

Hengelo – Osnabrück:

Grenzen überwinden

Neue Konzepte für Europa



➤ Der Interregio von Berlin nach Amsterdam kränkelt. Westlich Osnabrücks fahren immer weniger Züge und wenn nichts geschieht, ist die Grenze bei Bad Bentheim bald dicht. Während Deutschland seit Jahren nichts anderes zu bieten hat als die Rückzugspläne der Deutschen Bahn AG, kommt jetzt Druck von unseren Nachbarn aus der Region Twente. Sie zeigen, wie Europa zusammenwachsen kann.

■ Europäische Grotteske

Zwischen Amsterdam und Köln fahren ICE-Triebwagen bei Emmerich ohne Halt über die Grenze, hier ist das Problem der unterschiedlichen Stromsysteme gelöst worden – allerdings nur für die Fernreisenden.

In Bad Bentheim stehen die Züge von Amsterdam nach Berlin an der deutsch-niederländischen Grenze zwölf Minuten lang still. Ursache dafür ist nicht mehr der Zoll; die unterschiedlichen Stromsysteme der Eisenbahnen bringen die Züge zum Stehen. Die niederländische Lokomotive kann unter dem deutschen Stromsystem nicht fahren, die deutsche Lokomotive nicht unter dem niederländischen. Lokomotiven für den durchgehenden Verkehr auf dieser Linie – wie es sie für Züge nach Belgien, Luxemburg und Frankreich gibt – wurden nie gebaut.

Wer die wenigen Fernzüge verpasst, kommt halbstündlich mit holländischen Zügen bis nach Oldenzaal. Der letzte Zug kommt kurz vor Mitternacht. Bis Bad Bentheim sind es noch 15 Kilometer, doch dorthin kommt man nicht mehr – hier ist die Welt des öffentlichen Verkehrs mit Brettern vernagelt wie einst am Eisernen Vorhang.

Der deutsche Interregio konnte den Niederländern noch nie imponieren. Schließlich kennen sie seit 1938 den Taktfahrplan; seit Jahrzehnten fahren hier praktisch nur Triebwagen, die man zusammenkuppelt und trennt, wie man es gerade braucht. Züge mit Lokomotiven sind bei unseren Nachbarn Botschafter von einem anderen Stern aus einer anderen Zeit.

■ Euregio macht Europa

Außer bei den Eisenbahnen funktioniert die Zusammenarbeit hinüber und herüber in dieser Region schon sehr gut. Das ist vor allem den dichter besiedelten westfälischen und niederländischen Teilen der Grenzregion zu verdanken und einer sehr rührigen Euregio-Organisation mit Sitz in Enschede und Gronau. Die direkte Schienenverbindung führt nach Niedersachsen, von dort ist nichts geschehen. Die Bundesregierung hat eine Autobahn gebaut, für die Schiene interessierte man sich in Bonn und Berlin nicht. Von der Landeshauptstadt Hannover in die westlichste Grenzregion Niedersachsens, die Grafschaft Bentheim, muss man zweimal durch Westfalen.

Doch unsere westlichen Nachbarn interessieren sich wenig für Grenzen ehemaliger deutscher Fürstentümer. Da liegt ein Schienenstrang und es fährt nichts darauf – und das auf dem direkten Weg zwischen zwei europäischen Metropolen! Das ließ die Verantwortlichen in der Provinz Overijssel nicht ruhen.

■ Ohne Scheuklappen ans Werk

So machten sich die Gutachter – Holland Rail Consult mit Unterstützung von Intraplan, München, und Planos, Osnabrück –, die von Regionen und Gemeinden in den Niederlanden bemüht wurden, unbefangen ans Werk. Gearbeitet wurde nicht in der Studierstube, sondern zusammen mit allen, die es betreffen könnte, beispielsweise auch mit den deutschen Aufgabenträgern des Schienennahverkehrs in Münster und Hannover. Zwei länderübergreifende Projekte, „Berlin Line“ (Fahrgastpotenziale und Fahrplanverbindungen im Schienenfernverkehr auf der Achse Amsterdam – Berlin) und ÖV-Netz Euregio (Verkehrsaufkommen und grenzüberschreitende Nahverkehrsverbindungen zwi-

Bilderläuterung oben:

Kein Fortschritt seit Jahrzehnten: Die niederländische Lok (links) muss den deutschen Zug (rechts) aus Bad Bentheim abholen.

Nachfrage zwischen Amsterdam und Hannover

Zuglauf	Status Quo	Szenario 3)
Zugangebot Fernverkehr	4 IR täglich	8 ICE täglich
Reisezeit Amsterdam – Berlin	>7 h	4 h 31 min
Angebot Nahverkehr über Grenze	kein Angebot	stündlich
Fahrgastnachfrage (in Tausend Reisende pro Jahr)		
Streckenabschnitt		
Amsterdam – Amersfoort	12.010	13.750
Amersfoort – Apeldoorn	5.340	6.310
Apeldoorn – Deventer 1)	4.560	4.630
Deventer – Almelo 1)	4.310	3.440
Almelo – Hengelo	3.530	4.370
Hengelo – Oldenzaal	610	1.290
Oldenzaal – Bad Bentheim	420	1.080
Bad Bentheim – Rheine	530	1.070
Rheine – Osnabrück	1.200	1.910
Osnabrück – Bünde	1.880	2.840
Bünde – Bad Oeynhausen	1.910	3.000
Bad Oeynhausen – Minden 2)	8.510	12.530
Minden – Hannover 2)	8.850	12.900

1) Fahrgastrückgang durch neue Linie über Zwolle – Lelystad
 2) unter Einschluß des Verkehrs Ruhrgebiet – Hannover – Berlin
 3) Alternative 6 der Untersuchung
Quelle: „Randstad – Twente – Berlin Line“, Holland Railconsult

schen Hengelo und Osnabrück), machten es durch eine intensive Zusammenarbeit möglich, ein Gesamtkonzept für den Grenzverkehr zu entwickeln. Am 30. März 2001 wurde das Ergebnis unter dem Titel „Berlin Line“ in Hengelo der Öffentlichkeit vorgestellt und eine Resolution zur Verbesserung des Grenzverkehrs auf der Schiene verabschiedet.

■ Grenzverkehr unterentwickelt

Am Gesamtverkehr innerhalb der Niederlande und innerhalb Deutschlands haben Bahn und Bus bezogen auf die Personenfahrten einen Anteil von etwa 18 Prozent (Niederlande) bzw. 16 Prozent (Deutschland), beim grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland sind es jedoch nur acht Prozent.

Während in Flächenregionen, wie sie vor allem auf der niedersächsischen Seite gegeben sind, öffentliche Verkehrsmittel bei sieben bis elf Prozent aller Fahrten und Wege genutzt werden, beträgt dieser Wert bei den grenzüberschreitenden Fahrten über Bad Bentheim lediglich ein Prozent.

Dementsprechend hat die DB AG ihr Zugangebot über den Grenzübergang Bad Bentheim von ursprünglich neun Zugpaaren seit 1994 auf vier (bzw. ein fünftes bis nach Hengelo) reduziert.

■ Überraschende Ergebnisse

Verkehrserhebungen an fünf Grenzübergängen förderten überraschende Ergebnisse zu Tage:

- Gemessen am Binnenverkehr ist das Niveau des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens gering.
- Am Wochenende pendeln doppelt so viele Personen über die Grenze wie an Werktagen.
- Berufs- und Ausbildungspendler sind im Grenzverkehr kaum vertreten.
- Werktags hat der Dienstreise- und Geschäftsverkehr einen großen Anteil.
- Am Samstag gibt es ein sehr hohes Aufkommen im Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Weiter wurde vergleichend die Wirkung von Bahnfahrplänen auf die Nachfrage geprüft:

- Interregio Amsterdam – Hengelo – Osnabrück – Berlin zweistündlich,
- durchgehender Nahverkehr Hengelo – Oldenzaal – Bad Bentheim – Osnabrück stündlich.

Das Ergebnis: Allein durch das zweistündliche Grundangebot im Interregio-Fernverkehr gäbe es auf der West-Ost-Achse pro Jahr etwa 415.000 zusätzliche Personenfahrten. Mit der stündlichen Nahverkehrsverbindung zwischen Hengelo und Osnabrück ließen sich Zuwächse von weiteren 30.000 Personenfahrten erreichen.

Demnach bringt das skizzierte Fahrplanangebot insgesamt ein Fahrgastplus von etwa 450.000 Personenfahrten pro Jahr bezogen auf den Abschnitt Hengelo – Osnabrück. Die Verdichtung des Interregio-Angebots zwischen Osnabrück und Hannover allein könnte die Nachfrage um 24 % steigern.

Weiter wurde festgestellt, dass die Fernverkehrszüge auf der West-Ost-Achse vorwiegend bei Fahrten mit kurzen und mittleren Reiseweiten genutzt werden.

■ Nichtstun führt zur Abwanderung

Genauso interessant sind die Prognosen über die Verkehrsnachfrage. Derzeit passieren nur noch rund 420.000 Reisende jährlich den Grenzabschnitt. Wenn nichts geschieht, wird sich diese Zahl weiter reduzieren.

Die Erhöhung der Anzahl der Züge auf sechs und die Kürzung der Reisezeit um eine halbe Stunde würde die Fahrgastzahl stabilisieren, doch erst die Kürzung der Reisezeit Amsterdam – Berlin auf vier Stunden 30 Minuten würde die Reisendenzahl im Grenzabschnitt verdoppeln. Das scheint nicht viel zu sein, aber eine solche Kürzung der Reisezeit ließe die Nachfrage in den nationalen Streckenabschnitten drastisch hochschnellen.

■ Probleme erkannt?

Betrachtet man die Ergebnisse unter den verschiedenen Blickwinkeln, so drängen sich die folgenden Feststellungen auf, die die Gutachter in dieser Schärfe nicht treffen:

1. Anders als beispielsweise beim ICE Köln – Amsterdam gibt es im Grenzbereich ein dauerhaftes „Nachfrageetal“. Heute ist die Nachfrage westlich Hengelos zehnmal so hoch wie über

die Grenze, östlich Osnabrücks fünfmal so hoch. Erst mit einer drastischen Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Gesamtstrecke wächst der Grenzverkehr so an, dass die Grenz nachfrage ein Fünftel der Nachfrage westlich Hengelos und ein Drittel der Nachfrage östlich Osnabrücks beträgt.

2. Die Gesamtzahl der Reisenden über die Grenze übersteigt dennoch nicht 200 pro Zug, wenn der Zug zweistündlich fährt. Ob eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hannover nach Amsterdam durchsetzbar ist, darf bezweifelt werden, denn schon heute liegt die Nachfrage auf der Strecke Hannover – Ruhrgebiet viermal höher.
3. Für diese zahlenmäßig geringe Nachfrage über die Grenze wäre ein Zweisystemzug notwendig. Das beeinträchtigt jedoch die Wirtschaftlichkeit.

■ Die kleine Lösung ...

Kurzfristig schlagen die Gutachter eine Lösung vor, in der das Angebot der Interregio-Verbindungen erweitert und in eine günstigere Zeitlage gebracht werden soll. Außerdem sollen die niederländischen IC-Züge nach Bad Bentheim fahren und dort Anschluss an den Regionalexpress nach Hannover erhalten. Ob diese Lösung bei der DB AG auf Gegenliebe trifft, ist zu bezweifeln. Es ist schon zweifelhaft, ob die DB den IR zwischen Osnabrück und Berlin zum IC aufwertet – eher ist zu erwarten, dass sie sich auch hier verabschiedet. Wahrscheinlich werden die Aufgabenträger des Nahverkehrs aktiv werden müssen. Wie unter europäischem Ausschreibungszwang ein Zweisystem-Triebwagen, der zumindest mit der niederländischen IC-Flotte kompatibel ist, von einem halben Dutzend Aufgabenträgern (von Berlin bis Amsterdam) auf die Reise geschickt werden soll, ist noch nicht ausprobiert worden. Hier wartet eine wahrhaft europäische Aufgabe.

Man sollte sich auch genau überlegen, ob nicht ein einziges Angebot zwischen Hengelo und Rheine genügt. Auch wenn

später ein solcher Zug über längere Strecken durchfährt, wird es den Reisenden wenig ausmachen, dass der Zug in Oldenzaal, Schüttorf und Salzbergen hält, wenn er nur oft und in Richtung auf die Metropolen schnell genug fährt.

■ ... und die Perspektive

Die langfristige Lösung soll erst noch erarbeitet werden: ein Betriebskonzept in öffentlicher und privater Hand, bei dem die beteiligten Partner ihre Verantwortung wahrnehmen können. Gemeint sind nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern auch die anderen Akteure an der Strecke, die zur Verbesserung von Angebot und Nachfrage durch flankierende Maßnahmen und Marketing beitragen können. Das Projekt könnte von der EU gefördert werden.

Es ist denen, die das Projekt auf den Weg gebracht haben, zu wünschen, dass sie es erfolgreich weiterführen. Denn der „Fall Bad Bentheim“ zeigt, dass marktwirtschaftliche Konzepte allein die Probleme nicht lösen können.

(re)

Weitere Informationen:

zu „Berlin Line“:
Holland Railconsult
Herr L. Boelens
Postbus 28 55, 3500 GW Utrecht, Niederlande
Fax: +31 30 272 8050, E-Mail: lboelens@hr.nl

zu ÖV-Netz Euregio:
PLANOS
z.Hd. Herrn Gerd Stolle
Alte Poststraße 9, 49074 Osnabrück
Fax: 05 41/3 44-7 93, E-Mail: planos@osnanet.de



Anzeige