



Projekt-Check: Nord-West-Schienenmagistrale SH-HH-HB-NRW

Handlungsempfehlungen
für eine Optimierung
der Schienenmagistrale

HB/HH/SH
NORD-WEST
NRW SCHIENENMAGISTRALE



Die Nord-West-Schienenmagistrale verbindet wirtschaftlich bedeutende und einwohnerstarke Metropolregionen im Norden und Westen Deutschlands.

Einwohner:



19,8 Mio.¹

24 % der Bevölkerung Deutschlands

Beschäftigte:



11,3 Mio.²

25 % aller Beschäftigten in Deutschland

Bruttowertschöpfung:



776 Mrd. Euro³

25 % der Bruttowertschöpfung Deutschlands



Quelle:
Metropolregion Hamburg,
Metropolregion Nordwest,
Metropolregion Rheinland,
Regionalverband Ruhr, Statistische
Ämter des Bundes und der Länder,
Fortschreibung SCI Verkehr.
1 Daten 2020
2, 3 Daten 2019

Vorwort

Die Erreichbarkeit der Wirtschaftsregionen und die Vernetzung untereinander gehören zu den bedeutendsten Standortfaktoren. Die Qualität und Zukunftsfähigkeit der Mobilitätssysteme und -angebote beeinflussen in erheblichem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und ihrer Unternehmen. Ein leistungsfähiger Schienenpersonen- sowie -güterverkehr ist daher für die Wirtschaft zwischen den norddeutschen Bundesländern und Nordrhein-Westfalen von großer Bedeutung. Starke Schienenkorridore fördern die Mobilität von Personen und Gütern. Zudem tragen sie dazu bei, Verkehre von der Straße zu verlagern und die Mobilität noch umweltfreundlicher zu gestalten.



Prof. Norbert Aust
Vorsitzender IHK Nord



Ralf Stoffels
Präsident IHK NRW

Die Nord-West-Schienenmagistrale verbindet rund ein Viertel der deutschen Bevölkerung in den sehr starken Wirtschaftsräumen Lübeck, Hamburg, Bremen, Osnabrück, Münster, Dortmund und Rhein-Ruhr. Sie ist für die durch sie verbundenen Regionen aber auch eine wichtige internationale Verbindungsachse zu den benachbarten europäischen Wirtschaftszentren. Diese herausgehobene Bedeutung der Nord-West-Schienenmagistrale spiegelt sich in ihrem Ausbaustandard nur bedingt wider. In den letzten 50 Jahren wurde die Schieneninfrastruktur kaum weiterentwickelt. Der rund 42 Kilometer lange eingleisige Abschnitt zwischen Münster und Dortmund wirkt geradezu anachronistisch, insbesondere mit Blick auf die in den vergangenen 30 Jahren in anderen Teilen Deutschlands entstandenen Hochgeschwindigkeitsnetze.

Hinzu kommen an verschiedenen Stellen weitere Engpässe, die bereits heute, aber insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Angebotsausweitungen im Zuge des Deutschlandtaktes den Schienenverkehr auf der Nord-West-Schienenmagistrale behindern und ausbremsen. Diese Perspektive ist für die angrenzenden Metropol- und Wirtschaftsregionen nicht hinnehmbar. Auch das wichtige Ziel einer stärkeren CO2-Reduzierung im Verkehrssektor kann nur erreicht werden, wenn die Schieneninfrastruktur auch auf der Nord-West-Schienenmagistrale ertüchtigt und für ein in der Zukunft störungsfreies Miteinander von Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr ausgebaut wird.

Aus diesem Grund haben sich die Industrie- und Handelskammern entlang des Schienenkorridors – von NRW bis Schleswig-Holstein – zusammengeschlossen, um gemeinsam für eine Verbesserung des Status Quo und eine auf die Zukunft ausgerichtete, leistungsfähige Nord-West-Schienenmagistrale einzutreten. Die nachfolgenden Ausführungen verstehen sich als konstruktiver Diskussionsbeitrag der Wirtschaft zur Optimierung dieser Schienenstrecke.

Hamburg und Düsseldorf im Juni 2022

Bestandsanalyse

Obwohl die Nord-West-Schienenmagistrale wirtschaftsstarke und bevölkerungsreiche Metropolregionen verbindet, wurden seit den 1970er Jahren keine wesentlichen Verbesserungen und/oder Erweiterungen der bestehenden Infrastruktur vorgenommen. Parallel sind jedoch in anderen Regionen zahlreiche Schnellfahr- und Hochgeschwindigkeitsstrecken 200+ km/h im Netz der Deutschen Bahn entstanden bzw. im Bau oder in Planung. Im Gegensatz zu anderen deutschen Metropolverbindungen mit einer vergleichbar niedrigen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, die mit jeweils milliardenschweren Aus-/Neubaumaßnahmen bereits im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verankert sind, ist auf der Nord-West-Schienenmagistrale lediglich ein ca. 24 km umfassender zweigleisiger Ausbau auf dem rund 42 km langen, bisher eingleisigen Streckenabschnitt zwischen Münster und Lünen/Dortmund sowie eine Geschwindigkeitserhöhung im Bestandsnetz auf 230 km/h, ein partieller zweigleisiger Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden sowie eine Ertüchtigung der Knoten Hamburg, Bremen und Dortmund im BVWP bzw. in der Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt enthalten.

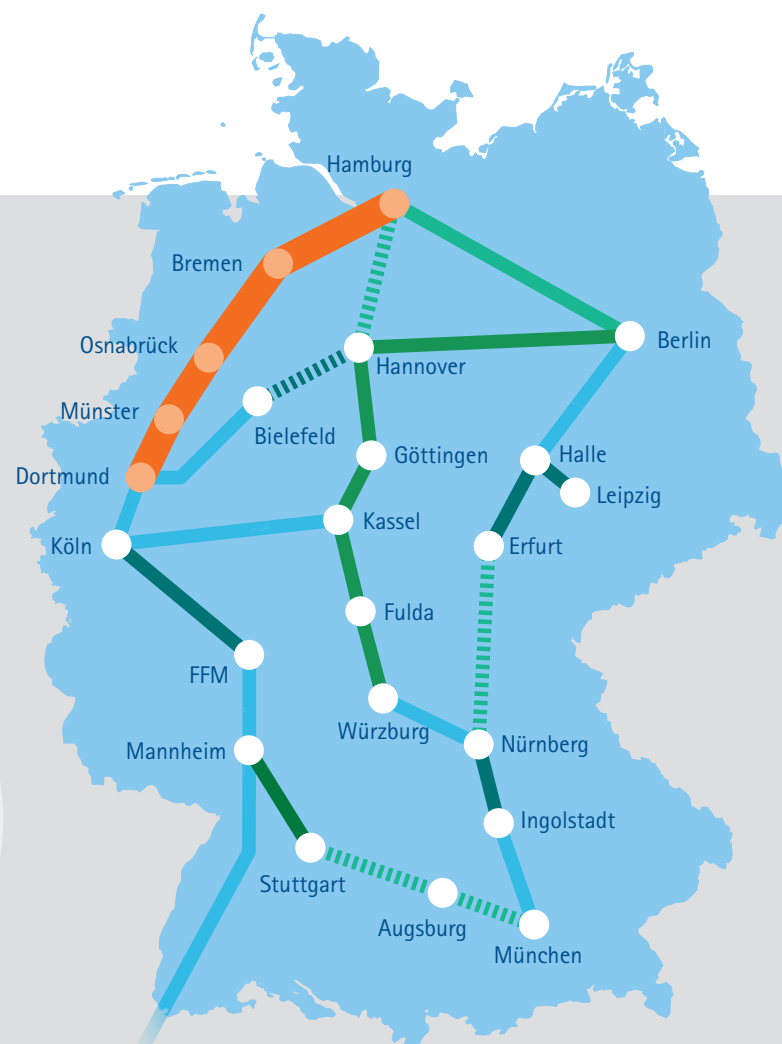
Die Nord-West-Schienenmagistrale ist heute und auf absehbare Zeit die einzige direkte Schienenverbindung zwischen NRW und Hamburg. Auch nach einer frühestens in 20 Jahren zu erwartenden Fertigstellung der geplanten neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Hamm, Hannover und Hamburg bleibt die Nord-West-Magistrale alternativlos auf den Relationen von den Stadt- und Metropolregionen Münster, Osnabrück und Bremen in Richtung Hamburg/Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern und/oder in Richtung Rhein/Ruhr. Langfristig wird es zwei Verbindungen zwischen Hamburg und Dortmund geben, beide sind für die Anbindung der jeweiligen dazwischen liegenden Regionen und Zentren essenziell und müssen daher beide gestärkt werden.

Keyfacts

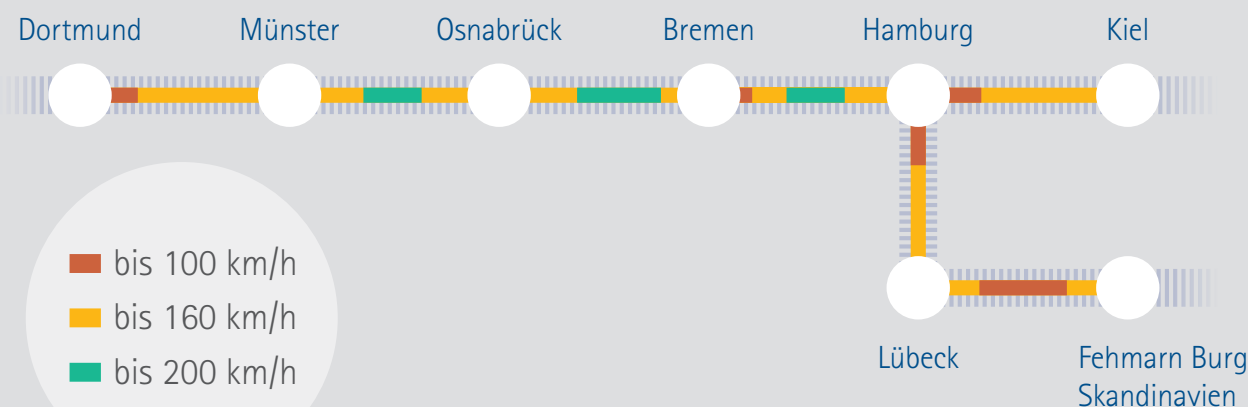
- Einer der größten infrastrukturellen Engpässe der Nord-West-Schienenmagistrale tritt in dem Abschnitt zwischen Münster und Lünen/Dortmund auf. Hier liegt lediglich ein eingleisiger Ausbau vor.
- Die Strecke Lübeck – Fehmarn Burg ist ebenfalls eingleisig, hier könnten sich insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der festen Fehmarnbelt-Querung künftig Engpässe ergeben.
- Die Schienenmagistrale ist überwiegend nicht für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ab 200 km/h ausgebaut. Die Maximalgeschwindigkeiten unterscheiden sich je nach Streckenabschnitt stark, es gibt wenig zusammenhängende Streckenabschnitte die mit 200 km/h befahren werden können.
- Die Schienenmagistrale wird als Mischverkehrsstrecke durch Schienenpersonenverkehre (SPV) und Schienengüterverkehre (SGV) doppelt belastet. (Künftige) Verlagerungen auf die Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr und zusätzliches Güterverkehrsaufkommen aus den deutschen Nordseehäfen sowie durch den Ausbau der festen Fehmarnbelt-Querung führen dazu, dass die Gleiskapazitäten an ihre Grenzen stoßen.

Aus- und Neubau von Schnellfahrstrecken 200+ km/h fanden bisher lediglich in anderen Teilen Deutschlands statt.

- bis 230 km/h
- bis 250 km/h
- bis 280 km/h
- bis 300 km/h
- ||| geplante NBS/ABS



Geschwindigkeitsgrafik der Nord-West-Schienenmagistrale



Der Vergleich der Nord-West-Schienenmagistrale mit drei weiteren wichtigen deutschen Schienenkorridoren verdeutlicht den Nachholbedarf.



Insbesondere in der durchgängigen 2-Gleisigkeit sowie der Geschwindigkeit ergibt sich für die Strecke Dortmund – Hamburg Optimierungsbedarf.

	Dortmund – Hamburg	Hamburg – Berlin	Berlin – München	FFM – München
Streckenlänge	346 km	287 km	720 km	355 km
Mögliche Vmax	max. 200 km/h (abschnittsweise)	max. 230 km/h (abschnittsweise)	max. 300 km/h (abschnittsweise)	max. 280 km/h (abschnittsweise)
Ø Reise-geschwindigkeit	122 km/h	164 km/h	183 km/h	113 km/h
Reisenden-potenzial	3,7 Mio. (8,6 Mio. ges. Magistrale)	5,5 Mio.	6,7 Mio.	3,6 Mio.
Gleisigkeit	42 km 1-gleisig, sonst 2-gleisig	2-gleisig	2-gleisig	2-gleisig
Maßnahmen Geschwindigkeits-erhöhung	geplant (Münster-Werne: Vmax=230 km/h)	abgeschlossen	laufend (ABS/NBS bis Vmax=300 km/h)	geplant (ABS/NBS Ulm-Augsburg bis Vmax=250/200 km/h)

Vergleichsanalyse

Die ehemalige Vorzeigestrecke des Fernverkehrs der Deutschen Bahn gehört mittlerweile zu den langsamsten Metropolverbindungen. Derzeit gibt es regelmäßige Störungen im Betriebsablauf, u.a. aufgrund zu geringer Schienenkapazitäten oder der Eingleisigkeit von Streckenabschnitten. Zugverspätungen sind die Folge.

Neu- und Ausbaumaßnahmen auf den Vergleichskorridoren Hamburg – Berlin, Frankfurt am Main (FFM) – München und Berlin – München zeigen dagegen die positiven Effekte der Ertüchtigung der Infrastruktur. Auf der Strecke Berlin – München wurden u.a. Teilstrecken für Geschwindigkeiten von 300 km/h ausgebaut. Die ca. 720 km lange Strecke kann mit der schnellsten Verbindung umstiegsfrei in 3 Std. 56 Min. zurückgelegt werden. Die schnellste Verbindung auf der halb so langen Strecke von Hamburg nach Dortmund dauert 2 Std. 49 Min.



Im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 2) zwischen Hamburg und Berlin wurde eine durchgängige Zweigleisigkeit und Elektrifizierung für Geschwindigkeiten bis 230 km/h realisiert. Die Fahrzeit hat sich dadurch um mehr als die Hälfte verringert. Die Nachfrage (Reisende/Tag) auf der Strecke stieg deutlich, sodass die Verbindung derzeit im 30-Minuten-Takt bedient wird. Durch die Zweigleisigkeit ist es zudem möglich, auf einem Großteil der Strecke neben den Personenverkehren Gütertransporte weitestgehend störungsfrei abzuwickeln.

Keyfacts

- Die Strecke Dortmund – Hamburg ist die einzige Strecke unter den Vergleichsstrecken, die eine Maximalgeschwindigkeit von nur Vmax=200 km/h aufweist, und dies auch nur abschnittsweise.
- Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit liegt gemeinsam mit dem Vergleichskorridor Frankfurt am Main (FFM) – München mit 113 km/h weit unter den übrigen Vergleichsstrecken. Zu beachten jedoch, dass auf der Strecke FFM – München zur Erhöhung der Geschwindigkeit bereits Ausbau-/Neubaumaßnahmen laufen und weitere Maßnahmen geplant sind.
- Ein Unterschied wird auch bei der Gleisigkeit deutlich. Die Schienenmagistrale ist die einzige Vergleichsstrecke mit einem eingleisigen Teilabschnitt.
- Die Schienenmagistrale weist im Streckenabschnitt Dortmund – Hamburg ein Potenzial von ca. 3,7 Mio. Reisenden auf, entlang der gesamten Magistrale sogar von 8,6 Mio. Reisenden.

Handlungsempfehlungen

Die Planungen zum Deutschlandtakt sehen bundesweit, und auch auf der Nord-West-Schienenmagistrale, eine erhebliche Angebotsausweitung sowohl im Schienenpersonenfernverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr vor. Auch für den wachsenden Seehafenhinterlandverkehr von und zu den deutschen Nordseehäfen und die zukünftigen Verkehre über die feste Fehmarnbelt-Querung ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur auf der Nord-West-Schienenmagistrale erforderlich.

Mit einer Ausweitung der Schienenkapazitäten wird es gelingen, mehr Personen- und Güterverkehr verlässlich abzuwickeln. Die Analyse hat deutlich gezeigt, dass die Nord-West-Schienenmagistrale zeitnah durchgängig zweigleisig ausgebaut werden sollte. Der geplante Ausbau zwischen Münster und Lünen sowie zwischen Lübeck und Puttgarden sind daher konsequent zu planen und umzusetzen.

Um Kapazitätsengpässe an der Strecke und in den Knoten zu reduzieren, sollten Engpassbetrachtungen erfolgen und bestehende Konzepte zeitnah umgesetzt werden. Die Ertüchtigung der Knoten Dortmund, Bremen und Hamburg ist konsequent zu planen und umzusetzen. Darüber hinaus sollten Engpassuntersuchungen unter Betrachtung des Gesamtverkehrs (Fern-, Nah- und Güterverkehr) vorgenommen werden. Um eine weitestgehend uneingeschränkte Nutzbarkeit und Leistungsfähigkeit für die jeweiligen Schienenverkehre zu gewährleisten, kann auch die Errichtung zusätzlicher Überholgleise zielführend sein.



Mit einer Beschleunigung des Schienenpersonenfernverkehrs auf der Nord-West-Schienenmagistrale und der hieraus resultierenden Verkürzung der Reisezeiten im ICE-Verkehr auf der Achse NRW – Bremen – Hamburg – Schleswig-Holstein könnte für einen erheblichen Teil der heutigen Autobahnnutzer sowie der Flugreisenden eine überlegene, zumindest aber wettbewerbsfähige Reisemöglichkeit im schnellen SPNV entstehen. Um die Fahrzeiten zwischen Hamburg und NRW zu verkürzen, ist zu überprüfen, auf welchen Abschnitten der Schienenmagistrale der Ausbau auf 200/230 km/h sinnvoll ist. Mögliche vorbereitende Maßnahmen könnten eine signal-

technische Ertüchtigung der Strecke und eine Reduzierung von höhengleichen Bahnübergängen sein.

Die Nord-West-Schienenmagistrale ist bis zur langfristigen Fertigstellung der Verbindung Hamburg – NRW über Hannover die einzige direkte Schienenverbindung zwischen NRW und Hamburg. Auch danach bleibt die Nord-West-Magistrale alternativlos auf den Relationen von den Stadt- und Metropolregionen Münster, Osnabrück und Bremen in Richtung Hamburg/Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern und/oder in Richtung Rhein/Ruhr.

Die „Zwei-Achsen-Strategie“ zwischen den Metropolregionen Hamburg und Rhein-Ruhr/NRW trägt den gestiegenen Anforderungen an die Resilienz der Verkehrsinfrastruktur Rechnung. Bautätigkeiten, Extremwetter und andere unvorhersehbare Ereignisse gefährden die Nutzbarkeit der Infrastruktur. Streckensperrungen über Tage oder Wochen sind keine Ausnahme und schaden der Zuverlässigkeit und dem Image der Schiene. Großräumige Alternativrouten sind daher entscheidend, um negative Auswirkungen von Streckensperrungen zu minimieren. Beide Achsen sollten daher gleichrangig behandelt werden.



Zentrale Forderungen auf einen Blick

- Wir unterstützen und fordern nachdrücklich die zeitnahe Planung und Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie in der Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt enthaltenen Schienenausbauprojekte im Zuge der Nord-West-Schienenmagistrale.
- Mit Blick auf das Fahrplan- und Betriebskonzept des Deutschlandtaktes und den Masterplan Schienenverkehr fordern wir, dass die Infrastruktur der Nord-West-Schienenmagistrale so ertüchtigt wird, dass die zu erwartenden Angebotsausweitungen im SPNV, im SPNV und im SGV hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit nicht beeinträchtigt werden.
- Die geplanten Projekte im Zuge der Nord-West-Schienenmagistrale sind hinsichtlich ihrer Resilienz zu überprüfen: reichen die Projekte aus, um das zukünftig erweiterte Angebot zuverlässig und störungsfrei abzuwickeln? Was passiert, wenn sich angrenzende Projekte verzögern oder nicht umgesetzt werden?
- Die geplante Takterhöhung auf der Schienenmagistrale im Zuge des Deutschlandtaktes ist konsequent umzusetzen und eine hohe Bedienqualität langfristig zu sichern.

Testimonials

„ Wir sind in einer Zeit, in der wir technische Lösungen suchen, um die Herausforderungen des Klimawandels bewerkstelligen zu können. Wir brauchen national und auch europäisch eine regelrechte Revolution der Schiene.



Markus Lewe
Oberbürgermeister Stadt Münster



Dr. Benedikt Hüffer
Präsident IHK Nord Westfalen

„ Wir haben eine Diskrepanz zwischen den Anforderungen der Unternehmen und dem mäßigen Ausbau dieser sehr wichtigen Schienenverbindung. Wir machen uns daher stark, dass sich diese Situation vor dem Hintergrund der ökologischen Wende, bei der der Schienenverkehr gestärkt werden soll, verbessert.

„ Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Strecke muss erhöht werden und das Angebot muss ausgebaut werden. Das schaffen wir, indem wir damit heute anfangen und diese Maßnahmen nicht erst in Jahrzehnten umsetzen.



Uwe Goebel
Präsident IHK Osnabrück -
Emsland - Grafschaft Bentheim

„ Wir wollen die Reisezeiten verkürzen, die Zuverlässigkeit erhöhen und insgesamt die Schienenmobilität deutlich attraktiver machen, um mehr Personen- und Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu bringen.



Eduard Dubbers-Albrecht
Präses Handelskammer Bremen -
IHK für Bremen und Bremerhaven



Prof. Dr. Susanne Menzel-Riedl
Präsidentin Universität Osnabrück

„ Unsere Universität hat sich der Klimaneutralität verschrieben und wir wollen zunehmend auf Kurzstreckenflüge verzichten. Die Nord-West-Schienenmagistrale ist hier ein wichtiger Zubringer zu den internationalen Flughäfen.

„ Für uns sind öffentliche Verkehrsmittel und insbesondere die Zugverbindungen zwischen unseren Hauptverwaltungsstandorten in Hamburg und Dortmund enorm wichtig. Wir brauchen hier dringend zuverlässige Zugverbindungen und vor allem gut ausgestattete Züge, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter effizient arbeiten können.



Ulrich Leitermann
Vorsitzender der Vorstände SIGNAL IDUNA



Prof. Norbert Aust
Präses Handelskammer Hamburg und
Vorsitzender IHK Nord

„ Für den wachsenden Seehafen hinterlandverkehr von und zu den deutschen Nordseehäfen und die zukünftigen Verkehre über die feste Fehmarnbelt-Querung ist ein Ausbau der Infrastruktur auf der Nord-West-Schienenmagistrale von großer Bedeutung.

Impressum

Herausgeber:
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen
Sentmaringer Weg 61 | 48151 Münster
Telefon 0251 707-0 | www.ihk-nordwestfalen.de

Geschäftsbereich Branchen und Infrastruktur
Joachim Brendel
Tel. 0251 707-209 | E-Mail brendel@ihk-nw.de
Daniel Janning

Fachliche Beratung: SCL Verkehr GmbH

Bildnachweise: Titlbild: [shutterstock.com/Denis Belitsky](https://www.shutterstock.com/image-photo/denis-belitsky), S. 3: Handelskammer Hamburg/Oliver Vonberg, IHK NRW/Mara Tröger, S. 7 stock.adobe.com/starpics, S. 8: [shutterstock.com/Peeradontax](https://www.shutterstock.com/image-photo/peeradontax), S. 9: [shutterstock.com/Denis Belitsky](https://www.shutterstock.com/image-photo/denis-belitsky), S. 10: Presseamt Münster/Britta Roski, IHK Nord Westfalen, IHK Osnabrück/Uwe Lewandowski, Handelskammer Bremen/Frank Pusch, S. 11: Universität Osnabrück/Simone Reukauf, Signal Iduna, Handelskammer Hamburg/Oliver Vonberg

Gestaltung: atelier-oliver-hartmann.de

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt.

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernimmt die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen keine Gewähr.

Stand: Juni 2022

Eine Initiative der:



IHK Kontakt

Joachim Brendel

 0251 707-209

 brendel@ihk-nw.de