

mittelpunkt • unternehmen



# Mobilität ist Zukunft

Verkehrspolitisches Leitbild  
für die Region Hellweg-Sauerland

## Inhalt

Vorwort	Seite 4
Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland – Grüne Lunge mit industriellem Herz	Seite 5
Die Bedeutung der Mobilität als Standortfaktor	Seite 6
Bestandsaufnahme und Entwicklungsleitbilder für die Verkehrsträger und Angebote	Seite 8
1. Bundesautobahnen und Bundesstraßen	Seite 8
2. Landes- und Kommunalstraßennetz	Seite 15
3. Schienennetz	Seite 19
4. Infrastruktur des kombinierten Verkehrs und Zugang zu den Binnenhäfen	Seite 27
5. Regionalflughäfen	Seite 28
6. ÖPNV auf der Straße	Seite 29
Fazit	Seite 30



## Mobilität braucht Zukunft!

Menschen und Güter waren noch nie so mobil wie heute. Hiervon profitieren wir alle, ob als Pendler auf dem Weg zur Arbeit, als Produzent von Gütern oder auch als Konsument. Ohne Mobilität gäbe es keine Arbeitsteilung, die Voraussetzung einer hoch entwickelten Volkswirtschaft und damit unseres heutigen Wohlstands ist. Das gilt erst recht für die industriell geprägte Region Hellweg-Sauerland.

Moderne Logistikkonzepte und ein leistungsfähiger Personenverkehr setzen eine hohe Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme voraus. Die Verlässlichkeit von Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr ist aber nur gewährleistet, wenn deren Kapazitäten und technischer Zustand kontinuierlich an die sich wandelnden Anforderungen der Nutzer angepasst werden.

Wo am Hellweg und im Sauerland der Schuh drückt und wo zukünftig Handlungsbedarf besteht, das haben die Unternehmer der Region in dem folgenden Verkehrspolitischen Leitbild zusammengetragen. Es enthält manche altbekannte Forderung, aber auch den einen oder anderen neuen und für manchen vielleicht sogar überraschenden Ansatz. Erstmals werden dabei die mittel- und langfristigen Anforderungen an die Infrastruktur nicht isoliert für einzelne Vorhaben oder Verkehrsträger betrachtet, sondern fließen in einem integrierten Gesamtansatz ein. Er wurde vom IHK-Verkehrsausschuss erarbeitet und von der IHK-Vollversammlung am 13. März 2009 als verbindliches Ziel beschlossen.

Als Interessenvertretung der regionalen Wirtschaft wird sich die IHK Arnsberg künftig für eine sukzessive Umsetzung der verschiedenen Bausteine einsetzen. Dass dafür manchmal ein langer Atem erforderlich ist, liegt in der Natur der Sache. Die IHK ist zu einem kritisch-konstruktiven Dialog mit der Politik ebenso wie mit Befürwortern und Kritikern ihrer Thesen und Projektvorschläge jederzeit bereit.

Hellweg-Sauerland, im April 2009

Ralf Kersting  
Präsident

Dr. Ilona Lange  
Hauptgeschäftsführerin

## Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland – Grüne Lunge mit industriellem Herz

Die Region Hellweg-Sauerland ist ein starkes Stück NRW. In einer Region, die größer als das Saarland ist, erwirtschaften rund 590.000 Einwohner ein Brutto-Inlandsprodukt von gut 14 Mrd. €. Die beiden Kreise liegen damit auf Platz 9 und 10 des Rankings der 32 NRW-Kreise beim Brutto-Inlandsprodukt/Kopf. Die ehemals strukturschwache Förderregion ist seit 1980 mit 142 % beim BIP und 11 % bei der Beschäftigung überdurchschnittlich gewachsen. Einen besonderen Anteil hatte daran das Produzierende Gewerbe, das heute mit 45 % Anteil an der Gesamtbeschäftigung fast jeden 2. sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplatz stellt.

Begünstigt wurde diese dynamische Entwicklung durch die mittelständisch geprägte, breit diversifizierte Unternehmensstruktur mit ihrer engen Bindung an die Region und ihre Menschen. Neben einigen bekannten Markenherstellern der Konsumgüterbranche prägen viele Zulieferer und Nischenproduzenten die Unternehmenslandschaft, darunter nicht wenige nationale und internationale Marktführer. So ist etwa der weltgrößte Hersteller von Förderketten für Rolltreppen und Schüttgut-Transportbänder im Sauerland zu Hause. Die Produktpalette reicht von Armaturen, Bier und Heizungstechnik, über Lamine, Leuchten, Maschinen, Nahrungsmittel, Sportgeräte und Textilien bis zum Zement. Im ungewöhnlich breiten Branchenspektrum kann allenfalls der Automotive-Sektor als Schwerpunkt bezeichnet werden.

Eine besondere Rolle spielt die Lagegunst in direkter Nachbarschaft zum Ballungsraum Rhein-Ruhr und im Entwicklungskorridor in der Mitte Deutschlands. In jüngerer Zeit hat auch die regionale Kooperation und der regionale Gütertausch im Rahmen der südwestfälischen Zusammenarbeit zugenommen.

Die verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung ist jedoch im Vergleich zu den überdurchschnittlich guten Wirtschaftsstrukturdaten eher unterdurchschnittlich. Einer Sonderauswertung des Prognos-Zukunftsatlas 2004 „Deutschlands Regionen im Zukunftswettbewerb“ zu Folge ist die durchschnittliche Erreichbarkeit des wichtigsten Fernverkehrsträgers, der Bundesautobahnen, in den Teilregionen sehr unterschiedlich ausgeprägt. Der Kreis Soest kann mit seiner zentral durch das Kreisgebiet in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahnachse A 44 und damit einer durchschnittlichen BAB-Erreichbarkeit von 9 Pkw-Minuten punkten. Im Hochsauerlandkreis ist die Erschließungssituation deutlich ungünstiger. Die hier ermittelte durchschnittliche BAB-Erreichbarkeit von 17 PKW-Minuten täuscht über die tatsächliche Situation vor allem im südlichen Hochsauerlandkreis hinweg. Hier müssen zum Teil mehr als 30 Minuten Anfahrtszeit zum nächsten Autobahnanschluss in Kauf genommen werden.

In der Mittelgebirgslage des Hochsauerlandes waren und sind beim Straßenbau besondere ökologische und bautechnische Anforderungen zu berücksichtigen. Sie führen zu hohem Planungs- und Investitionsaufwand. So wurde die erstmals 2003 durchgängig geschlossene Verbindung zwischen dem Autobahnkreuz Werl und Bestwig-Velmede in insgesamt 8 Bauabschnitten mit einem Investitionsvolumen von mehr als 450 Mio. € erbaut. Das entspricht einen durchschnittlichen Kilometerpreis von 9,2 Mio. €. Auch der Unterhalt erfordert witterungsbedingt einen höheren Aufwand, als im Flachland – was naturgemäß nicht nur für die Bundesstraßen, sondern für das gesamte regionale Straßennetz gilt.

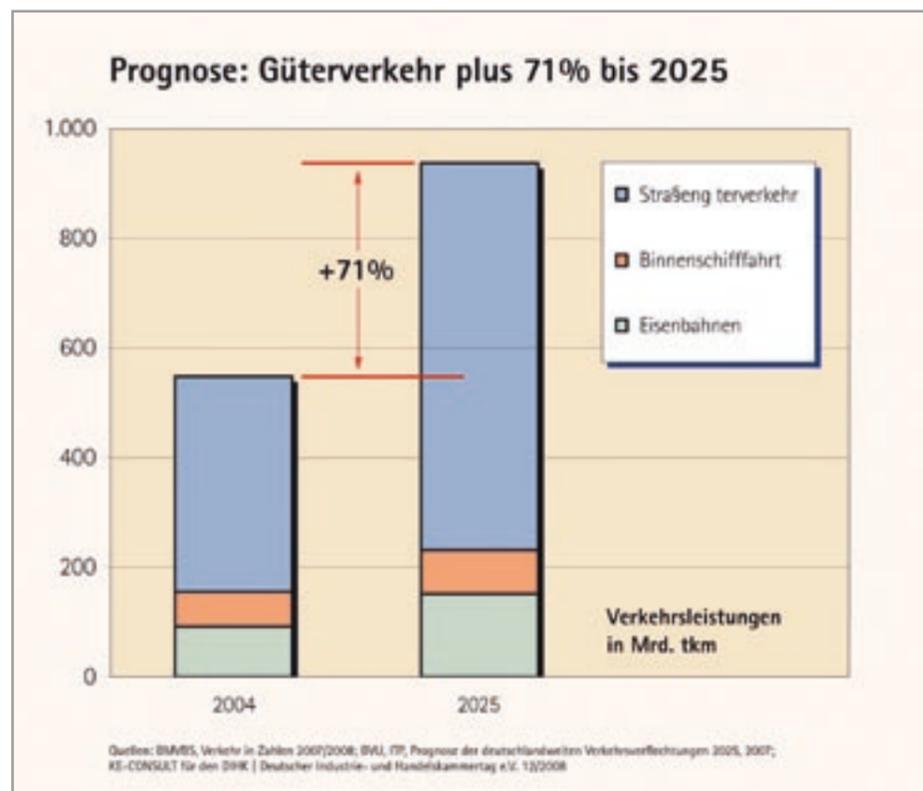


## Die Bedeutung der Mobilität als Standortfaktor

Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt unseres Wirtschaftslebens. Ein funktionierender Austausch von Waren und Dienstleistungen ist Voraussetzung und Garant für Wirtschaftswachstum und damit für den Wohlstand der Gesellschaft. Gerade die stark industrialisierte Region Hellweg-Sauerland mit ihrer vorwiegend mittelständisch geprägten Wirtschaft ist dabei auf eine leistungsfähige Infrastruktur existenziell angewiesen. Durch die Osterweiterung der EU ist Deutschland endgültig zum europäischen Transitland geworden. Zudem erhöhen Binnenmarkt und globaler Wettbewerb den Kostendruck auf die Unternehmen. Sie verringern deshalb ihre Fertigungstiefe, spezialisieren sich und kaufen Produktteile zu. Sie reduzieren Lagerbestände und erhöhen die Lieferhäufigkeit in Folge kleinerer Sendungsgrößen.

Diese Entwicklungen lassen den Güterverkehr wachsen. Aktuelle Studien prognostizieren ein Wachstum der Güterverkehrsleistung bis 2025 um rund 70 Prozent gegenüber 2004. Der Löwenanteil wird dabei auf die Straße entfallen. Trotz des demographischen Wandels nimmt auch der Personenverkehr weiter zu. Die Zahl der Haushalte wächst, die Summe der Fahrzeuge pro Familie und die Anzahl der Führerscheine steigen an. Der Alltag der Verkehr treibenden und vom Verkehr abhängigen Unternehmen wird schon heute immer schwieriger. Die Verkehrsachsen sind an vielen Stellen überlastet. An den Autobahnen fehlen LKW-Parkplätze zur Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten. Im Schienenverkehr sind zahlreiche Knoten verstopft. Auch viele der großen Luftverkehrskreuzer haben bald ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Güterverkehrs-  
wachstum bis 2025



Die Bewältigung des Verkehrswachstums ist deshalb eine der wichtigsten Aufgaben der Politik. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, eine Umweltpolitik mit Augenmaß und der konsequente Abbau von Wettbewerbsnachteilen deutscher Verkehrs- und Logistikunternehmen gegenüber ausländischen Mitbewerbern sind aus Sicht der Wirtschaft am Hellweg und im Sauerland unverzichtbar. Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen und muss frei entscheiden können, welchen Verkehrsträger sie wann einsetzt. Diese Wahlmöglichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil einer freien Wirtschaftsordnung und Voraussetzung unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Damit diese Wahlfreiheit auch faktisch möglich ist, muss die Infrastruktur dem Bedarf entsprechend ausgebaut werden und die Politik für einen fairen Wettbewerb aller Verkehrsträger sorgen.



Entwicklung von  
Verkehrsleistung  
und Investitionen

Mit dem Wachstum des Verkehrsaufkommens hält die Entwicklung der Infrastruktur seit längerer Zeit nicht mehr Schritt. Dies liegt an der seit Jahren vorherrschenden chronischen Unterfinanzierung des Straßenbaus. Zusätzliche Einnahmen aus der LKW-Maut wurden mit allgemeinen Haushaltsmitteln verrechnet und haben so entgegen aller politischen Absichtserklärungen nicht zu einer spürbaren Erhöhung der Investitionstätigkeit geführt. Deshalb muss der mit der Maut nur halbherzig umgesetzte Grundgedanke einer stärkeren Nutzerfinanzierung konsequent weiter beschritten werden. Um allerdings eine eindeutige und vollständige Zweckbindung zu erreichen, ist eine Überführung der Einnahmen des Bundesfernstraßenvermögens in einen eigenen Haushalt ohne sachfremde Zugriffsmöglichkeit der Politik nach österreichischem Vorbild dringend notwendig.

## Bestandsaufnahme und Leitvorstellungen für die Verkehrsträger und Angebote

### 1. Bundesautobahnen und Bundesstraßen

Mit der A 44 durchquert eine zentrale Verkehrsachse von europäischer Bedeutung den nördlichen Teil des IHK-Bezirks in Ost-West-Richtung. Als Folge der deutschen Einheit und der kontinuierlichen Integration der mittel- und osteuropäischen Staaten in die Europäische Union und den internationalen Warenaustausch haben Bedeutung und Verkehrsmengen auf der A 44 deutlich zugelegt. Vor allem im westlichen Teilabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna und dem Autobahnkreuz Werl steigt die Belastung kontinuierlich. Der LKW-Anteil ist mit rund 25 % des Gesamtverkehrs bei steigender Tendenz überproportional hoch.



Abb: Das Bundesfernstraßennetz in der Region Hellweg-Sauerland mit Verknüpfungen

Im südlichen Teil des IHK-Bezirkes ist die Autobahn A 46 die Lebensader des Hochsauerlandes. Sie wurde seit Mitte der 1980er Jahre sukzessive zu einer durchgängigen Strecke zwischen Bestwig-Velmede und Arnsberg-Neheim ausgebaut. Ihre endgültige Verkehrsfunktion und Leistungsfähigkeit erhält die Strecke allerdings erst mit der Vollendung der Lücke zwischen Hemer und Neheim sowie der Umfahrung des Siedlungsbandes Bestwig.

Mit der Weiterführung der A 46 Richtung Norden als A 445 – B 63 verbindet sie den Hochsauerlandkreis mit der A 44 bzw. der A 2. Die bedeutsame A 2-Achse (Oberhausen – Hannover – Berlin) tangiert den nordöstlichen Rand der Region Hellweg-Sauerland und ist die wichtigste Verkehrsachse in Richtung Berlin und Nord-Deutschland.

Die zentrale Nord-Süd-Achse innerhalb der Region ist die B 55. Sie verbindet nicht nur die Teilregionen Hochsauerland und Hellweg, sondern ist darüber hinaus das verbindende Element zwischen Ostwestfalen, der Hellweg-Region und dem Sauer- und Siegerland. Sie ist zugleich die einzige leistungsfähige Nord-Süd-Achse in einem Korridor von gleich 5 Ost-West-Autobahnen zwischen Rheda-Wiedenbrück und Olpe.

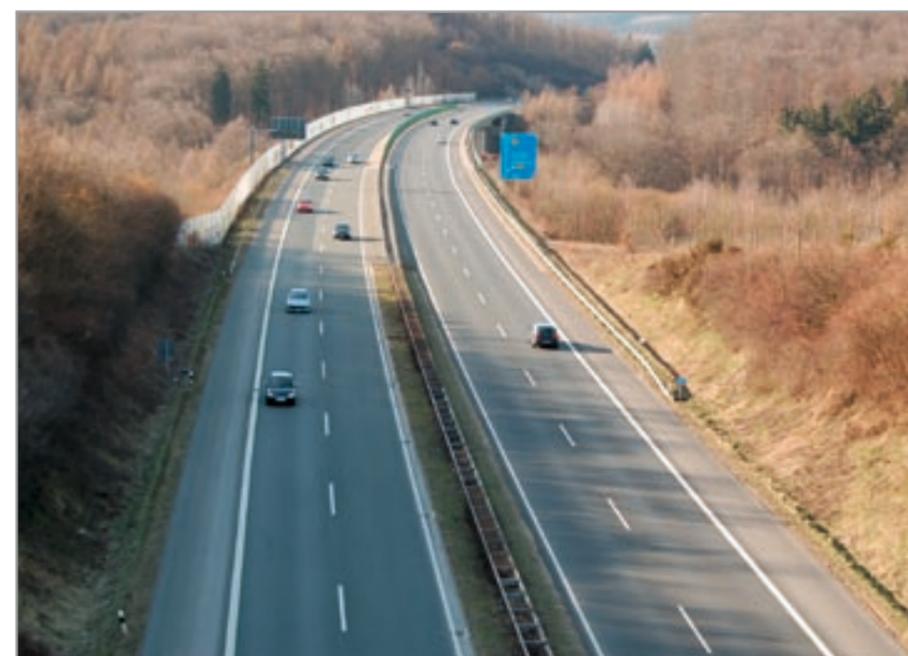
### Entwicklungsleitbild:

Wesentliches Optimierungspotenzial für die Bundesfernstraßen-Verkehrsinfrastruktur liegt in der Weiterentwicklung der großräumigen Verkehrsachsen. Hierzu zählen aus Sicht der IHK folgende Projekte:

- Schaffung einer leistungsfähigen durchgängigen Autobahnverbindung der A 46 zwischen Hagen und Bestwig-Nuttlar mit kreuzungsfrei trassierter Anbindung über Brilon an das Autobahndreieck Wünnenberg/Hagen (A 44/A 33) im Zuge der B 7/B 480 n. Ebenso Weiterführung vom A 46-Ostende bei Nuttlar in Richtung Winterberg und Marburg als B 480, B 236 mit Umgehungen in Olsberg (im Bau), Olsberg-Wiemeringhausen und Winterberg-Niedersfeld. Hierdurch entstehen großräumige Netzwirkungen aufgrund der Verknüpfungsmöglichkeit mit der im Wittgensteiner Land geplanten B 508/B 62 n.



Abb: A 46 zwischen Hagen und Bestwig mit kreuzungsfreier Weiterführung



A 46 nördlich Arnsberg

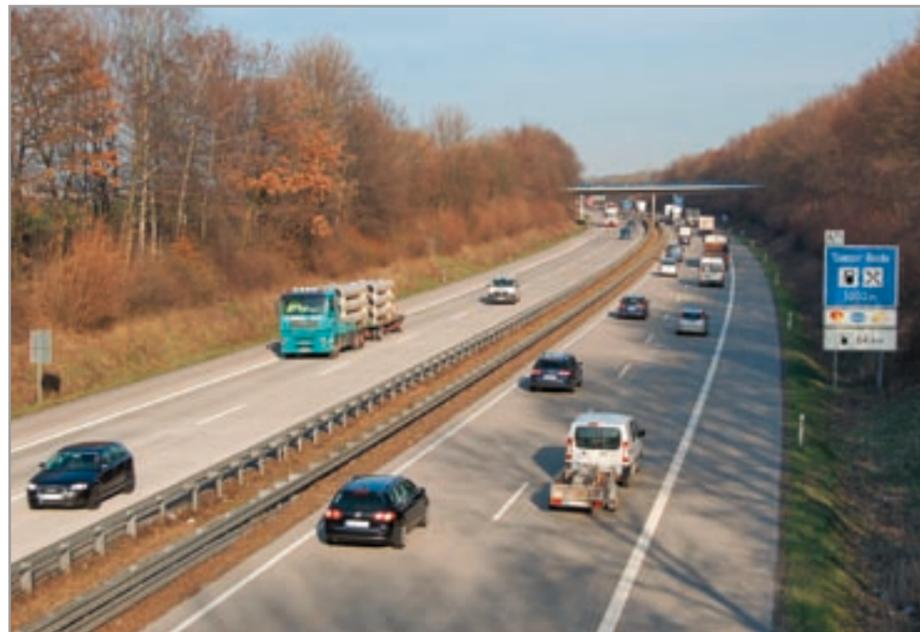


- Lückenschluss der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern/A 2. In Verbindung mit dem A 46 Lückenschluss Hemer – Neheim ergibt sich hier eine neue Verteilerachse östlich der hochbelasteten Autobahnkreuze Kamen, Dortmund/Unna und Westhofen. Zudem werden die Ziel- und Quellverkehre der Region Hellweg-Sauerland Richtung Nord- und Nord-Ost-Deutschland sowie in die Niederlande und zu den ARA-Seehäfen erheblich verbessert. Die große verkehrliche Bedeutung wird in der höchsten Nutzen-Kosten-Bewertung aller NRW-Projekte im Bundesverkehrswegeplan ausgedrückt.



Abb: Lückenschluss A 445 zwischen Werl Nord und der A 2

- 6spuriger schrittweiser Ausbau der A 44 zwischen AK Dortmund/Unna und Wünnenberg/Haaren. Die Autobahn weist seit ihrer neuen Funktion als Teil einer transeuropäischen Ost-West-Verbindung ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen mit einem hohen LKW-Anteil auf. Zwischen den genannten Autobahnkreuzen übernimmt die A 44 zusätzliche Verteilerfunktionen im Nord-Süd-Verkehr.



A 44 im Bereich Soest

- Leistungsfähiger Ausbau des Autobahnkreuzes Dortmund/Unna. Das Autobahnkreuz neigt auch wegen der Kombination mit einer Auf-/Abfahrt zu regelmäßigen Überlastungserscheinungen mit Rückstauungen in die A 44 und die A 1. Es sind daher erweiterte Verteilkapazitäten erforderlich.



- Durchstich der A 44 von Kassel nach Eisenach/A 4. Eine direkte A 44-Durchbindung von Kassel nach Eisenach zur A 4 würde nicht nur zu einer erheblichen Fahrzeitverkürzung Richtung Dresden führen, sondern auch das hochfrequentierte Kirchheimer Dreieck entlasten.

Abb: 6spuriger A44-Ausbau zwischen den AK Dortmund/Unna und Wünnenberg



Abb: A 44-Durchstich von Kassel nach Eisenach



**– 6spuriger Ausbau der A 45 Dortmund – Gießen**

Seit 1980 haben sich die Verkehrsstärken auf der Sauerlandlinie in einigen Abschnitten fast verdoppelt (DTV); bis 2020 wird eine weitere Zunahme um 20 % gegenüber dem Basisjahr 2000 erwartet. Die Brückenbauwerke der Anfang der 1970er Jahre erbauten A 45 müssen nun ohnehin nach rund 40 Jahren instand gesetzt bzw. ersetzt werden. Sie machen immerhin 10 % der Autobahnstrecke aus. Eine Kapazitätserweiterung auf 3 Richtungsfahrbahnen im gesamten Streckenverlauf bietet sich daher geradezu an.

Abb: 6spuriger Ausbau der A 45 zwischen Dortmund und Gießen

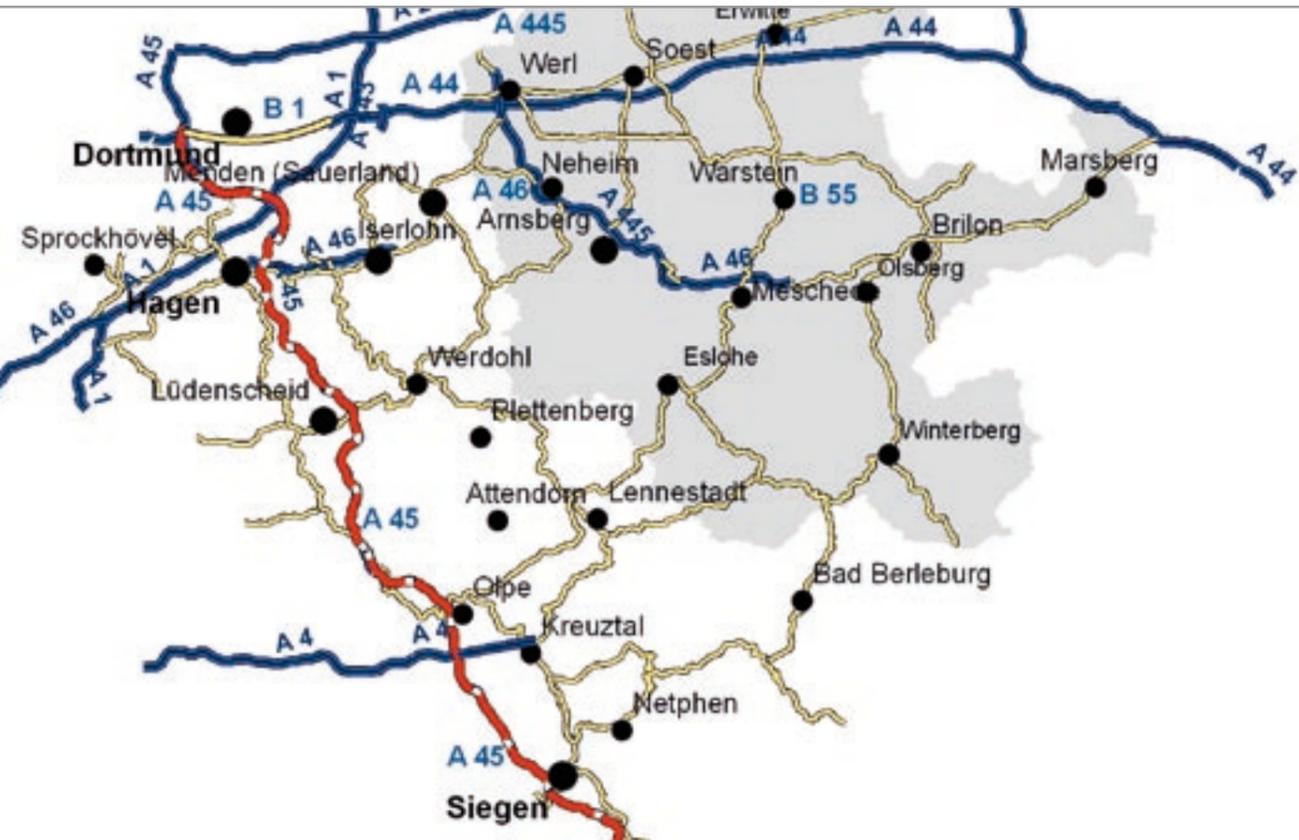


Abb: Optimierte Bundesstraßenverbindung zwischen der A 4 und dem Hattenbacher Dreieck

– Schaffung einer Verbindung zwischen dem Ende der A 4 auf der Krombacher Höhe bis zum Anschluss an das Hattenbacher Dreieck (A 4/A 5) als optimierte Bundesstraßenverbindung (B 508/B 62 n). Seit Jahrzehnten wartet das Wittgensteiner Land und das südliche Hochsauerland auf eine leistungsfähige großräumige Verkehrsachse zwischen dem Ende der A 4 auf der Krombacher Höhe und dem

Hattenbacher Dreieck. Die nunmehr verfolgte optimierte Bundesstraßenverbindung würde die großräumige Erschließung des Wirtschaftsraumes und zugleich der verkehrsfernen Tourismusschwerpunkte Schmalleben und Winterberg deutlich verbessern.

– Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 55 als Nord-Süd-Achse mit Ortsumgehungen in Lippstadt (Ausbau), Erwitte, Warstein, Meschede und Eslohe. Die Verteilerfunktion als zentrale Nord-Südachse in der Region kann angesichts der zahlreichen Ortsdurchfahrten nicht erfüllt werden. Viele städtebaulich wünschenswerte Projekte zur Aufwertung der Stadtkerne für Einzelhandel und Dienstleistungen, Aufenthalt und Wohnen sind ohne eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs mit häufig hohem LKW-Anteil nicht möglich. Mit der Planung der Ortsumgehungen sowie weiterer Maßnahmen auf der freien Strecke soll die Leistungsfähigkeit schrittweise verbessert werden.

Abb: B 55-Ortsumgehungen in Lippstadt, Erwitte, Warstein, Meschede und Eslohe





- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 475 mit Ortsumgehungen in Lippetal-Oestinghausen und -Hultrop. Nach dem Bau der Ostumgehung Soest Ende der 1990er Jahre und dem Neubau der Lippebrücke westlich von Lippborg bleiben weiterhin die Nadelöhre von Lippetal-Oestinghausen und -Hultrop für den Ziel- und Quellverkehr von und zur A 2-Anschlussstelle Lippetal/Hamm-Uentrop.



Abb: Ortsumgehungen der B 475 in Lippetal-Hultrop und -Oestinghausen

- Verbesserte Anbindung des Wirtschaftsraumes Sundern an die A 46. Der durch die Industrie dominierte Wirtschaftsraum Sundern lag bisher im Verkehrsschatten zur A 46. Mit dem Bau des B 229-Durchstichs in Arnsberg-Hüsten Ende 2008 wurde diese Situation schon deutlich verbessert. Eine weitere notwendige Optimierung schaffen Ortsumgehungen in Arnsberg-Müschede, Sundern-Hachen und (im Zuge der L 519) in Sundern-Stemel (zur L 686 s. Kapitel Landesstraßen).



Abb: B 229-Ortsumgehungen in Arnsberg-Müschede und Sundern-Hachen

## 2. Landes- und Kommunalstraßennetz

### Landesstraßen

Die Landesstraßen haben bei der Erschließung beider Kreise wegen des relativ großmaschigen Netzes der Bundesfernstraßen eine herausgehobene Verkehrsfunktion. Im Hochsauerlandkreis werden einige Orte mit leistungsfähigen Unternehmen ausschließlich durch Landesstraßen erschlossen. Auch die Heranführung der Ziel- und Quellverkehre an das Autobahnnetz erfolgt ganz wesentlich über die Landesstraßen.

Aufgrund zu geringer Investitionen in das Landesstraßennetz in den zurückliegenden Jahren ist der Netzzustand schlecht. Trotz zwischenzeitlicher Investitionen zur Beseitigung der Folgeschäden des Orkans Kyrill ist der Anteil der Landesstraßen mit der Zustandsbewertung „schlecht“ oder „sehr schlecht“ am Hellweg und im Sauerland mit rund 50 % überproportional hoch. So wird die Unterfinanzierung besonders sichtbar, denn hier ist der Verschleiß – trotz oft geringerer Verkehrsdichte – witterungsbedingt besonders hoch. Im derzeitigen Zustand werden viele Landesstraßen ihrer Funktion nicht mehr gerecht und sind in ihrer Substanz gefährdet.

### Entwicklungsbild:

Die vom Land zur Verfügung gestellten Mittel für den Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen sowie zur Erhaltung des Landesstraßennetzes sind unzureichend. Um den Substanzverfall aufzuhalten, muss der Landesstraßenbauetat dauerhaft verdoppelt werden. Bei der Verteilung der Finanzmittel innerhalb des Landes spielt das Kriterium der Verkehrsstärke bisher eine zu große Rolle. Eine stärkere Orientierung an der Verbindungsfunktion würde dazu beitragen, das vorhandene Defizit im Erhaltungsniveau des Landesstraßennetzes auszugleichen. Zudem fallen die Bau- und Unterhaltungskosten in der topografisch schwierigen Mittelgebirgslandschaft deutlich höher aus als im Landesdurchschnitt.

Der Abbau des Autobahn-Erreichbarkeitsdefizits im Hochsauerlandkreis kann nur bei gleichzeitiger Optimierung des Landesstraßennetzes gelingen. Der Verbesserung des Verkehrsflusses auf Landesstraßen mit Anbindungsfunktion an die Anschlussstellen der A 46 im Ruhrtal ist daher vordringlich geboten.

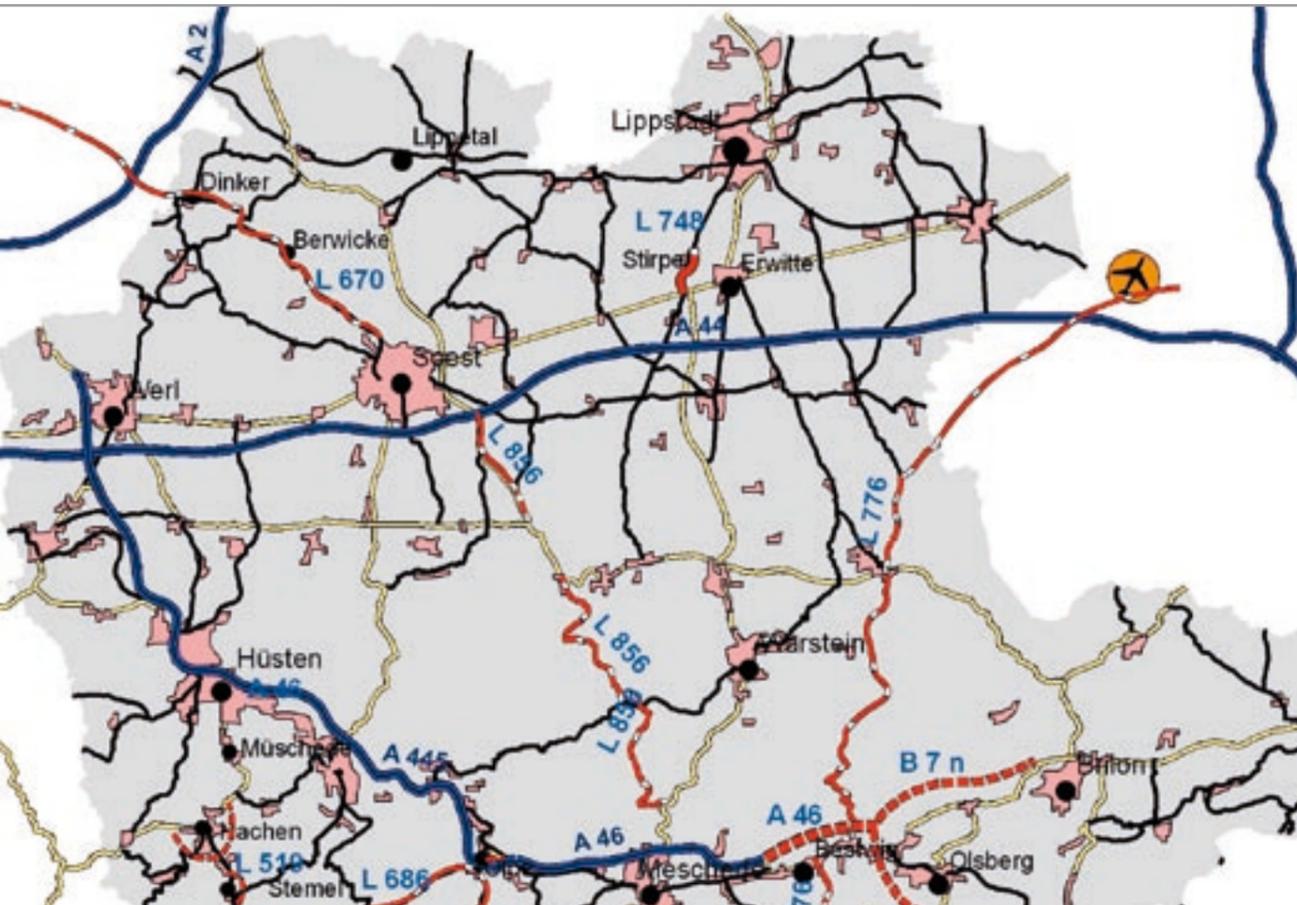


Landesstraße im Hochsauerland

Insgesamt sind folgende Projekte erforderlich:

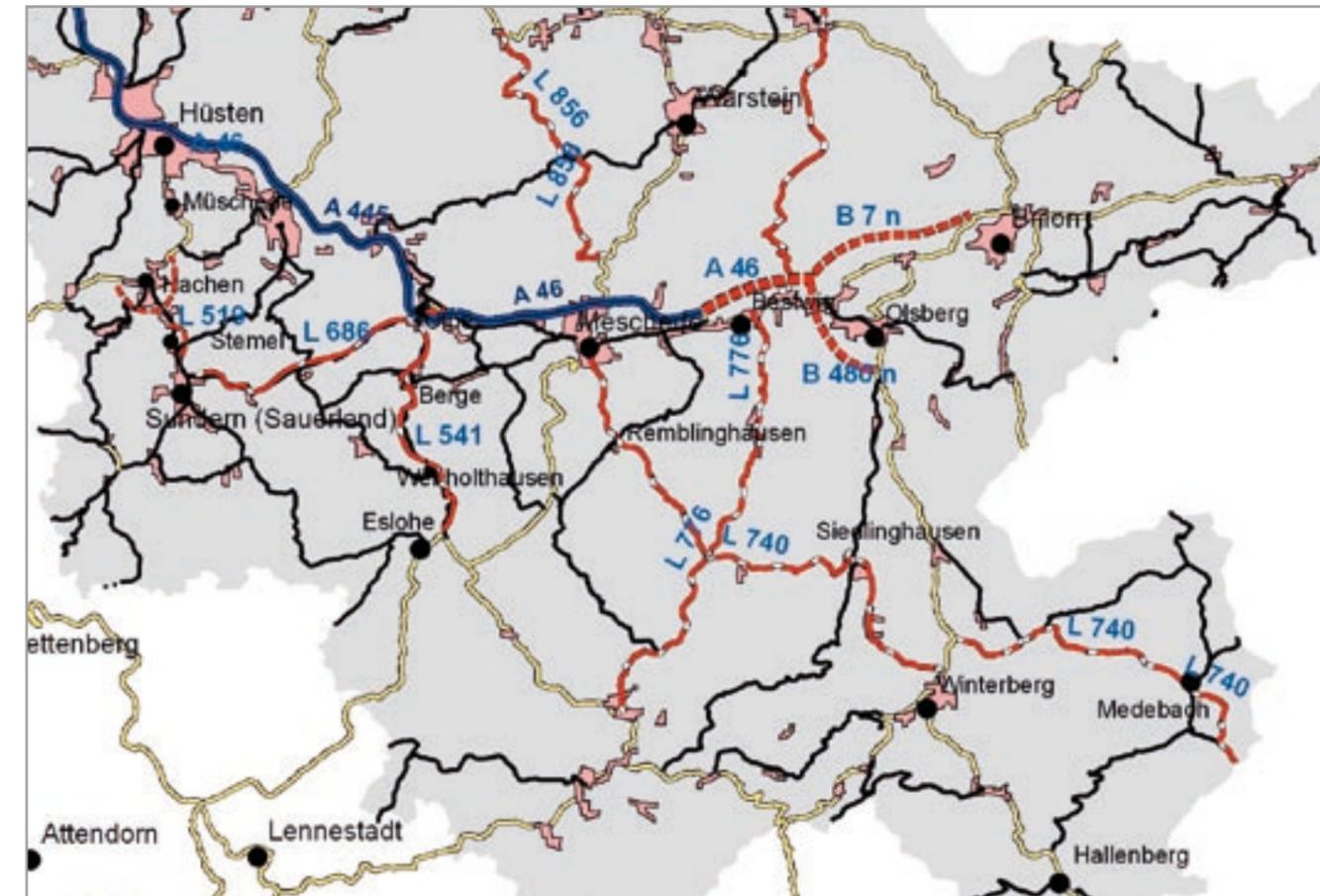
- Neubau L 586 Südumgehung Rietberg-Mastholte - B 55 (- Wadersloh)
- Ausbau der L 670 Soest-Hamm
- Aufhebung der Gewichtsbeschränkung (> 7,5 to. zGG) auf der L 748 B 1 - Stirpe - Lippstadt nach Ausbau im Abschnitt südlich Stirpe, befristet bis zur Freigabe einer B 55-Ortsumgehung Erwitte
- Ausbau der L 856 von Meschede (A 46) über Warstein-Hirschberg und Niederbergheim zur A 44/Soest-Ost/B475
- Ausbau der L 776 von Bad Fredeburg nach Bestwig (A 46); weiterer Ausbau über den Evenkopf nach Rüthen, von dort Weiterführung zur A 44 bzw. zum Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt

Abb: Übersicht der Landesstraßen-Ausbauprojekte (nördlicher Teil)



- L 519 Ortsumgehung Sundern-Stemel mit Weiterführung über Hachen, Meschede und Arnsberg-Hüsten (über B 229 zur A 46)
- Ausbau der L 541 zwischen dem Wenner Stich (B 55) und Meschede-Olpe mit Bau von Ortsumgehungen in Meschede-Olpe, -Berge und Eslohe-Wenholthausen
- Ausbau L 686 zwischen Sundern und Meschede-Olpe (A 46)
- Ausbau L 740 von Medebach über Remblinghausen u. Westernbödefeld zur A 46

Abb: Übersicht der Landesstraßen-Ausbauprojekte (südlicher Teil)



### Kommunalstraßen

Was für die Landesstraßen gilt, muss tendenziell auch für die Kommunalen Straßen der Gemeinden und Kreise konstatiert werden: Ihre Erschließungsfunktion ist im ländlichen Raum deutlich höher, ihr Unterhalt und Bau vergleichsweise teurer. Gerade am Hellweg und im Sauerland müssen deutlich längere Straßennetze vorgehalten werden, als in Ballungsgebieten. Obwohl sie mehr als 2/3 Streckenanteil am gesamten Straßennetz des Landes haben, sind die Investitionen in den letzten 15 Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Dies liegt an dem geringen finanziellen Handlungsspielraum vieler Kommunen. Flächengemeinden mit ihrem im Verhältnis zur Bevölkerungsdichte überproportional langen Streckennetz sind hier besonders benachteiligt.

#### Entwicklungsleitbild:

Der besonderen Situation in ländlichen Regionen folgend, muss in die Kriterien der Mittel-Verteilung des kommunalen Finanzausgleichs auch ein Flächenindikator einfließen. Die zuletzt 2009 vorgenommene Kürzung der Landeszuschüsse für wichtige Kommunalstraßen von 70 auf 60 % muss rückgängig gemacht werden.

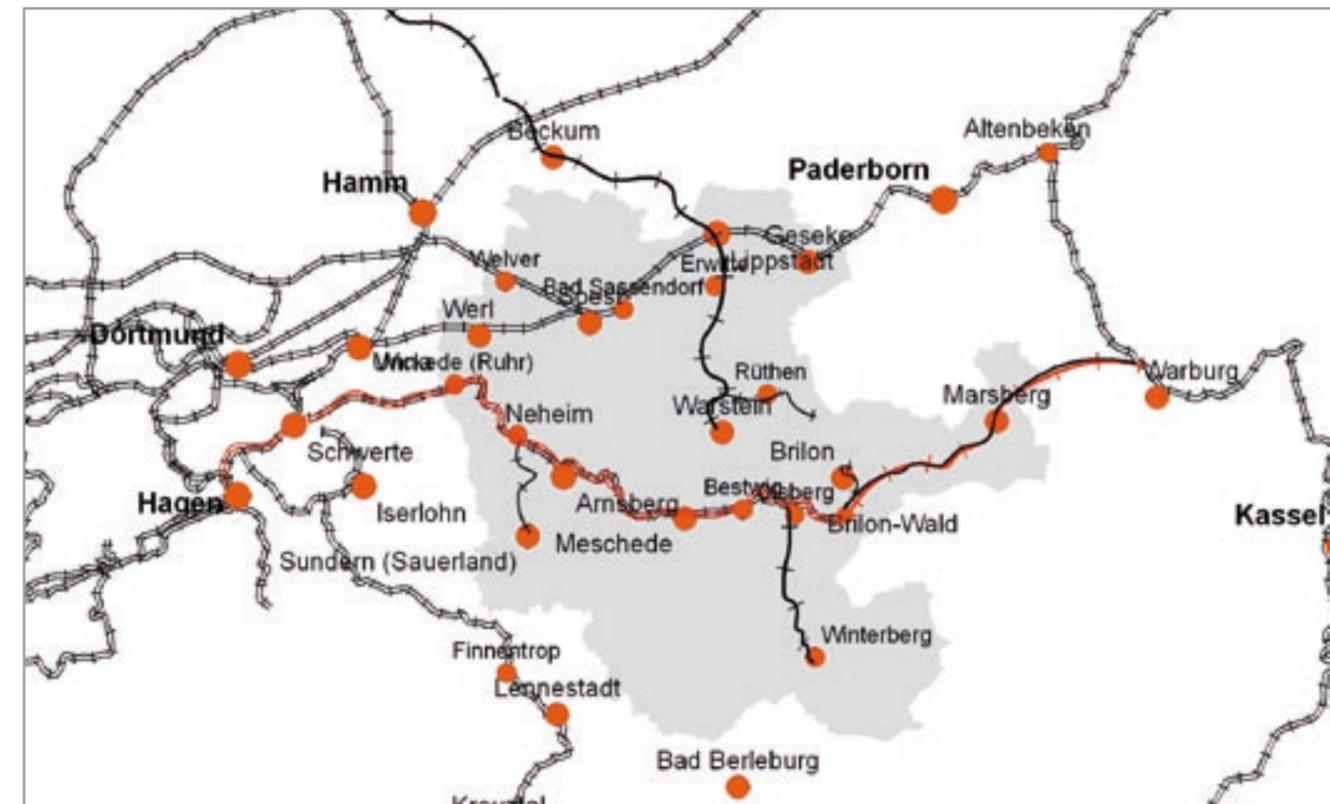
Defekte Landesstraße bei Winterberg



### 3. Schienennetz

Die Schieneninfrastruktur folgt den großen Entwicklungsachsen des Hellwegs und des Ruhrtales, die als Hauptstrecken klassifiziert sind. Die bisher als Schienenschnellstrecke konzipierte Verbindung Ruhrgebiet – Hamm – Soest – Lippstadt – Kassel ist im Westabschnitt bis Paderborn Anfang der 1990er Jahre als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut worden. Östlich Paderborn hingegen sorgt der schlechte Ausbaustand für zahlreiche Geschwindigkeitsbegrenzungen. In Soest führt eine Regionalverkehrsstrecke über Werl und Unna nach Dortmund. Das Streckennetz der Westfälischen Landes-Eisenbahn verläuft von Rüthen bzw. Warstein über Lippstadt nach Neubeckum und Münster mit einem Abzweig nach Ennigerloh.

Die Obere Ruhrtalbahn Hagen – Arnsberg – Meschede – Warburg (- Kassel) führt als eine der wenigen nicht elektrifizierte Strecken in Westfalen ein „Inseldasein“. Östlich Brilon-Wald bis Warburg ist sie nur eingleisig befahrbar. In Bestwig zweigt eine Nebenstrecke über Olsberg nach Winterberg ab. Die „Röhrtalbahn“ führt als nicht-bundeseigene Güterverkehrsstrecke von Neheim-Hüsten nach Sundern. Ebenfalls von Neheim-Hüsten aus führt die Güterverkehrsstrecke der RLG nach Arnsberg-Süd.



Zur Lösung der Mobilitätsanforderungen in der Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland sind der Erhalt eines leistungsfähigen Schienennetzes und bedarfsgerechter Angebote im Schienenpersonenverkehr ein wichtiger Baustein des Verkehrspolitischen Leitbildes.

Abb. Das Schienennetz in der Region Hellweg-Sauerland mit Verknüpfungen



### Schiengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr ist in den vergangenen Jahren ein Bedeutungsverlust in der Region eingetreten. Er resultiert vor allem aus der Politik der Deutschen Bahn AG, die sich bei ihren Angeboten schwerpunktmäßig auf aufkommensstarke Verloader mit regelmäßigen Ganzzug- oder Wagengruppenverkehren konzentriert hatte. Seit einiger Zeit gibt es nun wieder eine Rückbesinnung der DB Cargo/Railion auf das Potenzial mittelständischer Verloader und selbst die lange Zeit als unwirtschaftlich angesehenen Einzelwagenverkehre werden nun wieder in aktuelle DB-Strategien eingebunden. Allerdings dürfte die Rückgewinnung zwischenzeitlich auf die Straße verdrängter Transportvolumina eine nicht ganz einfache Angelegenheit werden.

Nicht-bundeseigene Eisenbahnen (NE) haben auch im DB-Streckennetz einen Teil der von der DB vernachlässigten mittelständischen Verloader aufgefangen und deren Transporte auf der Schiene gehalten. Eine hohe Bedeutung kommt zudem den NE-Bahnen bei der Bedienung von Kunden im eigenen regionalen Streckennetz zu. Dies gilt besonders für die WLE-Strecke zwischen Warstein, Lippstadt und Neubeckum mit ihrer Fortführung Richtung Münster. Hier ist vor allem der Transport von Kalksteinen zwischen den Steinbrüchen im Raum Warstein und den Standorten der Zementindustrie in Erwitte, Geseke und Neubeckum zu erwähnen. Sie bedient zudem weitere Industriebetriebe im Einzugsbereich der Strecke. Die neu geschaffene Anbindung der Warsteiner Brauerei und ihres Containerterminals an das Schienennetz der WLE erhält künftig steigende Bedeutung.

WLE-Güterzug bei der Ausfahrt aus dem Containerterminal der Warsteiner Brauerei



Über das RLG-Streckennetz vom DB-Gleis in Neheim-Hüsten werden regional bedeutsame Industriekunden in Hüsten, Bruchhausen und Arnsberg bedient. Die ebenfalls von dort verkehrende Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern kommt zukünftig Bedeutung zu, wenn es gelingt durch ein zukunftsorientiertes Konzept im Schienengüterverkehr wieder ein relevantes Ladungsaufkommen zu generieren.

Trotz des unbestrittenen hohen Stellenwertes ihrer Infrastruktur stehen die nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen vor kaum löslichen finanziellen Aufgaben. Im Gegensatz zur Straße, zur Wasserstraße und zur DB-Schieneinfrastruktur existiert keine auch nur annähernd vergleichbare Finanzierungsgrundlage für regionale Infrastrukturen der NE-Bahnen. Die Finanzierungsverantwortung liegt hier direkt bei den Unternehmen. Dadurch sind Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen unternehmerisch kaum zu schultern. Zwangsläufig weist die Infrastruktur deshalb in vielen Fällen, nicht nur bei „Auslaufbetrieb“, erhebliche Investitionsrückstände auf.

### Entwicklungsleitbild Schienengüterverkehr:

Generell ist ein Erhalt eines leistungsfähigen Streckennetzes in der Region für den Schienengüterverkehr aus Sicht der Wirtschaft erforderlich – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der prognostizierten Wachstumsraten aller Verkehrsträger. Für einen zukunftsfähigen Güterverkehr muss die Infrastruktur des Schienenweges kontinuierlich modernen Anforderungen angepasst werden. Dazu gehört die punktuelle Erhöhung von Geschwindigkeiten, die Anpassung der Gleisanlagen an geänderte Aufgabenstellungen sowie moderne Leit- und Sicherungstechnik. Zudem müssen Gleis-Zugangsmöglichkeiten erhalten oder neu geschaffen werden. Notwendig wäre auch ein Ausbau von Umschlagsanlagen vor allen Dingen für den Kombinierten Ladungsverkehr. Für die NE-Bahnen sollte das Land NRW in einem ersten Schritt das ausgesetzte Oberbauprogramm des Landes durch Bereitstellung von Mitteln zur Instandhaltung und Ersatzinvestitionen reaktivieren.

### Schienepersonenverkehr

#### Hellweg-Strecke und Nebenstrecken

Für den Geschäfts- und Dienstleistungsverkehr in der Region spielt die Erschließung durch und der Zugang zum Schienenpersonenfernverkehr eine große Rolle. Die einzige echte Schienenpersonenfernverkehrsstrecke der Region ist die Hellwegstrecke Hamm – Paderborn – Warburg – Kassel mit den Systemhalten in Soest und Lippstadt. Ihr Angebot an ICE- und IC-Linien als Bestandteil der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) wurde in den letzten Jahren schrittweise ausgedünnt. Ausschlaggebend war die wachsende Konkurrenz durch andere Ost-West-Relationen sowie den preisgünstigeren aber kaum langsameren Regionalverkehr. Eine weitere Reduzierung des Fernverkehrsangebotes steht zu befürchten.



#### Entwicklungsleitbild:

Die Optimierung der Anbindungen über die beiden Hauptstrecken (Hellwegstrecke und Obere Ruhrtalbahn) an die wichtigen Fernverkehrs-Systemhalte in Hagen, Dortmund, Hamm und Kassel-Wilhelmshöhe kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu. Die Hellweg-Region ist immer für den Erhalt des Fernverkehrs eingetreten. Die Voraussetzungen für den längerfristigen Erhalt scheinen aber nicht mehr gegeben zu

Abb: Die Hellweg-Strecke als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung



sein. Daher könnte diese Funktion durch einen hochwertigen und im Vergleich zum IC kaum langsameren Regionalverkehr zwischen Hamm - Paderborn - Warburg und Kassel geleistet werden. Alle zwei Stunden sollten diese Regionalzüge über Warburg hinaus bis zum östlichen Fernverkehrsknoten Kassel-Wilhelmshöhe verlängert werden. In der anderen Zeitlage kann in Warburg ein Anschluss über die aus der Oberen Ruhrtalbahn durchgebundenen Züge nach Kassel-Wilhelmshöhe sichergestellt werden. Zusätzliche Züge des DB-Fernverkehrs sollten ergänzend zum Regionalverkehrstakt in den nachfragestärkeren Zeitlagen als Tagesrandverbindungen verkehren.



Triebwagen der Eurobahn auf der Hellwegstrecke

Voraussetzung für ein neues Leitbild, die Hellwegachse für einen höherwertigen Regionalverkehr zu entwickeln, ist die Integration dieser Strecke in die zukünftige Zielplanung eines RRX-Verkehrs (Rhein-Ruhr-Express) in NRW. Dazu müssen für die SPNV-Aufgabenträger die finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden. Bei der Zielplanung sollte im östlichen Abschnitt über Kassel hinaus der Verkehr zweistündlich zumindest bis Eisenach oder Erfurt durchgebunden werden.

Der schlechte Ausbauzustand im Streckenabschnitt östlich von Paderborn erfordert auch für den Regionalverkehr untypische Geschwindigkeitsreduzierungen. Die im westlichen Abschnitt erzielten Fahrzeitgewinne aus dem Schnellstreckenausbau seit 1990 gehen damit wieder verloren. Deshalb sind weitere punktuelle Ausbaumaß-

nahmen z.B. als Ersatz des sog. „Hümmer Bogens“ notwendig. Im Bahnhof Hamm ist neben dem „Kopf-Machen“ eine Querung der Gleise im Westkopf des Bahnhofes nötig, was bei Verspätungen zu echten Engpässen führt. Ein genereller Ausbau der Bahnhofsanlagen ist deshalb genauso wichtig, wie der Ausbau der überlasteten Strecke Hamm - Kamen - Dortmund.

Über die Regionalverkehrsverbindung Dortmund - Unna - Soest wird ein wichtiger Systemhalt des Fernverkehrs in Dortmund Hbf. erreicht, deren Bedienungsangebot auch künftig auf die dortigen Umstiege ausgerichtet sein muss. Mit dem neuen Betreiber Eurobahn ist das im gesamten Hellweg-Korridor eingesetzte Fahrzeugmaterial wesentlich aufgewertet worden. Die gute Anbindung des Regionalflughafens Dortmund-Wickede über den nahegelegenen Bahnhof Holzwickede muss durch eine Verbesserung des Gesamterscheinungsbildes unterstrichen werden. Dazu gehört die Vorplatzgestaltung mit Busverknüpfung und Taxiplätzen sowie der Bahnsteig-Ausbau mit Überdachungen und elektronischen Fahrgastinformationen, wie es seit langem Standard an anderen Flughafenbahnhöfen ist.

Eine Reaktivierung der WLE-Bahnstrecke Warstein - Lippstadt - Neubeckum - Münster für den Personennahverkehr mag reizvoll sein, dürfte jedoch angesichts der guten Verbindungen von Lippstadt über Soest nach Münster allenfalls im Abschnitt Neubeckum - Münster eine zusätzliche Nachfrage bedienen.

Abb: WLE-Strecke Warstein - Lippstadt - Neubeckum - Münster





In diesem nördlichen Teilstück allerdings ist die Strecke wegen ihres geringen Güterverkehrsaufkommens im Auslaufbetrieb. Auf dem südlichen Streckenabschnitt gibt es hingegen durch den umfangreichen Kalksteintransport und die Bedienung des Containerterminals der Warsteiner Brauerei ein so hohes Verkehrsaufkommen, dass die Zugfolge auf der eingleisigen Strecke nur begrenzten Raum für zusätzlichen Personenverkehr ließe. In der derzeitigen Situation ist deshalb eine Reaktivierung der Strecke Warstein – Neubeckum für den Personenverkehr nicht sinnvoll.

#### Obere Ruhrtalbahn und Nebenstrecken:

Die Obere Ruhrtalbahn Hagen – Schwerte – Arnsberg – Bestwig – Warburg (– Kassel) verfügt heute über ein auf den Fernverkehr der MDV in Warburg sowie einer zwei-stündlichen Direktverbindung der RE 17 ausgerichteten Regionalverkehr im Stundentakt zwischen Hagen und Warburg. Durch das zusätzliche Angebot auf der Strecke Dortmund – Fröndenberg – Arnsberg – Bestwig wird die Bedienung auf der Oberen Ruhrtalbahn in vielen Zeitlagen auf einen Halbstundentakt verdichtet. Die positive Nachfrageentwicklung vor allem auf dem Westabschnitt belegt die Attraktivität der Direktverbindung zu den Oberzentren Hagen und Dortmund für die Reisenden.



Abb: Obere Ruhrtal-bahn Hagen – Schwerte – Arnsberg – Warburg (–Kassel)

Probleme ergeben sich allerdings aus der Qualität des Schienenweges. Während die Gleis- und Signaltechnik im Westabschnitt modernisiert wurde, ist der nur eingleisige Streckenabschnitt zwischen Brilon-Wald und Warburg mit einer daraus resultierenden punktuellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h ein gravierendes

Regionalexpress-Triebwagen VT 612 auf dem Viadukt der Oberen Ruhrtalbahn westlich von Arnsberg



Problem. In der Regel kreuzen die Züge in Marsberg. In Messinghausen und Scherfedede sind Kreuzungen im Verspätungsfall möglich. Dennoch führen bei Verspätungen – in erster Linie aus Anschlussübernahmen in Kassel-Wilhelmshöhe oder Hagen – diese Begegnungs-Zwangspunkte zu einer Übertragung der Verspätung auf den Gegenverkehr. Verlieren auf diese Weise die Reisenden wiederum ihre Anschlussbeziehungen, ist dies besonders gravierend.

#### Entwicklungsleitbild:

Die Herstellung sicherer Fernverkehrsanschlüsse ist eine der wichtigsten Aufgaben des Regionalverkehrs auf der Oberen Ruhrtalbahn. Daher sollten zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten insbesondere im Umfeld der Bahnhöfe geschaffen werden, um fahrplantechnische Zwänge und Folge-Verspätungen auf ein Minimum zu reduzieren.



Regionalexpress-Triebwagen VT 628 im Bahnhof Arnsberg

Die Forderung nach einem Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn für Neigetechnikzüge kann heute relativiert werden, weil die mit Neigetechnik-Fahrzeugen ermöglichten Beschleunigungen weniger aus der Neigetechnik selbst, sondern aus der guten Motorleistung der Triebwagenzüge resultieren. Eine Zukunftsoption könnte darin bestehen, mit beschleunigungsstarken Dieseltriebwagen zusätzliche Sprinterzüge mit nur fünf bis sechs Unterwegshalten zwischen Hagen und Warburg bis nach Kassel-Wilhelmshöhe in nur 2,5 Stunden zu fahren. Interessante Fahrlagen mit Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr nach München erfordern den Ausbau einer weiteren Kreuzungsmöglichkeit in Bredelar.

Auch weil neue Neigetechnik-Dieseltriebwaren zur Zeit nicht am Markt erhältlich sind, ist der Neigetechnikausbau sowie die frühere IHK-Forderung nach Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn allenfalls eine langfristige Perspektive. Als einige der wenigen nicht-elektrifizierten Strecken in Westfalen ist ihre „Insellage“ ein Handicap für die Durchbindung von Zügen z.B. in die Wupperstrecke bis nach Düsseldorf oder Köln.



Von Bestwig aus wird die vorhandene Stichstrecke nach Winterberg überwiegend mit durchgebundenen Zügen aus Dortmund bedient, die an Werktagen in den aufkommensstärkeren Zeitlagen erfolgt. Deutlich besser ausgelastet ist die Strecke durch den Touristikverkehr an Wochenenden. Problematisch ist auch hier die Eingleisigkeit der Strecke mit der einzigen Kreuzungsmöglichkeit in Siedlinghausen. Fahrplantechnisch wäre eine Kreuzungsmöglichkeit im Bereich von Bigge besser. Diese sollte möglichst zeitnah geschaffen werden.

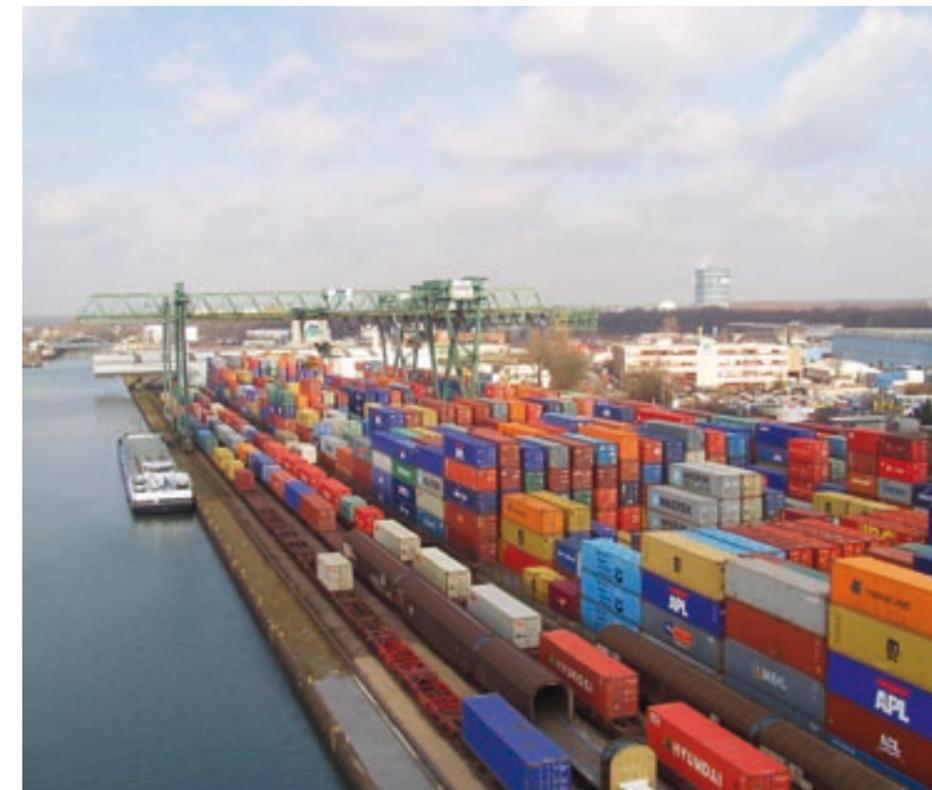
Das Mittelzentrum Brilon ist nur über den Haltepunkt im peripher gelegenen Ortsteil Brilon-Wald an die Schiene angebunden. Von dort besteht eine vom Güterverkehr genutzte Anschlussstrecke über Brilon-Stadt bis in das nord-östlich gelegene Industriegebiet. Da bereits zur Sicherung des Güterverkehrs eine Modernisierung der Strecke erfolgte, ist eine Reaktivierung für den Personenverkehr mit begrenztem Aufwand möglich. Deshalb sollte eine teilweise Verlängerung der zwischen Dortmund und Bestwig verkehrenden Züge nach Brilon-Stadt geprüft und realisiert werden.

Auch die Röhrtalbahn Sundern – Neheim-Hüsten, die sich als Güterverkehrsstrecke der Ruhr-Lippe GmbH im Auslaufbetrieb befindet, steht langfristig zur Disposition. Inwieweit überhaupt ein Personenverkehr wieder in Betracht gezogen werden kann, hängt von den Investitionskosten in die Strecke und den Bahnhof Neheim-Hüsten ab. Zudem ist grundsätzlich zu klären, ob Mittel für den SPNV bereit gestellt werden können. Eine geplante Untersuchung hierzu soll hierüber neue Bewertungsgrundlagen schaffen. In jedem Fall wäre eine Anpassung der bisher parallel laufenden Buslinien in einem umfassenden Nahverkehrskonzept notwendig.

#### 4. Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs und Zugang zu den Binnenhäfen

Im weltweiten Wachstum des Güterverkehrs weist der Containerverkehr eine besondere Dynamik auf. Er ist einerseits Folge der wachsenden weltwirtschaftlichen Verflechtungen im Zuge der Globalisierung, bietet andererseits aber auch ein verbessertes Handling bei Lagerung, Umschlag und Transport von Kaufmannsgütern im nationalen und europäischen Straßen- und Schienengüterverkehr.

Entscheidend für die Nutzung des Containerverkehrs und anderer Formen des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) ist das Vorhandensein und der gute Zugang zu bi- oder trimodalen Umschlaganlagen. In der Region Hellweg-Sauerland verfügt allein die Warsteiner Brauerei über einen eigenen Containerbahnhof, den sie auch zur Nutzung durch Dritte anbietet. Im weiteren Umfeld sind die KLV-Einrichtungen im östlichen Ruhrgebiet mit dem Hafen und dem Containerterminal in Dortmund sowie der Hafen Hamm und das Containerterminal in Bönen hervorzuheben. Vor allem für den Zugang zu den ARA-Seehäfen ist der Hafen Duisburg von besonderer Bedeutung.



Containerterminal  
Dortmund

##### Entwicklungsleitbild:

Zur Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff ist eine noch intensivere Nutzung des Kombinierten Verkehrs anzustreben. Dazu muss der Zugang zu den KLV-Anlagen und Binnenhäfen sichergestellt bleiben und in seiner Leistungsfähigkeit weiter verbessert werden. Verkehrsbeschränkungen im Zuge möglicher Umweltzonen würden einen umweltverträglicheren Güterverkehr behindern und sich zu einem Standortnachteil auch für die Unternehmen des IHK-Bezirks entwickeln.



## 5. Regionalflughäfen

Die Regionalflughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt, beide in gut erreichbarer Entfernung zur Region Hellweg-Sauerland gelegen, sind gleichbedeutende wichtige Säulen des Regionalluftverkehrs. Sie bieten ein weitgehend adäquates Angebot des Linien- und Bedarfsluftverkehrs sowie des touristischen Charterangebotes für nationale und europaweite Destinationen. Weitere internationale und transkontinentale Verbindungen können über die HUBs Frankfurt/Main, München, Amsterdam und London erreicht werden.

Speziell in Dortmund wurde in den letzten Jahren das Angebot an Low-Cost-Carriern ausgebaut und zunehmend auch von Geschäftskunden genutzt. Aufgrund der Umlaufbeschränkungen durch das hier geltende Nachtflugverbot hat eine wichtige Airline das Verbindungsangebot im Jahr 2008 drastisch zurückgefahren. Der in Hessen geplante Neubau des Flughafens Kassel-Calden in nur 70 km Distanz zum Flughafen Paderborn/Lippstadt lässt befürchten, dass am dortigen Airport künftig ein kostendeckender Betrieb nicht mehr möglich ist.

In einigen Fällen, in denen heimische Unternehmen eigenes Fluggerät unterhalten oder individuell chartern, nehmen die Luftverkehrslandeplätze in Meschede und Arnsberg eine Ergänzungsfunktion wahr.



Regionalflughafen  
Paderborn/Lippstadt

### Entwicklungsleitbild:

Der weitere Ausbau der technischen Ausstattung der Regionalflughäfen, aber auch eine positive Entwicklung des Linienangebotes durch bereits ansässige und auch neue Luftverkehrsgesellschaften ist anzustreben. Damit werden die Standortbedingungen in der Region Hellweg-Sauerland weiter verbessert. Wegen der Umlauf-Beschränkungen durch die zur Zeit sehr weitreichenden Nachtflugverbote in Dortmund sollte über eine zumindest teilweise Lockerung nachgedacht werden. Für die Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Kassel ist eine Kooperation bzw. Abstimmung des Verbindungsangebotes wünschenswert. Auf diese Weise könnte einem absehbaren Abrutschen beider Flughäfen in die Verlustzone entgegengewirkt werden.

## 6. ÖPNV auf der Straße

In den letzten beiden Jahrzehnten wurde sowohl im Hochsauerlandkreis wie im Kreis Soest ein auch auf der Straße qualitativ hochwertiges und attraktives ÖPNV-Leistungsangebot entwickelt, das für den weniger verdichteten sogenannten ländlichen Raum durchaus beispielhaften Charakter hat. Der Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat des ÖPNV wird seither durch Schnell- und Regiobuslinien ergänzt – mit einer besonderen Bedeutung für den Berufs- und Schülerverkehr. Insbesondere im Hochsauerlandkreis kommt noch der Tourismus hinzu. In den größeren Städten innerhalb der beiden Kreise wurden StadtBus-Systeme mit relativ dichter Busfolge eingerichtet.

In den aufkommensschwächeren Abendstunden sichern bedarfsgesteuerte TaxiBus- und Anrufsammeltaxiverkehre sowie – am Wochenende – Nachtbuslinien die Flächenerschließung. Bürgerbus-Angebote decken lokale Verkehrsbedürfnisse ab. Darüber hinaus wurden die verschiedenen Verkehrsarten im Rahmen eines integralen Verkehrskonzeptes soweit möglich miteinander verknüpft und durch weitere Service- oder Informationsangebote ergänzt. Vor allem im Hochsauerlandkreis ist dabei die Verknüpfung zwischen Schienen-ÖPNV und Straßen-ÖPNV beispielhaft gelöst worden. Von nahezu allen wichtigen Bahnhöfen der Oberen Ruhrtalbahn verkehren auf den Schienenverkehrstakt ausgerichtete Bus-Anschlussverbindungen in die Städte und die umliegende Region.

Schultäglich werden von den Busunternehmen einige tausend Schüler sicher und umweltfreundlich auf dem Schulweg befördert. Dies ist gerade im ländlichen Raum eine unverzichtbare Voraussetzung für eine zukunftsgerichtete Bildung. Die Finanzierung dieses umfangreichen Angebotes erfolgt – wie in anderen ländlichen Regionen auch – zu bedeutenden Anteilen auf der Grundlage der Schülerbeförderung. Die Einnahmen aus diesen Verkehren einschließlich der Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG sind jedoch nicht zuletzt aufgrund der demographischen Entwicklung rückläufig und entziehen dem ÖPNV-Angebot zunehmend seine finanzielle Basis. Dabei droht dem ÖPNV der Region letztendlich ein Teufelskreis aus Angebots- und Nachfragerückgängen.

*Linienbusse der  
Regionalverkehr  
Ruhr-Lippe GmbH  
und der Busverkehr  
Ruhr-Sieg GmbH*



### Entwicklungsleitbild:

Um einer Abwärtsspirale im Straßen-ÖPNV entgegen zu wirken, müssen aus Sicht der Wirtschaft folgende Ansatzpunkte verfolgt werden:

- Fortsetzung des konsequenten Restrukturierungsprozesses bei der kommunalen Verkehrsgesellschaft Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (straffes Kostenmanagement, Entlohnung auf Wettbewerbsniveau, Reduzierung des Overhead).
- Fortsetzung der Kooperation der RLG mit dem regional ebenfalls stark als ÖPNV-Anbieter tätigen BRS Busverkehr Ruhr-Sieg (DB-Stadtverkehr).
- Noch stärkere Einbindung der privaten Omnibusunternehmen aus der Region unter der Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit und der Anwendung transparenter Verfahren.
- Nutzung der Direktvergabemöglichkeit an einen internen Betreiber (EU-Verordnung 1370/2007) in besonderen Fällen, wobei dies nur unter gleichzeitiger Umsetzung der drei vorgenannten Punkte sinnvoll ist.
- Weiterentwicklung des ÖPNV durch die Erprobung alternativer und neuer Angebotsformen, die den vorhandenen Nahverkehr ergänzen mit dem Ziel einer räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung des ÖPNV, sowie durch innovative Fahrpreistarifmodelle und neue Wege bei der Fahrgastinformation und bei der Vermarktung des Angebotes.
- Zur Sicherung eines funktionsfähigen öffentlichen Straßenpersonenverkehrs müssen rückläufige Finanzierungsanteile aus dem Schülerverkehr durch Steuermittel zumindest teilweise kompensiert werden.

### Fazit:

Hellweg-Sauerland ist eine dynamische, mittelständisch geprägte Region mit einem starken industriellen Kern. Sie ist auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen, um die wachsenden Bedürfnisse im internationalen Güteraustausch, im Geschäftsreise- und im Berufs- und Ausbildungsverkehr erfüllen zu können.

Die im Verkehrspolitischen Leitbild enthaltenen Forderungen und Projektvorschläge sind ein umfassender, Verkehrsträger übergreifender Ansatz, um der Wirtschaft einen langfristig wettbewerbsfähigen Standort bereitzustellen. Denn unabhängig von wechselnden Konjunkturzyklen, Veränderungen in der technischen Entwicklung oder neuen Produkten und Nachfragetrends bleibt eine Erkenntnis von Dauer:

**Mobilität ist Zukunft!**



### Impressum:

**Mobilität ist Zukunft -**

**Verkehrspolitisches Leitbild für die Region Hellweg-Sauerland**

Arnsberg, im April 2009

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland

Königstraße 18-20, 59821 Arnsberg

Telefon: 02931/878-0; Email: frye@arnsberg.ihk.de

Redaktion: Werner von Buchwald

Thomas Frye

in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsausschuss der IHK Arnsberg,

Vorsitzender: Dieter Epping

Gestaltung und Herstellung:

becker druck, F. W. Becker GmbH, 59821 Arnsberg

