

## Eine bessere Zugverbindung zwischen den Niederlanden und Deutschland

In den Niederlanden wurde in letzter Zeit viel über Hochgeschwindigkeits-Zugverbindungen nach Deutschland diskutiert. Die Rede ist dann von der Beschleunigung der Zugverbindung Amsterdam – Berlin und der Beschleunigung der Zugverbindung Amsterdam – Köln. Zu konkreten Plänen hat dies bisher nicht geführt. Wie im europäischen Green Deal festgelegt, müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich der Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehr in ganz Europa bis 2030 und der Schienengüterverkehr bis 2050 verdoppeln. Die ambitionen sind da. Ich habe beschlossen, selbst einen Plan zu machen, um Fortschritte bei dieser Datei zu erzielen. Dies hat zu den 3 hinzugefügten Anhängen und dieser Zusammenfassung geführt.

In meinen Unterlagen werden die kurzen grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland wie Hengelo-Bielefeld, Venlo-Hamm und viele andere Verbindungen NICHT behandelt. Der Verlauf dieser Verbindungen liegt nicht in meinem Untersuchungsbereich. Übrigens läuft die Entwicklung dieser eben erwähnten Verbindungen sehr gut.

Für eine bestimmte Verbindung/Route getroffene Lösungen wirken sich auf andere Verbindungen aus. Wird beispielsweise beschlossen, die Strecke Amsterdam-Hengelo/Osnabrück für die Verbindung Berlin – Amsterdam zu beschleunigen, so kann auch die schnelle Direktverbindung Amsterdam-Hamburg dieser Strecke nutzen.

- Es soll 1 Gesamtplan für alle schnellen Personenzugverbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland erstellt werden.



Bild 1: ICE oder Cargo Züge

Schnelle Personenzüge und Güterzüge konkurrieren auf der begrenzten Streckenkapazität miteinander. Zu viele Schnellzüge, beispielsweise auf der Strecke Emmerich-Oberhausen, führen zu einer Begrenzung der Kapazität für Güterzüge auf dieser Strecke.

- Das Gesamtplan muss Lösungen sowohl für den schnellen Personenverkehr als auch für den Güterverkehr beinhalten.

In den Niederlanden hat man oft andere pläne für den ausbau des Schienennetz als in Deutschland. Ein Beispiel dafür ist die Beschleunigung des Berliner Zuges. In Deutschland hat sich das Projekt Deutschlandtakt bereits für eine Beschleunigung dieses Berliner Zuges über Osnabrück/Hengelo entschieden. In den Niederlanden ist noch keine Entscheidung über den oben genannten Zugverbindung gefallen.

- Der Gesamtplan muss (alle) Pläne im Zusammenhang mit dem schnellen Personen- und Güterverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland enthalten. Dies kann geschehen, indem alle Pläne von einer Arbeitsgruppe ausgearbeitet werden, die sich aus Vertretern sowohl aus Deutschland als auch aus den Niederlanden zusammensetzt. Siehe auch Anhang 1, „Gemeinsame Erklärung – Deutsch-Niederländische Regierungskonsultationen“

Um im Entwurfsprozess voranzukommen und zu einem realistischen/ausführbaren Plan zu gelangen, werden Entscheidungen auf einem hohen Abstraktionsniveau getroffen. Anpassungen sind auf Detailebene möglich, ohne dass der Gesamtplan angepasst werden muss. Zum Beispiel, Die wichtige Verbindung zwischen Eindhoven und Köln muss für den Personenverkehr beschleunigt werden. Der Bau einer neuen Schnellbahnstrecke Venlo-Neuss wurde beschlossen. Wenn dies nicht machbar ist, können andere Lösungen vorgeschlagen werden, um die Strecke Eindhoven – Köln zu beschleunigen.

## Die Lösungen für bessere Zugverbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland



Bild 2: ICE-Verbindung Ned/Deu

Güter-Verbindung Ned/Deu

In meinen Berichten getroffene Entscheidungen:

Schnelle Personenverbindung:

- Amsterdam – Berlin über Hengelo/Osnabrück
- Amsterdam – Hamburg über Hengelo/Osnabrück
- Amsterdam – Köln über Eindhoven/Neuss
- Rotterdam – Köln über Eindhoven/Neuss
- Antwerpen – Düsseldorf über Eindhoven/Neuss

Güter Verbindung

- Die meisten Güterzüge über Betuwe-Linie und Emmerich – Oberhausen
- Hengelo/Osnabrück begrenzte Anzahl von Güterzügen. Insgesamt pro Tag 40-50
- Venlo/ Kaldenkirchen begrenzte Anzahl von Güterzügen. Insgesamt pro Tag 40-50

Warum habe ich NICHT für die 1-Korridor-Lösung entschieden habe, um den gesamten schnellen Personenverkehr von Niederlande nach Deutschland über Arnheim-Oberhausen zu leiten:

- Es wäre eine konzeptionelle Fehlentscheidung, sowohl den Güterverkehr als auch den schnellen Personenverkehr nach Deutschland über dieselbe Strecke zu leiten. Beide Verbindungstypen konkurrieren um die begrenzte Schienenkapazität auf dem Abschnitt Zevenaar-Oberhausen. Die eben erwähnte Lösung ist auch nicht zukunftssicher, da die Ambitionen sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr in naher Zukunft hoch sind.
- Wir bekommen keine schnellen/optimalen Verbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland über Arnheim-Oberhausen, was notwendig ist, um den Umstieg vom Flugzeug/Auto auf die Bahn zu einem Erfolg zu machen. Die Amsterdam-Berlin-Verbindung über Hengelo ist viel kürzer als über Arnheim und wird daher schneller sein, wenn in den Niederlanden ausreichend investiert wird.
- Sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland haben zu wenige Reisende von dieser 1-Korridor-Lösung Reisezeit gewinn. Zum Beispiel, Reisende aus Rotterdam und Eindhoven haben wenig Zeitgewinn von einer schnellen Arnheim-Oberhausen-Verbindung, wenn sie nach Köln und darüber hinaus reisen möchten. Diese große Gruppe potenzieller Reisender wird viel mehr Zeitgewinn haben wenn einer schnellen direkt Verbindung von Eindhoven nach Köln realisiert wird.

Aufgaben in den Niederlanden:

- Beschleunigung Amsterdam-Hengelo. Neubau HSL Apeldoorn-Hengelo und Beschleunigung Amsterdam-Amersfoort.
- Nordteil der Betuwe-Route. Güterzüge verkehren über Arnheim nach Zutphen und dann über die oben erwähnte neu gebaute Eisenbahnstrecke von Zutphen nach Hengelo und weiter.
- Beschleunigung Breda – Venlo. Geschwindigkeit auf bestehender Trajektorie auf  $V_{max} = 200$  km/s erhöhen.

Aufgaben Deutschland:

- Beschleunigung Bad Bentheim – Osnabrück und Beschleunigung Osnabrück – Löhne.
- Beschleunigung Eindhoven – Köln. Neubau HSL Venlo-Neuss und Beschleunigung Neuss-Köln.
- Südteil Betuwe-Route. Zwölf Kilometer eingleisig teil zwischen Kaldenkirchen und Dülken müssen verdoppelt werden.

### [Anhang 1 Gemeinsame Erklärung – Deutsch-Niederländische Regierungskonsultationen 27. März 2023\[1\]](#)

#### **Eine innovative und zukunftssichere Wirtschaft und Infrastruktur**

Deutschland und die Niederlande haben eine lange gemeinsame Grenze und möchten die grenzüberschreitende Infrastruktur weiter verbessern und gegebenenfalls ausbauen. Im Rahmen des sogenannten intermodalen Dialogs werden gemeinsam mit Belgien Workshops zu Verkehrsplanungsmethoden und möglichen Projekten abgehalten.



Bild 3: Workshop NU-BE-DU



Bild 4: EU logo

Gemeinsame konkrete Pläne werden zu einer deutlich besseren Schieneninfrastruktur führen, von der nicht nur die Fahrgäste aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien, sondern auch viel mehr Fahrgäste aus Nordwesteuropa profitieren werden. Diese Pläne können daher eine

beträchtliche Menge an Subventionen der EU berücksichtigen, da diese Initiativen im Rahmen des EU Green Deal unterstützt werden.