



Industrie- und Handelskammer  
Ostwestfalen zu Bielefeld

POSITIONSPAPIER FÜR OSTWESTFALEN

# Anschluss halten im Schienenverkehr



Juni 2010

Positionspapier für Ostwestfalen

# Anschluss halten im Schienenverkehr

**A**nschluss halten im Schienenverkehr gehört zu den schwierigen Aufgaben der Regionalentwicklung. Zum einen steht dem gewaltigen Ausbaubedarf des Verkehrsträgers Schiene eine stark unterfinanzierte Bedarfsplanung für Bundesschienenwege entgegen. Ursächlich für den hohen Investitionsbedarf ist das prognostizierte Verkehrswachstum auf Straße und Schiene und damit auch das Erfordernis, mehr Güter und Personen auf die Schiene zu bringen. Zum anderen sind die betriebswirtschaftlichen Ziele des Deutsche Bahn-Konzerns nicht immer deckungsgleich mit jenen der staatlichen Daseinsvorsorge des Bundes, der Länder und Kommunen. Die Lenkung von Infrastrukturinvestitionen wird durch diesen Konflikt häufig erschwert. Auch die Kommunikationswege zwischen den regionalen „Bittstellern“ und den Entscheidungsträgern für den Schienenwegeausbau sind im Vergleich zum Verkehrsträger Straße weniger klar, kurz und regelmäßig.

Das Positionspapier „Anschluss halten im Schienenverkehr“ enthält die Kernforderungen der regionalen gewerblichen Wirtschaft zum Ausbau der Schieneninfrastruktur und zu ihrem Betrieb. Im Bereich des Ausbaus der Schieneninfrastruktur ist diese EntschlieÙung an die Verkehrsministerien von Bund und Land, an Bundestag und Bundesrat und an die Infrastruktursparten des DB-Konzerns gerichtet. Vom Bund und der Deutschen Bahn als Hauptentscheidungsträger über den Ausbau der Schieneninfrastruktur wünschen wir uns, dass die Interessen der ostwestfälischen Wirtschaft stärker in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden und dass ein direkter Austausch von Informationen und Sichtweisen stattfindet!



Ortwin Goldbeck  
Präsident der  
IHK Ostwestfalen zu Bielefeld



Dr. Andreas Hettich  
Vorsitzender des Verkehrsausschusses der  
IHK Ostwestfalen zu Bielefeld

## Positionspapier für Ostwestfalen

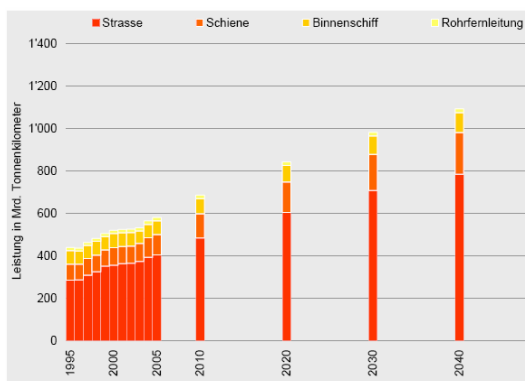
# Anschluss halten im Schienenverkehr

- 2 | **Vorwort**
  
- 4 | **Verkehrsentwicklung**
- 4 | Güterverkehr wächst
- 4 | Personenverkehr wächst
  
- 5 | **Schieneinfrastruktur**
- 5 | Ausbaustandard der regionalen Wirtschaftsstruktur anpassen
- 5 | Trotz konjunktureller Lage in die Schiene investieren
- 5 | Mitbestimmungsrechte des Bundes nutzen
- 6 | Infrastruktur der Privatbahnen stärken
- 6 | Planungskapazitäten erhöhen und Planungshemmnisse abbauen
- 6 | Trassen sichern
- 6 | Reaktivierung privater Gleisanschlüsse prüfen
  
- 7 | **Schieneinfrastruktur Projekte**
- 7 | Minden – Seelze
- 7 | Minden – Nienburg
- 8 | Dortmund – Kassel
- 8 | Sennebahn: Bielefeld – Paderborn
- 9 | Rheda-Wiedenbrück – Warendorf – Münster
- 9 | Löhne – Osnabrück – Rheine
- 10 | RegioPort Weser in Minden
- 10 | Reaktivierung des Containerterminals in Bielefeld
- 11 | Bahnhofserneuerungen
- 11 | Stadtbahnnetz Bielefeld
  
- 12 | **Betrieb**
- 12 | Verkehrsträger vernetzen
- 12 | Trennung von Netz und Betrieb / Bahnprivatisierung vollenden
- 12 | Stärkung der Direktverbindungen
- 13 | Schienengebunden Nahverkehr (SPNV) stärken
- 13 | Einführung ETCS
  
- 14 | **Impressum, Grafik- und Fotonachweise**

# Verkehrsentwicklung

## Güterverkehr wächst

Die Bundesregierung erwartet, dass das Güterverkehrsaufkommen aller Verkehrsträger von 2005 bis 2030 um rund ein Drittel und die Güterverkehrsleistung sogar um zwei Drittel steigt. Besonders profitieren wird die Bahn. Sowohl beim Aufkommen als, auch bei der Leistung wird sie die größten Wachstumsraten verzeichnen. Bis 2030 wird die Güterverkehrsleistung auf dem Verkehrsträger Schiene um 78 Prozent auf 170 Mrd. Tonnenkilometer anwachsen (vgl. ProgTrans AG: 2007). Dies gilt insbesondere für die Nord-Süd-Korridore wie z. B. zwischen Hamburg und Hannover bzw. Karlsruhe und Basel.



## Schienengüterverkehr wächst am stärksten!

Verantwortlich für diese Entwicklung sind die zunehmende Containerisierung, die erwartete Zunahme intermodaler Verkehre und die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in den Güterabteilungen mit hohen Wertdichten. Aber auch die Ölpreisentwicklung spielt eine bedeutende Rolle. Bis 2030 wird der weltweite Energieverbrauch 60 Prozent höher liegen als heute. Die stets intransparente Ölpreisentwicklung wirkt

sich zukünftig kurzfristiger auf die Transportmittelwahl aus. Der Verkehrsträger Schiene wird dann auch auf kürzeren Distanzen konkurrenzfähiger.

## Personenverkehr wächst

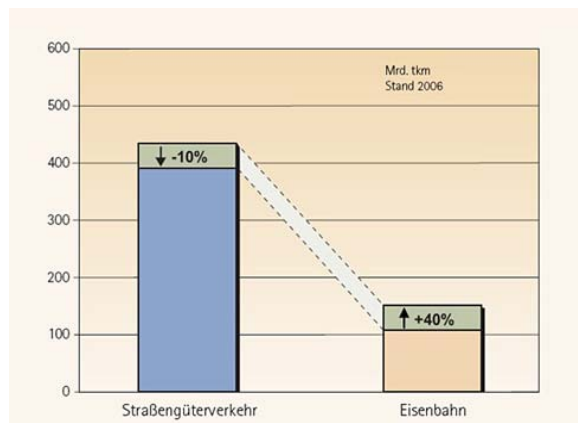
Aber auch der Schienenpersonenverkehr wächst trotz demografischer Veränderungen. Im Ergebnis wird im Acatech-Verkehrsszenario 2020 ein Wachstum der Verkehrsleistung von 22,5 Prozent bezogen auf das Jahr 2002 prognostiziert (vgl. acatech: 2006).

Die Dynamik resultiert dabei im Wesentlichen aus der positiven Entwicklung im Nahverkehr durch verbesserte Angebote im schnellen Regionalverkehr. Aber auch die umfangreichen Neubaumaßnahmen der DB Netz AG mit teilweise erheblichen Reisezeitverbesserungen tragen ebenfalls zu dem Wachstum bei. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass bis 2020 sämtliche Schieneninfrastrukturmaßnahmen des vordringlichen Bedarfes umgesetzt werden, so dass sich bundesweit heute bereits bestehende Engpässe im Personen- und Güterverkehr noch weiter verschärfen werden.

# Schieneninfrastruktur

## Ausbaustandard der regionalen Wirtschaftsstruktur anpassen

Ostwestfalen ist innerhalb Nordrhein-Westfalens eine der am stärksten industriell geprägten Regionen. Die Region verfügt über einen breiten Branchenmix. Der Export war für die ostwestfälischen Unternehmen der Wachstumsmotor der zurückliegenden Dekade. Hier besteht sowohl Nachholbedarf als auch Potenzial nach oben. Für das potenzielle Güterverkehrsaufkommen stellt dies eine positive Ausgangssituation dar. Die wachsende Containerisierung (auch von Massengütern) eröffnet besondere Chancen, Gütermengen von den hoch belasteten Ost-West-Verbindungen (z. B. A 2, A 30) auf die Schiene zu verlagern.



10 Prozent weniger auf der Straße bedeuten 40 Prozent mehr auf der Schiene

Die Verlagerung von 10 Prozent der Güter von der Straße auf die Schiene erfordert aber eine Kapazitätserhöhung des Verkehrsträgers Schiene um 40 Prozent. Dies kann durch kosmetische Maßnahmen allein nicht erreicht werden, sondern erfordert hohe Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Der Schienenpersonenverkehr ist in Ostwestfalen für Geschäftsreisende, Pendler und den Tourismus von hohem Interesse. Mit rund 100.000 Nutzern von Nah- und Fernverkehr täglich ist die Region abhängig von hoher Mobilität auf der Schiene.

Die Stärke der Region ist das dichte Schienennetz entlang der siedlungsstrukturellen Verdichtungsgebiete. Daher sind nicht der Neubau, sondern insbesondere die Beseitigung von Engpässen und die Beschleunigung des Schienenverkehrs in Ostwestfalen zentrale Themen.

## Trotz konjunktureller Lage in die Schiene investieren

Die derzeitige konjunkturelle Lage wird einen Knick in der Verkehrsstatistik zur Folge haben. Der Einfluss auf die langfristigen Verkehrsprognosen wird jedoch gering sein. Geplante oder bereits in Umsetzung befindliche Ausbau- und Neubauprojekte müssen daher weiter vorangetrieben werden, um den Anforderungen der Verkehrsentwicklung gerecht zu werden.

## Mitbestimmungsrechte des Bundes nutzen

Die Prioritätensetzung der deutschen Bahn zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist intransparent. Das Schienennetz muss in staatlicher Verantwortung bleiben. Hier hat die Politik bisher zu wenig verkehrspolitischen und raumordnerischen Gestaltungswillen gezeigt.

Sie muss überlegen, wie viel Verkehr die Schiene angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse künftig transportieren soll und welche Ausbaumaßnahmen hierzu im Netz erforderlich sind. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) hat die Politik ein Instrument, die Prioritätensetzung der DB im Streckenneu- und Streckenausbau aktiv mit zu gestalten. In der LuFV ist noch kein Gesamtkonzept erkennbar, in dem Verlagerungsziele und konkrete Zielvorgaben für die Erreichbarkeit in der Fläche definiert sind.

### Infrastruktur der Privatbahnen stärken

Eine insgesamt wachsende Bedeutung kommt den Privatbahnen bei der Bedienung von Kunden in eigenen regionalen Streckennetzen zu. Privatbahnen wie in Ostwestfalen, z. B. die TWE oder die Mindener Kreisbahnen, haben auch im DB-Streckennetz einen Teil der von der DB vernachlässigten mittelständischen Verlagerer aufgefangen und deren Transporte auf der Schiene gehalten.



---

Für Privatbahnen müssen dringend neue Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden. Aktuelles Beispiel: Die TWE-Strecke zwischen Hövelhof und Ibbenbüren ist von der Stilllegung bedroht.

---

Im Gegensatz zur Straße, zur Wasserstraße und zur DB-Schieneinfrastruktur existiert

keine auch nur annähernd vergleichbare Finanzierungsgrundlage für regionale Infrastrukturen der Privatbahnen. Die Wiederaufnahme der Förderung durch Bereitstellung von Mitteln zur Instandhaltung und Ersatzinvestitionen durch das Land NRW weist in die richtige Richtung. Auch der Bund sollte die Privatbahnen hier zukünftig unterstützen.

### Planungskapazitäten erhöhen und Planungshemmnisse abbauen

Trotz der Unterfinanzierung des Neu- und Ausbaus von Schienenwegen gilt es, die Voraussetzungen für einen beschleunigten, effizienten und rechtssicheren Ausbau von Infrastrukturen zu schaffen. Die schnelle Planung komplexer Infrastrukturvorhaben sollte aber auch durch den Abbau bürokratischer Hemmnisse, z. B. durch die Bündelung verschiedener fachrechtlicher Genehmigungsverfahren in einem Verfahren, unterstützt werden.

### Trassen sichern

Stillgelegte Strecken wie die der Exteralbahn (Lemgo – Barntrop), die Almetalbahn oder zwischen Rhaden und Bassum sollen für die Zukunft gesichert werden.

### Reaktivierung privater Gleisanschlüsse prüfen

Auf Grundlage der Gleisanschlussförderlinie gewährt der Bund Wirtschaftsunternehmen für den Neubau eines Gleisanschlusses, zur Wiederbelebung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau von bestehenden Gleisanschlüssen finanzielle Zuwendungen ([www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)).



# Schieneninfrastruktur Projekte

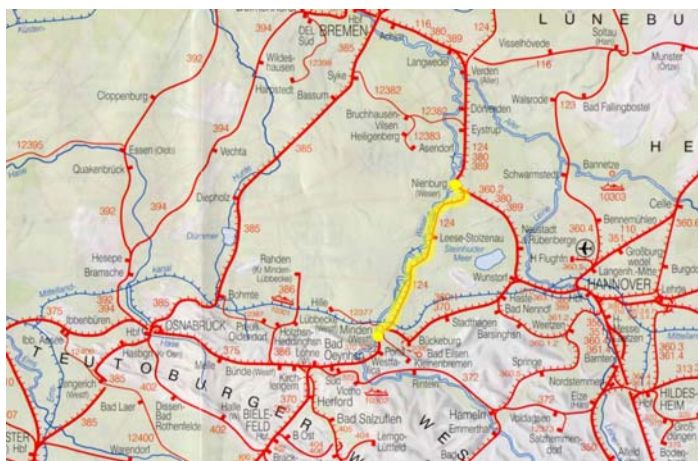
## Bezeichnung

### ► Minden–Seelze



Für die verladende Wirtschaft und den Personenverkehr stellt der nur zweigleisig ausgebaute Streckenabschnitt als Teil des Ost-West-Korridors zwischen Polen, Westdeutschland und den Niederlanden den zentralen Engpass dar. Die Strecke zählt zu den am höchsten ausgelasteten Schienenstrecken Deutschlands, hat aber noch Kapazitätsreserven. Der ungenügende Ausbau verhindert die erhebliche Ausweitung des Güterverkehrs. Für Ostwestfalen ist die Strecke besonders bedeutsam für die Anbindung an die Nordseehäfen und die Flughäfen Düsseldorf und Hannover. Die Kosten des Ausbaus auf vier Gleise belaufen sich laut Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) auf ca. 900 Mio. Euro.

### ► Minden–Nienburg



Der 2-gleisige Ausbau der Nebenstrecke zwischen Minden und Nienburg wird zukünftig zur Entlastung des Seehafenhinterlandverkehrs eine besondere Rolle spielen. Das Investitionsvolumen der 77 km langen Gesamtmaßnahme bis Verden–Rotenburg und einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h beträgt laut BVWP 348 Mio. Euro.

## Dringlichkeit

**Vordringlicher Bedarf (1. Priorität) im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes**

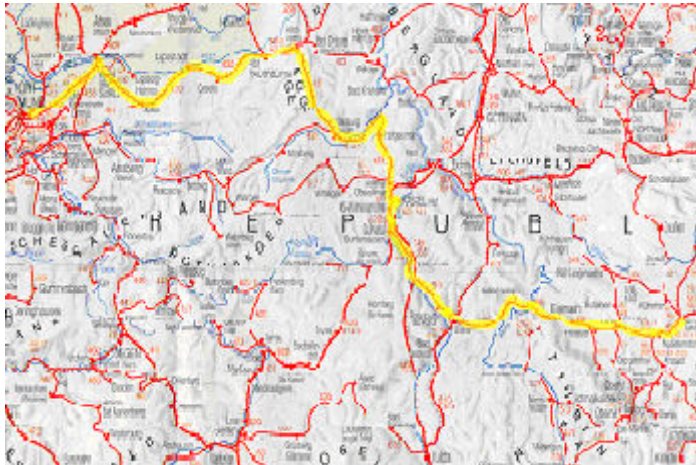
**Im Bereich des Verkehrsträgers Schiene handelt es sich um das dringlichste Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Ostwestfalen. Die Aufnahme des Vorhabens in den Investitionsrahmenplan des Bundes, Beginn der Projektplanung und –realisierung sind kurzfristig erforderlich.**

**Vordringlicher Bedarf im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes**

**Die Aufnahme der Projektplanung und Realisierung ist kurzfristig erforderlich.**

## Bezeichnung

### ► Dortmund–Kassel



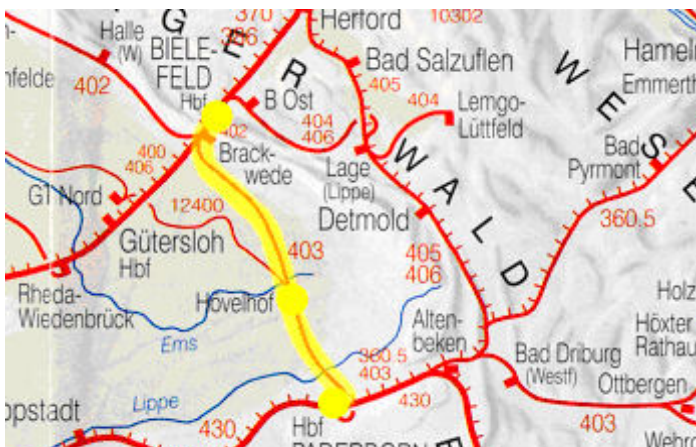
## Dringlichkeit

Vordringlicher Bedarf im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes

Die Ausbaumaßnahmen zwischen Dortmund und Kassel mit einem Restinvestitionsvolumen von ca. 200 Mio. Euro müssen vollständig zum Abschluss gebracht werden.

Für den Ost-West-Verkehr der Bahn im Bereich Metropole Ruhr, südliches und östliches Westfalen, Nordhessen sowie Thüringen bis nach Sachsen ist die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ (MDV) von zentraler Bedeutung. Im Schienengüterverkehr soll die Strecke zukünftig die Hauptstrecke zwischen Minden und Hannover entlasten. Verschiedene infrastrukturelle Schwächen der Strecke wie die Wechselwirkungen des Engpasses Dortmund-Kamen-Hamm, der zu enge Bahnknoten Hamm, der immer langsamer werdende Abschnitt Paderborn-Altenbeken, die engen Kurvenradien zwischen Paderborn und Kassel sowie die nur zwischen Soest und Lippstadt mögliche Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und nicht kreuzungsfreie Bahnübergänge sind noch immer nicht beseitigt. Laut Verkehrsinvestitionsbericht 2008 wurden von dem Gesamtinvestitionsvolumen von 677 Mio. Euro im Bundesschienenwegeausbaugesetz bislang ca. 466 Mio. Euro umgesetzt.

### ► Sennebahn: Bielefeld–Paderborn



Stufe 1 (1. Priorität) im Bedarfsplan Schiene des Integrierten Gesamtverkehrsplans NRW (IGVP); Entwurfsplanung liegt vor; Finanzierung voraussichtlich sicher

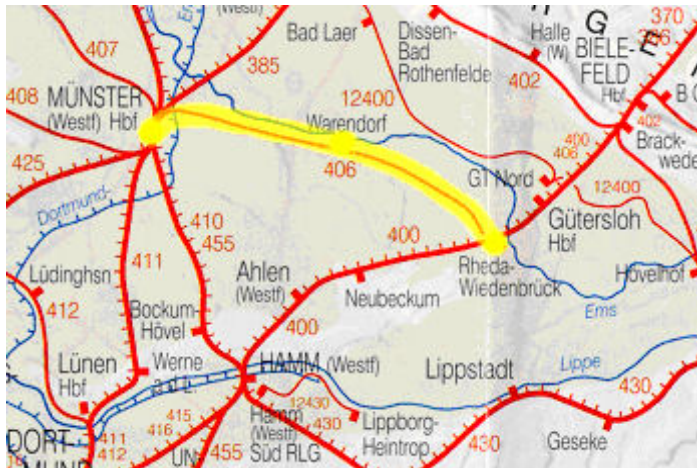
Der Ausbau der Strecke auf 120 km/h, der Neubau bzw. die Modernisierung der Haltepunkte und der Kreuzungsmöglichkeiten sowie der Abbau bzw. die technische Sicherung der Bahnübergänge ist bis 2013 umzusetzen.

Die Schienenstrecke verbindet die Oberzentren Bielefeld und Paderborn und hat das Potenzial zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Die Maßnahme zur Beschleunigung einer der langsamsten Bahnstrecken zwischen zwei Oberzentren in Deutschland hat laut derzeitiger Planung ein Investitionsvolumen von ca. 23 Mio. Euro.



## Bezeichnung

### ► Rheda-Wiedenbrück-Warendorf-Münster



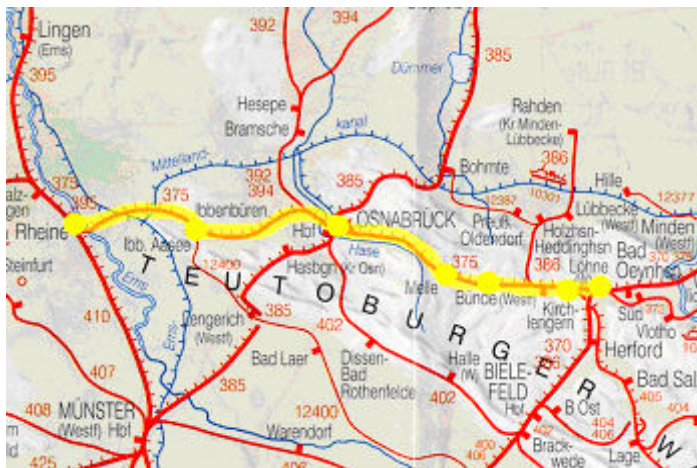
Die Schienenstrecke verbindet das Oberzentrum Bielefeld und Ostwestfalen mit dem westfälischen Oberzentrum Münster. Die Maßnahme hat laut IGVP ein Investitionsvolumen von ca. 38 Mio. Euro.

## Dringlichkeit

Stufe 2 im Bedarfsplan Schiene des Integrierten Gesamtverkehrsplans NRW; keine Einstufung im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Erforderlich ist die Beschleunigung des Verkehrs durch die Beseitigung oder technische Sicherung höhen gleicher Bahnübergänge.

### ► Löhne-Osnabrück-Rheine



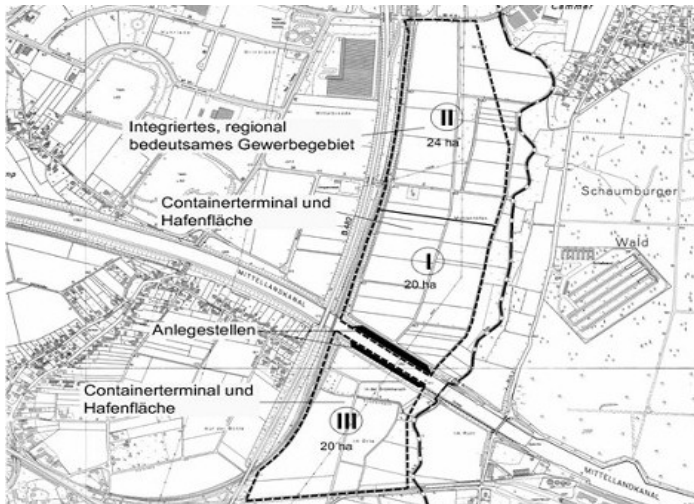
Die Aufwertung dieses Teils der West-Ost-Achse ist besonders bedeutsam für die großräumige Anbindung Ostwestfalens an Amsterdam. Auch ihre Bedeutung für den Seehafenhinterlandverkehr (JadeWeserPort) wird in Zukunft weiter wachsen.

Maßnahmen sind weder im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes noch im Bedarfsplan Schiene des Integrierten Gesamtverkehrsplans NRW eingestuft.

Die Strecke sollte mittelfristig durch die Beseitigung der wichtigsten Bahnübergänge auf 160 km/h beschleunigt werden. Es gilt die Leistungsfähigkeit der Strecke ab Rheine in Richtung Niederlande zu harmonisieren, damit auch dort in einem höheren Takt gefahren werden kann.

## Bezeichnung

### ► RegioPort Weser in Minden



Für Ostwestfalen ist die Ergänzung der logistischen Infrastruktur von erheblicher Relevanz, da attraktive Angebote im Bereich des Verkehrsträgers Schiene und insbesondere kombinierter Ladungsverkehre bislang fehlen.

### ► Reaktivierung des Containerterminals in Bielefeld



Trotz einer erkennbaren Nachfrage nach Angeboten für kombinierte Ladungsverkehre konnte der Betrieb bislang nicht wieder aufgenommen werden. Es besteht eine hohe Abhängigkeit von dem Mega-Hub in Hannover Lehrte, der bis 2013 realisiert werden soll. Zwischenzeitlich steht die Reaktivierung des innenstadtnahen Containerterminals im Konflikt mit anderen Zielen der Bielefelder Stadtentwicklung. Schutzbedürftige Nutzungen wie das Wohnen rücken immer näher an diesen Standort heran und seine gewerblich geprägte Nachbarschaft befindet sich in einem Transformationsprozess.

## Dringlichkeit

Flächennutzungsplan und fachrechtliche Genehmigungsverfahren

Eine adäquate Schienenanbindung des RegioPorts Weser ist zwingend erforderlich (trimodaler Ansatz). Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit dem Schienenausbau Minden – Seelze und Minden – Nienburg.

Keine Aktivitäten

Erforderlich ist eine Grundsatzentscheidung im Sinne einer konsequenten Sicherung des Terminals als regional bedeutsamer Standort für den Schienengüterverkehr. Dafür ist eine Gesamtkonzeption für das engere Stadtgebiet rund um das Terminal erforderlich.

## Bezeichnung

### ► Bahnhofserneuerungen



## Dringlichkeit

Bad Oeynhausen bis 2013; Bünde bis 2015; Minden und Paderborn bislang nicht terminiert

Der Umbau von Bahnhöfen, z. B. in Bünde, Bad Oeynhausen, Löhne, Minden und Paderborn ist dringend weiter voran zu treiben. Hierbei sind auch ausreichende Parkflächen an den Bahnhöfen vorzuhalten.

Für die Kunden heimischer Unternehmen sind die Bahnhöfe eine wichtige Visitenkarte. Ihre Attraktivität entscheidet darüber, ob Kunden oder Mitarbeitern die Anreise mit der Bahn empfohlen werden kann. Als Knotenpunkt unterschiedlicher Verkehrsträger muss an pendlerintensiven Bahnhöfen der Anschlussverkehr mit dem eigenen PKW gewährleistet sein.

### ► Stadtbahnnetz Bielefeld



Ein bedarfsgerechter Ausbau („moBiel 2030“) wird ergänzend zum Ausbau der Straßeninfrastruktur unterstützt. Dies betrifft insbesondere den Ausbau der Linie 4 zum neuen Hochschulcampus Lange Lage.

Die Stadtbahn ergänzt die Ansprüche an die Mobilität innerhalb der Stadt. Die Standorte Innenstadt und Fachhochschule sind nur wettbewerbsfähig, wenn die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern gesichert ist.

# Betrieb

## Verkehrsträger vernetzen

Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsnetzes hängt im Wesentlichen von der Funktionsfähigkeit der Schnittstellen zwischen den einzelnen Systemen ab. Im Personenverkehr muss die Optimierung durch eine Verbesserung der Verknüpfung von individuellem und öffentlichem Verkehr erreicht werden. Kurze Wege, optimierte Umsteigezeiten und attraktive Wartezonen sind beispielhaft zu nennen.

Der kombinierte Ladungsverkehr stellt die wesentliche Systemvoraussetzung für den Güterverkehr dar. Durch die starke Zunahme des Containerverkehrs an den Seehäfen und die bestehenden Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur werden so genannte Hinterland-Hubs erforderlich, die wie ein Puffer Güterströme mengenmäßig und zeitlich entzerren. Große Hubs, wie der geplante und für Ostwestfalen ebenfalls wichtige Mega-Hub in Hannover-Lehrte oder der „duisport“ in Duisburg, dienen auch der Umsortierung von Ladeeinheiten. Sie sollen zukünftig weitaus stärker als bisher Bestandteil intelligenter Transportketten werden. Auch kleine KV-Terminals wie der in Gütersloh übernehmen für solche Hubs eine Zubringerfunktion und können für bestimmte Verkehre deshalb geeignet sein.

## Trennung von Netz und Betrieb / Bahnprivatisierung vollenden

Voraussetzung für den Wettbewerb auf der Schiene ist ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz für alle Anbieter. Dieser ist dauerhaft nur durch eine konsequente Trennung von Netz und Betrieb, z. B. durch die Untersagung von Doppelmandaten und Gewinnabführungen zu erreichen.

Die 1994 begonnene Bahnreform muss fortgesetzt werden. Als nächster Schritt steht – so auch in der Koalitionsvereinbarung festgehalten – die Privatisierung der Verkehrs- und Logistiksparten der DB AG an, sobald dies der Kapitalmarkt zulässt. Es ist nicht Aufgabe des Staates, sich mit einem eigenen Unternehmen auf Dauer auf den weltweiten Logistikmärkten unternehmerisch zu betätigen.

## Stärkung der Direktverbindungen

Bedingt durch die vielen international agierenden Unternehmen sind möglichst umsteigefreie Verbindungen zu den Großflughäfen von herausragender Bedeutung für Mitarbeiter und Firmenkunden. Ab Düsseldorf Flughafen fährt heute allerdings der letzte umsteigefreie Zug nach Ostwestfalen um 20:00 Uhr ab. Hier gilt es, kurzfristig attraktivere Angebote zu schaffen. Bestehende ICE- und IC-Haltepunkte und -verbindungen sind dringend zu erhalten und zu verbessern. Dies gilt z. B. für die IC-Verbindung Amsterdam-Berlin und die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV). Es gilt aber auch den Bedarf für einen weiteren ICE-Haltepunkt in der Region zu prüfen.

Die sukzessive Ausdünnung der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ im Fernverkehr muss gestoppt werden. Eine weitere Verschlechterung der regionalen Verbindungsqualität muss durch wettbewerbsfähige und für den Wirtschaftsverkehr attraktive Ersatzverkehre aufgefangen werden.

Die von der Koalition angestrebte Zulassung des Busfernlinienverkehrs muss zu vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen des Verkehrsträgers Schiene ausgestaltet werden.



### **Schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) stärken**

Der Wettbewerb hat die Qualität im SPNV in den letzten Jahren erheblich verbessert. Vertriebsstrukturen müssen den Anforderungen einer mobilen Gesellschaft und des demographischen Wandels entsprechen, d. h. Angebote müssen service- und kundenorientiert sein. Das „Tarifwirrwarr“ im SPNV ist aufzulösen. Fahrgastinformationsanlagen sollten an den richtigen Stellen und auch auf den Bahnsteigen kleinerer Bahnhöfe vorhanden sein.

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) soll zukünftig das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in Nordrhein-Westfalen bilden. Der RRX, der qualitativ zwischen dem heutigen Fernverkehr und einem hochwertigen Schienenpersonennahverkehr angesiedelt ist, soll auch Ostwestfalen besser an das Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln anbinden. Auch die Anbindung des Oberzentrums Paderborn gehört in die RRX-Konzeption des Landes. Die für Dezember 2010 geplante Verlängerung des RE 1 zwischen Aachen und Hamm bis nach Paderborn (täglich im 2 h-Takt) weist in die richtige Richtung. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die umfängliche Finanzierung der RRX-Gesamtkonzeption keine anderen der in diesem Positionspapier dargestellten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Frage stellt.

### **Einführung ETCS**

Auf den für den Schienengüterverkehr wichtigen Korridoren bestehen zunehmende Kapazitätsengpässe. Die erwarteten Aufkommenszuwächse, insbesondere im Seehafen-hinterlandverkehr werden diese Situation verschärfen. Gleichzeitig besteht beim Infrastrukturausbau ein hoher Investitionsrückstand. Die Einführung des European Train

Control Systems (ETCS) auf der Ost-West-Achse (Ruhrgebiet – Hannover) kann die Situation entschärfen.



# Impressum

## Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer  
Ostwestfalen zu Bielefeld  
Elsa-Brändström-Straße 1 – 3  
33602 Bielefeld

Juni 2010

## Ansprechpartner:

Geschäftsbereich  
International, Handel, Verkehr  
Stv. Hauptgeschäftsführer Harald Grefe  
Telefon: 0521 554-0  
E-Mail: [h.grefe@bielefeld.ihk.de](mailto:h.grefe@bielefeld.ihk.de)

Referat

Verkehr, Stadt- und Regionalplanung  
Referatsleiter Hendrik Schrenk  
Telefon: 0521 554-234  
E-Mail: [h.schrenk@bielefeld.ihk.de](mailto:h.schrenk@bielefeld.ihk.de)

## Arbeitskreis zum Verkehrsträger Schiene des IHK-Verkehrsausschusses:

- Rainer Blüm, WestfalenBahn GmbH (Gast)
- Wolfgang Bury, Hermann Kastrup GmbH & Co. KG
- Dr. Klaus Bockermann, Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH
- Klaus J. Czuka, Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter
- Hans-Jürgen Hansch, Mindener Entwicklungs- u. Wirtschaftsförderungs GmbH
- Jürgen Krain, moBiel GmbH
- Bernd Rischko, proFIPartner GmbH
- Ludger Siemer, Zweckverband Verkehrsverbund OWL und Nahverkehr Westfalen-Lippe

## Quellen Grafiken/Kartenmaterial:

- acatech BERICHTET UND EMPFIEHLT – Nr. 1 (2006): Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von Morgen
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) (2008): Mobilität – Investitionen in die Zukunft
- DB Vertrieb GmbH (2009): Übersichtskarte für den Personenverkehr
- [www.mobiel.de](http://www.mobiel.de)

## Fotonachweise:

- Deckblatt, obere Reihe, linkes Bild: DB AG/Stefan Klink
- Deckblatt, obere Reihe, rechtes Bild: DB AG/Christian Bedeschinski
- Deckblatt, untere Reihe, linkes Bild: Güterzug, coco 194, Fotolia
- Deckblatt, untere Reihe, rechtes Bild: Bild ICE, DB AG/Brenneken

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 Ostwestfalen zu Bielefeld keine Gewähr.