

Eiserner Rhein versus Cargorapid

Um es im Vorhinein klarzustellen: Es ist ein verständliches Anliegen, Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Voraussetzung ist aber, dass dies unter vernünftigen und für den Bürger nachvollziehbaren Bedingungen geschieht. Da wir die Vernunft und die Einbeziehung der Bürger in dieses Ziel bisher leider vermissen mussten, habe ich mir als Vorstandsmitglied des Vereins ERWIN (Eiserner- Rhein- West-Initiative) erlaubt, Überlegungen und Berechnungen über die ökologisch und ökonomisch sinnvollste Möglichkeit anzustellen, in unserem schönen Niederrhein durchaus nachvollziehbar, dass bei einer ersten oberflächlichen Betrachtung der gegebenen Schienentransporte auf der Schiene transnational zu realisieren.

"Eiserner Rhein", eine fixe Idee mit nostalgischem Flair.

Vor über 150 Jahren war die historische Streckenführung ja noch sinnvoll. Heute aber sieht die Welt ganz anders aus. Die Dinge haben sich völlig anders entwickelt. So nachvollziehbar der erste Gedanke an die Reaktivierung des Eisernen Rheins vordergründig für den Einstieg in die Problematik auch sein mag, um so mehr besteht auch die Gefahr, einer fixen Idee nachzuhängen, die sich womöglich längst durch neue Gegebenheiten überholt hat.

Besonders im Hinblick auf die Anforderungen eines Transeuropäischen Netzwerks (TEN) ist hier eher eine strukturell wirksame strategische Verbindung gefragt, quasi eine Autobahn. Das ist aber eine völlig andere Dimension, die die Möglichkeiten des Eisernen Rheins weit übersteigt. Hier erscheint der Eiserner Rhein, bitte erlauben Sie mir das mal so einfach platt zu sagen, eher als Bimmelbahn.

Den Eisernen Rhein hatten wir in der Vergangenheit so verstanden, dass aus einem Feldweg vergleichsweise eine Bundesstraße werden soll. Jetzt stellt sich sogar heraus, dass es eine ausgewachsene Autobahn werden soll! Geahnt, meine Damen und Herren, hatten wir es ja schon damals.

Der Begriff "Eiserner Rhein" auf der alten historischen Trasse war mal eine Idee, die sich mit einem Schlagwort verband. - Und das hat sich festgesetzt. Es muss aber erlaubt sein, den wirtschaftlichen Sinn und Nutzen in Bezug auf die aktuelle Situation zu hinterfragen.

Was bedeutet Wirtschaftlichkeit?

Wirtschaftlichkeit definiert sich als das Verhältnis von eingesetztem Kapital zum Ergebnis in Bezug auf eine Kenngröße.

Will ich ein Haus bauen, brauche ich eine gute und verlässliche Bohrmaschine. Diese wird etwas mehr kosten als ein Billigprodukt, welches aber auch eher seinen Dienst versagen wird. Zwei Billige sind dann teurer als eine Gute.

Ein anderes Beispiel: Wenn ich für den doppelten Kapitaleinsatz ein Transportmittel bekomme, mit dem ich dreimal so viel transportieren kann, ist es bei einem entsprechend ergiebigem Markt wirtschaftlicher, den doppelt so teuren Transporter zu kaufen.

Die große Frage ist immer, "wie effektiv habe ich mein Geld eingesetzt?".

Bei komplexen Gebilden, wie z.B. dem Eisernen Rhein sind die Dinge nicht ganz so einfach.

Natürlich maße ich mir nicht an, den Fachleuten bei der Bahn und beim Bund das Rechnen beibringen zu wollen. Auch möchte ich den Planern nicht sagen, wie sie ihre Arbeit zu machen haben. Das wäre vermessen und das liegt auch nicht in meiner Absicht.

Aber, meine Damen und Herren, hat nicht jeder schon mal den Ober zurückgerufen, um die Rechnung nachvollziehen zu können. "Wo kommt den dieses Schnitzel her?"

Je höher die Summe ist, umso größer ist logischerweise das Interesse, zu hinterfragen. Ganz besonders, wenn der persönliche Lebensraum, oder sogar das Lebenswerk oder die Altersversorgung auf dem Spiel steht. Es muss nicht nur erlaubt sein zu hinterfrage, - es ist in gewisser Weise sogar unsere Pflicht!

Um die Rechnung beim Eisernen Rhein zu betrachten, muss man zunächst eine Kenngröße definieren, welche die Beziehungen in der Wirklichkeit widerspiegelt. Ein Benutzer des Eisernen Rheins, ein Spediteur zum Beispiel, wird wohl fragen, was eine zu transportierende Tonne kosten wird. Das ist für ihn das Maß der Dinge.

Bislang habe ich aber nur einen Vergleich der Gestellungskosten gefunden.

Um bei den Vergleichen von vorhin zu bleiben, würden wir mit Billigkram unser Haus kaum fertig bekommen und der Fuhrunternehmer von vorhin hätte sich eine Schubkarre gekauft und wäre somit pleite!

Ich habe als Kenngröße Kosten pro Tonne gerechnet und hatte auch prompt einen AHA-Effekt, an dem ich Sie nun teilhaben lassen möchte.

Betrachtung des Ganzen?

Die Gegebenheiten müssen insgesamt gesehen werden. Das bringt auch der Ansatz des Transeuropäischen Netzwerks (T.E.N.) zum Ausdruck. Also wollen wir auch den Eisernen Rhein nicht isoliert betrachten.

Das Problem steht ja nicht für sich allein. Als Ganzes gesehen, fällt der Blick zwangsläufig auf die Betuwe-Line. Hier kommt eine Hochleistungsstrecke von niederländischer Seite an und versiegt auf deutschem Boden in einem völlig unzureichendem Schienennetz. Auch dort ist massiver Handlungsbedarf.

Was nun, wenn es gelänge, beide Probleme zu entschärfen? Gibt es eine Streckenführung, die sowohl den Bedarf des Eisernen Rheins abdeckt und auch das Problem der Betuwe-Line entschärft? Wenn ja, würde es sich doch wohl lohnen, darüber nachzudenken. Oder nicht?

Neue Alternative Cargorapid

Ein Blick auf die Landkarte führt unschwer zu der Idee, entlang der A40 eine Eisenbahntrasse zu legen. Diese würde die Verkehre des Eisernen Rheins aufnehmen können und zudem auch Züge von der Betuwe-Line, die ebenfalls ins Ruhrgebiet und weiter bis ins Landesinnere geführt werden sollen. Das Zugaufkommen wäre also ungleich höher, als wenn wir nur den Eisernen Rhein isoliert betrachten würden.

Es hat also Charme, die A 40-Variante- natürlich unter der Voraussetzung, dass der Bürgerwille in den betroffenen Gemeinden von Beginn an mit einbezogen wird – genauer zu betrachten.

Auf niederländischer Seite wäre eine bis heute unberücksichtigte Variante denkbar, nämlich westlich der Maas. Diese würde teils auf vorhandenem Schienennetz aufsetzen und etwa 40 KM Neubau in siedlungsarmem Gebiet bedeuten.

Wirtschaftliche Gegenüberstellung

Lassen wir uns nun für beide Trassen eine grobe und ungefähre Gegenüberstellung wagen. Da ich kein Experte bin, habe ich mit Näherungswerten gearbeitet, die ich aus den Kosten vorhandener Strecken und aus anerkannten Studien entlehnt habe. So komme ich also auf die groben Gestellungskosten und auch auf den Schaden, den die Strecke in besiedeltem Gebiet anrichtet.

Das zusammen stellen die Kosten dar.

Nehme ich die Züge pro Tag mit deren Tonnage und rechne das auf die Nutzungsdauer, so komme ich auf die Summe der in einem Zeitraum transportierten Tonnage.

Teilen ich nun die Kosten durch die transportierte Tonnage, habe ich die Kosten pro Tonne. Den Wert, den auch ein möglicher Kunde dieser Strecke interessieren würde.

Wir sehen auf einmal, dass der Cargorapid plötzlich sogar günstiger ist, als der Eiserne Rhein!!

Dahinter stehen nun zwei wichtige Erkenntnisse:

1. Kosten sind Kosten. Auch wenn man in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Lage den Anwohner auf seinen Kosten sitzen lassen kann, so sind es dennoch Kosten. Kosten sollen so stillschweigend auf die Bürgerschaft abgewälzt werden und nicht in der Rechnung auftauchen! Das ist der Grund, warum die Reaktivierung der historischen Trasse vordergründig günstiger ist. Besonders sozial finde ich das nicht!
Ganzheitlich betrachtet ist der ER nur aber unwesentlich billiger.
!! Aber, der soll Bürger die Zeche bezahlen. !!
2. Wenn man Verkehre bündelt, lassen sich Investitionen ganz anders rechnen, besonders dann, wenn man auf realistische Kenngrößen abstellt.

Unser Fuhrunternehmer von vorhin wäre ja sonst schon bankrott.

Ausgangsdaten:

Schäden:

Laut IVAM 2001 richtet 1KM in bewohntem Gebiet einen Schaden von 10mio€

an. (500mio€/50KM in NL)
(IVAM Feb. 2001)

Lärmschutz:

0,6 mio€ Kosten pro KM Lärmschutz.
(IVV_Gutachten)

Erstellungskosten:

Die Strecke Köln/Frankfurt kostete 1,3Mrd€ bei 200KM. Das sind 6,5 mio€ pro KM Neubau.

Reaktivierungs-/Ertüchtigungskosten:

Die Ertüchtigung des Eisernen Rheins würde 105mio€ Kosten bei 53 KM. Das sind pro KM 1,15 mio€ Ertüchtigung.
(Referat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen A21/23.63.20-11-01-01.)

Laufzeit der Betrachtung:

50 Jahre
(willkürlich)

tägliche Tonnage Eiserner Rhein:

43 Züge zu 1.800 t
(IVAM Feb. 2001)

tägliche Tonnage Cargorapid

150 Züge zu 1.800t in D

43 Züge zu 1.800t in NL

(Annahme)

Position	KM	Eiserner Rhein		KM	Cargorapid
Neubau (NL)		0,00		40	260,00
Neubau (D)		0,00		45	292,50
Reaktivierung (NL)	45	51,75		40	46,00
Reaktivierung (D)	53	60,95	mio€		0,00
Schäden (NL)	50	500,00	mio€	50	500,00
Schäden (D)	53	530,00	mio€	15	150,00
Lärmschutz (NL)	20	12,00	mio€	10	6,00
Lärmschutz (D)	53	31,80	mio€	15	9,00
Kosten (NL)		563,75	mio€		812,00
Kosten (D)		622,75	mio€		451,50
Kosten (gesamt)		1.186,50	mio€		1263,50
Züge/Tag NL		43,00			43,00
Züge/Tag/D		43,00			150,00
Preis pro Tonne (D)		0,84	€		0,67

Formeln zu Preis pro Tonne:

Eiserner Rhein : $\text{Kosten} / (\text{Züge pro Tag} * 1.800\text{t} * 365 * 50\text{J}) * 1.000.000$

Cargorapid : $\text{Kosten -NL} / (\text{Züge-NL} * 1.800\text{t} * 365 * 50\text{J}) * 1.000.000$
+ $\text{Kosten -D} / (\text{Züge-D} * 1.800\text{t} * 365 * 50\text{J}) * 1.000.000$

→Cargorapid

Cargorapid oder "Mach es doch gleich richtig!"

Wie man unschwer erkennen kann, ist es durchaus wirtschaftlich, von vorneherein die bessere Bohrmaschine zu kaufen, wie aus dem Beispiel zur Wirtschaftlichkeit ersichtlich, oder bei größerem Kapitaleinsatz mehr zu verdienen. Einem Unternehmer ist das schnell zu vermitteln. Jeder Hausfrau auch.

Also möchten wir in der Sache des Eisernen Rheins den "Ober" noch mal an Tisch bitten, um nach dem merkwürdigen Schnitzel da auf der Rechnung zu fragen. Beim Eisernen Rhein ist das zunächst eine Machbarkeitsstudie und darauf folgend eine Grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung.

Was wir sagen wollen ist, dass es durchaus sinnvolle Alternativen geben mag und es daher erlaubt sein muss, deren transparente Prüfung einzufordern, bevor man anfängt, unumkehrbare Fakten zu schaffen.

Und genau das soll die Botschaft meines Vortrags sein.

Bevor also auch nur ein Spatenstich zur Reaktivierung des Eisernen Rheins vorgenommen wird, fordern wir im Rahmen einer grenzüberschreitenden UVP die Prüfung aller sinnvollen Varianten.

Und dann ist der Cargorapid mit ca. 185 Km ca. 30Km kürzer als der Eiserner Rhein und durch das Trassenkonzept deutlich schneller befahrbar und leistungsfähiger. Somit sind die Güter schneller von Antwerpen im Ruhrgebiet. Auch

wäre der Trade Port in Venlo angebunden. Somit hätten auch die Niederlande einen Vorteil. Die Trasse wäre sicherer. Und. und und....

Quellen:

(Büssow, März 2001 "Eiserner Rhein")

IVAM 2001 (Studie aus den Niederlande in 2001 erstellt)

(IVV_Gutachten)

(Referat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen A21/23.63.20-11-01-01.)

?!? Eiserner Rhein ?!?

!!! Cargorapid !!!

Eiserner Rhein - Eine fixe Idee?

- Vor 150 Jahren sah die Welt anders aus.
 - Besiedlung
 - Transportbedarfe
 - Verkehrsmittel

- T.E.N. (Trans Europäisches Netzwerk)
 - fordert strukturell wirksame und insgesamt sinnvolle Transportverbindungen.

Wirtschaftlichkeit

➤ Grobe Definition

Wirtschaftlichkeit ist das Verhältnis von Einsatz und Ergebnis in Bezug auf eine Kenngröße

Eiserner Rhein / Cargorapid

Position	KM	Eiserner Rhein	KM	Cargorapid
Neubau (NL)		0,00 mio€	40	260,00
Neubau (D)		0,00 mio€	45	292,50
Reaktivierung (NL)	45	51,75 mio€	40	46,00
Reaktivierung (D)	53	60,95 mio€		0,00
Schäden (NL)	50	500,00 mio€	50	500,00
Schäden (D)	53	530,00 mio€	15	150,00
Lärmschutz (NL)	20	12,00 mio€	10	6,00
Lärmschutz (D)	53	31,80 mio€	15	9,00
Kosten (NL)		563,75 mio€		812,00
Kosten (D)		622,75 mio€		451,50
Kosten (gesamt)		1.186,50 mio€		1263,50
Züge/Tag NL		43,00		43,00
Züge/Tag/D		43,00		150,00
Preis pro Tonne (D)		0,84 €		0,67

Cargorapid

➤ Oder macht es doch bitte gleich richtig!

- Machbarkeitsstudie
- Grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**