



Die West-Ost-Achse

IHK DOKUMENTATION

Amsterdam – Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Hannover – Berlin



IHK Industrie- und Handelskammer
Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim

#GemeinsamMobilBleiben

Inhalt

| | |
|--------------------|----|
| 1. Zusammenfassung | 3 |
| 2. Status Quo | 4 |
| 3. Perspektiven | 10 |
| 4. Positionen | 14 |
| Impressum | 15 |

1. Zusammenfassung

Mit der West-Ost-Achse wird die Schienenstrecke Amsterdam – Osnabrück – Hannover – Berlin bezeichnet. Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrskorridors (TEN-V) Nordsee – Baltikum und verbindet die Hauptstädte von den Niederlanden und Deutschland. Durch die Unterwegshalte hat sie auch für die Regionen entlang dieser Strecke eine hohe Bedeutung. Die West-Ost-Achse ist außerdem wichtig für den Schienengüterverkehr, denn sie verbindet die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen mit den Wachstumsregionen in Osteuropa.

Im Zeitraum von 2007 bis 2017 hat sich das grenzüberschreitende Fahrgastaufkommen auf der West-Ost-Achse fast verdoppelt. Nennenswerte Maßnahmen zur Aufwertung dieser Verbindung sind in den letzten Jahrzehnten allerdings nicht zu vermelden gewesen. Die seit vielen Jahren geplante Modernisierung des auf dieser Strecke eingesetzten Zugmaterials ist nun (erst) für Ende 2023 zugesagt. Zu diesem Zeitpunkt soll der neue ECx des spanischen Herstellers Talgo eingesetzt werden und die Gesamtfahrzeit zwischen Amsterdam und Berlin um etwa 30 Minuten und damit auf unter sechs Stunden verkürzen.

In den ersten Entwürfen zum Deutschlandtakt 2030 war eine Beibehaltung der bisherigen Bedienqualität im Zwei-Stunden-Takt vorgesehen. Nunmehr sieht der von einem Gutachterkonsortium im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellte und am 30. Juni 2020 vorgestellte 3. Gutachterentwurf eine Taktverdichtung auf einen Ein-Stunden-Takt vor. Damit würde eine langjährige Forderung unserer IHK endlich umgesetzt. Dies steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Deutsche Bahn den Deutschlandtakt 2030 entsprechend umsetzt.

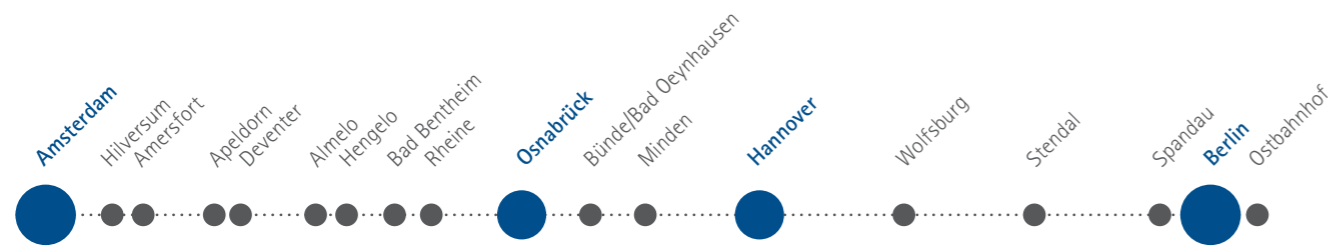
In den strategischen Planungen der Deutschen Bahn und deren niederländischem Pendant Nederlandse Spoorwegen (NS) wird für die Fernverkehrsbeziehung zwischen Amsterdam und Berlin eine Alternativtrasse über Nijmegen, Emmerich, Duisburg und Bielefeld diskutiert. Damit die Reisezeit auf dieser Strecke kürzer als auf der West-Ost-Achse wird, wären sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite Milliardeninvestitionen in den Streckenausbau erforderlich. Die alternative Streckenführung könnte langfristig die Anbindung der Region an den schnellen Schienenpersonenfernverkehr auf der West-Ost-Achse gefährden.

2. Status Quo

Gut zu wissen – Verkehrliche Bedeutung ★

- Die Schienenstrecke Amsterdam – Osnabrück – Hannover – Berlin (West-Ost-Achse) ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrskorridors (TEN-V) Nordsee – Baltikum und gehört somit zum Kernnetz der internationalen Verkehrsverbindungen.
- Die West-Ost-Achse verbindet die Hauptstädte von den Niederlanden und Deutschland und hat auch für die Regionen entlang der Strecke eine hohe Bedeutung.
- Neben dem Personenverkehr ist die West-Ost-Achse auch für den Schienengüterverkehr wichtig, denn sie verbindet die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen mit den Wachstumsregionen in Osteuropa.

Die West-Ost-Achse schafft wichtige Verbindungen



Quelle: eigene Darstellung

Gut zu wissen – Taktdichte und Reisezeiten ★

- Die Strecke Amsterdam – Osnabrück – Hannover – Berlin wird im Zwei-Stunden-Takt in IC-Qualität bedient. Zwischen Rheine und Hannover besteht zudem mit dem RE 60 eine umsteigefreie Nahverkehrsverbindung, die ebenfalls alle zwei Stunden angeboten wird.
- Selbst gegenüber historischen Reisezeiten sind kaum Fortschritte zu erkennen. So hat der dampfbetriebene D-Zug im Jahr 1937 für die Strecke Osnabrück nach Hannover 80 Minuten benötigt. Der elektrisch betriebene IC bewältigt diese Strecke heute gerade einmal 10 Minuten schneller.

- Die erste durchgängige, umsteigefreie Verbindung startet um 5:02 Uhr in Amsterdam Centraal und erreicht Berlin-Hauptbahnhof (Berlin-Hbf) fahrplanmäßig um 11:22 Uhr (Gesamtfahrzeit: 6:20 Stunden). Mit einem Umstieg in Hannover in den ICE verkürzt sich die Reisezeit um 17 Minuten.
- In der Gegenrichtung startet die erste umsteigefreie Verbindung um 6:34 Uhr ab Berlin-Hbf und erreicht Amsterdam Centraal um 13:00 Uhr (Gesamtfahrzeit: 6:26 Stunden). Die Nutzung des ICE bis Hannover verkürzt die Fahrzeit in dieser Richtung um 16 Minuten.
- Die früheste Verbindung für den GroBraun Osnabrück in Richtung Berlin ist der aus dem Ruhrgebiet kommende IC mit Abfahrtszeit um 6:04 Uhr in Osnabrück (Ankunft Berlin-Hbf: 9:22 Uhr/Fahrzeit: 3:18 Stunden). Mit dem Umstieg in den ICE in Hannover verkürzt sich diese Reisezeit um 16 Minuten (Fahrzeit: 3:02 Stunden). Frühe Termine vor 10:00 Uhr erfordern somit in aller Regel eine Anreise am Vortag.
- Nach dem regulären Fahrplan startet die früheste Verbindung von Bad Bentheim um 7:21 Uhr (Rheine um 7:35 Uhr) in Richtung Berlin (Ankunft: 11:22 Uhr/Mit ICE-Umstieg in Hannover: 11:05 Uhr). Hierdurch ist eine Terminwahrnehmung vor 12:00 Uhr kaum möglich. Entsprechende Termine erfordern somit ebenfalls eine Anreise am Vortag.
- Zu Beginn der Corona-Pandemie wurde der Fernverkehr auf dieser Strecke vollständig eingestellt. Somit waren aus dem IHK-Bezirk keine umsteigefreien Verbindungen nach Berlin möglich. Seit dem 2. Juni 2020 fahren die umsteigefreien ICs wieder zwischen Amsterdam Centraal und Berlin.

Wachsendes Fahrgastaufkommen

Der Grenzübergang Bad Bentheim weist für den Zeitraum von 2007 bis 2017 mit einem Zuwachs von 96 % fast eine Verdopplung des grenzüberschreitenden Fahrgastaufkommens auf der Schiene aus. Damit liegt die West-Ost-Achse bei der Steigerung des Fahrgastaufkommens im oberen Drittel aller grenzüberschreitenden Zugverbindungen in Deutschland (Quelle: Bundestagsdrucksache 19/2201).

Für die West-Ost-Achse wird gegenüber dem Fahrgastaufkommen von gut einer Million Fahrgästen im Jahr 2015 bis zum Jahr 2030 zudem eine Steigerung um weitere 500.000 Fahrgäste (knapp 50 %) vorausgesagt (Quelle: Railistics/Goudappel-Coffeng: SchienenRegio, 2017).

Zitiert



Als stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestags liegt mir eine Bahnverbindung zwischen Amsterdam, Bad Bentheim und Berlin sehr am Herzen.

Dr. Daniela De Ridder, MdB

Zitiert



Dass die ICs auf der West-Ost-Achse im Lockdown der Corona-Pandemie komplett ausgesetzt wurden, belegt, dass diese Strecke bislang keinen ausreichenden Stellenwert genießt. Dies gilt es zu ändern, am besten gemeinsam.

Matthias Seestern-Pauly, MdB

Zitiert



Die gute Verkehrsanbindung mit der A 30/A 2 sowie der West-Ost-Achse ist ein wesentlicher Standortfaktor für Melle und damit für meinen Wahlkreis. Darum unterstütze ich Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Sie sind ein wesentlicher Beitrag zur Regionalentwicklung.

Dr. André Berghegger, MdB

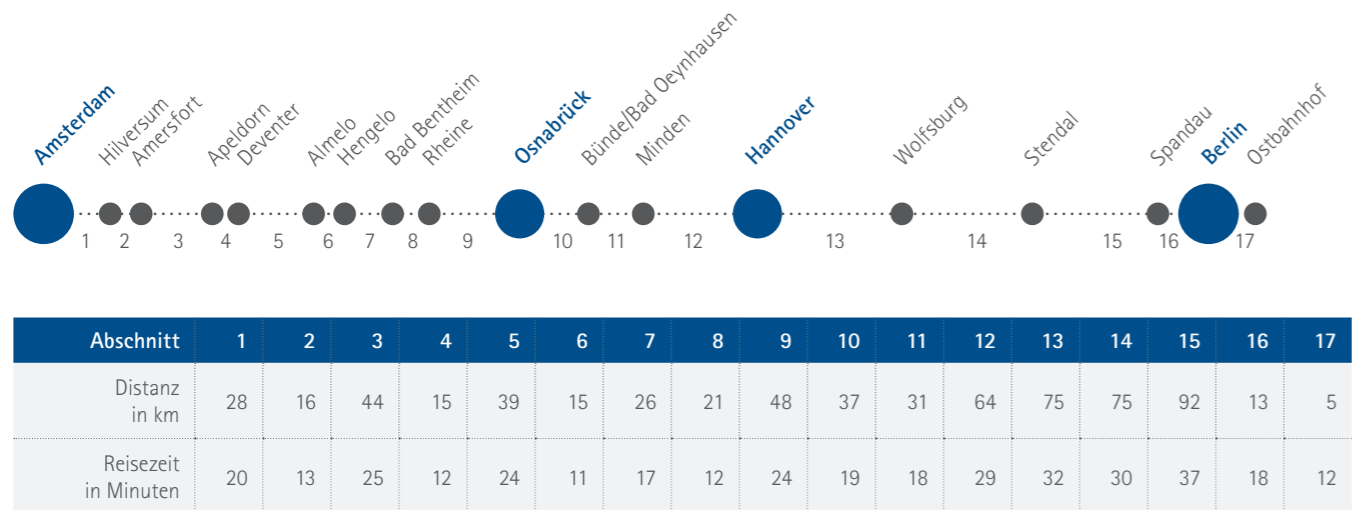
Kaum Fahrzeitverbesserungen

Der letzte maßgebliche Qualitätssprung auf dieser Fernverkehrsrelation war die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Löhne und Rheine in den 1970er Jahren. Zuletzt konnte die Reisezeit für die umsteigefreie Verbindung nicht weiter verkürzt werden. Im Gegenteil: Gegenüber dem Fahrplan aus dem Jahr 2005 hat sich die Reisezeit für die Gesamtstrecke zwischen Amsterdam Centraal und dem Ostbahnhof in Berlin sogar um 18 Minuten verlängert.

Viele Haltepunkte bedeuten lange Fahrzeit

Beim Blick auf die Gesamtstrecke wird deutlich, dass in den Niederlanden die Abstände zwischen den Zughaltnen wesentlich geringer sind. Dies konterkariert eine schnelle Reise im Fernverkehr und trägt maßgeblich dazu bei, dass auf dem niederländischen Streckenabschnitt nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 81 km/h erreicht wird. Mit durchschnittlich knapp 50 Kilometern ist der Abstand zwischen den Zughaltnen in Deutschland doppelt so groß wie in den Niederlanden. Auch liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit mit 112 km/h höher. Maßgeblichen Anteil hieran hat die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Berlin mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h.

Interessenskonflikt: Viele Haltestellen verlängern die Reisezeit



Quelle: SchienenRegio, 2017; eigene Darstellung

Zugmaterial veraltet

Die Deutsche Bahn setzt im Fernverkehr auf dieser Strecke erkennbar veraltetes Zugmaterial ein. Zwar wurde die Innenausstattung teilweise an aktuelle Gestaltungskonzepte angepasst. Dennoch ist die grundlegende Technik veraltet und dementsprechend ausfallgefährdet (Türen, Toiletten, Klimatisierung) bzw. mit Komforteinschränkungen (z. B. kein WLAN) verbunden. Wiederholt mussten in der Vergangenheit ganze Waggons wegen ausgefallener Klimaanlage geräumt werden.

Zudem ist derzeit im Bahnhof Bad Bentheim ein Lokwechsel erforderlich, weil die Bahnnetze in den Niederlanden und Deutschland auf unterschiedlichen Spannungsebenen arbeiten. Allein dies verlängert den Zughalt in Bad Bentheim auf ca. 10–12 Minuten.

Jeder fünfte Zug unpünktlich

Im Jahr 2019 haben die verschiedenen IC-Linien zwischen Amsterdam Centraal und Berlin-Ostbahnhof eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 80,9 Prozent erzielt. Das Spektrum reicht von 89,9 Prozent bis 73,1 Prozent. Der Durchschnittswert liegt zwar geringfügig über dem Durchschnitt aller Verbindungen (79,8 %), bleibt aber unbefriedigend. Bezogen auf die insgesamt ausgewerteten 983 IC- und ICE-Linien belegt die pünktlichste Verbindung zwischen Amsterdam Centraal und Berlin-Ostbahnhof Rang 216 (IC 245). Vier Verbindungen sind im letzten Drittel zwischen den Rängen 659 (IC 144) und 744 (IC 142) platziert (Quelle: Zugfinder).

Zitiert



Mit dem neuen ECx entfällt ab Ende 2023 der zeitaufwändige Lokwechsel in Bad Bentheim. Für die Grafschaft Bentheim ist wichtig, dass sie auch in Zukunft an den Fernverkehr angebunden ist.

Albert Stegemann, MdB

Lokwechsel in Bad Bentheim: Die niederländische Lok muss abkoppeln, damit die deutsche Lok (im Hintergrund) die Weiterfahrt im deutschen Bahnstromnetz übernehmen kann.



Zitiert



Das Emsland ist über den Schienenknoten Rheine mit der West-Ost-Achse verbunden. Der Deutschlandtakt 2030 bietet die Chance, diesen wichtigen Umstieg zu optimieren und so die Schiene noch attraktiver zu machen.

Jens Beeck, MdB

Keine adäquaten Investitionen in die Schieneninfrastruktur

In einem erkennbaren Gegensatz zur Entwicklung des Fahrgastaufkommens stehen die Bestandsinvestitionen in die grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur. Mit 10 Millionen Euro von insgesamt 5,3 Milliarden Euro weist Niedersachsen zwischen 2008 und 2017 das geringste Investitionsvolumen aller aufgeführten Bundesländer aus (Quelle: Bundestagsdrucksache 19/2201).

Für den Zeitraum von 2009 bis 2018 sind bei den Bundesmitteln für Investitionen in die Schieneninfrastruktur knapp 4,4 Milliarden Euro auf Niedersachsen entfallen. Dies entspricht 8,8 Prozent der bundesweiten Gesamtinvestitionen. Setzt man diese Summe allerdings ins Verhältnis zu den Schienenstreckenkilometern der einzelnen Bundesländer (Anteil Niedersachsen = 10,9 %), liegt Niedersachsen lediglich auf Rang 11 der 16 Bundesländer (Quelle: Bundestagsdrucksache 19/15809; eigene Berechnungen).

Überlastungsverfahren bleibt unwirksam

Für den nur zweigleisig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen Wunstorf und Minden wurde von der Bundesnetzagentur bereits im Jahr 2012 eine Überlastung festgestellt. Diese ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass auf diesem Schienenabschnitt sowohl ein erhebliches Güterverkehrsaufkommen als auch sämtliche Formen des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs (ICE, IC, RE, S-Bahn) bewältigt werden müssen. Die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber hat allerdings in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass infrastrukturelle Maßnahmen unwirtschaftlich wären. Vorgeschlagen wurde lediglich eine teilweise Verlegung des Schienengüterverkehrs auf Nebenstrecken.

Bundesverkehrswegeplan: Ausbau auf 200 km/h Höchstgeschwindigkeit unwirtschaftlich

Bei der Verabschiedung durch den Deutschen Bundestag im Jahr 2016 wurde im Bundesverkehrswegeplan der Streckenabschnitt zwischen Löhne und Osnabrück mit einem Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h sowie auf 160 km/h zwischen Osnabrück und der deutsch-niederländischen Grenze im sog. „Potenziellen Bedarf“ geführt. Die zwischenzeitlichen Detailuntersuchungen haben ergeben, dass ein solcher Ausbau unwirtschaftlich wäre. Grund dafür ist vor allem, dass für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h sämtliche Bahnübergänge durch Brücken oder Unterführungen ersetzt werden müssten. Aussagen zur Wirtschaftlichkeit einer durchgängigen Anpassung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h werden nicht getroffen. Diese wäre wesentlich kostengünstiger zu realisieren, weil hierfür die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge nicht erforderlich ist.

Schlechte Mobilfunkabdeckung und Internetverfügbarkeit

Ein wesentlicher Vorteil der Fahrt mit dem Zug ist für Geschäftsreisende die Möglichkeit, die Reisezeit produktiv nutzen zu können. Dabei ist eine stabile Versorgung mit Mobilfunk- und Internetverbindungen eine notwendige Voraussetzung. Diese Versorgung ist auf dem deutschen Streckenabschnitt großräumig nicht sichergestellt.

Gut zu wissen – Die Bahn im Vergleich...



... zum Flugzeug

In der Vergangenheit verzeichnete die Verbindung zwischen dem Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) und Berlin bis zu 100.000 Fluggäste. Seit dem 4. November 2019 bis zum Aussetzen des Flugbetriebs wegen der Corona-Pandemie bestand für frühe Termine in Berlin eine alternative Reisemöglichkeit ab dem FMO. Die Fluggesellschaft AIS bot werktäglich einen Abflug um 7:10 Uhr mit Ankunft in Berlin-Tegel um 8:25 Uhr an. Ein Rückflug war werktäglich jeweils um 16:50 Uhr (Ankunft FMO: 18:10 Uhr) möglich. Hinsichtlich der reinen Reisezeit von 70 - 75 Minuten weist das Flugzeug einen erheblichen Geschwindigkeitsvorteil auf. Dieser relativiert sich allerdings durch den erforderlichen Vor- und Nachlauf mit der Anreise zum Flughafen und dem Ein-/Aussteigen sowie der Weiterfahrt zum tatsächlichen Reiseziel. Zudem wurde diese Verbindung anders als mit dem Zug nur einmal täglich bedient. Der Zug bietet hingegen mehrere Abfahrtszeiten und somit eine größere Flexibilität für die Reisenden. Ob dieses Flugangebot wieder aufgenommen wird, bleibt abzuwarten.

... zum PKW

Bei der Nutzung von Teilstrecken der West-Ost-Achse zum Beispiel zwischen Osnabrück und Hannover ist der Zwei-Stunden-Takt im Fernverkehr ein echter Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Pkw. Mit der Beseitigung des Straßenengpasses durch die Nordumgehung von Bad Oeynhausen hat sich die Pkw-Fahrzeit erheblich verkürzt. Auch wenn die A 30 und die A 2 abschnittsweise stauanfällig sind, lassen sich mit dem Zug wegen der taktbedingt langen Wartezeiten häufig keine vergleichbaren Reisezeiten realisieren. Hier hilft auch der Schienenpersonennahverkehr nicht weiter, weil er keine echte Zwischenlage darstellt. In Hannover kann die Wartezeit auf den nächsten Zug in Richtung Osnabrück mehr als anderthalb Stunden betragen. Mit dem Pkw ist man in dieser Zeit in der Regel bereits zurück in der Region.

Zitiert



Ich bin bekennende Bahnfahrerin. Denn die Fahrtzeit zwischen Wahlkreis und Berlin kann ich als Arbeitszeit nutzen. Aber das ginge noch effizienter - und zwar mit durchgehend stabilen Mobilfunk- und Internetverbindungen entlang der Strecke.

Gitta Connemann, MdB

3. Perspektiven

Zitiert



Die Schiene übernimmt bei der Mobilitätswende eine herausragende Rolle. Darum unterstütze ich vor allem Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung dieses Verkehrsträgers, auch und vor allem auf der West-Ost-Achse.

Filiz Polat, MdB

Mehr Frequenz



Sofern der 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt 2030 mit der Verdichtung von einem Zwei- auf einen Ein-Stunden-Takt umgesetzt wird, gewinnt diese Fernverkehrsverbindung erheblich an Attraktivität, weil sich die Wartezeiten deutlich reduzieren und die zusätzlichen Züge durch den Wegfall von Unterwegshalten eine kürzere Fahrzeit realisieren (Osnabrück – Berlin: 2:30 Stunden). Zudem schafft die Deutsche Bahn für diese Strecke so auch die Kapazität für die angestrebte Verdopplung des Fahrgastaufkommens. Lange Wartezeiten wie beispielsweise bislang in Hannover werden hierdurch deutlich reduziert. Durch eine bessere Verzahnung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten sollen wesentlich kürzere und sicherere Umsteigemöglichkeiten realisiert werden. Allerdings steht der Fahrplan des Deutschlandtaktes 2030 unter dem Vorbehalt, dass letztlich die Deutsche Bahn und die weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen nach wirtschaftlichen Kriterien entscheiden, welche Verbindungen in welcher Taktdichte angeboten werden.

Die zusätzlichen Züge auf der West-Ost-Achse sollen als Sprinter verkehren und nicht alle Unterwegshalte der bisherigen IC-Züge bedienen. Die für die Region wichtigen Umsteigeknoten in Rheine und Osnabrück bleiben erhalten und profitieren hiervon auch durch die noch schnellere Verbindung nach Berlin.

Damit die Schieneninfrastruktur an diesen neuen Fahrplan angepasst werden kann, hat der Bund seine Mittelzuweisungen an die Deutsche Bahn erheblich gesteigert. Mit einer gedachten Aus-/Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover ist dabei auch ein Vorhaben in Planung, das je nach Trassenverlauf, Anbindung und Trassenverfügbarkeit zu einer Verkürzung der Reisezeit auf der West-Ost-Achse beitragen kann. Zudem ist dieses Projekt erforderlich, um den zweigleisigen Schienenengpass zwischen Wunstorf und Minden zu entlasten.



#GemeinsamMobilBleiben

Mehr Tempo



Im Personenverkehr ist die Reisezeit ein wesentlicher Parameter bei der Wahl des Transportmittels. Die Schiene steht hierbei vor allem im Wettbewerb zur Straße. Darum ist es wichtig, dass in Zukunft stärker als bisher in eine Verkürzung der Reisezeiten investiert wird. Auf der Schiene gibt es neben der Frequenz vor allem drei Einflussgrößen auf die Reisedauer: die Anzahl der Haltepunkte im Streckenverlauf sowie das Beschleunigungsvermögen der Züge und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Zug und Schienentrasse. Mit der für Ende 2023 geplanten Inbetriebnahme der neuen ECx-Züge ist eine Verkürzung der Gesamtfahrzeit zwischen Amsterdam und Berlin um etwa 30 Minuten in Aussicht gestellt. Da die neuen ECx-Züge sowohl im deutschen wie im niederländischen Bahnstromnetz fahren können, entfällt zukünftig der Lokwechsel und somit die verlängerte Standzeit der Züge in Bad Bentheim.

Dabei sind allerdings noch keine Zeiteinsparungen aus einer möglichen Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Schienenstrecke berücksichtigt. Eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zwischen dem Grenzübergang bei Bad Bentheim und Löhne ließe sich mit einem vergleichsweise geringen Investitionsaufwand realisieren. Denn bis zu dieser Geschwindigkeit müssen die höhengleichen Bahnübergänge nicht durch Brücken oder Unterführungen ersetzt werden.

Zudem sieht der Deutschlandtakt 2030 eine weitere Beschleunigung auf der Strecke von Hannover nach Berlin von 250 auf 300 km/h vor. Dies kann zu einer zusätzlichen Reisezeitverkürzung auf der West-Ost-Achse beitragen. Langfristig kann die Reisezeit zudem von der Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover profitieren. Darum sollte dieses Vorhaben schnellstmöglich umgesetzt werden. Mit einer Fertigstellung ist angesichts von Streckenlänge und -führung kaum vor dem Jahr 2040 zu rechnen.

Zitiert



Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Osnabrück ist maßgeblich der guten Verkehrsanbindung in alle Richtungen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene zu verdanken. Wir sind gut beraten, diesen Standortvorteil weiter zu stärken.

Dr. Mathias Middelberg, MdB

Zitiert



Der ländliche Raum ist mit dem Zug häufig nur über Umstiege mit den Metropolen verbunden. Das Umsteigen ist für viele ein Unsicherheitsfaktor und mit zusätzlicher Zeiteinplanung verbunden. Darum nutzen sie immer noch das Auto. Ich hoffe, dass die Schiene über den Deutschlandtakt 2030 attraktiver und zuverlässiger wird.

Rainer Spiering, MdB

Mehr Qualität



Im Februar 2019 hat die Deutsche Bahn einen Auftrag über den Bau von 23 neuen Fernverkehrszügen unter dem Projektnamen ECx an den spanischen Hersteller Talgo vergeben. Als erste Strecke sollen diese Züge ab Dezember 2023 auf der West-Ost-Achse Amsterdam-Berlin zum Einsatz kommen. Die neuen Züge sollen Fahrkomfort auf ICE-Niveau bieten, barrierefrei sein und über eine schnelle und stabile WLAN-Versorgung verfügen.



Noch mindestens bis Ende 2023 kommt auf der West-Ost-Achse altes IC-Zugmaterial zum Einsatz. Dann soll der IC (oben) durch den neuen ECx (unten) ersetzt werden.

Der Deutschlandtakt 2030 verspricht zudem einen Qualitätssprung bei den Umsteigebeziehungen. Im aktuellen Zugbetrieb kommt es regelmäßig zu Verspätungen. Diese wiederum werden von den Zugreisenden als großer Stressfaktor empfunden, weil etwaige Anschlusszüge nicht mehr erreicht oder Termine nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können. Mit dem Deutschlandtakt soll bis zum Jahr 2030 stufenweise ein sogenannter Taktfahrplan umgesetzt werden. Dieser zielt auf ein verlässliches Erreichen der Anschlussverbindungen und kurze Wartezeiten ab. Hiermit würde der Schienenpersonenfernverkehr deutlich an Attraktivität und Verlässlichkeit gewinnen.



Die Innenansicht des neuen ECx (links) wirkt heller und freundlicher als in dem aktuellen IC.

Mehr Kommunikation



Im Mobilitätswettbewerb zwischen Straße und Schiene ist im Personenverkehr neben ökologischen Aspekten vor allem die Möglichkeit einer effektiven Nutzung der Reisezeit im Zug ein wesentlicher Entscheidungsfaktor. Anders als der Autofahrer, der allenfalls während der Fahrt telefonieren kann, können Zugfahrer die Reisezeit zusätzlich zum Aktenstudium, Mailbearbeitung oder anderen geschäftlichen und privaten Aufgaben nutzen. Dies gelingt allerdings nur, wenn während der Reise auch stabile und leistungsfähige Internet- und Mobilfunkverbindungen sichergestellt sind. Auch auf der West-Ost-Achse gibt es allerdings immer noch erhebliche Versorgungslücken. Darum muss mit den neuen ECx-Zügen sichergestellt sein, dass diese über eine gute WLAN-Versorgung verfügen und die Mobilfunkabdeckung an dieser wie auch anderen Hauptstrecken des Kernnetzes verbessert wird.

4. Positionen



#GemeinsamMobilBleiben

Mehr Frequenz



Die West-Ost-Achse hat eine hohe Bedeutung für die regionale Fernverkehrs-anbindung. Die Beibehaltung des Zwei-Stunden-Taktes ist unzureichend. Ziel muss die Verdichtung auf einen Ein-Stunden-Takt bleiben. Damit hierfür eine ausreichende Trassenkapazität zur Verfügung steht, sollte weiterhin die Beseitigung des zweigleisigen Schienenengpasses zwischen Wunstorf und Minden verfolgt werden. Langfristig kann die Fertigstellung der neuen Schnellfahrtrasse zwischen Bielefeld und Hannover diesen Engpass entlasten.

Mehr Tempo



Der im Rahmen des Deutschlandtaktes 2030 geplante Streckenausbau zwischen Hannover und Berlin für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h wird unterstützt. Im weiteren Verlauf ist der Streckenabschnitt zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und Löhne nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zugelassen. Gegenüber einem Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h lässt sich eine Geschwindigkeit von 160 km/h mit einem wesentlich geringeren Aufwand realisieren. Darum sollte eine Anpassung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h sukzessive umgesetzt werden. Auch wenn sich hierdurch nur vergleichsweise geringe Zeitersparnisse realisieren lassen, könnten diese zu einer Verbesserung der Umsteigebeziehungen in den Knotenbahnhöfen und somit zu einer erhöhten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Gesamtsystems beitragen.

Mehr Qualität



Der Austausch des veralteten IC-Zugmaterials auf der West-Ost-Achse ist lange überfällig. Für den Wegfall des Lokwechsels ist der Einsatz von Mehrsystem-Loks erforderlich. Dieser Wechsel wäre auch schon vor dem Einsatz der neuen ECx-Züge realisierbar und könnte Fahrzeitverkürzungen rasch ermöglichen. Der verbesserte Reisekomfort auf ICE-Niveau wird die Attraktivität dieser Schienenstrecke zusätzlich steigern.

Mehr Kommunikation



Die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber muss eine bessere Mobilfunk-abdeckung entlang der stark frequentierten West-Ost-Achse sicherstellen. Dies würde den Zugreisenden bereits im aktuellen 4G-Standard eine produktive Nutzung der Reisezeit ermöglichen. Zudem sollte spätestens mit dem Einsatz der neuen ECx-Züge eine stabile WLAN-Verbindung sichergestellt sein.

Impressum

Herausgeber

Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

Neuer Graben 38
49074 Osnabrück
☎ 0541 353-0
☎ 0541 353-122
🌐 osnabrueck.ihk24.de

Ansprechpartner

Anke Schweda
☎ 0541 353-210
@ schweda@osnabrueck.ihk.de

Gerhard Dallmüller

☎ 0541 353-225
@ dallmoel@osnabrueck.ihk.de

Art Direction

Hasegold GmbH

Bildnachweis

Titel: © DB // S. 7: © IHK // S. 12/13: IHK (1)/DB (3) // Abgeordneten-Fotos: © IHK, S. 9: © Büro Connemann, S. 11: © Büro Dr. Middelberg

Daten

SchienenRegio 2017

Rechtliches

© 2021 Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher und schriftlicher Genehmigung der IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim.



Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim