mit oder ohne Eisernen Rhein und bedient bestenfalls Antwerpen.

4.3 Der Cargorapid ist wirtschaftlich, effizient und konstruktiv:

schon der Bau der neuen europäischen Strecke wird mit europäischen Fördergeldern unterstützt; später treten realistische Entlastungen der Autobahn ein, möglich werden bei einem dreispurigen Ausbau 700 Züge täglich.

Er sorgt für eine Entlastung der Straßen (A4, A40, A44, A52, A57, A61)

Er bietet sofort und dauerhaft günstiges Kosten-/Nutzenverhältnis des Bauaufwandes und entwickelt großräumige Bedeutung.

Er bietet schnelle, elektrifizierte, mehrspurige Trassen, die ebenso wie der Metrorapid Exportschlager deutscher Logistikleistung werden könnte.

Die Wiederinbetriebnahme der historischen Trasse ist nach bisherigem Planungsstand nicht förderungswürdig.

Die Wiederinbetriebnahme der historischen Trasse entlastet bestenfalls kurzfristig die Autobahnen und kann demzufolge wichtige politische Zielsetzungen nicht erfüllen. Dabei entwickelt sie allenfalls eine regionale Bedeutung.

Logistische Vorzüge des 19. Jahrhunderts werden den Anforderungen des 21. Jahrhunderts nicht mehr gerecht.

4.4 Der Cargorapid ist bürgernah und lebenswerter:

Der Güterrapid wäre positiv besetztes und von den Bürgern unterstütztes Dauerthema. Das Planfeststellungsverfahren wird den wenigen Anwohnern Lärmschutz nach neuesten Richtlinien gewähren. Erstmals würden sie auch geschützt vor den Emissionen der schon vorhandenen Autobahn, die bis heute keinerlei Lärmschutz aufweist. Gefahrguttransporte verlieren Risiken auf neuen geraden Strecken durch dünn besiedelte Gebiete. Der Güterrapid an der A40 würde dem Ausbluten der Innenstädte durch den Güterverkehr entgegenwirken.

der Eiserne Rhein würde dagegen ein stürmisch und negativ Dauerthema in den Bundes-, Europa-, Landes- und Kommunalwahlkämpfen.

Die historische Trasse setzt eine sehr viel größere Anzahl von betroffenen Menschen physisch und juristisch ungeschützt extremen Belastungen aus.

Der daraus resultierende Wertverlust der Häuser schmälert Rente der Hauseigentümer und gefährdet teilweise die Anschlussfinanzierungen neuerer Immobilien.

Eine Verslummung der betroffenen Wohngebiete in den städtischen Wohngebieten ist absehbar.

4.5 Der Cargorapid ist umweltfreundlich, gesund, sicher:

Eine elektrifizierte Strecke mindert deutlicher als der Einsatz von Diesellokomotiven die CO₂- und Partikelemission gegenüber dem LKW-Transport (bei Einhaltung der neuen EU-Abgasnorm).

Auf deutschem Staatsgebiet entstünden praktisch keine Probleme mit Lärm und Erschütterungen.

Es entstünden weitaus geringere Folgeschäden aufgrund des Zerreißens von Fläche und Grundwasserbeeinträchtigungen.

Kreuzungsprobleme, Ausweichgleise, Rangierverkehr und die damit verbundenen Gefahren entfallen weitestgehend.

Die Inbetriebnahme der historischen Trasse wird vorerst nur mit Dieseltraktion möglich sein.

Neben der in der IVV-/TÜV Rheinland-Studie vom Dezember 2001 dargelegten Luftschallemission beeinträchtigen auch Körperschall und Erschütterungen die Gesundheit einer großen Zahl von Anrainern.

Viele Wohn- und Ruhegebiete entlang der historischen Trasse würden mittelbar Ihre Funktion verlieren; die dort lebende Bevölkerung bliebe den Gesundheitsrisiken weitgehend schutzlos ausgeliefert.

Niveaugleiche Kreuzungspunkte und innerstädtischer Rangierbetrieb sind bei der historischen Trasse praktisch unausweichlich.

4.6 Der Cargorapid ist synergetisch und kooperativ:

die Planungsverfahren (LEP, GEP, FNP, B-Plan, Landschaftsplan) können parallel einem beschleunigten Genehmigungsverfahren unterworfen werden, da die A40 Eigentum des Bundes ist.

In den nächsten 15 Jahren wird allein aus Antwerpen mit einem zusätzlichen Umschlag von 1,5 Millionen Containern gerechnet. Zusammen mit den erwarteten Zuwächsen aus Amsterdam und Rotterdam ergibt sich hier eine immenses Potential.

Die sich daraus ergebenden Logistischen Anforderungen können nur kooperativ und koordiniert gelöst werden.

Die durch einen Trassenführung über Venlo befürchtete Konkurrenzsituation ergibt sich folglich nicht.

Der Cargorapid wäre also vielmehr Träger einer strategischen und operativen Allianz.

Die historische Trassenführung bedingt die Kooperation der Niederlande. Da bei dieser Streckenführung der Nutzen der Niederlande relativ gering wäre, ist auch nicht von Synergieeffekten die die Wirtschaftsregion auf Dauer stärken zu rechnen.

4.7 Der Cargorapid ist arbeitsplatzfördernd:

es werden günstigere Bedingungen für neu angesiedelte Betriebe geschaffen, dies hilft der teilweise von hoher Arbeitslosigkeit betroffene Region.

Allein das mit Wertschöpfung versehene große Bauvolumen schafft Arbeitsplätze.

Die Streckenführung auf der historischen Trasse erlaubt kurzfristige Arbeitsplatzversorgung allenfalls in Duisburg.

Da es sich bei der Ertüchtigung der Strecke weitestgehend um kleine Ergänzungen oder Änderungen handeln wird ist von der Schaffung von Arbeitsplätzen allein beim Bau nicht auszugehen.

4.8 Der Cargorapid ist Logistik:

Logport erhält nur mit dem Güterrapid eine dauerhaft leistungsfähige Infrastruktur.

4.9 Der Cargorapid ist erotisch:

mit dem Güterrapid ist man auf der Gewinnerseite und dokumentiert den europäischen Anspruch der Region.

5. Zusammenfassung/Empfehlung

Der A 40 Cargorapid :

- ist zukunftsfähig

keine Kapazitätsbeschränkung

modernste Gleis und Signaltechnik

freiwerdende Kapazitäten auf der historischen Strecke können für den Ausbau des ÖPNV verwendet werden

freier Wettbewerb kann ohne Rücksicht auf die Probleme der Ballungsräume stattfinden

- ist umweltfreundlich

kontinuierliches fahren ohne anzuhalten möglich -> kein Lärm,

weniger Energieverbrauch,

weniger Abgase

- ist bürgerfreundlich

keine Zerschneidung von Stadtteilen und Landschaften

keine Zerstörung von Immobilienwerten

- ist lebenswert

Rückgewinnung von Lebensraum

Innenstädte werden attraktiver

- ist wirtschaftlich

keine Kapazitätsbeschränkung

Innenstädte werden attraktiver

schnellere Transporte

kürzere Verbindung

keine Rücksichtnahme auf den Personenverkehr notwendig

geringerer Energieverbrauch

attraktiv und damit gut zu vermarkten für private Nutzer

- ist effizient

z.B. Kosten/ Nutzenverhältnis positiv

siehe "ist wirtschaftlich"

kann als Alternative oder Ausweichstrecke zur Betuwe-Linie genutzt werden

- ist international

kann von Rotterdam und von Antwerpen genutzt werden

- ist synergetisch

kann als Alternative oder Ausweichstrecke zur Betuwe-Linie genutzt werden

- ist konstruktiv

weil problemlösend

- ist innovativ

weil optimal und kostengünstig für alle nutzbar ist

- ist kooperativ

siehe europäisch

- ist arbeitsplatzfördernd

durch die Verlagerung wieder Investoren in die Bahnhofsnahe Stadtzentren kommen werden
Firmen sich lieber in Ballungsgebieten ansiedeln die nicht durch Lärm belastet,
oder durch Zuglinien zerschnitten sind
für Logistikunternehmen Unternehmen attraktiver

- ist ein politisches Zugpferd

weil europäisch

weil zukunftsorientiert geplant

weil Bürgerfreundlich

- ist leise

weil nach neuesten Erkenntnissen gebaut

weil es keine Haltepunkte gibt

weil es keine Ballungsgebiete entlang der Strecke gibt

- ist Stadtentwicklung

Rückgewinnung von bereits verwaisten Stadtteilen

Vermeidung weiterer Verslummung

- ist erotisch

weil man laue Sommernächte im freien verbringen kann

weil ein Flirt im Biergarten/Garten besser ankommt wenn man sich dabei nicht anschreit.

- ist hightech

weil einmalig

nach den Anforderungen modernen Güterverkehrs konstruiert

- ist imagefördernd

weil international

weil zukunftsorientiert und nachhaltig

- ist transeuropäisch

Kooperation mit Venlo

für alle Länder offen

Bürger in der Region werden durch europäischen Verkehr nicht belastet

entspricht zukünftigen europäischen Sicherheitsstandards

Wir empfehlen Landes- und Bundesregierung die Aufnahme ernsthafter und seriöser Untersuchungen mit der Zielsetzung einen Neubau einer autobahnparallelen Trasse in Abstimmung mit den Niederlanden und Belgien zu erreichen.

Nur ein Projekt, wie der A40 Cargorapid kann alle Aspekte moderner Verkehrs- und Infrastrukturpolitik abdecken weil es:

- die Innenstädte entlastet,
- die Autobahnen nachhaltig entlastet,
- Verkehrswege bündelt
- das politische Ziel, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen erreicht,
- sozialverträglich ist

und vor allem...

...weil es sich rechnet.