

Kennzahlen und Fakten zur Nord-West-Schienenmagistrale von NRW über Bremen nach Hamburg/Schleswig-Holstein

Die nachfolgenden Zahlen beziehen sich auf Stadt- und Metropolregionen entlang der Magistrale:

- **19,8 Mio. Einwohner**
→ 24 Prozent der Bevölkerung Deutschlands
- **11,3 Mio. Beschäftigte**
→ 25 Prozent aller Beschäftigten in Deutschland
- **862 Mrd. Euro beträgt das Bruttoinlandsprodukt**
→ 25 Prozent des Bruttoinlandsprodukts in Deutschland
- **76.300 Euro beträgt das Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigen**
→ 76.150 Euro beträgt das Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigen im bundesweiten Durchschnitt
- Obwohl die Nord-West-Schienenmagistrale wirtschaftlich- und bevölkerungsrelevante Metropolregionen verbindet, wurden seit den 1970er Jahren keine wesentlichen Verbesserungen und/oder Erweiterungen der bestehenden Infrastruktur vorgenommen.
- Auf der N-W-Schienenmagistrale verläuft heute und auf absehbare Zeit die einzige direkte ICE-Linie zwischen NRW und Hamburg. Auch nach einer allenfalls langfristig zu erwartenden Fertigstellung neuer 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.
- Die Maximalgeschwindigkeiten unterscheiden sich je nach Streckenabschnitt stark, es gibt wenig zusammenhängende Streckenabschnitte, die mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h befahren werden können.
- Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf der Schienenstrecke Hamburg – NRW beträgt ca. 122 km/h und ist damit deutlich langsamer als z.B. auf den Metropolenverbindungen Hamburg – Berlin (164 km/h) oder Berlin – München (183 km/h).
- Einer der größten infrastrukturellen Engpässe der Nord-West-Schienenmagistrale ist ein rund 40 Kilometer langer Abschnitt zwischen Münster und Dortmund, der nur eingleisig verläuft. Die Strecke Lübeck – Fehmarn Burg ist ebenfalls eingleisig – hier könnten sich insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der festen Fehmarnsundquerung künftig Engpässe ergeben.
- Mit Blick auf das Fahrplan- und Betriebskonzept des Deutschlandtaktes und den Masterplan Schienenverkehr erwarten die IHKs, dass die Projekte im

Bundesschienenwegeausbaugesetz und der Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt mit hoher Dringlichkeit geplant und anschließend umgesetzt werden.

- Zudem bitten die IHKn das BMDV um Prüfung, ob unter dem Gesichtspunkt größtmöglicher Resilienz eine punktuelle Ergänzung der bisher geplanten Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Nord-West-Schienenmagistrale erforderlich werden könnte, um Verzögerungen beim Ausbau des Schienennetzes an anderen Stellen oder auch ungeplante Infrastrukturausfälle besser kompensieren zu können.