



Industrie- und Handelskammer
Ostwestfalen zu Bielefeld

#GemeinsamUnternehmen

Positionspapier der IHK Ostwestfalen zu Bielefeld Bahnprojekt Hannover – Bielefeld



Das Projekt

Der Korridor Hannover – Bielefeld – Hamm stellt eine Hauptachse des Personen- und Güterverkehrs in Deutschland dar. Neben einem starken und weiter deutlich wachsenden Güterverkehrsaufkommen weist die Strecke eine hohe Nachfrage im Nah- und im Fernverkehr zwischen Rhein- und Ruhrgebiet und den Umstiegs- und Endzielen Hannover/Hamburg/Berlin auf.

Um den Zielfahrplan Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf) mit seinen Vernetzungszielen in den übergeordneten Knotenbahnhöfen Hamm und Hannover sicherzustellen, ist die ICE-Fahrzeit zwischen Hannover und Hamm angemessen zu reduzieren. Die Reduzierung der Fahrzeit soll durch Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit realisiert werden. Diese wirken engpassbeseitigend, um so die Strecke zur Unterstützung der Verkehrswende für den noch weiter stark wachsenden Güterverkehr ausreichend zukunftsfähig zu machen.

Einschränkungen der aktuellen Strecke

Zwischen Wunstorf und Minden verläuft die Strecke lediglich zweigleisig, weshalb dort der intensive Schienenpersonennah- und -fernverkehr und der Güterverkehr gemischt auf geringen Trassenkapazitäten verkehren. Dies führt bereits heute regelmäßig zu Überlastungen. So ist dieser Streckenabschnitt seit 12/2012 als sogenannter „Überlasteter Schienenweg (ÜLS)“ definiert. Außerdem stellen die Bahnhöfe Bielefeld und Herford Engpässe aufgrund der dort einmündenden Nebenstrecken dar. Zwischen Bückeburg und Bielefeld ist aufgrund der kurvenreichen Streckenführung nur eine unzureichende Maximalgeschwindigkeit möglich.

Die Fahrzeiten zwischen Hannover, Bielefeld und Hamm sind daher aktuell so lang, dass notwendige Kantenfahrzeiten für systematische Umstiegsangebote zwischen den Taktknoten Hannover, Bielefeld und Hamm nicht umfänglich realisiert werden können.

Lösungsansatz gemäß Deutschlandtakt

Zur Beschleunigung des Verkehrs und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sollen fahrplanbasiert abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen in Strecken und Stationen realisiert werden.

Bisherige Position

Bereits in der Vergangenheit hat sich die IHK Ostwestfalen mit der Bahnstrecke zwischen Hannover und Bielefeld befasst und sich mehrfach für den Ausbau ausgesprochen: Im Positionspapier „Anschluss halten im Schienenverkehr“ der IHK aus dem Jahr 2010 wird die Beseitigung des Engpasses zwischen Minden und Seelze als dringlichstes der Schieneninfrastruktur-Projekte in Ostwestfalen benannt: „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.“

In dem aktuell gültigen verkehrspolitischen Positionspapier der IHK Ostwestfalen „Mobilität ist Zukunft“ aus dem Jahr 2017 gehört der viergleisige Ausbau der Schienenstrecke Hannover – Bielefeld zu den TOP-Infrastrukturprojekten für die ostwestfälische Wirtschaft und steht im Bereich Schiene wie gehabt ganz vorne. Hier fordert die IHK auch ausdrücklich, bestehende ICE- und IC-Haltepunkte und -verbindungen zu erhalten und zu verbessern und bestehende Engpässe in der Infrastruktur zu beseitigen.

Mit der Fahrzeitvorgabe zwischen Hannover und Bielefeld im Rahmen des Deutschlandtaktes sind die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans mit einer Neubaustrecke bis Bielefeld mit einer Zielfahrzeit von 31 Minuten und einem dazugehörigen Angebotskonzept durch das Bundesverkehrsministerium konkretisiert worden. Im Bundesverkehrswegeplan von 2016 findet sich noch eine Neubaustrecke zwischen Bad Oeynhausen und Hannover.

Im Beschluss aus Februar 2021 sprach sich der Verkehrsausschuss der IHK Ostwestfalen dafür aus, sich ergebnisoffen an dem Planungsprozess zur Strecke zwischen Hannover und Bielefeld zu beteiligen. Die IHK ist seit Januar 2021 im Plenum des Planungsdialoges, einem Gremium von rd. 120 Stakeholdern aus Ostwestfalen-Lippe, in den Planungsprozess eingebunden.

Die Wirtschaftspolitischen Positionen der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) aus dem Jahr 2021 betonen die Bedeutung eines leistungsfähigen Verkehrssystems und die wachsenden Mobilitäts- und Umweltschutzanforderungen der Wirtschaft. Die DIHK fordert, die Investitionen auf hohem Niveau zu verstetigen, die Hauptverkehrsachsen auszubauen, die Erreichbarkeit zu verbessern, die Umwelt durch Innovation und Infrastrukturausbau zu entlasten und schlussendlich, die Verkehrsinfrastruktur zukunftssicher zu gestalten.

Die Prognose der Bundesregierung für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan geht von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 Prozent¹ aus. Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist damit bislang nicht erkennbar. Die Mobilität von Menschen und Gütern ist auch in Zukunft Voraussetzung für viele wirtschaftliche Aktivitäten in einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Eine Verlagerung von Verkehren auf Bahn und Binnenschiff kann nur gelingen, wenn deren Infrastruktur weiter ausgebaut und verbessert wird sowie kombinierte Verkehre gestärkt werden. Hilfreich sind auch attraktive Bedienzeiten und ausreichende Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr.

Die Prioritätensetzung beim aktuellen Bundesverkehrswegeplan auf Substanzerhalt, Engpassbeseitigung und die Ertüchtigung von Achsen und Knoten sollte weiterhin konsequent umgesetzt werden. Alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ und der ergänzenden Maßnahmen zur Umsetzung des sogenannten Deutschlandtaktes sollten bis 2030 fertiggestellt oder zumindest begonnen sein. Ziel sollte ein leistungsfähiges Netz für die Wirtschaft sein, das auch alternative Trassen zu überlasteten Hauptachsen und kritischen Infrastrukturen beinhaltet.

Position der IHK Ostwestfalen 2023

Die Vollversammlung der IHK Ostwestfalen, fachlich unterstützt durch eine Arbeitsgruppe des IHK-Verkehrsausschusses, spricht sich für den Ausbau zur Erreichung der Ziele des Deutschlandtaktes aus – auch in Form einer abschnittswisen Neubaustrecke. Diese Maßnahme sollte bis 2035 umgesetzt sein. Im Rahmen der politischen Vorgaben und der technischen und geographischen Möglichkeiten unterstreicht die IHK Ostwestfalen die Notwendigkeit einer zügigen Planung und Umsetzung unter größtmöglicher Schonung von Gewerbe- und Industriegebieten und anderen Agglomerationen von Unternehmensstandorten. Der IHK ist bewusst, dass auch weitere Schutzgüter zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus halten wir zusätzlich zum Neubauprojekt den kurzfristigen Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Minden und Hannover sowie im Bereich der Bahnhöfe Bielefeld und Herford für erforderlich. Ziel muss eine rasche Erweiterung der Trassenkapazitäten sein, um schnell wirkungsvolle Impulse für eine Verkehrsverlagerung hin zur Schiene zu erreichen. Schon lange beeinträchtigt der limitierende Flaschenhals zwischen Minden und Hannover den Personen- und Güterverkehr – deshalb muss möglichst schnell zielgerichtet gebaut werden. Die Inbetriebnahme einer Neubaustrecke wird auch dem Abschnitt zwischen Minden und Hannover zwar perspektivisch zusätzliche Kapazitäten verschaffen, weil ein Teil des Personenfernverkehrs dorthin verlagert wird. Diese zusätzlichen Kapazitäten genügen aber nicht, um den Bedarf im Personennah- und Güterverkehr auch zwischen Bielefeld und Minden zu decken. Auch die Knoten Bielefeld und Herford stellen Engpässe dar, die dringend durch einen entsprechenden Ausbau beseitigt werden müssen.

Bei dem Bahnprojekt Hannover – Bielefeld handelt es sich um eine komplexe Maßnahme, die erst in Jahrzehnten abgeschlossen sein wird. Wir begrüßen eine modulare Bauweise, bei der bereits in der Zwischenzeit einzelne, fertiggestellte Abschnitte genutzt werden können. Durch eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen können außerdem schon kurzfristig und mit vergleichsweise geringem Aufwand spürbare Verbesserungen erwirkt werden. Solche Maßnahmen sollten so zügig wie möglich umgesetzt werden. Die vom Bund sowie von der DB Netz angestrebte und kommunizierte Generalsanierung von Hochleistungskorridoren greift nach aktuellem Planungsstand diesen Korridor bis einschließlich 2030 nur unzureichend auf; eine solche ist auch für diesen Streckenabschnitt zwingend erforderlich.

Auch Maßnahmen des Landes NRW, die der Engpassbeseitigung dienen, sollten ohne Verzug realisiert werden; hier sind insbesondere die Maßnahmen aus dem Programm „Robustes Netz NRW“ zu nennen.

¹ Laut „Gleitender Langfristprognose“ des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2022 wird die Güterverkehrsleistung bis 2051 um 46 Prozent wachsen (Prognose 2022)

Begründung

Die ostwestfälische Wirtschaft benötigt leistungsstarke und verlässliche Verbindungen in der Region und darüber hinaus und natürlich zu den Absatzmärkten und Zulieferern. Das betrifft den Güterverkehr und den Personenfernverkehr und damit auch die Anbindung Ostwestfalens an die Nordseehäfen bzw. an die Flughäfen Düsseldorf und Hannover.

Durch zusätzliche Gleiskapazitäten zwischen Hannover und Bielefeld werden viele Engpässe aufgelöst und ein deutlicher Beitrag zur Verkehrswende sowie der Verlagerung von Transporten auf die Schiene ermöglicht. Dabei wird nicht nur der Personenfernverkehr deutschlandweit vertaktet und optimiert; die zusätzlichen Kapazitäten kommen auch dem Regional- und Nahverkehr zugute und sind Voraussetzung für Zuverlässigkeit und passgenaue Anschlüsse.

Personenfernverkehr

Das Aus- und Neubauprojekt Hannover – Bielefeld hat zum Ziel, den Fernverkehr auf der Ost-West-Achse Rhein/Ruhr-Berlin durch einen Halbstundentakt und zuverlässige und planbare Anschlüsse zu verbessern und zu beschleunigen. Das begrüßt die IHK Ostwestfalen. Auch sieht der Deutschlandtakt bereits eine ICE-Verbindung von NRW nach Hamburg vor, und zwar mit einer realisierbaren Fahrzeit Bielefeld-Hamburg von ca. 90 Minuten. Allerdings ist bislang kein Halt in Bielefeld geplant (nächst gelegener Halt: Hamm Westf.). Zur Verbesserung und Beschleunigung des Personenfernverkehrs fordert die ostwestfälische Wirtschaft einen stündlich vertakteten Halt in Bielefeld. Minden muss dabei weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden bleiben. Die IHK spricht sich für Erhalt bzw. Verbesserung von bestehenden ICE-/IC-Haltestellen und -verbindungen aus.

Regional- und Nahverkehr

Neubaustrecke und Deutschlandtakt bieten eine verbesserte Erschließung der Region. Bei der angestrebten Fortschreibung des Zielfahrplanes Deutschlandtakt ist die „SPNV-Zielnetzkonzeption NRW 2040“ inklusive der Planungen zur „S-Bahn OWL“ umfänglich zu berücksichtigen. Frei werdende Kapazitäten auf der Bestandsstrecke sollten für die geplante „S-Bahn OWL“ genutzt werden, mit deren Planung der Aufgabenträger NWL bereits begonnen hat. Die durch die Neubaustrecke frei werdenden Kapazitäten in der Bestandsstrecke sollten genutzt werden für:

- Die direkte Anbindung Bielefeld-Bad Salzuflen-Detmold.
- Eine Durchbindung einer mindestens stündlichen RE-Linie bis nach Hannover.
- Die Einrichtung von vier Leistungen je Stunde zwischen Minden und Bielefeld sowie mindestens drei Leistungen je Stunde zwischen Minden und Hannover.
- Eine Anbindung von Osnabrück-Löhne-Hannover über die Strecke.

Diese Maßnahmen sind von hoher struktureller Bedeutung für die Region.

Güterverkehr

Der durchgehend viergleisige Ausbau zwischen Hannover und Bielefeld ist die Grundvoraussetzung dafür, neben dem aktuellen Transportvolumen das weiter steigende Güterverkehrsaufkommen bewältigen und insbesondere in substanziellem Maße Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern zu können. Schienengüterverkehr muss daher auch über die neuen Gleise möglich sein.

Der Deutschlandtakt, in dessen Gefüge die Strecke Hannover – Bielefeld geplant wird, soll den Güterverkehr durchgreifend beschleunigen und Ostwestfalen mit erhöhter Kapazität besser anbinden. Diese Zielsetzung muss im Sinne der Leistungsfähigkeit der Unternehmen in OWL konsequenter als bisher verfolgt werden. Der alleinige Ausbau der Bestandsstrecke würde dies zu unzulänglich ermöglichen, weil insbesondere in den Knoten Löhne und Minden Trassenkonflikte entstehen, die die Kapazität begrenzen. Eine Neubaustrecke gibt Kapazitäten in der Bestandsstrecke frei. Diese sollten auch dafür genutzt werden, den trimodalen Güterumschlagplatz Wasser (Mittellandkanal, Weser), Straße und Schiene in Minden zu verbessern.

Monitoring

Aufgrund der hohen Bedeutung dieses Schieneninfrastrukturprojekts werden sich die Gremien der IHK Ostwestfalen zukünftig fortlaufend damit befassen und die Projektentwicklung sowie den Verfahrensverlauf kontinuierlich verfolgen und beobachten (Monitoring).

Impressum

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer
Ostwestfalen zu Bielefeld, Elsa-Brändström-Str. 1-3,
33602 Bielefeld, www.ostwestfalen.ihk.de

Redaktion und Kontakt:
Götz Dörmann, Daniela Becker und Dr. Gerald
Staacke, IHK Ostwestfalen

Satz und Gestaltung: Tilo Sommer (IHK)
Bildnachweis: Harald Biebel/stock.adobe.com
Stand: 5. Juni 2023

Das Positionspapier „Bahnprojekt Hannover – Bielefeld“ wurde von der Vollversammlung der IHK Ostwestfalen in deren Sitzung im Juni 2023 verabschiedet.