

---

# Mit Hochgeschwindigkeit zwischen der Randstad und Rhein/Ruhr

Bericht über die Notwendigkeit einer schnellen Verwirklichung  
der Hochgeschwindigkeitslinie Randstad-Rhein/Ruhr



Randstad - Rhein/Ruhr

---

# **Mit Hochgeschwindigkeit zwischen der Randstad und Rhein/Ruhr**

**Bericht über die Notwendigkeit einer schnellen Verwirklichung  
der Hochgeschwindigkeitslinie Randstad-Rhein/Ruhr**

Zweiter Bericht der Arbeitsgruppe Hochgeschwindigkeitsverkehr Randstad-Rhein/Ruhr: Industrie- und  
Handelskammern Amsterdam, Arnheim, Duisburg, Düsseldorf, Rotterdam und Utrecht  
sowie die Deutsch-Niederländische Handelskammer

Amsterdam/Duisburg, Mai 1994

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve  
zu Duisburg  
Hauptgeschäftsstelle  
Mercatorstrasse 22-24,  
47051 Duisburg  
Fernruf Sammel-Nr.  
(0203) 28 21-0

# Inhaltsangabe

<b>Vorwort</b>	Seite 2
<b>I. Das Zustandekommen des europäischen Netzes</b>	Seite 3
-Aufgabe für die Europäische Union	
-Europäisches Netz nimmt Form an	
-Alternative für Flugzeug und Auto	
-Auch Güterverkehr per Hochgeschwindigkeitszug	
<b>II. Die Verbindung RRR im europäischen Netz</b>	Seite 6
-Die Niederlande und Deutschland als bedeutende Handelspartner	
-Entwicklungssachse von europäischem Format	
-Teil des europäischen Netzes	
<b>III. Die Wirtschaftliche Bedeutung der RRR-Achse</b>	Seite 8
-Dienstleistungen wachsen stark	
-Zug attraktiv für Messe- und Kongreßwesen	
-Für Touristen aber auch größere Entfernungen	
-Flughäfen Wachstumsmarkt für Hochgeschwindigkeitsverkehr	
<b>IV. Empfehlungen</b>	Seite 11

# Vorwort

Im April 1988 hat die Arbeitsgruppe Hochgeschwindigkeitsverkehr Randstad-Rhein/Ruhr (RRR) einen Bericht über die Notwendigkeit der schnellen Verwirklichung der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen der Randstad und dem Rhein-/Ruhrgebiet herausgebracht.<sup>1</sup>

In diesem Bericht wurde kurzfristig die Einführung eines 2-Stunden-Taktes zwischen der Randstad, Duisburg und Köln mit EuroCity-Material gefordert. Mittelfristig waren nach dem Urteil der Arbeitsgruppe infrastrukturelle Verbesserungen notwendig, die Reisegeschwindigkeiten bis 200 km/h auf der Strecke ermöglichen. Mit dem Einsatz von Mehrstrommaterial würde hierdurch die Reisezeit zwischen Amsterdam und Köln auf ungefähr zwei Stunden verringert. Nach Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Köln stellt die RRR-Verbindung einen integralen Bestandteil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes mit durchgehenden Zügen auch zu weiter gelegenen europäischen Zielen dar.

Mitte 1991 ist zwischen der Randstad und dem Rhein-/Ruhrgebiet ein neuer Fahrplan in Kraft getreten. Die Wünsche der Arbeitsgruppe RRR sind teilweise erfüllt worden. Der Ausbau der Eisenbahnstrecke Köln-Duisburg, der Einsatz neuer EuroCityzüge in Verbindung mit der Reduzierung der Anzahl der Haltepunkte haben die Reisezeit zwischen Amsterdam und Köln um 40 Minuten auf ca. 2 Stunden 35 Minuten verringert. Darüber hinaus haben die Verkehrsminister der Niederlande und Deutschlands Mitte 1992 verabredet, die Infrastruktur zwischen Amsterdam und Köln anzupassen, wodurch letztendlich eine auch durch die Europäische Gemeinschaft gewollte vollwertige Hochgeschwindigkeitsverbindung zustandekommen muß.<sup>2</sup> Die Reisegeschwindigkeit muß mindestens 200 km/h betragen; aber auch höhere Geschwindigkeiten müssen, wo möglich, realisiert werden.

Die schnelle Umsetzung dieses Plans ist notwendig. Der Hochgeschwindigkeitszug kann eine bedeutende Alternative für Flugzeug und Auto werden. Die Infrastruktur, die für den Einsatz dieser neuen Generation von Zügen notwendig ist, ist deshalb umgehend zu schaffen.

Wichtige europäische Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentrationen sowie zwei europäische Mainport-Flughäfen werden durch diese RRR-Achse miteinander verbunden.

Die Arbeitsgruppe RRR beabsichtigt mit diesem zweiten Bericht, die Europäische Union, die Regierungen der Niederlande und Deutschlands sowie die Nederlandse Spoorwegen (NS) und die Deutsche Bahn AG auf die Dringlichkeit des Vorhabens hinzuweisen; es geht nicht nur darum, schnell die finanziellen Mittel bereitzustellen, sondern auch die planerischen Vorbereitungen zu treffen, damit in jedem Fall um das Jahr 2000 die Hochgeschwindigkeitszüge mit mindestens 200 km pro Stunde zwischen den großstädtischen Kerngebieten fahren können. Weiter müssen kurzfristig auf jeden Fall Maßnahmen durchgeführt werden, die die Qualität der heutigen EC-Verbindung mit den Anforderungen in Übereinstimmung bringt, die die Reisenden und insbesondere die Geschäftsreisenden an den Schienenverkehr stellen.

1. "Bericht zur Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Schienenschnellverbindung Randstad Holland - Rhein/Ruhr im Zuge der Rheinachse"; Arbeitsgruppe Schienenschnellverkehr Randstad Holland - Rhein/Ruhr, Amsterdam/Duisburg, April 1988
2. "Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten des Königreichs der Niederlande über die Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs"; Warnemünde, 31. August 1992

# I. Das Zustandkommen des europäischen Netzes

---

## Aufgabe für die Europäische Union

— Ende 1990 hat die Europäische Kommission einen Leitplan für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz präsentiert.<sup>1</sup> In diesem Leitplan wird das zukünftige europäische Hochgeschwindigkeitsnetzwerk beschrieben, das die bedeutendsten Verkehrsströme innerhalb Europas aufnehmen muß. Auf lange Sicht umfaßt es für die Länder der Europäischen Union und die Alpenländer insgesamt 23.000 km an Hochgeschwindigkeitslinien. Die Gesamtkosten dieses Netzes, das ungefähr zur Hälfte neu gebaut, zur anderen Hälfte durch den Ausbau bestehender Linien realisiert werden muß, betragen ungefähr 180 Milliarden ECU (Wert 1990). Ein enormer Betrag, aber dabei ist zu bedenken, daß die Kosten, die durch Verkehrsstaus entstehen, in Europa heute viele Milliarden ECU pro Jahr betragen.<sup>2</sup>

Die Verbindung Randstad-Rhein/Ruhr ist in diesem Leitplan als Ausbaustrecke enthalten. Dies bedeutet, daß die bestehende Eisenbahnlinie für Reisegeschwindigkeiten von mindestens 200 km/h ausgebaut werden soll. In dem Plan wird in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit der "Schlüsselverbindung" Utrecht-Arnheim-Emmerich-Duisburg hingewiesen.

Im Vertrag von Maastricht<sup>3</sup> wird die Entwicklung Transeuropäischer Netzwerke als Aufgabe der Union festgelegt. Die europäische Amtsführung ist auf das Zustandekommen eines Hochgeschwindigkeitsnetzes gerichtet, das auf kurze und mittelfristige Sicht eine vollwertige Alternative zur Luftfahrt bieten muß. Darüber hinaus können die Hochgeschwindigkeitszüge einen wichtigen Beitrag zur beabsichtigten Substitution des Autoverkehrs liefern.

## Europäisches Netz nimmt Form an

— Diverse Teile des europäischen Netzes sind bereits in Betrieb. 1981 ist die 400 km lange neue Verbindung Paris-Lyon in Betrieb gegangen. 1989 bekam Paris einen zweiten Anschluß mit dem TGV-Atlantik (Paris-Le Mans/Tours), wo bis 300 km/h gefahren wird. Das französische Netz ist mit der Linie Paris-Lille 1993 ausgedehnt worden. 1992 sind die Diritissima zwischen Rom und Florenz sowie die Hochgeschwindigkeitslinie Madrid-Sevilla in Dienst gegangen. In Deutschland sind seit 1991 die Hochgeschwindigkeitstrassen Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart in Betrieb. Das europäische Netz nimmt kurzfristig weiter Form an. Die Realisierung des "Lyon-Bypasses" (Rhône-Alpen) und die Eröffnung des Kanaltunnels sind nur einige Beispiele. In einigen Jahren ist die Verbindung zwischen dem Kanaltunnel, Brüssel und Lille fertig gestellt.

Von großer Bedeutung ist schließlich die Verbindung Frankfurt- Köln. Diese neue Linie muß im Jahr 2000 in Betrieb genommen werden. Die Reisezeit zwischen Schiphol und Frankfurt, die heute für die Bahnreisenden mehr als fünf Stunden beträgt, wird dann nur noch etwas mehr als drei Stunden betragen, sofern gleichzeitig die notwendigen Arbeiten zwischen Amsterdam und Köln vollendet sein werden.

In den der EU angrenzenden Ländern werden vergleichbare Projekte durchgeführt. So sind unter anderem Hochgeschwindigkeitslinien zwischen Nürnberg und Prag vorgesehen. Bezüglich der übrigen Plannungen verweisen wir auf die anliegende Übersichtskarte des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes.

Die Hochgeschwindigkeitslinien können dem europäischen Verkehr eine völlig neue Form geben und eine Katalysatorrolle im europäischen Integrationsprozeß erfüllen. Die verschiedenen Abschnitte müs-

---

**Auf lange Sicht umfaßt  
der Leitplan  
für die Länder der  
Europäischen Union  
und die Alpenländer  
insgesamt 23.000 km  
an Hochgeschwindig-  
keitslinien.**

---

sen dabei vordringlich zu einem Netzwerk integriert werden. Zwischen den großen Agglomerationen und Flughäfen müssen direkte schnelle Verbindungen entstehen.

Die Europäische Kommission unterstreicht diese Vision in ihrer Mitteilung über eine gemeinschaftliche Eisenbahnpolitik von 1990: "Europa ist ein sehr geeignetes Gebiet für die Entwicklung eines Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge, wovon die wichtigsten Abschnitte in den Mitgliedstaaten schon deutlich erkennbar sind. Es ist deshalb wichtig, die größtmögliche Sorge auf die Koordination dieses Themas zu legen, um innerhalb der Gemeinschaft zu einem einheitlichen Eisenbahnsystem zu kommen."<sup>4</sup>

### **Alternative für Flugzeug und Auto**

— In den vergangenen 20 Jahren haben die Reisendenkilometer in Europa um 85% zugenommen. Der relative Verkehrsanteil der Eisenbahnen ist dagegen von 10% auf 6 bis 7% zurückgegangen.<sup>5</sup> Die Hochgeschwindigkeitszüge können den Eisenbahnen im europäischen Verkehr wieder eine bessere Position verschaffen. Aber dazu müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein.

Eine Untersuchung<sup>6</sup> hat ergeben, daß die Reisezeit mit dem Zug nicht mehr als ungefähr drei Stunden betragen darf, will die Eisenbahn im Geschäftsreiseverkehr mit dem Flugzeug wettbewerbsfähig sein. Die Geschäftsreisenden von Amsterdam nach Frankfurt werden bei einer (Zug-)Reisezeit von ungefähr drei Stunden den Zug bevorzugen; wenn die Reisezeiten zunehmen, verringert sich der Vorteil des Zuges entsprechend.

Der Hochgeschwindigkeitszug wird außer für den Fluggast auch für den heutigen Autofahrer eine sinnvolle Alternative darstellen. Dies ist auch eine Notwendigkeit wegen der großen Umwelt- und Erreichbarkeitsprobleme in Europa als Folge des Wachstums des Straßenverkehrs und einer begrenzten Kapazität des Wegenetzes.

Sowohl auf nationalen, als auch auf internationalen Verbindungen kann der Hochgeschwindigkeitszug zu einer Entlastung des Straßennetzes führen. Die Reisezeiten müssen jedoch wettbewerbsfähig sein. In diesem Zusammenhang ist die Verbindung zwischen der Randstad und dem Ruhrgebiet ein gutes Beispiel. Nach Einführung des neuen Euro-City-Fahrplans zwischen Amsterdam und Köln Mitte 1991, durch den ein Zeitgewinn von 40 Minuten erreicht wurde, hat der Anteil der Reisenden im Schienenpersonenverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland innerhalb eines Jahres um beinahe 10% zugenommen.<sup>7</sup>

Auch auf nationalem Niveau kann der Hochgeschwindigkeitszug als Shuttle zwischen den großstädtischen Gebieten eine wichtige Rolle spielen. Dabei muß auf das Spannungsfeld zwischen einerseits dem Wunsch nach schnellen direkten internationalen Verbindungen und andererseits der Notwendigkeit, möglichst viele städtische Gebiete zu bedienen, hingewiesen werden. Die internationale Qualitätsanforderung, wie oben formuliert, darf aber nicht aus den Augen verloren werden.

Nicht allein die Reisezeiten und der Preis sind für den Erfolg des Hochgeschwindigkeitszuges entscheidend. Andere Faktoren wie Zugfolge, Pünktlichkeit, Sicherheit und Komfort dürfen nicht unterschätzt werden. Komfort bedeutet für den Geschäftsreisenden ausreichenden Arbeitsplatz, Möglichkeiten der Kommunikation, zu telefonieren und zu faxen u.a. Dies ist von elementarer Bedeutung.

Der Hochgeschwindigkeitszug kann, wenn diese Vorhaben durchgeführt sind, eine vollwertige Alternative für das Flugzeug und das (Privat-)Auto werden. Angesichts der Verkehrsprognosen kann angenommen werden, daß nur durch Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger der enorme Strom von Reisenden und Gütern innerhalb Europas bewältigt werden kann.

---

**Der Hochgeschwindigkeitszug führt zu einer Entlastung des Wegenetzes**

---

## Auch Güterverkehr per Hochgeschwindigkeitszug

Durch die fortschreitende Integration des europäischen Marktes wird der internationale Güterverkehr weiter zunehmen. Wegen der Kapazitätsgrenzen der Straßeninfrastruktur wird auch vor diesem Hintergrund auf die Bahn ein besonderer Druck ausgeübt. Auch der Hochgeschwindigkeitszug wird dabei eine bedeutende Rolle spielen können.

Die französische Eisenbahngesellschaft SNCF setzt schon TGV-Material für verschiedene regionale Postdienste ein und entwickelt einen "Fracht-TGV".

Es darf erwartet werden, daß auch für Expreßgüter-(einschließlich Post-)verkehr, den Luftfrachtverkehr (Airport-Anbieter) und den Transport verderblicher Güter der Hochgeschwindigkeitszug eingesetzt werden wird, wenn das europäische Netz vervollständigt wird. Durch die Nutzung des Netzes in den Nachtstunden wird überdies die Rentabilität der Hochgeschwindigkeitslinien erhöht.

1. "The European Highspeed Train Network"; Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel 1990
2. Siehe auch: "250 Milliarden DM für Europas schnelle Eisenbahnen"; Frankfurter Allgemeine Zeitung, 29. September 1992
3. "Vertrag über die Europäische Union"; Maastricht, 7. Februar 1992
4. "Mitteilung in Sachen der gemeinschaftlichen Eisenbahnpolitik" (KOM 89, 564); Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 1990
5. "High speed Railways a network for Europe"; International Union of Railways/Community of European Railways, Paris/Brüssel 1992
6. "Economische betekenis aansluiting Noordvleugel Randstad op Europees hogesnelheidsnet"; Nederlands Economisch Instituut Rotterdam, November 1992
7. Quelle: Nederlandse Spoorwegen, Utrecht 1993

## II. Die Verbindung RRR im europäischen Netz

---

### Die Niederlande und Deutschland als bedeutende Handelspartner

Die Niederlande und Deutschland sind von alters her wichtige Handelspartner. So kommt 25% der niederländischen Einfuhr aus Deutschland, während andererseits rund 29% der niederländischen Ausfuhr für Deutschland bestimmt ist. Die Niederlande sind auch für Deutschland ein wichtiger Handelspartner. 9,5% der gesamten Einfuhren stammen aus den Niederlanden, während beinahe 8 % der deutschen Exporte für die Niederlande bestimmt waren. Der gesamte Handelswert zwischen beiden Ländern betrug 1992 117 Mrd DM.<sup>1</sup>

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen hat für die Niederlande eine besondere Bedeutung, weil hierhin mehr als die Hälfte des auf Deutschland gerichteten Exports geht. Andererseits stammt ungefähr ein Drittel des gesamten Imports deutscher Waren der Niederlande aus Nordrhein-Westfalen. Die Niederlande sind für Nordrhein-Westfalen wertmäßig nach Einfuhr und Ausfuhr der wichtigste Handelspartner. Die Ausfuhr Nordrhein-Westfalens in die Niederlande hat einen Wert von ca. 18 Milliarden DM und die Einfuhr 31 Milliarden DM (entsprechend 17 % der gesamten Einfuhr Nordrhein-Westfalens).<sup>2</sup>

Die starken Verflechtungen lassen sich auch aus den Übernachtungen und den Ausgaben im Reiseverkehr im Wert von 5,2 Mrd DM ableiten. Zwischen 1987 und 1991 nahmen beispielsweise die Ausgaben von deutschen Touristen in den Niederlanden um 45% zu. Auch die Ausgaben niederländischer Besucher in Deutschland wuchsen ansehnlich auf ungefähr 2,9 Milliarden DM 1991.

Die wirtschaftlichen Kontakte spiegeln sich ebenfalls in den Verkehrsbeziehungen wider. Beinahe 30 % des niederländischen Schienengüterverkehrs hat Deutschland als Quelle. Für die Ausfuhr aus den Niederlanden gilt sogar ein Prozentsatz von fast 50 %. Für Straße und Binnenwasserweg sind diese Anteile außerordentlich hoch. So ist 80% des ausgehenden Verkehrs über Wasser aus den Niederlanden auf Deutschland gerichtet. Für die Straße ist es ein Anteil von 50%.

Ein letzter Indikator für die starke Verwobenheit sind die Daten über die Luftfahrt.<sup>3</sup> Frankfurt ist für Schiphol, nach London und Paris, mit 5.700 Flugbewegungen pro Jahr der wichtigste Flughafen. Allein schon im Herkunfts-/Zielverkehr reisen zwischen beiden Flughäfen jährlich 400.000 Passagiere.

Der Flughafen Schiphol hat aus dem Einzugsbereich der Schnellverkehrsstrecke ein beachtliches Passagieraufkommen. Zubringer sind neben direkten Buslinien die Bahn und überwiegend der Pkw. Düsseldorf hat täglich vier Direktflüge nach Amsterdam.

### Entwicklung Achse von europäischem Format

Die RRR-Achse verbindet eine Reihe großstädtischer Zonen. Der Nordflügel (Amsterdam/Schiphol - Utrecht) und der Südflügel (Den Haag - Rotterdam) der Randstad sind innerhalb der Niederlande die wichtigsten Wohn- und Arbeitsplatzkonzentrationen. Die gesamte Randstad umfaßt 6,7 Millionen Einwohner und 2,7 Millionen Arbeitsplätze. Die Region Arnheim/Nimwegen ist mit einer dreiviertel Million Einwohnern zwar weniger bedeutsam, aber wirtschaftlich deutlich im Kommen.

Neben der Randstad und der Region Arnheim/Nimwegen ist das Rhein-/ Ruhrgebiet eine große Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration entlang der Achse. Der westliche und östliche Teil des Ruhrgebietes stellen zusammen 4,7 Millionen Einwohner und 1,7 Millionen Arbeitsplätze. Im Einzugsbereich

---

**Der gesamte Handelswert zwischen den Niederlanden und Deutschland betrug 1992 117 Mrd DM.**

---



von Düsseldorf leben ca. 2 Millionen Einwohner bei ca. 850.000 Arbeitsplätzen. Schließlich muß noch auf die städtische Konzentration Köln/Bonn mit 2,7 Millionen Einwohnern und 1 Millionen Arbeitsplätzen hingewiesen werden.

Außer städtischen Agglomerationen verbindet die RRR-Achse wichtige europäische Flughäfen. Mit der Indienststellung der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Frankfurt und Köln in Verbindung mit dem Ausbau der RRR-Achse zur europäischen Hochgeschwindigkeitslinie sind die zwei europäischen Mainports Amsterdam/Schiphol und Frankfurt mit einer Zugverbindung von ungefähr drei Stunden direkt miteinander verbunden. Wichtig ist, daß auch die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn eine hochwertige Zugverbindung mit beiden Flughäfen bekommen.

### **Teil des europäischen Netzes**

Im europäischen Leitplan für die Hochgeschwindigkeitslinien wird die RRR-Achse als einer der 14 internationalen Korridore (mit Utrecht-Duisburg als Schlüsselverbindung) genannt. Die Achse verbindet Bevölkerungsballungen von hoher Dichte und ist deshalb ein wichtiger Teil im Netz durchgehender Verbindungen, u.a. nach Basel, Stuttgart, München und Wien.

Die RRR-Achse Randstad-Köln wird langfristig auch als Teilstrecke der Zugverbindung mit Berlin und selbst mit Warschau Bedeutung bekommen. Die totale Reisezeit Amsterdam - Berlin wird ungefähr 6 Stunden betragen, die Reise nach Warschau 3 Stunden mehr. Auch für die Länder in Mittel- und Südeuropa ist die RRR-Achse eine wichtige Verbindung. Prag in 7 1/2 Stunden und selbst Budapest in 9 1/2 Stunden sind, (mit durchgehenden Nachtzügen) äußerst wettbewerbsfähige Reisezeiten.

1. Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), 1992
2. Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1992
3. "Statistical Annual Review"; Amsterdam Airport Authority, Schiphol 1992

# III. Die wirtschaftliche Bedeutung der RRR-Achse

---

Das Potential der RRR-Achse ist groß. Im vorigen Kapitel ist darauf kurz hingewiesen worden. In diesem Kapitel wird deshalb ausführlicher darauf eingegangen. Dabei werden im folgenden die wirtschaftlichen Segmente genannt, die bezüglich der RRR-Achse für die Eisenbahnen einen interessanten (Wachstums-)markt darstellen: Dienstleistungen, Messen, Kongresse und Veranstaltungen, Tourismus und schließlich die Flughäfen.

## Dienstleistungen wachsen stark

Die Randstad ist in den Niederlanden der bedeutsamste Standort. Nationale und internationale Dienstleistungsunternehmen konzentrieren sich in stets stärkerem Maß längs des Nordflügels (Amsterdam/Schiphol-Utrecht) und des Südflügels (den Haag-Rotterdam). Die internationalen Dienstleistungen sind vor allem in der Region Amsterdam angesiedelt.

Im nördlichen Teil der Randstad sind Amsterdam/Schiphol und Utrecht die bedeutenden Regionen gewerblicher Dienstleistung. Die Region Amsterdam verfügt schätzungsweise über 150.000 Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor, davon allein 50.000 im Finanzsektor. Utrecht hat in den vergangenen Jahren u.a. als Standort für nationale Dienstleistungen ein enormes Wachstum vollzogen. Zwischen 1984 und 1991 ist die Anzahl der Arbeitsplätze in der Agglomeration auf 80.000 verdoppelt worden.

Weitere großangelegte Entwicklungsprojekte in Amsterdam liegen im Stadtzentrum und längs der Südachse (u.a. mit dem Bau eines neuen Bürogebäudes für Finanzdienstleistungen) und in Utrecht direkt um den Hauptbahnhof "Utrecht-City-Projekt" mit in der Endphase 350.000 qm Büroraum.

Auch im südlichen Teil der Randstad können zwei wichtige Ballungen von Dienstleistungen unterschieden werden: Die Agglomeration Den Haag und die Region Rijnmond. Den Haag ist als Regierungszentrum und hiermit zusammenhängenden Dienstleistungen wichtig.

Die Region Rijnmond, mit Rotterdam als dem größten Hafen der Welt, zählt annähernd 60.000 Arbeitsplätze im Transportsektor und noch ungefähr 55.000 Arbeitsplätze im gewerblichen Dienstleistungsbereich. Im Vergleich zu 1985 ist dies ein Wachstum von 27%. Neue Büroentwicklungen sind in Rotterdam längs der Maas ("Koop van Zuid") und im sogenannten "Plan Noordrand" vorgesehen.

Die Region Arnheim/Nijmegen verfügt über ungefähr 1 Mio qm Büroraum für ca. 30.000 Arbeitsplätze. Hier befinden sich einige internationale Hauptquartiere. In diesem Knotenpunkt sind für die Periode bis 2010 noch rund 300.000 qm geplant. Arnheim/Nijmegen wird als Standort an Bedeutung zunehmen. Eine weitverbreitete Studie des Forschungsinstituts Empirica<sup>1</sup> weist die Region Gelderland als ein Gebiet mit den besten Zukunftsperspektiven (als europäischer Standort) aus.

Im direkten Einflußgebiet längs des deutschen Teils der RRR-Achse in Duisburg, Essen, Düsseldorf und Köln sind 1,2 Mio Menschen in den Sektoren Handel und Dienstleistung tätig. Davon sind 450.000 Menschen aktiv in den Sektoren Handel und Transport, 560.000 im Dienstleistungsbereich und noch einmal 160.000 im öffentlichen Sektor.

Duisburg und die gesamte Region Niederrhein ist von alters her Verkehrs- und Logistikregion. Der Rhein-Ruhr Hafen Duisburg als Kern des größten Binnenhafensystem der Welt hat in den vergangenen Jahren einen starken Wandel vollzogen. Hier, wie auch in Köln entwickelt sich ein Güterverkehrszentrum, das die wohn- und arbeitsplatznahe Ver- und Entsorgung der gesamten Region bewerkstelligen soll. Neben den traditionellen Montangütern werden zunehmend hochwertige Kaufmannsgüter umgeschlagen. Im Zusammenhang hiermit entwickelt sich der Hafen zu einem Produktions- und Dienstleistungszentrum

mit hoher Wertschöpfung. Wichtiger Dienstleistungsstandort ist die Hauptstadt des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, nach Frankfurt außerdem das wichtigste Finanzzentrum Deutschlands.

Die Stadt Köln hat sich unter anderem zu einem Zentrum für elektronische Medien entwickelt. Neben dem Radio- und Fernsehsender WDR sind hier auch verschiedene private Sender und Produktionsunternehmer tätig. Zum Schluß kann darauf verwiesen werden, daß viele große Industrie- und Handelsunternehmen längs der Achse ihren Hauptsitz haben.

### **Zug attraktiv für Messe- und Kongreßwesen**

Der RAI-Komplex an der Amsterdamer Südachse, einige Minuten von Schiphol entfernt, verfügt über ungefähr 100.000 qm Ausstellungsraum. Die RAI organisiert jährlich ca. 50 Messen, wovon die Mehrzahl das Prädikat international verdienen. 1991 besuchten die RAI gut 2,3 Mio Messegäste.

Was Kongresse betrifft, kann angemerkt werden, daß Amsterdam heute die siebtgrößte Kongreßstadt der Welt ist. 1992 wurden mehr als 100 internationale Kongresse organisiert, davon ein Drittel allein im RAI-Kongreßzentrum.

Der Messekomplex Jaarbeurs direkt gegenüber dem Hauptbahnhof Utrecht zieht jährlich 1 Mio Besucher an. Ebenso wie die RAI organisiert die Messe viele nationale und auch internationale Messen. Das Versammlungs- und Kongreßzentrum der Messe ist ebenfalls für 1 Mio Besucher im Jahr gut, wovon ungefähr 300.000 aus dem Ausland kommen. Die Messe hat 1993 eine kombinierte Messe-/Kongreßhalle mit einer Kapazität von 23.000 Sitzplätzen in Betrieb genommen.

1992 fanden in Rotterdam 38 internationale Kongresse statt. Rotterdam ist die drittgrößte (internationale) Kongreßstadt der Niederlande. Die bedeutsamsten Kongreßkomplexe sind De Doelen und der Ahoy-Komplex. Beim neuen Entwicklungsprojekt De Kop van Zuid ist ein neues Kongreßzentrum mit einer Kapazität von ungefähr 1000 Kongreßteilnehmern geplant.

Düsseldorf verfügt über 200.000 qm an Ausstellungshallen, in denen viele bedeutende internationale Messen organisiert werden. In 1993 gab es 32 Messen mit 23.000 Ausstellern und 1,4 Mio Besuchern. Mit den Planungen zum Bau eines neuen Fernbahnhofs am Flughafen Düsseldorf erhält auch das Messengelände einen direkten Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz.

Köln zählt mit Düsseldorf zu den wichtigsten deutschen Messestädten. Hier werden ca. 35 Messen im Jahr durchgeführt. Die totale Kapazität umfaßt 260.000 qm mit im Mittel 30.000 Ausstellern und ca. 2 Mio Besuchern.

### **Für Touristen aber auch grössere Entfernungen**

Die Bedeutung des Hochgeschwindigkeitszuges im Fremdenverkehr wird in hohem Maße durch das touristische Ziel bestimmt. Der Reisende ist an einem langen Wochenende länger zu reisen bereit als bei einer Tagestour. Eine Untersuchung hat ergeben, daß der Reisende 5 1/2 Stunden für eine kurze Reise von wenigen Tagen problemlos in Kauf nimmt (von Tür zu Tür).<sup>2</sup> Dies bedeutet, daß die beiden bedeutendsten touristischen Highlights an den beiden Enden der RRR-Achse (Amsterdam und Köln) in diesen Bereich fallen.

Für den Jahresurlaub ist der Reisende bereit, länger zu reisen. Entscheidend ist dabei die Frage, ob für die Zeit des Urlaubs die Verfügbarkeit des eigenen Fahrzeugs gewünscht wird. Erwartet wird, daß der Hochgeschwindigkeitszug speziell für die Wintersportferien eine gute Alternative zum Privatauto darstellt. In diesem Zusammenhang sind die vielen einschränkenden Maßnahmen wie Vignetten und Gebühren nicht unbedeutend, mit denen der Autofahrer konfrontiert wird. Es ist aber diese Unsicherheit über genaue Art und Umfang dieser Einschränkungen, die eine Einschätzung des potentiellen Reiseverkehrs für

---

**Viele große Industrie- und Handelsunternehmen haben längs der RRR-Achse ihren Hauptsitz.**

---

den Hochgeschwindigkeitszug heute noch schwierig macht.

Darüber hinaus ist einer Untersuchung<sup>3</sup> zu entnehmen, daß der Hochgeschwindigkeitszug u.a. eine bedeutsame Funktion für gemeinschaftliche Gruppenreisen sowie im Vor- und Nachtransport durch Tour-Operators bekommen kann.

## Flughäfen Wachstumsmarkt für Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die RRR-Achse verbindet, mit der anschließenden Hochgeschwindigkeitslinie Köln-Frankfurt, die zwei europäischen Mainports Schiphol und Frankfurt. Nach Umsetzung aller Infrastrukturplanungen wird die Reisezeit per Zug zwischen beiden Flughäfen von 5 1/2 auf ungefähr 3 Stunden reduziert.

Den Flughafen Schiphol nutzten 1993 mehr als 21 Mio Passagiere; 1 Mio Tonnen Fracht wurden bewältigt (wovon ungefähr 30 % über die Straße transportiert wurde; das sogenannte Trucking<sup>4</sup>. Die Zukunftspläne für Schiphol sollen ein weiteres Wachstum bis 2015 in Richtung auf 40 Mio Passagiere und ungefähr 3 Mio Tonnen Fracht möglich machen.<sup>5</sup> Frankfurt wickelte in 1993 Jahr rund 32 Mio Passagiere und 1,1 Mio Tonnen Fracht (ohne Trucking)<sup>6</sup> ab. Aber auch die Flughäfen Düsseldorf mit 13 Mio Passagieren sowie Köln/Bonn mit rund 4 Mio Passagieren nehmen für das wirtschaftliche Kernland Nordrhein-Westfalen eine wichtige Position ein.

Die Bedeutung der Hochgeschwindigkeitszüge für die europäischen Flughäfen ist vielfältig. Zuallererst kann eine direkte Substitution im Herkunfts- und Zielverkehr erfolgen. Die Reisenden, die heute zwischen Amsterdam und Köln vom Flugzeug Gebrauch machen, werden in der Zukunft zu einem größeren Teil mit dem Hochgeschwindigkeitszug reisen. Die Wahl zwischen Flugzeug und (Hochgeschwindigkeits-)Zug wird mitbestimmt durch die Höhe der Tarife, die europäische Politik sowie Zughäufigkeit und Qualitätsniveau des Zugangebots. Dabei muß angemerkt werden, daß die Abwägung zwischen Reisezeit und Kosten u.a. stark vom Reisemotiv abhängt. Für den Geschäftsreisenden ist eine Zugreisezeit bis zu drei Stunden noch akzeptabel. Bei längeren Reisezeiten wird meistens das Flugzeug gewählt. Der Umfang der Substitution ist abhängig von der Frage, ob es sich beim Transferverkehr ähnlich wie beim Herkunfts-/Zielverkehr verhält.

Ein weiteres Substitutionselement, das für die Flughäfen von Bedeutung ist, sind die Reisenden, die heute individuell mit dem Auto reisen, aber in der Zukunft wegen der wettbewerbsfähigen Reisezeiten mit dem Hochgeschwindigkeitszug reisen werden. Der Geschäftsreisende aus dem Ruhrgebiet, der via Schiphol zu seinem Ziel fliegt, wird in der Zukunft wegen der Reisezeiten den Zug dem Auto vorziehen.

---

**Für den Geschäftsreisenden ist eine Zugreisezeit bis zu etwa drei Stunden noch akzeptabel**

---

1. "Zukunftsstandorte in Westeuropa, ein Regionalführer für Investoren in EG und EFTA"; Empirica Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH, Bonn Januar 1993
2. "European high speed rail network socio-economy impact study"; Brüssel 1992
3. "The economic impact of the TGV Paris-Lyon"; A. Bonnefous, Anaheim California, 1991
4. "Statistical Annual Review"; Amsterdam Airport Authority, Schiphol 1992
5. Planologische Kernbeslissing Schiphol
6. "Traffic Statistics Results 1992"; Frankfurt Airport, 1993

## **IV. Empfehlungen**

Die Arbeitsgruppe hat bereits 1988 die Auffassung vertreten, daß für die Regierungen und Eisenbahnverwaltungen dringender Handlungsbedarf besteht. Notwendig ist ein umfassendes und abgestimmtes Konzept zur Verbesserung der Attraktivität des Schienenverkehrs. Das derzeit existierende Leistungsangebot hat sich mit der Einführung des EuroCitys im Jahre 1991 zwar verbessert. Will die Bahn auf den diversen transeuropäischen Verbindungen aber eine attraktive Alternative zum Straßen- und Luftverkehr sein, dann sind weitere Qualitätsverbesserungen notwendig.

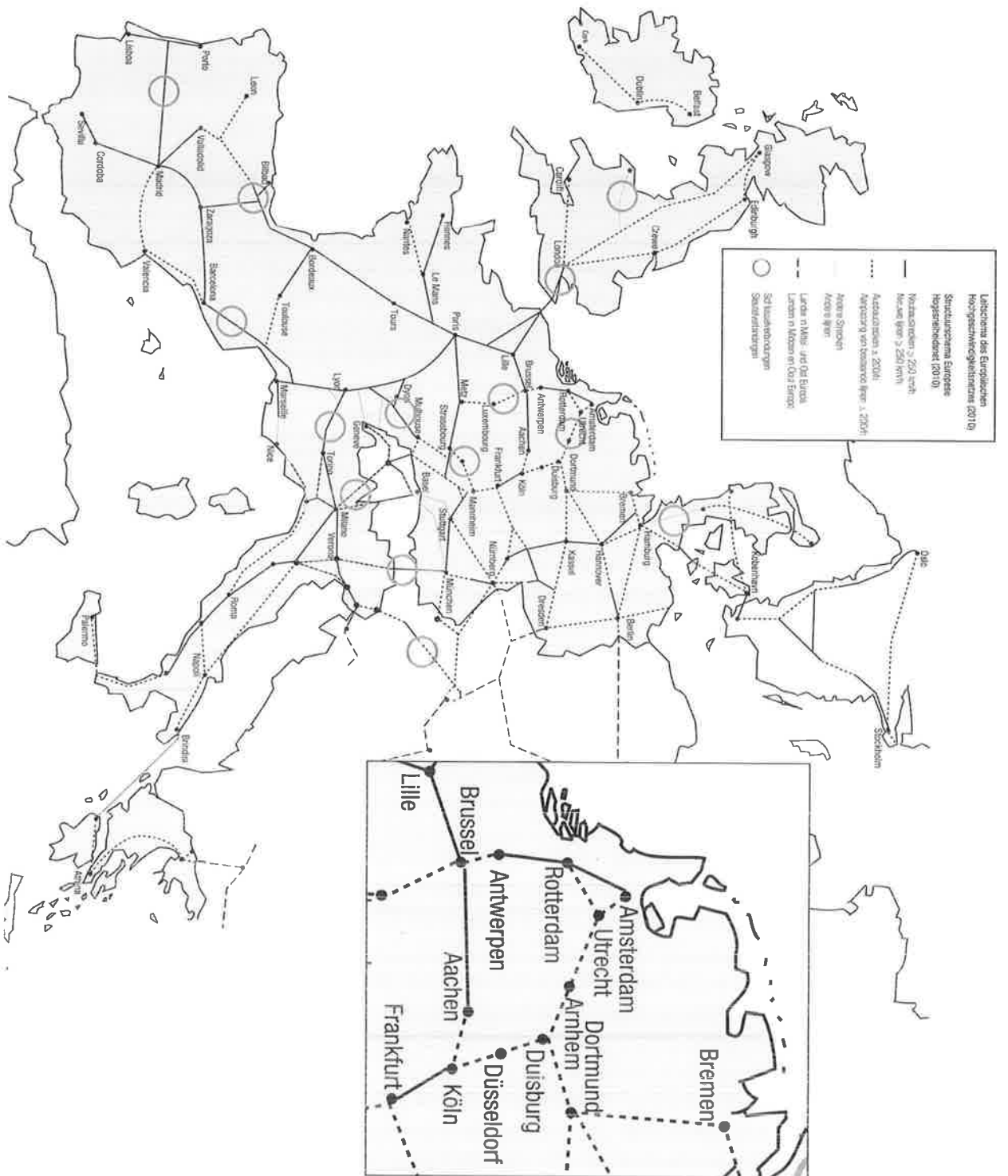
Die folgenden infrastrukturellen und betrieblichen Anpassungen sind erforderlich:

### **Kurzfristig (bis 1996)**

1. Installierung einer Projektorganisation, die sowohl für den niederländischen, als auch für den deutschen Teil der RRR-Achse alle finanziellen und planerischen Aspekte des Ausbaus dieser Strecke auf den Weg bringt und vorantreibt.
2. In allen heutigen EC-Garnituren muß modernes Wagenmaterial eingesetzt werden. Vereinzelt werden immer noch alte Wagen benutzt, die insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Duisburg und Köln wegen der dort gefahrenen Geschwindigkeit von 200 km/h denkbar ungeeignet sind.
3. Ausdehnung des grenzüberschreitenden Telefon- und Datenverkehrs. Darüber hinaus besteht derzeit nicht die Möglichkeit, über ein Kartentelefon aus dem Zug heraus anzurufen. Dies ist insbesondere für den interessanten hochwertigen Geschäftsreiseverkehr absolut inakzeptabel.
4. Verbesserung der Umsteigeverbindungen in den Haltepunkten Utrecht (Umsteigen am selben Bahnsteig) und Duisburg. Darüber hinaus sollte geprüft werden, in den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen einen Zug in Utrecht zu entkoppeln, damit ein Teil direkt nach Amsterdam/Schiphol und der andere Teil nach Rotterdam durchfährt.
5. Gute regionale Anschlüsse sind die Voraussetzung für eine optimale Nutzung der Verbindung. Gleichzeitig muß das jeweilige Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet werden. Dazu gehört beispielsweise auch die Einrichtung weiterer Park&Ride-Plätze.
6. Erweiterter Fahrplan: Aus Richtung Deutschland ist morgens ein früherer Zug, aus den Niederlanden abends ein späterer als bisher einzusetzen. Damit wird die Verbindung vor allem für Geschäftsreisende attraktiver.

### **Mittelfristig (1996 - +2000)**

1. Einführung eines 1-Stunden-Taktes zwischen Köln und Amsterdam/Schiphol. Erst damit kann man bei dieser Verbindung von einer wirklichen EC-Linie sprechen. Ein 1-Stunden-Takt ist minimales Qualitätskriterium, wenn der Fahrplan für den Geschäftsreisenden attraktiv sein soll.
2. Einsatz von Hochgeschwindigkeitsmaterial mit Mehrstromtechnik in Vorlauf der infrastrukturellen Verbesserungen. Die Arbeitsgruppe weist darauf hin, daß seit dem Fahrplanwechsel 1991 auf einem Teilstück der Strecke, nämlich zwischen Köln und Duisburg, bereits Hochgeschwindigkeitsverkehr stattfindet.
3. Ausbau des gesamten Streckenabschnitts von der Randstad bis Duisburg. Im Jahr 2000 oder sehr kurz danach muß die Linie die internationalen Qualitätsstandards für "Ausbaustrecken" erfüllen. Das bedeutet für die niederländische Teilstrecke eine Kapazitätsausweitung von Amsterdam/Schiphol-Utrecht, Rotterdam-Utrecht, Utrecht-Arnheim und, für den direkten Anschluß des Flughafens Schiphol, die Verwirklichung des Utrechtbogens. Der Ausbau der Strecke auf deutscher Seite ist zügig vorzunehmen. Dies betrifft vor allem die planerischen Vorarbeiten an den vielen höhengleichen Bahnübergängen zwischen der Grenze und Duisburg.
4. Schließlich schlägt die Arbeitsgruppe vor, daß die Infrastruktur für Geschwindigkeiten von mindestens 200 km/h ausgelegt wird. Nähere Untersuchungen müssen nachweisen, ob Geschwindigkeiten bis 300 km/h auf (Teilen) der Strecke möglich sind.



(Nach: "Leitplana des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes", März 1994)