

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Stellungnahme des NWL

zum

Intraplan Gutachten (25.04.2008)

**Einbeziehung der Strecke Hamm – Paderborn –
Kassel (u. a.) in das RRX-Netz**

Schlussbericht über die Voruntersuchung



Unna, 02. September 2008

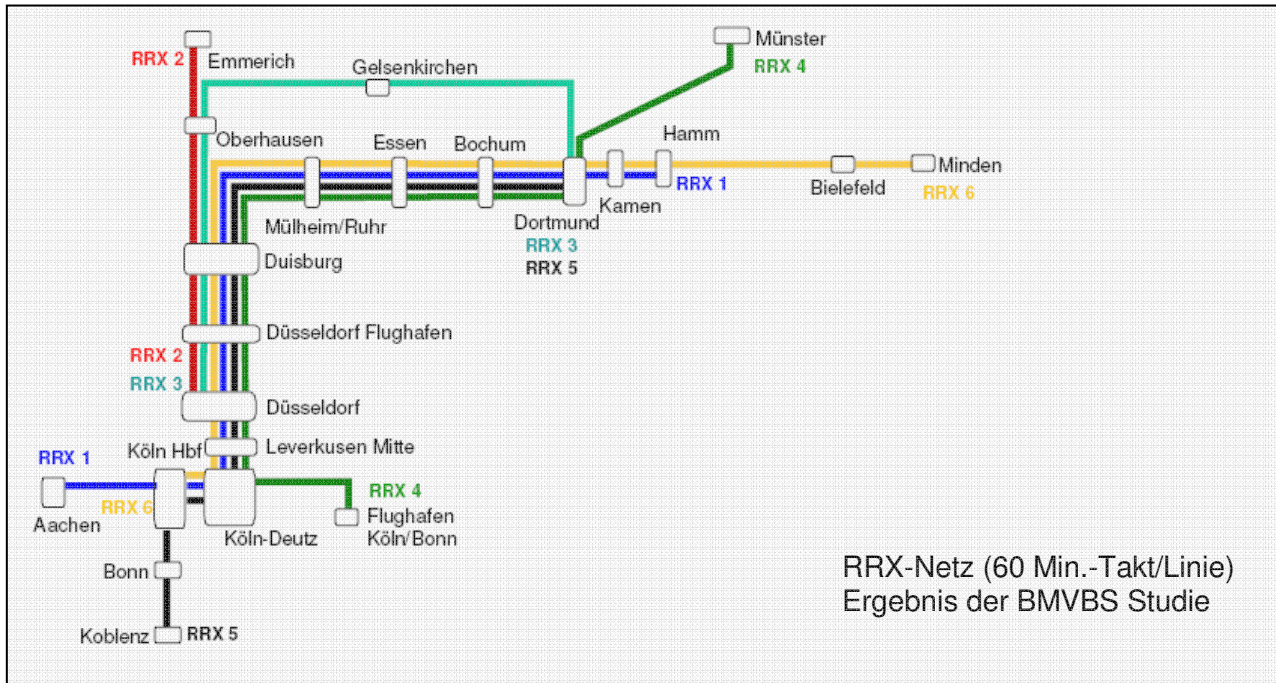
Aktueller parlamentarischer Hintergrund

Mit Datum vom 09.06.2008 wurde den Mitgliedern des Ausschusses für Bauen und Verkehr der vom Gutachter Intraplan erstellte Schlussbericht über die Voruntersuchung der Einbeziehung der Strecke Hamm – Paderborn – Kassel und des mittleren Niederrheins in das RRX-Netz als Vorlage 14/1862 übersandt.

Hintergrund der Vorlage, war der Antrag der Fraktionen CDU, SPD und FDP in der Sitzung des Landtages am 23.Mai 2007 „Den Rhein-Ruhr-Express so schnell wie möglich realisieren!“ (Drucksache 14/4341) in dem die Landesregierung u. a. aufgefordert wird zu prüfen, wie der Raum Hamm-Paderborn-Kassel in das Konzept des Rhein-Ruhr-Expresses eingebunden werden kann.

RRX-Konzept (Stand November 2006)

Die Voruntersuchung baut auf dem Schlussbericht zur Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen (November 2006) auf und konkretisiert bzw. bewertet die Möglichkeiten die Strecke Hamm- Paderborn – Kassel mit in das zu Grunde gelegte RRX Netz zu integrieren.



Zur möglichen Linienverlängerung des o. g. RRX-Netzes nach Kassel heißt es im o. g. Kurzgutachten unter Kapitel 5.2.:

„5.2 Mögliche Linienverlängerungen des RRX nach [...] Kassel

...

Die im Planfall in Hamm endende **Linie RRX 1 könnte theoretisch über Paderborn nach Kassel verlängert werden.**

Auf dem Streckenabschnitt Hamm – Paderborn – Kassel stellt sich die derzeitige Situation wie folgt dar:

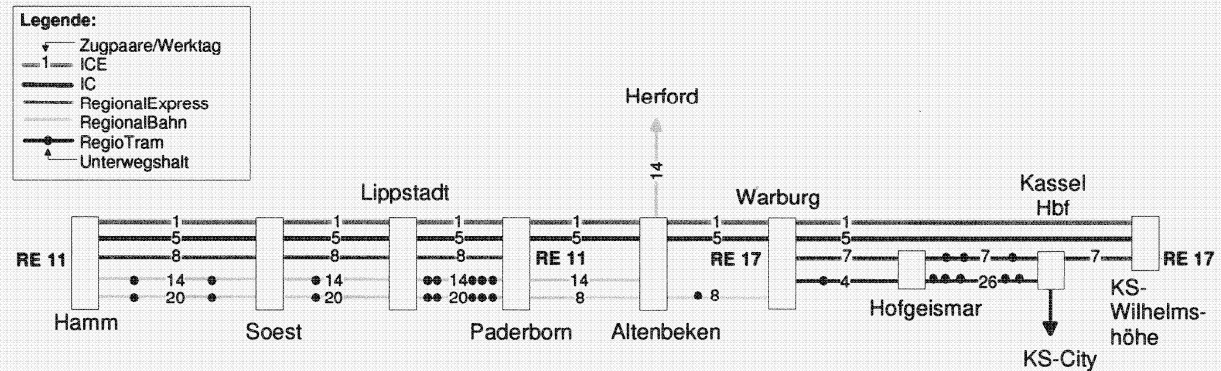
- Bedienung durch den IC/ICE und den RE alternierend jeweils im Zweistundentakt,
- Unbefriedigende durchschnittliche Besetzung in Höhe von 120 Personen je Zug beim IC/ICE und 50 Personen je Zug beim RE.

Ein **Parallelbetrieb** zwischen dem IC/ICE und dem RRX auf dem Streckenabschnitt Hamm – Paderborn – Kassel ist **nicht vertretbar**, da dies in Anbetracht des auf dem RRX mindestens anzubietenden Stundentaktes zu Überkapazitäten führen würde.

Da der SPFV aufgrund des überregionalen Netzzusammenhangs und seiner verkehrlichen Funktion im Rahmen der Mitte-Deutschland-Verbindung den Vorrang vor einer Verlängerung der in Hamm endenden Linie RRX 1 nach Kassel hat, bleibt das Bedienungsangebot des SPNV und des SPFV zwischen Hamm und Kassel gegenüber dem Bezugsfall unverändert.“

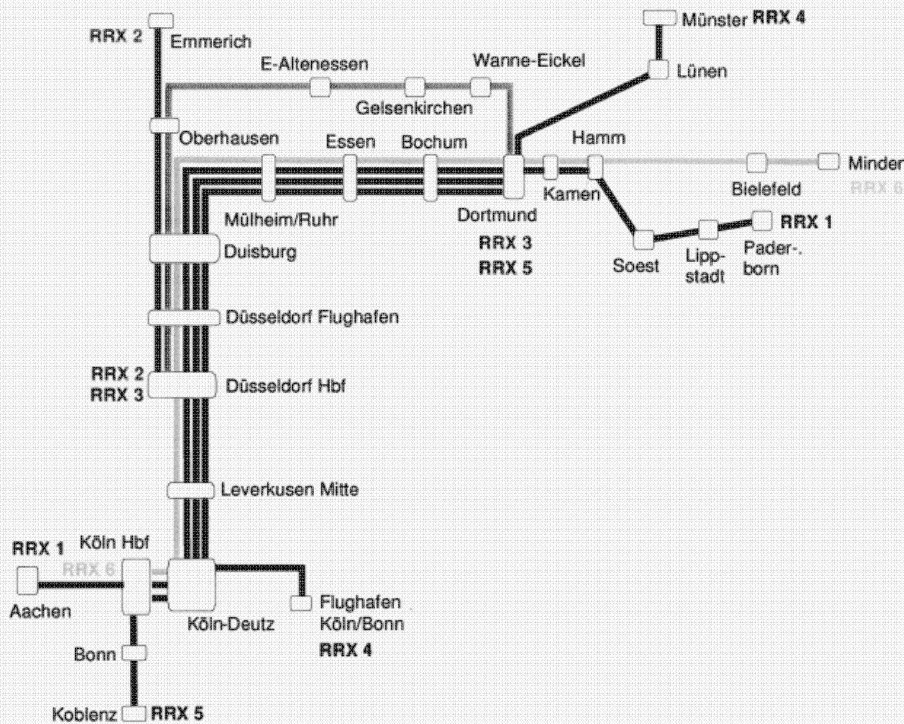
Überblick über die Ergebnisse des Schlussberichtes zur Einbeziehung der Strecke Hamm – Paderborn – Kassel

Ausgangslage (Fahrplanangebot 2007)



Planfall RRX-1

Im ersten Schritt wird das RRX-Netz als Planfall RRX-1 aus der Linie RRX 1 über Hamm stündlich bis Paderborn verlängert:



Angenommen werden

- Wegfall der RE 11 (Düsseldorf – Hamm – Paderborn; mo-fr 120 Min.-Takt, mit einer Taktlücke vormittags)
- Beibehaltung des MDV IC (tgl. 120 Min.-Takt, mit Taktlücken an mo-fr).
- Verlängerung der Linie RRX 1 über Hamm hinaus mit 18 bzw. 20 Zugpaare täglich (60 Min.-Takt)

Mehraufwand bei 20/18 Zugpaaren tgl. : +818.000/705.000 Zugkm/Jahr (bei 6 €/Zugkm entsprechend: 4,9 Mio.€/4,2 Mio. € Mehraufwand/Jahr)

Da der RRX zwischen Paderborn und Hamm mit gleicher Fahrzeit, höherer Bedienungshäufigkeit und niedrigeren Fahrpreisen verkehrt als der SPFV [Fernverkehr], ist zu erwarten, dass die ohnehin schon unbefriedigende Nachfragebasis des SPFV bei einer Konkurrenzierung durch den RRX weiter ausgehöhlt wird.

Damit besteht die Gefahr, dass sich der SPFV in diesem Fall von der gesamten Achse Kassel – Paderborn – Hamm zurückzieht.

Anmerkungen des NWL:

a) Ungesicherte Zukunft des IC auf der MDV nicht zum Zwangspunkt der Planungen für den Korridor machen

Die Annahme, dass der Fernverkehr weiterhin die Achse der MDV bedient, sollte vor dem zeitlichen Zielhorizont der Umsetzung des RRX (2015) aus verschiedenen Gründen zumindest als nicht mittelfristig gesichert angesehen werden und zur alleinigen Grundlage der weiteren Planungen gemacht werden:

- Die Auslastung der IC der MDV ist weitestgehend nur sehr gering (Ausnahmen Fr+So)
- Die Anzahl der Züge ist in der Vergangenheit sukzessiv abgebaut worden und von einer ICE/IC Linie zur reinen IC Linie umgestellt worden.
- Die nachgefragte durchschnittliche Reiseweite (ca. 100-150 km) in den IC der MDV ist eher mit einem IR abbildbar, als mit der von IC (ca. 150-300 km).
- Der Kostendruck bei der Erstellung von Fernverkehrsleistungen wird mit dem Börsengang der DB weiter ansteigen.
- Ab 2015 sollen jährlich 15 % der ICE und IC Züge durch neue Fahrzeuge ersetzt werden, die Weiterverwendung der bisherigen Waggon-Züge ist auslaufend. Ob die MDV vor dem Hintergrund der geringen Auslastung mit Bestandteil der Reinvestitionen ist, ist nicht bekannt.
- Der am schlechtesten ausgelastete Abschnitt des IC auf der MDV ist Düsseldorf - Hamm (Besetzung unter 70 Fahrgäste). Hier jedoch steht die Konkurrenz durch den RRX außer Frage. Die mangelnde Nachfrage in diesem Abschnitt (aufgrund fehlender Integration in die Verbundtarife sowie dicht folgender weiterer ICE Linien) wird von Seiten des NWL für die Zukunft des FV auf der MDV entscheidender sein, als ein Auffüllen der Taktlücken des IC durch die RE 11 bisher.

Eine Restbedienung des Korridors von z. B. 3 Zugpaaren des IC sollte hierbei nicht für einen vertakteten, zukunftsfähigen Schnellverkehr im Korridor prägend und zwingend berücksichtigt werden.

- **Aus Sicht des NWL sollte schon mittelfristig nicht zwingend von einem gesicherten IC Verkehr auf der MDV ausgegangen werden.**
- **Der RRX in Richtung Paderborn (-Kassel) ist daher unabhängig vom derzeitigen (Rest-)Angebot des Fernverkehrs auf der MDV zu betrachten.**

b) Planfall rechnet mit überdimensionierter Anzahl von Linien/Zügen

Bei der Entwicklung des ITF 2 NRW ist ein integriertes schnelles Angebot in der Achse Düsseldorf – Hamm – Paderborn im 60 Min.-Takt (sa+so 120 Min.-Takt, nur IC) Grundlage der Planungen gewesen. Auf dieser Grundlage, der stündlich schnellen Anbindung der Hellwegregion sowie des Oberzentrums Paderborn wurde der RE 11 als Ergänzung des IC neu aufgebaut.

Durch den sukzessiven Rückzugs des Fernverkehrs aus der MDV bildet inzwischen der SPNV eher die Basis für die Verkehrsrelation, als das zumindest an mo-do verbliebene Restangebot des IC.

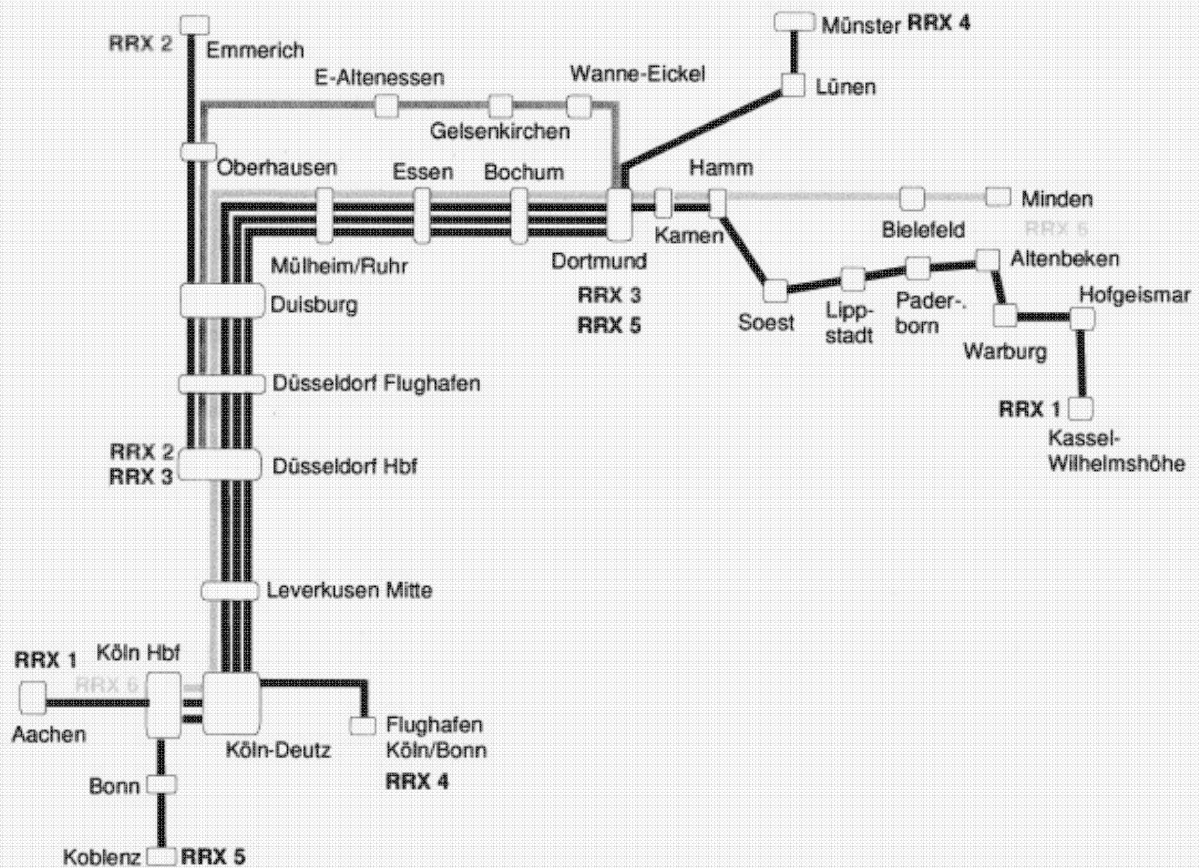
Die in der Untersuchung daher angenommene Anzahl der Linien wie auch der Zugpaare im Korridor liegt über der Planung des ITF 2 und ist somit überdimensioniert.

- Ziel der Region ist ein stündliches schnelles Angebot umsteigefrei aus dem zentralen Ruhrgebiet.
- Planfall RRX-1 sieht hierzu jedoch zusätzlich den (zweistündlichen) IC der MDV vor.
 - Damit werden statt des Ziels des NWL 1 schneller Zug/Stunde hier bis zu 1,5 Züge/Stunde als Grundlage der Berechnungen betrachtet.

- **Aus der Sicht des NWL ist das Fernverkehrsangebot (soweit es bestehen bleibt) tariflich und vom Fahrplan her in das Konzept zu integrieren und nicht als On-Top Angebot zu verstehen.**
- Demnach ist das Saldo des erforderlichen Bestellumfangs in Tab. 3.1. um die entsprechenden Zugkm des IC der MDV (bei 5 tgl. IC: ca. 283.000 Zugkm/Jahr) zu reduzieren.

Planfall RRX-2

Im zweiten Schritt wird das RRX-Netz als Planfall RRX-2 (**bei Einstellung des Fernverkehrsangebotes auf der MDV**) aus der Linie RRX 1 über Hamm stündlich bis Kassel-Wilhelmshöhe verlängert:



Angenommen werden

- Wegfall des RE 11 (Düsseldorf – Hamm – Paderborn; mo-fr 120 Min.-Takt ,mit einer Taktlücke vormittags)
- Wegfall des RE 17 (im Abschnitt Warburg – Kassel; tgl. 120 Min.-Takt)
- Verlängerung der Linie RRX 1 über Hamm hinaus mit 18 bzw. 20 Zugpaare täglich (60 Min.-Takt), zwischen Warburg und Kassel-Wilhelmshöhe nur Halt in Hofgeismar

Mehraufwand bei 20/18 Zugpaaren tgl. : +2,1 Mio./+ 1,8 Mio. Zugkm/Jahr (bei 6 €/Zugkm entsprechend: 12,5 Mio.€/10,9 Mio. € Mehraufwand/Jahr)

Anmerkungen des NWL:

c) Brechen des RE 17 in Warburg erfordert Zwangsumstieg aus dem HSK auf dem Weg nach Kassel/zum Fernverkehrsknoten Ks-Wilhelmshöhe

Mit der stündlichen Durchbindung des RRX nach Kassel muss gleichzeitig der RE 17 in Warburg enden. Verbindungen aus dem HSK in die benachbarte Wirtschaftsregion Kassel/Nordhessen erfordern dann zwangsweise einen Umstieg (mindestens in Warburg, beim Ziel Kassel Innenstadt zudem auch in Hofgeismar in die RegioTram: heute alle 120 Min. umsteigefrei HSK <-> Kassel Hbf).

Der heute aus dem HSK mit nur einmaligem Umstieg in Kassel-Wilhelmshöhe erreichbare Fernverkehr (ICE) Richtung Frankfurt/Nürnberg/München könnte dann nur mit zweimaligem Umstieg erreicht werden.

- Beides wird zur Unattraktivierung des SPNV in der Region HSK und damit zu Fahrgastrückgängen im schon heute nur schwach nachgefragten Linienabschnitt des RE 17 Brilon Wald – Marsberg führen.
- Aufgrund der im Gutachten nicht betrachteten Fahrplanzeiten des RRX sind Aussagen zu (Fehl-)Anschlüssen wie z.B. dem für die Anbindung des HSK an Kassel wichtigen Umstiegspunkt Warburg nicht möglich.

Aus Sicht des NWL ist das dargestellte Konzept zur Beurteilung der möglichen Netzauswirkungen zwingend mit konkreten Fahrplanzeiten zu hinterlegen.

Erst so können qualifizierte Aussagen zu den Wechselwirkungen des RRX auf die übrigen Linien im Netz, den möglichen Konfliktpunkten bei der Gestaltung von Zu- und Abbringer-Linien sowie damit letztendlich zur Netzwirkung und zur möglichen Nachfrage getätigt werden. Nur durch diese Informationen kann sichergestellt werden, dass z. B. der RE 17 in Warburg aufgrund der eingleisigen Infrastruktur auf Anschluss zum RRX gelegt werden kann.

Das Brechen einer bestehenden Linie wie des RE 17 ohne das Aufzeigen weder der Konsequenzen noch etwaiger Auffanglösungen ist aus Sicht des NWL nicht zielführend.

d) Finanzierung sowie Umsetzung des beschleunigten und verdichteten Schnellverkehrs in Nordhessen schwer umsetzbar

Der NVV (Nordhessische Verkehrsverbund; Kassel) arbeitet derzeit intensiv an der Umsetzung des für die Region Kassel zukünftig prägenden RegioTram-Konzepts. Hier fahren seit Mitte 2007 Zweisystemstraßenbahnen umsteigefrei aus dem DB Netz durch einen neuen Tunnel durch Kassel Hbf in die Innenstadt.

Bedingt durch die Kürzungen der Bundesregionalisierungsmittel ist jedoch die Umsetzung des diesem Konzeptes zu Grunde liegenden 30 Min.-Takt der RegioTram (RT 3 Status Quo: 20/40/60 Min.-Takt d. h. 1-2 Züge/Stunde) deutlich aus dem zeitlichen Rahmen geraten. Ob und wann dies nun umgesetzt werden kann, ist zurzeit noch offen.

Das hierüber angesiedelte Produkt des RE (RE 17, 120 Min.-Takt von Hagen kommend über Warburg, Kassel Hbf nach Kassel Wilhelmshöhe) ergänzt die Bedienung der Region und schafft nur in Verbindung mit dem (zuschlagpflichtigen) IC ein stündliches Angebot oberhalb der Grundbedienung durch die RegioTram.

Auch aufgrund der regionalen Interessen im NVV werden sich Angebotsverdichtungen daher zunächst auf die RegioTram konzentrieren.

- **Daher ist derzeit nicht davon ausgehen, dass der dem Planfall RRX-2 zu Grunde liegende 60 Min.-Takt in Hessen finanziert werden kann.**

Wie sich dies bei einem noch weiter wegfallenden oder gar gänzlich entfallenden IC auf der MDV ändert, ist derzeit nicht voraussagbar.

e) **Linienende in Kassel-Wilhelmshöhe kappt bestehende Anbindung NRW – Thüringen/Sachsen**

Die IC der MDV fahren derzeit über den Fernverkehrsbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe (Verknüpfung zum ICE Richtung Frankfurt und Nürnberg/München) weiter nach Eisenach. Dort besteht am bahnsteiggleichen Übergang zum ICE (Frankfurt-) Eisenach-Erfurt-Leipzig-Berlin/Dresden.

Hiermit werden insbesondere von Dortmund bis Warburg einschließlich der hiesigen Region schnell mit den boomenden Wirtschaftsräumen Thüringen und Sachsen verbunden.

- **Daher ist ein Konzept erforderlich, dass eine Verlängerung des RRX über Kassel hinaus nach Thüringen (mit den entsprechenden Anschlüssen in Eisenach zum ICE nach Leipzig) zumindest optional zulässt.**

Kompensation der Mehrleistungen im MDV Korridor durch Umklappen der RRX-Bedienung von Minden nach Paderborn

In den Kapiteln 3.4 bis 3.6 wird untersucht, wie und ob Mehrleistungen im Korridor Hamm – Paderborn mit denen der in der RRX Grundkonzeption vorgesehenen Linie RRX 6 Hamm – Bielefeld – Minden gegen gerechnet werden können bzw. ob der Liniennast nach Minden nicht nach Paderborn umgeklappt werden könnte.

Die Bedienung des Abschnitts Hamm – Rheda bliebe dann nur noch die RB 69 (60 min.-Takt, Betriebszeit: 6-19 Uhr) bzw. für die Halte Gütersloh, Herford, Bad Oeynhaus und Minden innerhalb des Korridors nur der zweistündliche (tariflich nicht integrierte) IC.

Insgesamt werden die Kosteneinsparungen bei Verzicht auf Hamm – Minden bei dem 2,5 fachen der Kosten für den Abschnitt Hamm – Paderborn festgehalten.

Neben längeren Fahrzeiten (aufgrund weitere Unterwegshalte) könnten bei Verzicht auf den RRX schon bei der heute bestehenden Nachfrage nicht mehr die erforderlichen Kapazitäten angeboten werden.

Dies bedeutet, dass ein Verzicht auf die RRX Bedienung zwischen Hamm und Minden zu signifikanten Nachfrageminderungen führen wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass hierdurch das in der Bewertung des Bundes erzielte positive Bewertungsergebnis für das gesamte RRX-System in Frage gestellt wird.

Ein Ersetzen des RRX durch den (heute vorhandene) RE 6 und damit der Beibehalt des Status Quo, erbrächte keine Einspareffekte gegenüber der RRX Konstruktion. Zusätzliche Bestellerentgelte zugunsten der Achse Hamm – Paderborn ließen sich hierbei nicht freisetzen.

Anmerkungen des NWL:

f) Ein Umklappen von Leistungen war vor dem Hintergrund der Nachfrage nie Gegenstand der Überlegungen oder gar Planungen der Region

Die Nachfrage der beiden Korridore ist im Umfeld vor Hamm wie folgt:

Durchschnittliche Reisendenzahlen im Querschnitt (an einem Werktag zwischen Montag und Freitag) je km-Betriebslänge:

Hamm – Ahlen: (RE 6, RB 69: je 60 Min.-Takt) ca. 7.000
Hamm – Welver: (RE 11: 120 Min.-Takt (nur mo-fr), RB 89: 30 Min.-Takt) ca. 5.300

Anzahl Sitzplätze/Stunde im Querschnitt (mo-fr) je Richtung:

Hamm – Ahlen (RE 6/RB 69: 560+200 =) 760 Sitzplätze/Stunde
Hamm – Welver (RE 11/RB 89: 450 alle 2 h+200+200=) 400-850
Sitzpl./Stunde

Die Anzahl Sitzplätze des RE 11 im Abschnitt Hamm – Paderborn (4 DoSto Wagons) wird hierbei durch den von der Linie mit befahrenen und sehr stark nachgefragten Abschnitt Düsseldorf – Dortmund geprägt. Aufgrund des eingesetzten Fahrzeugmaterials ist ein nachfragegerechtes Stärken/Schwächen in Hamm derzeit nicht möglich.

Statt des untersuchten Umklappens von Leistungen werden aus Sicht des NWL folgende Ziele vom Grundsatz her planerisch verfolgt:

Korridor Hamm – Bielefeld – Minden:

- **Einbeziehung des Korridors in den RRX (60 Min.-Takt)**
- Bei Beschleunigung (weniger Halte) des RRX gegenüber heutiger RE 6 schrittweise Ausweitung des RB Angebots (heute: 6-19 Uhr, 60 Min.-Takt): von Verstärkern im Berufsverkehr bis hin zum 30 Min.-Takt
- Ziel: RRX (60 Min.-Takt), RB (30 Min.-Takt)

Korridor Hamm – Paderborn (–Kassel):

- **Stündlich schnelles Angebot zentrales Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn (RRX)**
 - Alternativ im Wechsel: MDV IC/RE 11)
 - Durchbindung einer schnellen Leistung bis nach Kassel (optional bis Eisenach/Erfurt, dort Anschluss an ICE Richtung Leipzig) unter Einbeziehung der Anbindung der Obere Ruhr
- RB mit allen Halten (30 Min.-Takt)

Vor dem Hintergrund der Verkehrsnachfrage wird ein Umklappen des RRX vom Ast Hamm – Bielefeld – Minden nach Hamm – Paderborn abgelehnt.

- Der Ast Hamm – Paderborn (–Richtung Kassel) ist zusätzlich aufzubauen.

Teilkompensation der Mehrkosten nach Paderborn durch Rücknahme des Linieneinknopfes des RRX 6 von Minden nach Bielefeld

„Geht man von der Arbeitshypothese aus, dass beim RRX auf dem Streckenabschnitt Hamm – Minden Einsparungen nur in der Größenordnung erzielt werden sollen, die für eine in etwa kostenneutrale Einführung der RRX Bedienung auf der Strecke Hamm – Paderborn benötigt werden, drängt sich der Gedanke auf, eine Rücknahme des östlichen Endpunktes der Linie RRX von Minden nach Bielefeld auf.“

„Die verminderten Betriebsleistungen zwischen Bielefeld und Minden betragen etwa 80 % des zusätzlichen Bestellumfangs zwischen Hamm und Paderborn.“

„Bewertet man die Betriebsleistungen zwischen Bielefeld und Minden mit 8,00 €/Zugkm und zwischen Hamm und Paderborn mit 6,00 €/Zugkm, kommt man zu dem Ergebnis, dass die Einsparungen zwischen Bielefeld und Minden in etwa den Kostenmehrerungen zwischen Hamm und Paderborn entsprechen.“

Während die Verkehrsnachfrage zwischen Bielefeld und Minden tendenziell niedriger einzuschätzen ist als die Vergleichswerte zwischen Hamm und Bielefeld, wird derzeit dort ein dichteres Bedienungsangebot vorgehalten.

Parallel zur Linie RRX 6 verkehren dort die Linien RE 60, RE 70 und RE 78 mit insgesamt bis zu 27 Zugpaaren je Tag. Die auf die RRX 6 entfallende Verkehrsnachfrage dürfte [...] durch die parallelen RE Linien bewältigt werden können.“

Anmerkungen des NWL:

g) Das Kappen der einzigen Direktverbindung innerhalb der Ost-West Achse in Ostwestfalen wird aufgrund der bestehenden Nachfrage vehement abgelehnt

Ein Eckpfeiler der rasanten Fahrgastentwicklung in Ostwestfalen-Lippe seit Einführung des ITF 2 (2002) war die Einführung der Durchmesserlinie RE 6. Erst seit dem können Reisende umsteigefrei z. B. von Ahlen oder Gütersloh nach Herford, Bad Oeynhausen oder Minden reisen. Die umsteigefreie Verbindung über Bielefeld hinaus wird von der Region als eines der wesentlichsten Merkmale der Angebotsverbesserungen des ITF 2 gesehen und bei der Nachfrage entsprechend honoriert.

Die Auslastung des RE 6 im Abschnitt Bielefeld – Minden ist inzwischen so hoch, dass die Nachfrage insbesondere in den Spitzenstunden (hierzu gehört ausdrücklich auch das Wochenende) in Einzelfällen sogar höher ist, als die im Abschnitt Dortmund – Düsseldorf (z. B. sa 10:28 ab Minden, bis Bielefeld max. 416 Fahrgäste, der gleiche Zug dagegen im Abschnitt Dortmund – Düsseldorf max. 364 Fahrgäste).

3.7. Fazit für die Strecke Hamm – Paderborn – Kassel

„Der für die RRX-Bedienung der Achse Hamm – Paderborn zu erwartende Bestellumfang könnte rein theoretisch durch ein Umklappen der RRX Leistungen von der Achse Hamm – Minden kompensiert werden.“

Durch die hierdurch zu erwartende Überkompensierung sowie die signifikanten Nachfrageverluste der Achse Hamm – Minden kann eine Gefährdung des Gesamterfolgs des RRX jedoch nicht ausgeschlossen werden.

„Die Einführung einer RRX-Bedienung zwischen Hamm und Paderborn würde die heute schon unbefriedigende Nachfragebasis der Fernverkehrsbedienung auf der Achse Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel weiter aushöhlen. Damit besteht ein erhebliches Risiko, dass sich der Schienenpersonenfernverkehr aus der Bedienung dieser Achse zurückzieht.

In diesem Falle müsste die RRX-Bedienung bis Kassel weitergeführt werden. Die hierfür zusätzlich zu erwartenden Bestellerentgelte dürften allerdings durch Einsparungen zwischen Bielefeld und Minden nicht kompensiert werden können. Hierzu wären gegebenenfalls Verhandlungen mit dem Land Hessen erforderlich, da ein Teil der Strecke Paderborn – Kassel über hessisches Territorium verläuft.

Auf der Achse Hamm – Paderborn – Kassel erscheint ohnehin eine grundsätzliche Neuordnung der Bedienungsangebote des Schienenpersonenverkehrs erforderlich. „

Neben der RB und der RegioTram erfolgt die höherwertige Bedienung alternierend durch den Fernverkehr (5 IC Zugpaare/Tag) und den RE (im Teilabschnitt Hamm – Paderborn sowie im Teilabschnitt Warburg – Kassel).

Die Preissysteme IC/Nahverkehr sind zudem nicht abwärtskompatibel.

„Die langjährigen Bemühungen der Länder NRW, Hessen und Thüringen um die Herstellung einer attraktiven SPFV-Bedienung auf der MDV waren bislang nicht von Erfolg gekrönt. Lösungsmöglichkeit hierfür könnte die Durchbindung des RRX über Hamm hinaus nach Kassel-Wilhelmshöhe sein. Der Fahrgastnutzen für diese Lösung ist weit höher einzuschätzen, als die Beibehaltung der Dualität SPFV und RE. Bei einer solchen Lösung müsste man sich allerdings von der Symbolkraft einer IC-Bedienung der betreffenden Bahnhöfe verabschieden.“

Anmerkungen des NWL:

Ein Umklappen von RRX-Leistungen widerspricht in der Achse Hamm - Minden den Verkehrsbedürfnissen, der Nachfrage wie auch deren zeitlicher Verteilung und wird daher vom NWL abgelehnt.

Das IC Angebot auf der MDV wird von der DB sukzessiv zurückgefahren. Alle Verhandlungsangebote den IC tariflich zu integrieren sind aus prinzipiellen Gründen von der DB abgelehnt worden. Die Reisendenstruktur entspricht eher denen eines RE als denen eines IC.

Vor dem Zielhorizont der Umsetzung des RRX kann selbst das heute noch verbleibende Rumpfangebot des Fernverkehrs auf der MDV nicht zum Maßstab allen Handelns auf der für die Regionen wichtigen Relation Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel – Thüringen gemacht werden. Der RRX ist in der Achse über Hamm – Paderborn mindestens bis Kassel unabhängig des Restangebotes des IC auf der MDV zu entwickeln.

Dabei ist die Weiterführung über Kassel-Wilhelmshöhe hinaus nach Thüringen (inkl. ICE Anschlüssen nach Leipzig) optional aufzubauen. Die Anbindung des HSK über Warburg an diese Verbindung ist hierbei optimiert zu gestalten.

Nachfrage besteht in der Hellweg-Region wie auch im Hochstift Paderborn nach einer stündlichen, schnellen, bequemen und direkten Anbindung in Fernverkehrsqualität an das zentrale Ruhrgebiet einerseits, der direkten Anbindung des Fernverkehrsknotens Kassel-Wilhelmshöhe wie auch der guten Erreichbarkeit der Wirtschaftsregionen in Thüringen und Sachsen andererseits.

Gerade weil der IC auf der MDV ein auslaufendes Produkt zu sein scheint, ist die einmalige Chance aufzugreifen, den RRX als geeignete Nachfolgelinie mittelfristig aufzubauen.

Bezüglich der Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Mittel wird ein deutliches Engagement seitens des Landes für die Interessen der Region erwartet. Der (sukzessive) Rückzug des Fernverkehrs aus einer so wichtigen Ost-West-Verbindung kann –wie zahlreiche vorangegangene Beispiele bislang zeigen– von der Region nicht alleine geschultert werden.