



## Potentialstudie

Technische und logistische Situation sowie Erfordernisse  
zur Reaktivierung des Schienengüterverkehrs  
auf der Teutoburger Wald-Eisenbahnstrecke

Im Auftrag von:



Unterstützt durch:



Autoren: Prof. Dr. Marcus Seifert  
Jan Niklas Busch, M.Sc.  
Patrick Börger, M.A., M.Eng.

Stand: Februar 2025



## **Kurzfassung**

Die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) plant derzeit die Reaktivierung der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr, deren Eigentümer (Nordstrecke) sie ist. Damit die LWS ein konkretes Nutzungskonzept ausarbeiten und wirtschaftlich beurteilen sowie gegebenenfalls erforderliche Partnerschaften für ein Betreiberkonsortium identifizieren kann, wurde die vorliegende Potenzialstudie beauftragt, deren Ziel es ist, den derzeitigen und geplanten Zustand von Strecke und möglicher Verladeinfrastruktur zu erfassen sowie potenzielle Nutzungsszenarien zu identifizieren. Außerdem sollen notwendige Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke identifiziert und gegebenenfalls zu behebende Hemmnisse benannt werden. Die Studie fokussiert dabei auf die technisch-logistische Perspektive. Damit bildet die vorliegende Studie die Grundlage für die Ausrichtung eines zu entwickelnden Nutzungskonzeptes durch den Betreiber und dessen wirtschaftliche Betrachtung. Konzeptentwicklung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind Teil des LWS Projekts des Betreibers und nicht Gegenstand dieser Studie.

Die TWE-Strecke erstreckt sich über eine Streckenlänge von 100 Kilometern zwischen Ibbenbüren und Hövelhof und ist in Nord- und eine Südstrecke unterteilt. Derzeit ist die Nordstrecke teilweise gesperrt, doch die Ertüchtigungsmaßnahmen für eine grundsätzliche Befahrbarkeit des Streckenabschnitts sollen im Sommer 2025 abgeschlossen sein. Dabei bleibt zu erwähnen, dass einige Streckenabschnitte bis auf Weiteres nur mit geringer Geschwindigkeit befahrbar sein werden.

Beauftragt ist die Studie von der LWS Lappwaldbahn Service GmbH, welche die Nordstrecke betreibt. Unterstützung bei der Datenerhebung und vor allem bei den geführten Interviews erfolgte durch die Wirtschaftsförderungen der Landkreise Steinfurt, Osnabrück und Gütersloh.

Das Studiendesign folgt einem mehrstufigen Ansatz. Zunächst wird eine Bestandsaufnahme der Strecke durchgeführt. Diese Analyse umfasst den Verlauf der Strecke sowie die aktiven und potenziell reaktivierbaren Umschlagstellen und -infrastrukturen. Dabei werden auch Möglichkeiten für neue Umschlagsstellen zusammengestellt. Parallel dazu werden Verkehrsalternativen wie der Straßengüterverkehr (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), sowie die Binnenschifffahrt betrachtet, um die Potenziale des Verkehrsträgers Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern einzuschätzen.

Zentraler Bestandteil der Studie ist eine **mehrstufige Marktanalyse**. Hierzu wurde ein **Online-Fragebogen an 674 Unternehmen** verteilt, der durch die Wirtschaftsförderungen verschickt wurde. Von diesen Unternehmen **antworteten 104, wobei 71 Rückmeldungen ausreichend vollständig und damit für die Analyse nutzbar** waren. Der Fragebogen erfasste relevante Daten zu Unternehmensgröße und Logistikparametern, einschließlich der Versandformen, Produktarten und den aktuell genutzten Verkehrsträgern. Zusätzlich wurde auch das potenzielle Interesse der Unternehmen an einer Nutzung der reaktivierten TWE-Strecke erfragt. Insgesamt konnten sich 27 Unternehmen eine Nutzung grundsätzlich vorstellen, von denen 21 für ein vertiefendes Interview ausgewählt wurden. Gegenstand des Interviews war die Erhebung zu bisherigen Erfahrungen (Nutzungsszenarien, Hemmnisse und Vorzüge) in der Nutzung des Schienengüterverkehrs entlang der TWE-Strecke.

Die Kombination der Bestandsaufnahme der Strecke und der Marktanalyse ermöglichen es, Markt- und Streckenpotenziale abzugleichen und potenzielle Nutzungsschwerpunkte zu lokalisieren. Diese Schwerpunkte konnten grundsätzlich an drei Standorten identifiziert werden: **Ibbenbüren, Bad Iburg/Georgsmarienhütte und Gütersloh**.

Auf Basis dieser Analysen wurden Voraussetzungen identifiziert, um einen Betrieb von Schienengüterverkehren perspektivisch zu ermöglichen. So wäre es nötig, **den technischen Ausbau an den identifizierten Schwerpunkten fortzuführen**, um die notwendige Umschlaginfrastruktur von der Straße auf die Schiene zu schaffen und mittelfristig höhere Fahrgeschwindigkeiten zu ermöglichen. Dabei bildet die Umschlaginfrastruktur auch langfristig neben der Einspurigkeit der Strecke eine wesentliche technische Begrenzung des erreichbaren Frachtvolumens. Kommunikative Maßnahmen wären ebenfalls erforderlich, um Unternehmen eine Umstellung des Transports auf den Schienenverkehr zu vereinfachen und einen Ansprechpartner für organisatorische Fragen anzubieten. Hierbei bietet sich, wie in anderen Regionen erfolgreich etabliert, die zeitlich befristete Einführung eines sogenannten „**Bahncoachs**“ an. Als „Kümmerer“ könnte er sich für die spezifischen Belange der Unternehmen engagieren und als Vermittler zwischen den Betrieben und den Betreibern der Eisenbahnstrecke agieren. Ziel eines Bahncoachs ist es grundsätzlich, durch **Success Stories** das Vertrauen in den Verkehrsträger Schiene zu stärken und weitere Unternehmen zur Nutzung zu motivieren.

Schließlich wurde für eine bereits genutzte Transportroute der Beitrag zur CO<sub>2</sub> Einsparung im Vergleich zum Straßengüterverkehr mit Diesel LKW ermittelt. Eine

exemplarische Berechnung zeigt, dass einzelne Unternehmen durch die Nutzung der reaktivierten Strecke ihre transportbedingten CO<sub>2</sub>-Emission im Vergleich zum Straßengüterverkehr mit Diesel betriebenen LKW um bis zu 80 % reduzieren könnten.

Zusammenfassend zeigt die Studie grundsätzlich **Potenzial für die Reaktivierung der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr**, zeigt aber auch auf, dass zu dessen Ausschöpfbarkeit ein Ausbau von Umschlag- und Streckeninfrastruktur erforderlich ist und eine Nutzung langfristig limitierenden Faktoren unterliegt (Umschlaginfrastruktur und Einspurigkeit). Insgesamt sind eher wenige Nutzer mit großem Transportvolumen realistisch, als eine Nutzung durch sehr viele Unternehmen mit ggf. kleinen Transportvolumina. Begrenzender Faktor des auf die Schiene verlagerten Transportaufkommens sind vor allem die Umschlagpunkte.

Es konnten Transportszenarien identifiziert werden, die sich sinnvoll auf die Schiene verlagern ließen, um Straßenvor- und Nachläufe zu reduzieren. Ein Nutzen für Unternehmen ist hier insbesondere dann zu erwarten, wenn sich der Hauptlauf im Streckennetz der Deutschen Bahn oder per Binnenschiff fortsetzt. Ein schneller Warenumschlag von der Straße auf die Schiene ist vor allem bei kombinierten Verkehren (bspw. mit Containern) zu erwarten, die realisierbaren Verladeflächen hierfür sind jedoch beschränkt. Grundsätzlich könnte die Region durch eine Reaktivierung der Strecke einen Beitrag zu Realisierung des Masterplanes der Bundesregierung leisten, mehr Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern, ein Nutzen ist eher langfristig zu sehen, um Alternativen zur absehbar weiter verknappenden Kapazität im Straßengüterverkehr zu schaffen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Hintergrund sowie Ziele und Nichtziele der Studie .....	1
1.2	Wirtschaftsregionen .....	4
1.3	Aufbau und Methodik der Studie .....	7
1.4	Datengrundlage .....	7
1.5	Grundlagen der Bahnnutzung .....	8
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme der Infrastruktur</b> .....	<b>11</b>
2.1	Streckenverlauf der TWE-Strecke .....	11
2.2	Umschlaginfrastruktur und Zustand .....	14
2.2.1	Aktive Infrastruktur .....	14
2.2.2	Erweiterungsmöglichkeiten .....	29
2.2.3	Grundsätzliche Bemerkungen zum Streckenverlauf und dessen Verkehrsanbindung .....	35
2.3	Allgemeine Infrastruktur zur Verkehrsanbindung an die TWE-Strecke .....	36
2.3.1	Schieneninfrastruktur .....	36
2.3.2	Straßeninfrastruktur .....	37
2.3.3	Binnenschifffahrt .....	38
2.4	Alternative Infrastrukturen zum Schienengüterverkehr .....	39
2.5	Leistungsgrenzen von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen .....	42
<b>3</b>	<b>Marktanalyse: empirische Erhebung der Marktpotentiale</b> .....	<b>43</b>
3.1	Studiendesign, Auswertung und Methodik .....	43
3.2	Verkehrsarten .....	44
3.3	Übersicht aktueller Nutzer der TWE-Strecke .....	46
3.4	Datenerhebung bei potentiellen Nutzern in der Region .....	48
3.5	Klassifizierung der Güterarten und Zuordnung potentieller Verkehre .....	50
3.6	Datenauswertung: Umfrage/Verlagerungspotenziale .....	51
3.7	Auswahl und Vertiefung der Datenerhebung durch Interviewstudie .....	56
3.8	Auswertung der Interviewstudie .....	59
<b>4</b>	<b>Kombination der Markt- und Streckenpotentiale</b> .....	<b>63</b>
4.1	Lokalisierung von Marktpotentialen .....	63
4.2	Abgleich der vorhandenen und geplanten Umschlaginfrastruktur anhand der Marktdaten .....	64
4.3	Beispielrechnung: CO <sub>2</sub> -Einsparung durch Verlagerung vom Straßen- zum Schienengüterverkehr .....	65

<b>5</b>	<b>Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr .....</b>	<b>68</b>
5.1	Technischer Ausbau .....	68
5.2	Begleitende Maßnahmen durch kommerzielle Begleitung .....	70
5.3	Push-Faktoren für den Schienengüterverkehr .....	73
5.4	Einführung eines Bahncoaches .....	76
5.4.1	Aufgaben des Bahncoaches .....	76
5.4.2	Best Practice Beispiele .....	79
5.5	Schaffung von Success Stories / Sternprojekten .....	79
<b>6</b>	<b>Kritische Reflexion .....</b>	<b>81</b>
<b>7</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>84</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kartendarstellung des Landkreises Steinfurt [WIK1].....	5
Abbildung 2: Kartendarstellung des Landkreises Osnabrück [WIK2].....	6
Abbildung 3: Kartendarstellung des Landkreises Gütersloh [WIK3] .....	6
Abbildung 4: Gesamtverlauf der TWE-Strecke [ABP].....	11
Abbildung 5: Verlauf der Nordstrecke Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP].	13
Abbildung 6: Verlauf der Südstrecke Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP] ..	14
Abbildung 7: Luftbild des Hafengebiets Dörenthe .....	15
Abbildung 8: Baustoffhändler am Hafen Dörenthe .....	16
Abbildung 9: Privates Anschlussgleis am Bahnhof Lengerich .....	17
Abbildung 10: Verladegleis am Bahnhof Lienen.....	18
Abbildung 11:Verladegleis in Bad Iburg .....	19
Abbildung 12: Gasterminal im Industriegebiet Versmold .....	20
Abbildung 13: Umschlaginfrastruktur und Bahnhof in Versmold.....	21
Abbildung 14: Aktuelles Schienennetz am Bahnhof Gütersloh Nord .....	23
Abbildung 15: Verladegleis am Kopfbahnhof Gütersloh .....	24
Abbildung 16: Containerterminal Gütersloh.....	26
Abbildung 17: Portalkran am Containerterminal Gütersloh Ubf .....	27
Abbildung 18: Potentielle Erweiterungsmöglichkeiten in Ibbenbüren Dörenthe ..	30
Abbildung 19: Industrieunternehmen zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck ..	31
Abbildung 20: Potentielle Ladestelle am Bahnhof in Lengerich Hohne.....	31
Abbildung 21: Mögliche Ladestelle in Lengerich Höste .....	32
Abbildung 22: Bahnhof Lienen .....	32
Abbildung 23: Erweiterungsmöglichkeit in Bad Iburg .....	33
Abbildung 24: Geplantes Industriegebiet in Gütersloh Blankenhagen .....	34
Abbildung 25: Potentielle Ladestelle im Industriegebiet Kaunitz.....	34



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 26: Erweiterungsmöglichkeiten in Hövelhof .....	35
Abbildung 27: Verlauf des Dortmund-Ems-Kanals [WNA] .....	39
Abbildung 28: Studienverlauf .....	43
Abbildung 29: Ablauf mehrgliedriger Verkehr .....	44
Abbildung 30: Ablauf Direktverkehr .....	44
Abbildung 31: Anzahl beantworteter Fragebögen im Zeitverlauf .....	51
Abbildung 32: Verteilung der Mitarbeiterzahl unter den befragten Unternehmen	52
Abbildung 33: Verpackungsform der hergestellten Erzeugnisse .....	52
Abbildung 34: Häufigkeit je Verkehrsträger .....	53
Abbildung 35: Anzahl monatlicher Auslieferungen nach Transportform in Stück	54
Abbildung 36: Anzahl monatlicher Anlieferungen nach Transportform in Stück..	55
Abbildung 37: Aufteilung der Unternehmen nach Interesse und eigenen Erfahrungen.....	56
Abbildung 38: Bewertungsmatrix der Unternehmen mit Fragebogenrückläufer ..	57
Abbildung 39: Bewertungsmatrix von nominierten Unternehmen .....	57
Abbildung 40: Übersicht der Unternehmen mit Erfahrungen und Interesse am Schienenverkehr.....	60
Abbildung 41: Zuordnung der Unternehmen nach Interesse an Warenein- und Warenausgang .....	60
Abbildung 42: Anzahl Gleisanschlüsse der Deutschen Bahn AG [STA] .....	61
Abbildung 43: Grafische Zuordnung der Interessenten gemäß ihrer jährlichen Versandmengen Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP].....	64
Abbildung 44: Abgleich zwischen Mengenpotentialen und Umschlaginfrastruktur Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP] .....	65
Abbildung 45: Verladehof am Bahnhof Bad Iburg .....	69
Abbildung 46: Zuordnung von Handlungsfeldern und -bausteinen [IVE, S. 68] ..	75

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Besitzverhältnisse der TWE-Strecke.....	12
Tabelle 2: Details zur Umschlaginfrastruktur Dörenthe Hafen .....	15
Tabelle 3: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Lengerich Hohne .	16
Tabelle 4: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Lienen.....	18
Tabelle 5: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Bad Iburg .....	19
Tabelle 6: Details zur Umschlaginfrastruktur im Industriegebiet Versmold.....	20
Tabelle 7: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Versmold .....	21
Tabelle 8: Details zur Umschlaginfrastruktur eines Industrieunternehmens in Harsewinkel .....	22
Tabelle 9: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Gütersloh Nord ....	24
Tabelle 10: Details zur Umschlaginfrastruktur Gütersloh Industrieanschluss 1 .....	25
Tabelle 11: Details zur Umschlaginfrastruktur Gütersloh Industrieanschluss 2 .....	25
Tabelle 12: Details zur Umschlaginfrastruktur am Containerterminal Gütersloh .....	26
Tabelle 13: Details zur Umschlaginfrastruktur Industrieanschluss Gütersloh 3 .....	28
Tabelle 14: Erweiterungsmöglichkeiten für Verladestellen entlang der TWE-Strecke .....	29
Tabelle 15: Übergänge in andere Schienennetze.....	37
Tabelle 16: Schnellstraßeninfrastruktur im Umfeld der TWE-Strecke .....	38
Tabelle 17: Aktueller Güterverkehr auf der TWE-Strecke (Stand 03.2024)....	46
Tabelle 18: Inhalt des Online-Fragebogen.....	48
Tabelle 19: Grundlagen für die Beispielrechnung .....	66

## Abkürzungsverzeichnis

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
<b>ABP</b>	Bündnis pro Teutoburger Wald-Eisenbahn
<b>TWE</b>	Teutoburger Wald Eisenbahn
<b>LWS</b>	LWS Lappwaldbahn Service GmbH
<b>proWi</b>	pro Wirtschaft GT GmbH
<b>WIGOS</b>	WIGOS Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Osnabrücker Land mbH
<b>WEST</b>	Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft Steinfurt mbH
<b>DB</b>	Deutsche Bahn AG

# 1 Einleitung

Die etwa 100 km lange Strecke der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) verläuft von Ibbenbüren bis Hövelhof und durchläuft dabei die Landkreise Steinfurt, Osnabrück, Gütersloh und endet im Landkreis Paderborn. Die Bahnstrecke wurde in den Jahren 1900 – 1903 schrittweise für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen. Im Jahr 1978 wurde der Personenverkehr vorerst eingestellt, während der Güterverkehr zunächst weiterhin auch überregional betrieben wurde. Nach einem Bahndammsschaden im Streckenabschnitt Brochterbeck – Tecklenburg wurde der durchgehende Betrieb im Sommer 2010 eingestellt und die Stilllegung des Streckenabschnitts geprüft. Seit Verkauf der Strecke im Jahr 2015 wird die gesamte Strecke schrittweise wieder ertüchtigt. Im folgenden Kapitel werden zunächst der Hintergrund und das Ziel sowie die Nichtziele der Studie beschrieben, sowie die Partner dieser Studie vorgestellt. Im Anschluss wird der Aufbau und die Methodik der Studie erörtert, sowie die Grundlagen zur Datenlage und allgemeinen Bahnnutzung im Güterverkehr beschrieben.

## 1.1 Hintergrund sowie Ziele und Nichtziele der Studie

Im Jahr 2015 übernahm die LWS Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) den nördlichen Streckenabschnitt zwischen Ibbenbüren/Hafen Dörenthe und Versmold mit dem Ziel der gesamtheitlichen Ertüchtigung für den Güterverkehr. Zu diesem Zeitpunkt war der Bahnverkehr auf der Nordstrecke vollständig eingestellt und nur auf der Südstrecke erfolgten vereinzelt Güterverkehre. Zur Ermittlung der Streckenpotentiale aus technisch-logistischer Sicht wurde Logis.Net mit der Erstellung der vorliegenden Potentialstudie als Grundlage für die anschließende Konkretisierung eines Nutzungskonzeptes durch den Betreiber beauftragt. Neben den Alternativen zur technischen Ertüchtigung von Strecke und Infrastruktur geht es nun auch um die Frage, welche potenziellen Nutzergruppen auf welchem Wege für die Strecke akquiriert werden könnten.

Die vorliegende Studie verfolgt das Ziel, auf Basis der zur Verfügung gestellten Informationen, aus technisch-logistischer Sicht die Verlagerbarkeit von Straßenverkehren auf die TWE-Strecke abzuschätzen sowie Potenziale und Hemmnisse für zu identifizieren, um ihre Integrierbarkeit in Transportketten zu beurteilen. Zur Abschätzung der Verlagerbarkeit sollen potenzielle Nutzer der TWE-Bahnstrecke

für den Güterverkehr identifiziert und damit das grundsätzliche Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene ermittelt werden. Potenziale zur Nutzung und Hemmnisse bei der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene werden durch die technische Bewertung der Strecke und der vorhandenen Umschlaginfrastruktur erfasst. Um Hemmnisse und Engpässe abzubauen und den Umstieg auf den Schienengüterverkehr zu vereinfachen, wurden in der Studie erforderliche technische Voraussetzungen erarbeitet. Abgeleitet aus den potentiellen Nutzern, sowie deren Motive die Strecke zu nutzen, wurden am Ende der Studie erforderliche Maßnahmen für die Errichtung von Umschlaginfrastrukturen entwickelt.

Die Ermittlung und betriebswirtschaftliche Beurteilung von Investitionskosten oder der Nachweis eines wirtschaftlichen Betriebs der Strecke waren nicht Gegenstand der Beauftragung und sind entsprechend auch nicht Teil der Studie. Sie setzen ein konkretes Nutzungskonzept voraus, das in der Folge von den Betreibern der Strecke entwickelt bzw. konkretisiert werden müsste. Grundsätzlich kann qualitativ aber festgestellt werden, dass vor allem Investitionen in zwei Bereichen erforderlich sein werden, um einen sinnvollen Betrieb zu ermöglichen: Zum einen betrifft das (1) den Ausbau der Umschlaginfrastruktur, da Direktverkehre door-to-door über die Schiene nur in Ausnahmefällen möglich sein werden. So sind vor allem kombinierte Ladungsverkehre und vereinzelt Stückgutverkehre mit Straßenvor- und -nachläufen realistische Nutzungsszenarien. Unabhängig von den Investitionssummen werden die Umschlaginfrastrukturen durch Verfügbarkeit an Flächen und Zubringerstraßen der begrenzende Faktor bei der Verkehrsverlagerung bleiben. Zu klären ist auch, wer die Umschlaginfrastruktur zukünftig betreiben soll, insbesondere bei Containerverkehren (Portalkräne). Zum anderen (2) wäre zur Erreichung höherer Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der TWE-Strecke deren weitere Ertüchtigung sinnvoll, um die Zeitverluste durch den Güterumschlag von der Straße auf die Schiene bzw. umgekehrt zu kompensieren. Investitionen sind hier vor allem in der Sicherung von Bahnübergängen nötig.

Da die TWE-Strecke abschnittsweise neben dem Güterverkehr auch von Personenzügen genutzt werden soll, ist die Auslastung der Strecke und damit das erreichbare Transportvolumen auch immer unter Berücksichtigung des aktuellen und zukünftigen Personenverkehrs zu sehen.

Grundsätzlich ist die Schaffung neuer Alternativen im Gütertransport vor dem Hintergrund knapper werdender Kapazitäten im Straßengüterverkehr (aktueller und erwarteter Mangel an Berufskraftfahrern) aus logistischer Sicht ein sinnvoller

Beitrag zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit von Unternehmen und Verbrauchern. Aus Kostensicht kann die TWE-Strecke auch für heute wenig interessierte Unternehmen perspektivisch eine Alternative darstellen, wenn sich durch CO<sub>2</sub> Bepreisung und Kapazitätsverknappung die Straßengüterverkehre, wie zu erwarten, weiter verteuern.

### **Vorstellung der Projektpartner**

Der nördliche Streckenabschnitt ist im Besitz der LWS, deren Hauptsitz in Werfelingen (Sachsen-Anhalt) liegt. Seit der Übernahme der Teutoburger-Wald-Eisenbahn verfügt das Unternehmen über eine Zweigniederlassung am nördlichen Ende der Bahnstrecke am Hafen Dörenthe. Die LWS ist ein Experte für die Reaktivierung, die Ertüchtigung und den Betrieb von Bahninfrastruktur und bildet damit das Fundament der Lappwaldbahn Unternehmensgruppe. Im Dezember 2015 erwarb die LWS den rund 50 km langen, nördlichen Streckenabschnitt aus den Händen der TWE GmbH, deren Muttergesellschaft die französische Staatsbahn (SNCF) ist. Im September des Folgejahres begannen die Modernisierungsarbeiten, um die Strecke für den schweren Güterverkehr (Streckenklasse D4) zu ertüchtigen. Diese Arbeiten werden von der LWG Lappwaldbahn Gleisbau GmbH, einer 100 % Tochter der LWS, durchgeführt. Nach dem Abschluss der Arbeiten wird die LWS Betreiber der Strecke sein. Als Ansprechpartner seitens der LWS steht Herr Palt bereit.

Neben der LWS als Auftraggeber unterstützen die drei Wirtschaftsförderungen der angrenzenden Landkreise das Projekt mit Kontakten zu den regionalen Unternehmen:

- **Wirtschaftsförderung Steinfurt (WEST):** das Einzugsgebiet der WEST liegt am nördlichen Teil der TWE-Strecke und erstreckt sich von Ibbenbüren bis Lienen. Die Wirtschaftsförderung erreicht mit ihrem Socialmedia-Auftritt und Newslettern ca. 5000 Unternehmen aus verschiedenen Branchen. Die WEST organisierte in 2023 81 Veranstaltungen mit 4.610 Teilnehmern. Vertreten wird die Wirtschaftsförderung durch den Geschäftsführer, Herrn Holterhues.
- **Wirtschaftsförderung Landkreis Osnabrück (WIGOS):** Der Landkreis Osnabrück gliedert sich mittig in den Streckenverlauf der TWE, zwischen Bad Iburg und Bad Laer ein. Insgesamt werden rund 2.000

Unternehmen durch die WIGOS betreut. Da die TWE durch den Südkreis verläuft und im Nordkreis mit dem Verladeterminale in Osnabrück leistungsstarke Infrastruktur besteht, sind hier deutlich weniger Unternehmen im Einzugsgebiet zu nennen. Vertreten wird die WIGOS durch den Leiter Unternehmensservice, Herrn Serries.

- **Wirtschaftsförderung Gütersloh (proWi):** ein deutlich größerer Streckenabschnitt verläuft durch den Landkreis Gütersloh. Der Streckenabschnitt erstreckt sich von Versmold, über Gütersloh, bis nach Verl. Für den letzten Streckenabschnitt nach Hövelhof (Landkreis Paderborn) besteht ein Austausch mit der dortigen Wirtschaftsförderung. Die proWi erreicht mit ihrem Newsletter etwa 3.300 Unternehmen und verfügt über mehr als 9.000 Kontakte in zusätzlichen E-Mail-Verteiler. In 2023 wurden 115 Veranstaltungen mit über 6.000 Teilnehmern durchgeführt. Vertreten wird die proWi durch die Geschäftsführerin, Frau Niehaus.

Ausführend bei der Erstellung der Potentialstudie ist Logis.Net, das Institut für Produktion und Logistik in der Science to Business GmbH der Hochschule Osnabrück. Logis.Net hat sich auf die Beratungsdienstleistung rund um die Gestaltung von Logistikprozessen und -infrastruktur spezialisiert. Sie berät seit 2002 Unternehmen von der Konzeptentwicklung bis zur Implementierung.

## 1.2 Wirtschaftsregionen

Die drei Landkreise unterscheiden sich deutlich in ihrer Größe, Einwohnerzahl und den Industrieschwerpunkten. Daher werden im nachfolgenden die drei Landkreise und ihre Relevanz für die TWE-Strecke beschrieben.

### Landkreis Steinfurt

Mit einer Fläche von etwa 1,8 Mio. km<sup>2</sup> ist der Landkreis Steinfurt der achtgrößte Landkreis Deutschlands. Auf diese Fläche verteilen sich 460.000 Einwohner und etwa 172.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Arbeitslosenquote liegt mit 4,9 % und nimmt damit die zweitniedrigste Stellung in NRW ein. Dies liegt unter anderem an der diversifizierten Industrie, da keine branchenspezifische Monostruktur zu finden ist. Der Kreis Steinfurt hat in den letzten Jahren einen Strukturwandel von einer starken Textil- und Bergbauindustrie hin zu einer ausgebauten Maschinenbau- und Logistikindustrie vollzogen. Zudem sind im Landkreis etwa

## Einleitung

50% der Unternehmen dem Handwerk und handwerksnahen Dienstleistungen zuzuordnen, wovon ein Großteil weniger als 20 Beschäftigte hat.



Abbildung 1: Kartendarstellung des Landkreises Steinfurt [WIK1]

## Landkreis Osnabrück

Der Landkreis Osnabrück verfügt über eine Fläche von 2,1 Mio. km<sup>2</sup> und ist damit der viergrößte Landkreis der Bundesrepublik. Auf dieser Fläche leben etwa 357.000 Einwohner. Im Landkreis Osnabrück arbeiten 131.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Die Arbeitslosenquote liegt bei 3,7 % und damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Auch der Landkreis Osnabrück verfügt über eine diversifizierte Industrie mit den Schwerpunkten auf der Ernährungswirtschaft, Maschinenbau, Landtechnik, Logistik und Gesundheit. Ebenfalls erwähnenswert ist das in Georgsmarienhütte ansässige Stahlwerk. Wie Abbildung 2 zeigt, ist der Landkreis von Norden nach Süden ausgebildet. Dieser Umstand ist für die spätere Betrachtung wichtig, da die TWE-Strecke nur den durch die Gemeinden Bad Iburg und Bad Lear im südlichen Teil des Landkreises verläuft.





### 1.3 Aufbau und Methodik der Studie

Die vorliegende Studie gliedert sich in vier Abschnitte, aus denen eine Handlungsempfehlung für die beabsichtigte Nutzung der TWE-Strecke für den Güterverkehr abgeleitet wird.

Im **ersten Abschnitt der Studie** wird der Ist-Zustand der Bahnstreckeninfrastruktur erhoben. Dazu zählen neben der Strecke selbst auch die Umschlaginfrastruktur sowie die geplanten oder möglichen Erweiterungen.

Im Anschluss erfolgt im **zweiten Abschnitt** eine mehrstufige Aufnahme der Marktpotentiale. Unter Hilfestellung der drei Wirtschaftsförderungen werden die ansässigen Unternehmen in den Landkreisen kontaktiert und mittels Fragebogen befragt. Hierbei werden besonders die Güterformen und -mengen auf der Beschaffungs- und Versandseite, sowie die Affinität zum Bahnverkehr betrachtet. Basierend auf den Ergebnissen der Umfrage, werden die erfassten Daten anhand definierter Kriterien bewertet und „high potentials“ für eine qualitative Interviewbefragung identifiziert. In diesen werden insbesondere die jeweiligen Hemmnisse und Hindernisse aus Unternehmenssicht erfasst.

Konsolidiert werden diese beiden Ergebnisse dann im **dritten Schritt**. Anhand von Mengengerüsten und der Wechselaffinität werden geografische Schwerpunkte für notwendige Umschlaginfrastruktur abgeleitet. Auf Basis dieser Daten werden im vierten Abschnitt erforderliche Maßnahmen für den Ausbau der Infrastruktur entlang der Strecke identifiziert.

### 1.4 Datengrundlage

Für die Bearbeitung des Projekts standen eine Reihe von Datenquellen bereit. So lieferte die LWS ein umfangreiches Datenpaket für die technischen Gegebenheiten der TWE-Strecke. Dies umfasste die technischen Angaben zur Bahntrasse, sowie Daten zu vorhandenen und möglichen Umschlaginfrastrukturen unter Berücksichtigung der Besitzverhältnisse. Außerdem lieferte die LWS anonymisierte Daten zu bereits durchgeführten Kundengesprächen.

Die Datengrundlage zur Auswertung der Marktpotentiale und potenzieller Nutzer der Bahnstrecke wurde durch die beteiligten Wirtschaftsförderungen bereitgestellt. Hierzu wurde mit gemeinsam definierten Parametern eine Auswahl von Unternehmen aus den Unternehmenskontakten der jeweiligen Wirtschaftsförderungen zusammengestellt. Zusätzlich unterstützten die drei Wirtschaftsförderungen

bei der Durchführung der Umfrage, durch die Verteilung und Koordination. Neben einer Unterstützung bei der Durchführung der Umfrage, waren die Wirtschaftsförderungen auch bei der qualitativen Interviewstudie eingebunden.

Die bereitgestellten Informationen sind durch Logis.Net vollständig hinsichtlich Plausibilität und Konsistenz geprüft worden. Unternehmen, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit und Güterstruktur (bspw., weil das Transportgut ungeeignet für einen Transport per Bahn ist) nicht relevant sind, wurden im Vorfeld herausgefiltert. Fehlende Unternehmensdaten wurden nach Möglichkeit durch Recherchen vervollständigt und die geografische Distanz zwischen TWE-Strecken und dem jeweiligen Unternehmen ergänzt.

## 1.5 Grundlagen der Bahnnutzung

Die Nutzung der Bahn als Transportmittel ist weltweit eine effiziente Option für Gütertransporte, vor allem auf Langstrecken. Die Bahn bietet auf Langstrecken eine Reihe von Vorteilen, die sie zu einer attraktiven Wahl machen. Zum einen ist die Bahn ein vergleichsweise umweltfreundliches Transportmittel, da Züge im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wie LKW oder Flugzeugen weniger Treibhausgasemissionen pro Tonnenkilometer erzeugen. Dies macht sie zu einer wichtigen Option für nachhaltige Verkehre. Darüber hinaus ist die Bahn insbesondere auf mittleren bis langen Strecken oft eine auch aus Kostensicht attraktive Alternative zum Straßengüterverkehr.

Für den Gütertransport bietet die Bahn eine effiziente Möglichkeit, große Frachtmengen über lange Strecken zu transportieren, setzt in den meisten Fällen aber eine Kombination mit Straßengüterverkehren voraus, da **Direktverkehre** (door-to-door) über die Schiene nur in Ausnahmefällen möglich sind. Der Zeitvorteil des Schienenverkehrs bei längeren Transportstrecken erklärt sich grundsätzlich dadurch, dass hier durch die höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten (bis zu ca. 100km/h) im Vergleich zum Straßengüterverkehr die Umschlagzeit überkompensiert wird. Züge können auch als **Sammelverkehre** (pro Zug wird die Ware vieler Kunden transportiert) eingesetzt werden und durch die große Ladekapazität dazu beitragen, Engpässe auf stark befahrenen Straßen zu reduzieren. Eine zentrale Rolle spielt der Bahntransport einerseits im **Hinterlandverkehr** zur Beschickung von Seehäfen und die Verbringung von Gütern vom Seehafen in das Hinterland und andererseits bei **kontinentalen Langstreckentransporten**.

## Einleitung

Insgesamt ist die Nutzung der Bahn eine attraktive Option für Gütertransportunternehmen, die nach einer umweltfreundlichen und kostengünstigen Transportlösung vor allem im Fernverkehr suchen. Die Bahn spielt eine wichtige Rolle im modernen Verkehrswesen und wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle in Lieferketten spielen. So strebt die Bundesregierung eine Erhöhung der Verkehrsleistung auf der Schiene auf 25% an (2024 bei ca. 20%).

Für wen sich der Bahntransport lohnen kann:

Der Schienengüterverkehr ist besonders für mittlere bis lange Distanzen sinnvoll, da er sich durch eine Reihe von Vorteilen auszeichnet, die bei längeren Strecken besonders zur Geltung kommen. Hier sind einige Gründe, warum der Schienengüterverkehr für diese Distanzen attraktiv ist:

- **Effizienz bei langen Strecken:** Schienen können über große Entfernungen relativ geradlinig verlaufen, was einen effizienten und schnellen Transport von Gütern ermöglicht. Im Vergleich zum Straßentransport sind die Transportkosten pro Tonnenkilometer oft niedriger.
- **Hohe Kapazität:** Züge können große Mengen an Gütern aufnehmen und transportieren. Dies ist besonders vorteilhaft für Unternehmen, die große Mengen von Rohstoffen oder Produkten über weite Entfernungen bewegen müssen.
- **Reduzierte Emissionen:** Der Schienengüterverkehr ist im Allgemeinen umweltfreundlicher als der Straßengütertransport, da er weniger Treibhausgasemissionen pro Tonnenkilometer erzeugt. Dies ist besonders wichtig, wenn große Mengen über längere Strecken befördert werden. Dieser Aspekt gilt verstärkt bei elektrifizierten Strecken, die mit Ökostrom betrieben werden. Aber auch beim Einsatz von Dieselloks ist die CO<sub>2</sub> Bilanz gegenüber dem Straßengüterverkehr mit konventionellen LKW vorteilhaft. Die TWE-Strecke ist bisher nicht elektrifiziert.
- **Kosteneffizienz:** Obwohl der Schienengüterverkehr initial hohe Investitionen erfordern kann (z. B. für die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur sowie den Kauf von Güterwagen und Lokomotiven), können die Betriebskosten pro Tonnenkilometer niedriger sein als beim Straßentransport, insbesondere bei regelmäßigen und großen Frachtmengen.
- **Vermeidung von Verkehrsstaus:** Auf Schienen gibt es weniger Verkehrsstaus als auf Straßen und auf Langstrecken hohe Durchschnitts-

geschwindigkeiten, was zu zuverlässigeren Transporten führt. Allerdings ist die TWE-Stecke bislang auf einigen Abschnitten von der Fahrgeschwindigkeit stark reduziert.

- Transport rund um die Uhr: Anders als beim Straßengüterverkehr kann der Güterverkehr auf der Schiene grundsätzlich an 24 Stunden und 7 Tagen in der Woche stattfinden. Das wird auf der TWE-Stecke bislang nicht ausgenutzt.

Aufgrund dieser Faktoren sind mittlere bis lange Distanzen für den Schienengüterverkehr besonders lukrativ. Unternehmen, die regelmäßig große Mengen an Gütern über große Entfernungen transportieren müssen, können von den Vorteilen des Schienengüterverkehrs profitieren. Ideal sind zum einen grundsätzlich Direktverkehre (auf der TWE-Strecke nur in Ausnahmefällen möglich) und kombinierte Ladungsverkehre (erfordern spezielle Umschlaginfrastruktur an den Ladepunkten, die auf der TWE-Strecke nur punktuell denkbar ist). Stückgutverladung ist in der Regel zeitintensiv und kann bei kürzeren Strecken zu einem Leistungsungleichgewicht des Schienengütertransports führen.

## 2 Bestandsaufnahme der Infrastruktur

Im nachfolgenden Kapitel wird die vorhandene Infrastruktur in den drei Landkreisen beschrieben, die direkten Einfluss auf den Erfolg der TWE-Strecke haben. Dazu wird zu Anfang die Strecke selbst, sowie ihre vorhandene und mögliche Verladeinfrastruktur aufgenommen. Die Leistungsgrenzen der Strecke und Schienenfahrzeuge werden im darauffolgenden Abschnitt beschrieben. Im nächsten Schritt wird die Infrastruktur beschrieben, durch die die TWE-Strecke an andere Transportwege angebunden wird. Abschließend werden mögliche Alternativen für den Warenverkehr aufgezeigt, die den verladenden Unternehmen zur Verfügung stehen.

### 2.1 Streckenverlauf der TWE-Strecke

Die Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts erbaute Strecke verläuft von Ibbenbüren durch die Landkreise Steinfurt, Osnabrück, Gütersloh und endet im Landkreis Paderborn bei Hövelhof im Landkreis Paderborn. Im weiteren Verlauf erfolgt zunächst eine Unterteilung in die Nord- und Südstrecke, wie Abbildung 4 zu entnehmen ist.

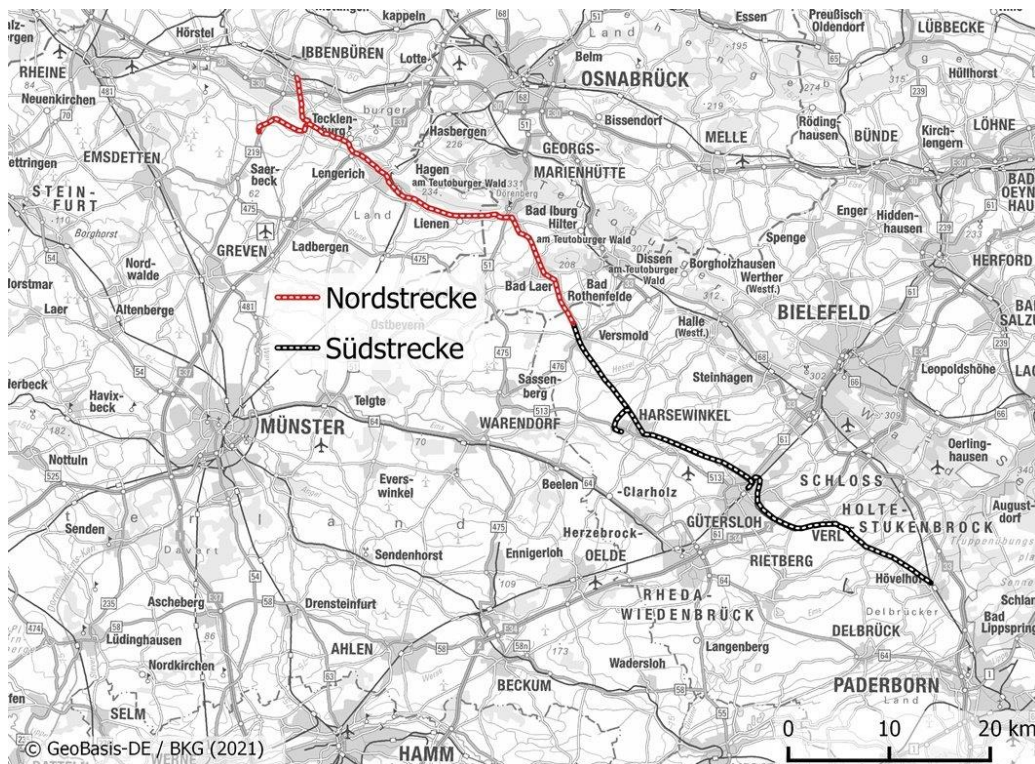


Abbildung 4: Gesamtverlauf der TWE-Strecke [ABP]

## Bestandsaufnahme der Infrastruktur

Der nördliche Teil befindet sich im Besitz der LWS, während der südliche Streckenabschnitt der Teutoburger-Wald-Eisenbahn GmbH gehört, wie Tabelle 1 zeigt.

**Tabelle 1: Besitzverhältnisse der TWE-Strecke**

Streckenabschnitt in km		Streckenpunkte		Besitzverhältnis
0,1	42,9	Ibbenbüren Ost	Versmold	LWS Lappwaldbahn Service GmbH
0,0	7,2	Brochterbeck	Dörenthe	
42,9	92,6	Versmold	Hövelhof	Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH
0,0	3,5	Harsewinkel Weiche 101	Harsewinkel West	
18,7		Bahnhof Lengerich Hohne Gbf		

Der nördliche Streckenabschnitt verläuft von Ibbenbüren bis kurz vor Versmold, wie Abbildung 5 zeigt. Dem Bahnhof Ibbenbüren Ost mit Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn (DB) folgt der Abzweigbahnhof Brochterbeck mit der dort abzweigenden Stichstrecke zum Hafen Ibbenbüren-Dörenthe. Im weiteren Verlauf führt die eingleisige Strecke weiter durch Tecklenburg bis Lengerich, wo sie das Schienennetz der DB kreuzt und über den TWE Bahnhof Lengerich Lohne anschließt. Von Lengerich verläuft die TWE-Strecke anschließend über Lienen, Bad Iburg und Bad Laer nach Versmold. Die Strecke Ibbenbüren - Versmold wurde 2010 im Abschnitt Brochterbeck - Tecklenburg nach einem Bahndammschaden gesperrt. Die Sperrung weiterer Teilstrecken aufgrund von Brückenschäden folgte in den Jahren darauf. Wie Abbildung 5 zeigt, liegen entlang der Nordstrecke 16 Zugangspunkte. Die Hälfte dieser Infrastrukturen wurde aufgrund der entfallenen Nutzung bereits vollständig und teils unumkehrbar zurückgebaut (orange). Vier Verlademöglichkeiten sind zwar zurückgebaut, lassen sich aber wieder reaktivieren, oder sind angedacht (gelb). Drei Verladepunkte sind – in unterschiedlichen Ausbaustufen – nutzbar (grün) und ein Verladepunkt wird privat betrieben (blau).

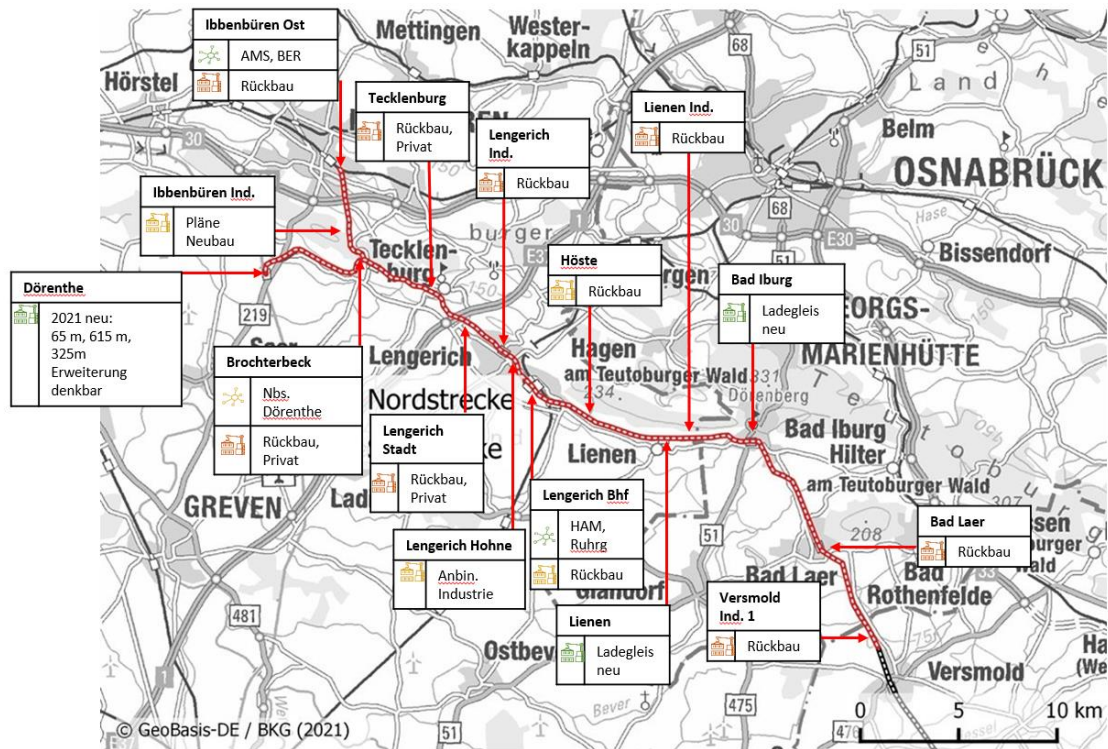


Abbildung 5: Verlauf der Nordstrecke Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP]

Ab Versmold führt der in Abbildung 6 gezeigte Südabschnitt weiter nach Harsewinkel. Hier besteht ein Nebengleis zu einem großen Landmaschinenhersteller. Von Harsewinkel aus tangiert die Strecke den Ortsteil Marienfeld und führt weiter nach Gütersloh. Hier schließt sie am Kopfbahnhof in der Innenstadt erneut an das Schienennetz der Deutschen Bahn an und kreuzt wenig später die Autobahn A2. Schließlich führt die Südstrecke nach Verl und endet in Hövelhof. Entlang der Südstrecke sind 18 potenzielle Verlademöglichkeiten zu benennen. Sieben dieser Infrastrukturpunkte sind bereits vollständig zurückgebaut (orange) und fünf teilweise zurückgebaut (gelb). An der Südstrecke sind vier öffentliche Verlademöglichkeiten vorhanden (grün), sowie zwei private Verlademöglichkeiten in Betrieb (blau).



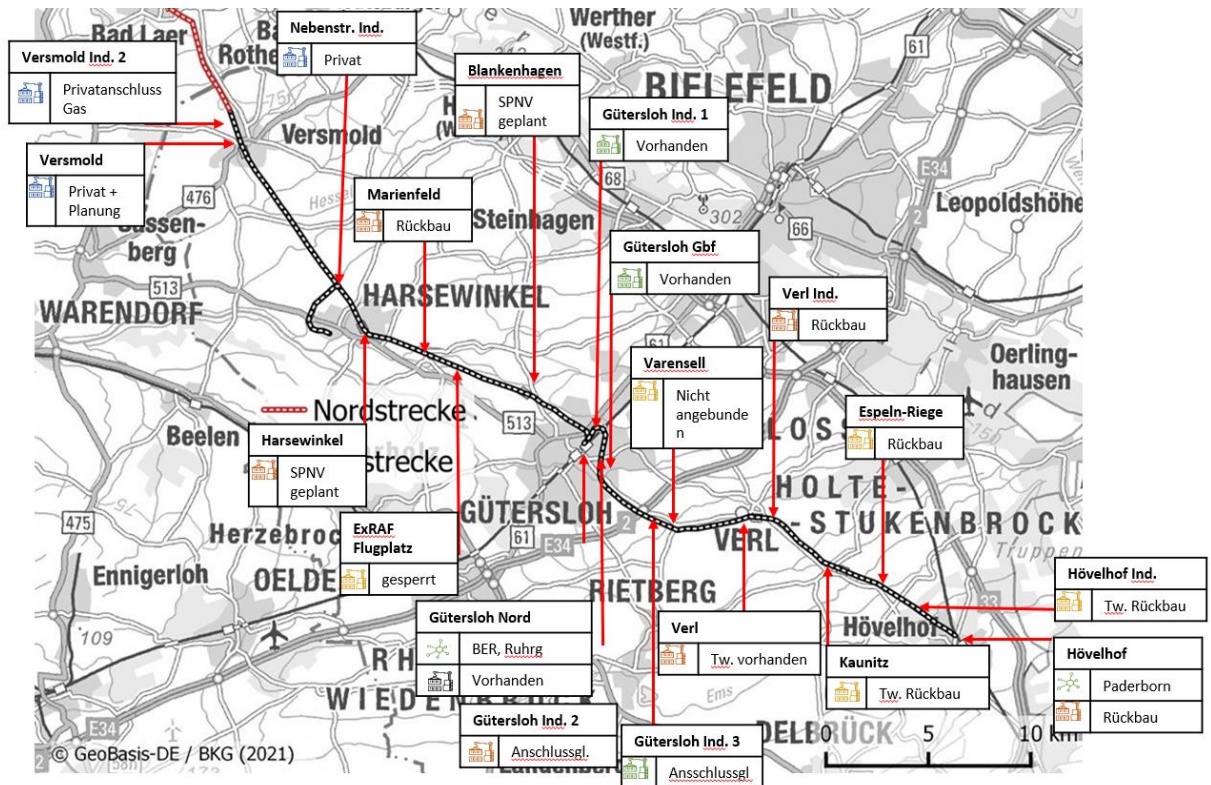


Abbildung 6: Verlauf der Südstrecke Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP]

## 2.2 Umschlaginfrastruktur und Zustand

Im nachfolgenden Abschnitt werden die zuvor thematisierten Verlademöglichkeiten entlang der Nord- und Südstrecke beschrieben. Hierbei wird in aktive Verladepunkte, sowie in reaktivierbare bzw. realisierbare Verladepunkte unterteilt.

### 2.2.1 Aktive Infrastruktur

#### Ibbenbüren-Dörenthe

Der Hafen Ibbenbüren-Dörenthe ist durch eine Stichstrecke am Bahnhof Brochterbeck an den Bahnhof Brochterbeck angeschlossen. Auf dem Gelände ist eine Verladerampe zum Umladen zwischen LKW und Schienenfahrzeug vorhanden, die ehemals vom Militär genutzt wurde. Außerdem stehen zwei Verladegleise mit Längen von 325 m und 625m zur Verfügung, wie Abbildung 7 zeigt. Im Zuge von Erweiterungsarbeiten wurden die Bahngleise bis zur Bundesstraße B219 ausgebaut. Diese Erweiterung ist noch nicht in Abbildung 7 zu sehen.

Tabelle 2: Details zur Umschlaginfrastruktur Dörenthe Hafen

<b>Dörenthe Hafen</b>	
<b>Strecken-km</b>	0,0
<b>Sachstand</b>	nutzbar
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Gleisanlagen im Besitz der LWS
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	65 m LKW/Zug, 325 m, 615 m Ladegleis; Kran für Schüttgüter (in Privatbesitz)
<b>Infrastrukturanbindung</b>	A 30 und B 219 nach Ibbenbüren, Saerbeck, Greven, Münster; Dortmund-Ems-Kanal



Abbildung 7: Luftbild des Hafengebiets Dörenthe (Google Earth, 21.03.2024)

Direkt an das Gelände der LWS grenzt ein Baustoffhandel an, der bereits an die TWE-Strecke angeschlossen ist. Direkt in der Flucht zum Bahngleis befindet sich ein Verladekran für Stückgüter, der ein Umladen zwischen Schienenfahrzeug und Schiff ermöglicht, wie Abbildung 8 zeigt. Inzwischen sind die Bahngleise soweit erweitert, dass sie unter dem Kran hindurch bis zur Kanalbrücke führen. Damit ist der Kran bereits für den Schienenverkehr nutzbar und Güterwagen können direkt durch ihn bedient werden.



Abbildung 8: Baustoffhändler am Hafen Dörenthe (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)

### Lengerich Bahnhof Hohne

Direkt am Bahnhof in Lengerich befindet sich Zementwerk, das über Anschlüsse an das Netz der DB und an die TWE-Strecke verfügt. Aus technischen Gründen ist der Anschluss an den TWE-Bahnhof Lengerich Hohne allerdings gesperrt und wird entsprechend derzeit nicht genutzt. Das Zementwerk Dyckerhoff hat eine Kapazität von 1,7 Mio. Tonnen pro Jahr (Stand: 2019).

Tabelle 3: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Lengerich Hohne

<b>Lengerich Hohne</b>	
<b>Strecken-km</b>	18,4
<b>Sachstand</b>	Anbindung an TWE-Strecke gesperrt; Anbindung an DB-Strecke aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	TWE-Anschluss im Besitz der TWE GmbH
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	Diverse; k.A.
<b>Infrastrukturanbindung</b>	DB InfraGo (ehemals DB-Netz) Richtung Osnabrück, Seehäfen und Ruhrgebiet; A1



Abbildung 9: Privates Anschlussgleis am Bahnhof Lengerich (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)

## Lienen

Die nächste aktive Verlademöglichkeit befindet sich etwa 6 km entfernt in Lienen. Die Gleise im Bahnhof Lienen wurden vor kurzer Zeit erneuert. Es besteht eine Ladestelle mit einer Länge von 195 m, sodass sie für Einzelwagen und Wagengruppen nutzbar ist, wie Tabelle 4 zeigt. Aktuell befindet sich keine eigene Umschlaginfrastruktur am Standort, sodass diese vom Frachtführer beigestellt werden muss, wie Abbildung 10 zeigt. An diesem Bahnhof lassen sich so aktuell beispielsweise Forstgüter verladen. Perspektivisch ist hier vor allem Stückgutverladung denkbar.

**Tabelle 4: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Lienen**

<b>Lienen</b>	
<b>Strecken-km</b>	24,6
<b>Sachstand</b>	nutzbar
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Im Besitz der LWS
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	195 m Ladegleis



**Abbildung 10: Verladegleis am Bahnhof Lienen (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)**

## Bad Iburg

Derzeit steht ein Ladegleis mit einer Nutzlänge von rund 90 m zur Verfügung, wie in Tabelle 5 dargestellt. Ein zweites deutlich längeres Nebengleis erlaubt das Abstellen von Güterwagen, ohne den durchgehenden Zugverkehr zu behindern. Aktuell sind keine Verladeeinrichtungen vorhanden, aber eine Verladung von bspw. Forstgütern ist möglich, erfordert aber die Bereitstellung von Verladeequipment durch den Frachtführer, wie Abbildung 11 zeigt. Auch hier wäre ohne Kraninfrastruktur vor allem Stückgutverladung realisierbar.

**Tabelle 5: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Bad Iburg**

<b>Bad Iburg</b>	
<b>Strecken-km</b>	28,9
<b>Sachstand</b>	Nutzbar
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Im Besitz der LWS
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	92 m Ladegleis
<b>Infrastrukturanbindung</b>	B51



**Abbildung 11:Verladegleis in Bad Iburg (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)**

## Industriegebiet Vermold

Im Industriegebiet von Vermold besteht mit einem Umschlagterminal für Flüssiggas eine aktive Umschlaginfrastruktur, die aus Richtung der Südstrecke bedient wird. Wie Tabelle 6 zeigt, befindet sich das Terminal in Privatbesitz. Es bietet mit 55 m Länge Platz zum Entladen von zwei Flüssiggaswaggons, wie Abbildung 12 zeigt.

**Tabelle 6: Details zur Umschlaginfrastruktur im Industriegebiet Vermold**

<b>Industriegebiet Vermold</b>	
<b>Strecken-km</b>	43,1
<b>Sachstand</b>	Aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	In Privatbesitz Flüssiggas-Unternehmen
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	55 m Gasterminal
<b>Infrastruktur-anbindung</b>	B 476



**Abbildung 12: Gasterminal im Industriegebiet Vermold (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)**

## Versmold Bahnhof

Im Zentrum von Versmold befindet sich eine 83 m lange Verlademöglichkeit, die sich in Privatbesitz eines angrenzenden Metallverarbeiters befindet, wie in Tabelle 7 gezeigt. Die Ladestelle wird aktuell erneuert und um ein Nebengleis zum Umsetzen erweitert. Im direkten Umfeld befindet sich zudem ein Naturhandel und der Bahnhof von Versmold, wie Abbildung 13 verdeutlicht. Es bestehen Pläne den Personennahverkehr wieder zu reaktivieren. Hierzu läuft zum Zeitpunkt dieser Studie eine weitere Machbarkeitsstudie zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Diese soll Anfang 2025 vorliegen.

**Tabelle 7: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Versmold**

<b>Versmold</b>	
<b>Strecken-km</b>	44,1
<b>Sachstand</b>	Aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Besitz TWE GmbH / Privatbesitz Metallverarbeiter
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	83 m
<b>Infrastrukturanbindung</b>	B 476



**Abbildung 13: Umschlaginfrastruktur und Bahnhof in Versmold (Google Earth, 21.03.2024)**



### **Industrieanschluss: Nebengleis Harsewinkel West**

Über die Weiche 101 ist ein international tätiges Industrieunternehmen an die TWE-Strecke angebunden. Tabelle 8 zeigt die Details dieser Umschlaginfrastruktur. Von hier aus verkehren sporadisch Sonderzüge über Gütersloh zu den Seehäfen in Bremerhaven und Kiel. Auch Ziele in Osteuropa werden von hier aus angefahren. Da es sich um einen Privatanschluss handelt, wird auf eine Abbildung verzichtet.

**Tabelle 8: Details zur Umschlaginfrastruktur eines Industrieunternehmens in Harsewinkel**

<b>Harsewinkel West</b>	
<b>Strecken-km</b>	52,3 (Nebengleisanschluss)
<b>Sachstand</b>	Aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Privatbesitz
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	Mehrere Ladegleise
<b>Infrastrukturanbindung</b>	B 513

## Bahnhof Gütersloh Nord

Der Bahnhof Gütersloh Nord ist ein Kopfbahnhof, in den die TWE-Strecken aus Ibbenbüren/Lengerich und Hövelhof einmünden. Derzeit besteht über die Hövelhofer Seite eine Gleisverbindung mit der Deutschen Bahn. Züge, die aus Richtung Bielefeld kommen, müssen folglich in Gütersloh Hbf (DB) die Fahrtrichtung wechseln, um in den Kopfbahnhof Gütersloh Nord zu gelangen. Von dort kann nach erneutem Fahrtrichtungswechsel in Richtung Ibbenbüren/Lengerich bzw. Hövelhof weitergefahren werden, wie Abbildung 14 darstellt.

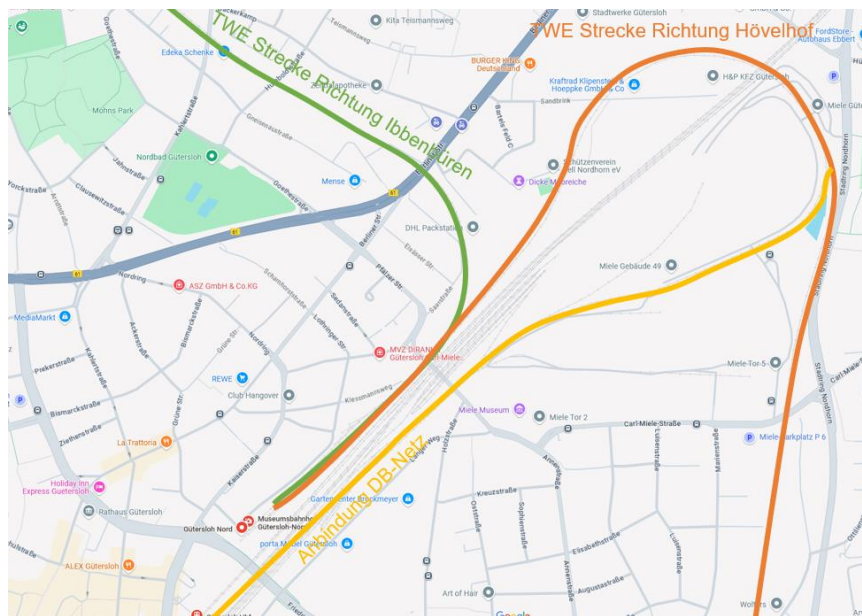


Abbildung 14: Aktuelles Schienennetz am Bahnhof Gütersloh Nord (Google Maps, 10.10.2024)

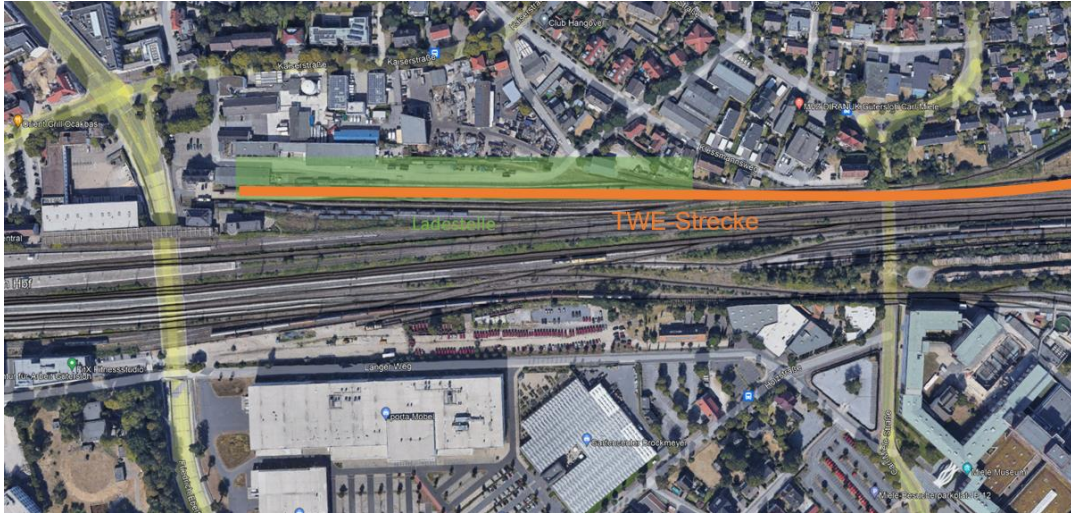
Am Kopfbahnhof befinden sich zwei aktive Verladegleise mit einer Länge von 135 m und 240 m, wie Tabelle 9 und Abbildung 15 zeigen. Die Gleise werden aktuell für die Anlieferung und Zusammenstellung von Güterwagen mit Stahlprodukten genutzt. Die Waggons werden hier am Bahnhof so rangiert, dass sie in passender Reihenfolge zur Weiterverarbeitung gebracht werden können. Gütersloh ist betrieblicher Mittelpunkt der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

<b>Gütersloh Hauptbahnhof</b>	
<b>Strecken-km</b>	67,8
<b>Sachstand</b>	Aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Im Besitz der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

## Bestandsaufnahme der Infrastruktur

<b>Umschlaginfrastruktur</b>	240 + 130 m Rangiergleise
<b>Infrastrukturanbindung</b>	DB InfraGo; B61; B 513; A2; A33;

**Tabelle 9: Details zur Umschlaginfrastruktur am Bahnhof Gütersloh Nord**



**Abbildung 15: Verladegleis am Kopfbahnhof Gütersloh (Google Earth, 21.03.2024)**

Im Zusammenhang mit der SPNV-Reaktivierung ist ein neues Verbindungsgleis zwischen TWE und dem Hauptbahnhof Gütersloh (DB) geplant. Dadurch kann sich eine neue Fahrmöglichkeit aus Richtung Hamm direkt in beide TWE-Strecken hinein ergeben, die auch das Verkehren von Ganzzügen möglich machen würde. Diese Möglichkeit ist abhängig von eventuellen Streckeneinschränkungen in Bezug auf Zuggewichte und Zuglängen, sowie den Vorsignalabständen. Züge aus Richtung Hannover müssten in Rheda-Wiedenbrück die Fahrtrichtung wechseln, um beide TWE-Strecken direkt zu erreichen.

### Industrieanschluss: Gütersloh 1

Vom Hauptbahnhofgütersloh führt ein Anschlussgleis zu einem privaten Verladegleis, wie Tabelle 10 zeigt. An diesem Standort erfolgt eine werktägliche Bedienung durch verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen mit signifikanten Frachtmengen vor allem im Bereich der Druck- und Papierindustrie. Da es sich um einen Privatanschluss handelt, wird auf eine Abbildung verzichtet.

**Tabelle 10: Details zur Umschlaginfrastruktur Gütersloh Industrieanschluss 1**

<b>Gütersloh Industrieanschluss 1</b>	
<b>Strecken-km</b>	68,1
<b>Sachstand</b>	aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	In Privatbesitz
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	Ladekran
<b>Infrastrukturanbindung</b>	B61; B 513; A2; A33;

### Industrieanschluss: Gütersloh 2

Etwa zwei Kilometer vom Bahnhof Gütersloh entfernt besteht ein privater Bahnanschluss eines Industrieunternehmens aus der Stahlindustrie, wie Tabelle 12 zeigt. Es werden sporadisch Einzelwagen mit Stahlprodukten zugestellt. Da es sich um einen Privatanschluss handelt, wird auf eine Abbildung verzichtet.

**Tabelle 11: Details zur Umschlaginfrastruktur Gütersloh Industrieanschluss 2**

<b>Gütersloh Industrieanschluss 2</b>	
<b>Strecken-km</b>	69,9
<b>Sachstand</b>	aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	In Privatbesitz
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	Ladekran
<b>Infrastrukturanbindung</b>	B61; B 513; A2; A33;

### Containerterminal Gütersloh Ubf

Südlich der Stadt Gütersloh befindet sich der Ubf Gütersloh mit einem derzeit inaktiven Portalkran zur Containerverladung, wie Tabelle 12 zeigt. Wie der Luftaufnahme zu entnehmen, befindet sich hier bereits ein Verladeterminale für Container, Wechselbrücken und Auflieger. An diesem Standort sind drei Ladegleise mit jeweils etwa 150 m Länge inkl. Gefahrgutwannen vorhanden, wie Abbildung 16 zeigt. Hier wären theoretisch mit kleiner Kapazität kombinierte Ladungsverkehre zum Umschlag möglich.

**Tabelle 12: Details zur Umschlaginfrastruktur am Containerterminal Gütersloh**

<b>Gütersloh Ubf</b>	
<b>Strecken-km</b>	75,1
<b>Sachstand</b>	Nutzbar
<b>Eigentumsverhältnis</b>	Im Besitz der Citylogistik
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	2x 150m, 155 m; Portalkran zur Containerverladung
<b>Infrastrukturanbindung</b>	B61; B 513; A2; A33;



**Abbildung 16: Containerterminal Gütersloh (Google Earth, 21.03.2024)**

## Bestandsaufnahme der Infrastruktur

Der Portalkran ist aktuell nicht in Betrieb und müsste zuvor instandgesetzt werden. Ebenfalls wäre zu klären, wer den Kran zukünftig betreiben soll. Auf dem Gelände sind ebenfalls geringfügige Lagerflächen für Container vorhanden – allerdings ist es aktuell an den benachbarten Logistiker als Parkplatz vermietet, wie Abbildung 17 zeigt. Aktuell befindet sich kein Containerdepot in unmittelbarer Nähe, sondern die Container müssten aus Minden, Lehrte oder Osnabrück zu diesem Standort gebracht werden.



Abbildung 17: Portalkran am Containerterminal Gütersloh Ubf (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)

### Industrieanschluss: Gütersloh 3

Ein weiterer Privatanschluss befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Containerterminal am Gütersloher Umschlagbahnhof, wie Tabelle 13 darlegt. Auch dieser befindet sich in aktiver Nutzung, indem regelmäßig Waggonen mit Stahlprodukten zugestellt werden. Da es sich um einen Privatanschluss handelt, wird auf eine Abbildung verzichtet.

**Tabelle 13: Details zur Umschlaginfrastruktur Industrieanschluss Gütersloh 3**

<b>Gütersloh Industrieanschluss 3</b>	
<b>Strecken-km</b>	75,4
<b>Sachstand</b>	Aktiv
<b>Eigentumsverhältnis</b>	In Privatbesitz
<b>Umschlaginfrastruktur</b>	diverse
<b>Infrastrukturbindung</b>	B61; B 513; A2; A33;

Darüber hinaus befinden sich im Raum Gütersloh drei weitere Industrieanschlüsse, die aktuell gesperrt sind. Ein weiterer gesperrter Anschluss befindet sich in Verl. Im Zusammenhang mit der Reaktivierung des SPNV ist der Rückbau vorgesehen. Die Anschlüsse sind seit vielen Jahren nicht mehr genutzt worden und aus mehreren Gründen auch nicht entwicklungsfähig. Daher werden diese Anschlüsse nicht weiter erfasst.

### 2.2.2 Erweiterungsmöglichkeiten

Neben der aktiven und leicht re-aktivierbaren Infrastruktur gibt es seitens der LWS verschiedene Vorschläge zur Erweiterung entlang der Strecke, wie bereits im vorherigen Kapitel erwähnt. Im nachfolgenden Kapitel werden zusätzlich gänzlich neue Ladepunkte in Tabelle 14 aufgelistet und anschließend mittels Luftaufnahmen weiter beschrieben. In zahlreichen Fällen befinden sich die potenziellen Umschlagstellen jedoch in Privatbesitz und es müsste eine Veräußerungsbereitschaft sowie eine Nutzbarkeitserlaubnis geklärt werden.

**Tabelle 14: Erweiterungsmöglichkeiten für Verladestellen entlang der TWE-Strecke nach Auskunft der LWS**

<b>Ortschaft</b>	<b>Strecken- km</b>	<b>Sachstand</b>	<b>Eigentumsverhältnis</b>
<b>Dörenthe</b>	0,0	Erste Überlegungen	Privatbesitz
<b>Kröner Stärke</b>	4,2	Konkrete Überlegungen	Unternehmensbesitz
<b>Lengerich Bahnhof</b>	18,4	Erste Überlegungen	Privatbesitz
<b>Höste</b>	20,7	Erste Überlegungen	Privatbesitz
<b>Lienen</b>	24,6	Erste Überlegungen	Besitz der LWS
<b>Bad Iburg</b>	28,9	Erste Überlegungen	Besitz der LWS
<b>Versmold</b>	44,1	Im Bau, wie unter 2.2.1 beschrieben	Privatbesitz
<b>Flugplatz Gütersloh</b>	62,5	Konkretere Planungen, abhängig von Grundstücksentwicklung	Besitz der BIMA
<b>Kaunitz</b>	84,9	Erste Überlegungen	Privatbesitz
<b>Hövelhof</b>	91,7	konkrete Überlegungen	Privatbesitz



## Ibbenbüren Dörenthe

Neben der Verladestelle im Bereich des Hafens Dörenthe wäre ein Neubau im Bereich der Bundesstraße B219 denkbar. Hier sind landwirtschaftlich genutzte Flächen vorhanden, die jedoch noch in Privatbesitz sind. Die B219 bietet eine schnelle Anbindung an Saerbeck und Münster in südlicher Richtung, wie Abbildung 18 zeigt. Unweit der Flächen liegt in nördlicher Richtung die Anschlussstelle Ibbenbüren an die A30.



Abbildung 18: Potentielle Erweiterungsmöglichkeiten in Ibbenbüren Dörenthe (Google Earth, 21.03.2024)

## Industriebetrieb Ibbenbüren

Zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck befindet sich ein Industriebetrieb mit Interesse an einen Bahnanschluss. Das Unternehmen befindet sich in unmittelbarer Nähe zur TWE-Strecke und verfügt mit einer Jahresmenge von 100.000 t verfügt über einen starken Warenstrom.



Abbildung 19: Industrieunternehmen zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck (Google Earth, 21.03.2024)

### Lengerich Bahnhof Hohne

Lengerich bildet einen wichtigen Knotenpunkt auf der TWE-Strecke ab. Von hier aus ist es möglich, die Züge auf die DB-Strecke ins Ruhrgebiet oder Richtung Hamburg zu leiten. Öffentliche Ladestellen im Bereich des Bahnhofs sind zurückgebaut worden. Direkt an die TWE-Strecke grenzt jedoch eine landwirtschaftlich genutzte Fläche an, die sich potentiell nutzen lassen könnte (Abbildung 20). Diese Fläche befindet sich in Privatbesitz.



Abbildung 20: Potentielle Ladestelle am Bahnhof in Lengerich Hohne (Google Earth, 21.03.2024)

### Höste

Der Bahnhof Höste liegt zwischen Lengerich und Lienen an einer Zufahrtsstraße zum Steinbruch von Dyckerhoff. Die Straße ist als Industriestraße ausgebaut und kann über die Lengericher Str. angefahren werden. Die Gleise liegen zwar in unmittelbarer Nähe, allerdings ist zur Erschließung aus beiden Richtungen ein 90°-Bogen erforderlich, wie Abbildung 21 zeigt.



Abbildung 21: Mögliche Ladestelle in Lengerich Höste (Google Earth, 21.03.2024)

## Lienen

Am Bahnhof Lienen würde sich zudem eine Erweiterungsmöglichkeit auf dem rückwärtigen Feld ergeben. Teilflächen sind bereits im Besitz der LWS. Wie die Abbildung 22 zeigt, würde sich durch die Erweiterung die schwierige Verkehrsanbindung des Bahnhofs lösen lassen.



Abbildung 22: Bahnhof Lienen (Google Earth, 21.03.2024)

## Bad Iburg

Die LWS verfügt am Bahnhof in Bad Iburg bereits über Grundbesitz, der für eine Erweiterung der Verladegleis genutzt werden kann. Die Fläche wird aktuell landwirtschaftlich genutzt und böte die Möglichkeit, ein etwa 400 m langes Verladegleis zu erbauen (Abbildung 23). Begrenzender Faktor bliebe jedoch (unabhängig vom anliegenden Wohngebiet) die Kapazität der Zubringerstraßen.



Abbildung 23: Erweiterungsmöglichkeit in Bad Iburg (eigene Aufnahme vom 04.04.2023)

### **Gütersloh Blankenhagen (Ex-RAF-Flugplatz)**

Es bestehen Überlegungen, auf dem ehemaligen Gelände des Royal Airforce Stützpunktes ein interkommunales Industriegebiet zu entwickeln. Im ersten Schritt (Flugplatz Nord) können hier auf 17 ha acht Baugrundstücke entstehen, die bereits in der Vermarktung sind. Ab etwa 2027 kann eine Erweiterung (Flugplatz Süd) erfolgen, die 60-70 ha umfassen kann. Es ist möglich, hier einen leistungsfähigen Umschlagplatz für Schüttgüter, Container und Forsterzeugnisse zu errichten. Das Gelände ist aktuell mittels eines 90°-Bogen in Richtung Gütersloh an die TWE-Trasse angebunden, wie Abbildung 24 zeigt. Über einen weiteren 90°-Bogen kann die Strecke Richtung Ibbenbüren angeschlossen werden.



Abbildung 24: Geplantes Industriegebiet in Gütersloh Blankenhagen (Google Earth, 21.03.2024)

## Kaunitz

Im Industriegebiet Kaunitz sind weitläufige Flächen für die Errichtung eines Verladeterminals gegeben. Interessant ist dieser Standort durch die unmittelbare Nähe zu Nobilia-Küchen, die eine solche Ladestelle zur Anlieferung von Rohstoffen (Holz), aber auch für den Überseetransport nutzen könnten. Abbildung 25 zeigt die unmittelbare Nähe der potentiellen Ladestelle zur Großindustrie.

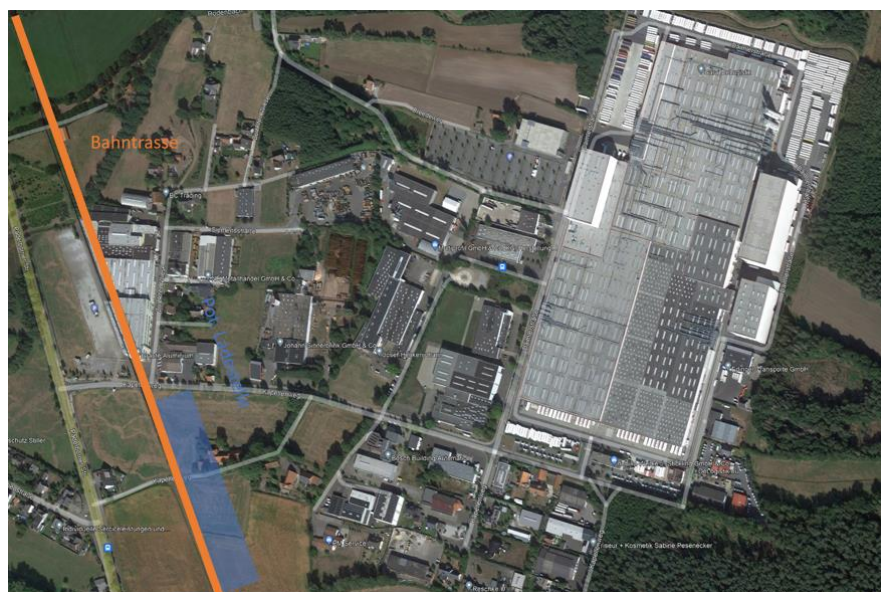


Abbildung 25: Potentielle Ladestelle im Industriegebiet Kaunitz (Google Earth, 21.03.2024)

### Hövelhof

Das Anschlussgleis in Bahnkilometer 91.650 (Hövelhof) ist noch teilweise vorhanden, wird aber schon seit langer Zeit nicht mehr befahren. Aktuell ist jedoch eine Reaktivierung geplant. Das Unternehmen könnte den Bezug von Spanplatten und anderen Holzwerkstoffe auf die Schiene verlagern.

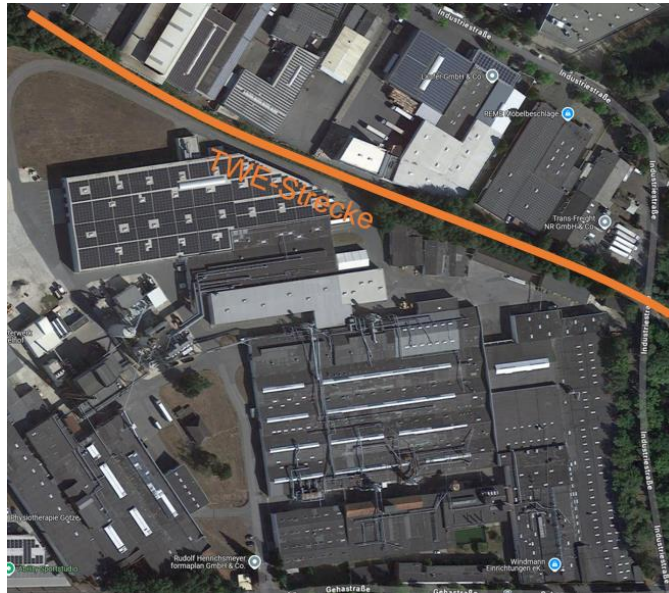


Abbildung 26: Erweiterungsmöglichkeiten in Hövelhof (Google Earth, 21.03.2024)

### 2.2.3 Grundsätzliche Bemerkungen zum Streckenverlauf und dessen Verkehrsanbindung

Insgesamt wurden im vorigen Abschnitt potenzielle Standorte für Umschlagpunkte gewürdigt- dazu gehören bestehende Standorte und mögliche neue Standorte (hier wären vielfach Eigentumsverhältnisse und Nutzungsmöglichkeiten zu klären).

Bezogen auf die bestehenden öffentlichen Umschlagpunkte kann zusammengefasst festgestellt werden, dass hier für eine potenzielle Nutzung Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlich sind. Insbesondere für die Containerverladung und damit die naheliegendste Option für die Realisierung kombinierter Ladungsverkehre sind entsprechende Krananlagen erforderlich. Schüttgüter und Langgut (Baumstämme) erfordern eine Bereitstellung von Verladetechnologie durch den Frachtführer.

Bezogen auf die potenziell neuen Standorte wären an vielen Orten zunächst die Eigentumsfragen (bspw. Bereitschaft zum Verkauf) von Flächen zu klären und jeweils eine Nutzungserlaubnis zu eruiieren. Die Investitionen, aus den zumeist grünen Wiesen nutzbare Verladepunkte zu machen, kämen hinzu.

Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Aspekt ist, dass die TWE-Strecke nach heutigem Stand Streckenabschnitte mit deutlich reduzierter Fahrgeschwindigkeit hat und auch Bahnübergänge für eine reibungsfreie Durchfahrt umfangreicher zu sichern wären. Auch hier sind nötige Investitionen und die entsprechenden Realisierungszeiträume zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sind Infrastrukturentscheidungen strategische Entscheidungen mit vergleichsweise langen Umsetzungszeiträumen. Aus logistischer Sicht ist grundsätzlich die Verfügbarkeit von Verkehrsträgeralternativen zukünftig sinnvoll und für die verlässliche Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit von Vorteil. Amortisationszeiträume müssen hier entsprechend auch langfristig gesehen werden. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass sich Straßengüterverkehre durch die CO<sub>2</sub> Bepreisung und die erwartbar fortschreitende Verknappung der Kapazität durch Fahrermangel weiter verteuern werden, sodass sich Fragen der Wirtschaftlichkeit nicht an den heutigen Kostenstrukturen bemessen lassen. Eine quantitative Kostenbetrachtung war nicht Teil der Beauftragung zu dieser Studie und wird daher nicht weiter vertieft.

### **2.3 Allgemeine Infrastruktur zur Verkehrsanbindung an die TWE-Strecke**

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, verfügt die TWE-Strecke über verschiedene Schnittstellen zu anderen Verkehrsinfrastrukturen. Im nachfolgenden Kapitel werden die unterschiedlichen Anbindungen an die Strecke zum Straßengüterverkehr, Schienengüterverkehr und zur Binnenschifffahrt beschrieben. Dabei erfolgt die Abhandlung beginnend an der Nordstrecke (Dörenthe) bis zum Ende der Südstrecke (Hövelhof).

#### **2.3.1 Schieneninfrastruktur**

Die TWE-Strecke bindet an vier Punkten das Schienennetz der Deutschen Bahn (DB), wie Tabelle 15 zeigt an. An diesen Stellen ist jeweils ein Übergang der Züge in das DB-Netz möglich. Zuerst trifft die TWE-Strecke in Ibbenbüren auf das Schienennetz. Hier besteht Anschluss an die Ost-West-Strecke Amsterdam - Osnabrück - Berlin. Es folgt Lengerich, von wo die Züge in Richtung Ruhr oder bis hoch an die Seehäfen Bremerhaven/Hamburg/Lübeck umgesetzt werden können. Durch die TWE-Strecke wird es dadurch ebenfalls möglich, Züge ohne Richtungs-

änderung von der Südstrecke (Region Gütersloh) zum KV-Terminal zu leiten. Hierdurch werden der Region Zugverbindungen zu wichtigen Seehäfen erschlossen. Im weiteren Verlauf bindet die Strecke erneut in Gütersloh das DB-Netz an. Von hier aus können Züge in östliche oder westliche Richtung geleitet werden.

**Tabelle 15: Übergänge in andere Schienennetze**

<b>Ort</b>	<b>Strecken- km</b>	<b>Anbindung</b>
<b>Ibbenbüren Hauptbahnhof</b>	0,0	DB-Netz Richtung Westen (Niederlande) und Osten (Berlin)
<b>Lengerich</b>	18,4	DB-Netz Richtung Norden (Seehäfen) und Süden (Ruhrgebiet)
<b>Gütersloh</b>	67,8	DB-Netz Richtung Westen (Niederlande) und Osten (Berlin)
<b>Hövelhof</b>	91,6	DB-Netz Richtung Süd-Osten (Paderborn und Kassel)

### 2.3.2 Straßeninfrastruktur

Die Wirtschaftsregionen sind mit einem starken Straßennetz für den regionalen und überregionalen Verkehr durchzogen, wie Tabelle 16 verdeutlicht. Das starke Autobahnnetz bietet einerseits die Möglichkeit regionale Waren zur Bahnstrecke zu transportieren, allerdings steht es auch in direkter Konkurrenz zur Bahnstrecke. Über die vier aufgelisteten Autobahnen sind schnell und flexibel überregionale Ziele zu erreichen. Im nachfolgenden Kapitel werden diese genauer betrachtet.

Durch das starke Bundesstraßennetz können regionale Waren schnell zur Bahnstrecke transportiert und auf die Schiene umgesetzt werden. Am nördlichsten Punkt der Strecke kreuzt die B219 das Schienennetz. Durch den Verladepunkt am Hafen in Dörenthe können Waren aus Ibbenbüren, Saerbeck, Greven und Emsdetten schnell angebunden werden. Etwa 25 km weiter bietet die B51 einen Anschluss nach Georgsmarienhütte. Die B476 erschließt über den Bahnhof Versmold die Industrien in Dissen und Warendorf – durch die B513 können ebenfalls Transporte aus Warendorf nach Harsewinkel geleitet werden. Mit der B61 besteht in Gütersloh eine starke Anbindungsmöglichkeit zur A33 und nach Bielefeld.



Tabelle 16: Schnellstraßeninfrastruktur im Umfeld der TWE-Strecke

Ort	Bezeichnung	Strecken- km	Anbindung
<b>Ibbenbüren</b>	A 30	Ca. 2,5	Rheine, Lotte, (NL)
<b>Lengerich</b>	A 1	Ca. 11,7	Münster, (Osnabrück, Ruhrgebiet)
<b>Gütersloh</b>	A 2	Ca. 74,8	Bielefeld, Hamm
<b>Hövelhof</b>	A 33	Ca. 88,7	Bielefeld, Paderborn
<b>Dörenthe</b>	B 219	Ca. 5,2	Ibbenbüren, Saerbeck, Greven, Emsdetten
<b>Bad Iburg</b>	B 51	Ca. 28,9	Georgsmarienhütte, (Münster)
<b>Versmold</b>	B 476	Ca. 44,1	Dissen, Warendorf
<b>Harsewinkel</b>	B 513	Ca. 54,9	Warendorf
<b>Gütersloh</b>	B 61	Ca. 67,8	Bielefeld

### 2.3.3 Binnenschifffahrt

Direkt am Beginn der Nordstrecke besteht am Hafen in Dörenthe eine Anbindung an den Dortmund-Ems-Kanal. Der Kanal verfügt über eine Länge von 223 km und verbindet die Ruhrmetropolen und die Nordsee, wie Abbildung 27 zeigt. Der Hafen Dörenthe befindet sich etwa 30 km nördlich der Schleuse Münster, die im Jahr 2022 von über 13.000 Schiffen passiert wurde und somit etwa 10 Mio. Gütertonnen transportiert wurden. [SMS] Wie unter 2.2.1 beschrieben, besteht hier aktive Umschlaginfrastruktur. Etwa 10 km nordwestlich des Hafens besteht ein Übergang vom Dortmund-Ems-Kanal in den Mittellandkanal. Dieser bindet die Region in Richtung Osten an wichtige Binnenschifffahrtsrouten in Richtung Hannover und Berlin an.



Abbildung 27: Verlauf des Dortmund-Ems-Kanals (angepasste Darstellung) [WNA]

## 2.4 Alternative Infrastrukturen zum Schienengüterverkehr

In Deutschland gibt es neben dem Schienengüterverkehr, der 2024 ca. 20% des Modalsplits ausmachte, verschiedene Alternativen für den Transport von Waren:

- **Straßengüterverkehr:** Der Straßengüterverkehr ist mit einem Anteil von rund 70% am Modalsplit in Deutschland der wichtigste Verkehrsträger. Das ist vor allem dadurch begründet, dass in der Regel die sogenannte „erste und letzte Meile“ nur über die Straße realisierbar ist. So sind Lastwagen und Sattelzüge in der Lage, flexibel und direkt von Tür zu Tür zu liefern. Diese Flexibilität ermöglicht es, auch abgelegene Standorte zu erreichen und spontan auf unvorhergesehene Änderungen bzw. Störungen in der Lieferkette zu reagieren. Allerdings ist der Straßengüterverkehr im Vergleich zum Schienengüterverkehr vor allem auf Langstrecken oft teurer und belastet die Umwelt stärker als der Schienengüterverkehr.
- **Binnenschifffahrt:** Die Binnenschifffahrt bietet eine weitere Alternative zum Transport von Gütern in Deutschland durch Nutzung von Flüssen und Kanälen. Schiffe können große Mengen an Fracht aufnehmen und sind oft kostengünstiger und umweltfreundlicher als der Straßengüterverkehr. Allerdings sind sie weniger flexibel als Lastkraftwagen und können nicht jeden Ort direkt erreichen. Damit sind in der Regel Straßenvor- und -nachläufe erforderlich. Begrenzender Faktor in der Binnenschifffahrt sind die verfügbaren Flächen und damit die Kapazität der Binnenhäfen.
- **Seetransport:** Für den internationalen Güterverkehr ist der Seetransport das Rückgrat von Transportketten. Nahezu der gesamte Welthandel wird über die Seeschifffahrt realisiert. Der Schienengüterverkehr bildet dabei eine wichtige Säule im Vor- und Nachlauf zur Bündelung von Straßengütertransporten. Güterverkehrszentren sind in Deutschland zentrale Verkehrsknotenpunkte für den Güterumschlag zur logistischen Anbindung der Seehäfen. Kombinierte Ladungsverkehre und hier insbesondere Containerverkehre bilden dabei den größten Teil der Transporte ab. Eine typische Transportkette führt vom Straßenvorlauf (erste Meile) über einen Umschlagbahnhof oder ein GVZ mit anschließendem Schienenvorlauf (Sammelverkehr) zum Seehafen und bei Empfangsendungen in die entgegengesetzte Richtung zum Empfänger.
- **Luftfracht:** Luftfracht ist eine schnelle, aber teure Alternative für den Transport von Gütern, insbesondere für wertvolle, zeitkritische oder leicht verderbliche Waren. Flughäfen in Deutschland bieten eine Vielzahl von Luftfrachtdiensten an und ermöglichen es Unternehmen, ihre Waren schnell zu internationalen Zielen auch im Landesinneren zu

transportieren. Dadurch, dass Flughäfen auch im Landesinneren zu finden sind (im Gegensatz zu Seehäfen, die nur an den Küsten liegen), sind die Vor- und Nachläufe deutlich kürzer. Damit sind Bündelungen von Sendungen im Vor- und Nachlauf über die Schiene selten von Relevanz und vor allem für die TWE-Strecke vernachlässigbar.

- **Kombinierter Verkehr:** Diese Verkehrsart verbindet verschiedene Transportmodi wie Straße, Schiene und Wasser, um die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger entlang einer Transportkette zu nutzen. Der kombinierte Verkehr bietet effiziente Transportlösungen durch Wechsel des Transportmittels unter Beibehaltung der Transportbehälter (mit Containern, als Huckepackverkehre oder durch Nutzung bimodaler Techniken) und beschleunigt dadurch Umschlagprozesse, was einen Verkehrsträgerwechsel erst wirtschaftlich macht. Die Alternative zum kombinierten Verkehr beim Wechsel des Transportmittels sind gebrochene Verkehre, bei denen nicht der Transportbehälter, sondern die Ware selbst verladen und umgeschlagen werden muss (beispielsweise Palettenverladung mit dem Gabelstapler direkt in den Güterwagen). Das dauert deutlich länger, ist entsprechend teurer und kann einen Transportträgerwechsel unwirtschaftlich machen. Zusätzlich wird die Verladinfrastruktur länger beansprucht und reduziert die umschlagbare Gütermenge pro Zeiteinheit.

Diese Alternativen bieten Unternehmen eine Vielzahl von Möglichkeiten, ihre Waren zu transportieren, und ermöglichen es ihnen, die bestmögliche Transportlösung basierend auf Kosten, Zeit und Flexibilität zu wählen. Zukünftig wird es wichtig sein, Unternehmen nach Möglichkeit neben dem Straßengüterverkehr auch Alternativen anzubieten und auf Langstrecken die Hauptläufe (oft als Sammeltransport) mit dem Ziel kurzer Straßenvor- und -nachläufe möglichst lang zu gestalten. Eine perspektivische, schon heute deutlich spürbare Verknappung von Transportkapazitäten auf der Straße wird zukünftig auch einige aus heutiger Sicht unwirtschaftlich erscheinende Schienengütertransporte zu einer wichtigen Alternative machen. Da Infrastrukturprojekte, wie die Inbetriebnahme einer Schienenstrecke, langfristige Entscheidungen sind, müssen derartige Projekt und Nutzungsszenarien immer vor dem Hintergrund erwarteter, langfristiger Entwicklungen abgewogen werden.

## 2.5 Leistungsgrenzen von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen

Nach dem Tausch von ca. 63.000 Betonschwellen, ca. 12 km Schienen- und ca. 38 km Schottertausch wird nach Aussage des Betreibers die gesamte TWE Nordstrecke nach der europäischen Streckenklasse D4 ertüchtigt sein. [VDV, S. 14] Auf der Südstrecke können Transporte derzeit nach D4 mit reduzierter Geschwindigkeit von 30 km/h durchgeführt werden. Ein Ausbau nach D4 ist im Rahmen eines SPNV-Reaktivierungsprojekts zwischen Harsewinkel und Verl bis 2027 geplant. Damit eignet sich die Strecke für Züge mit einer Radsatzlast von 22,5 t und einer Meterlast von 8 t/m. [DBN, S.8] Generell bestehen auf der Zugstrecke keine Einschränkungen und laut Konzession ist ein Betrieb an 24h und sieben Tage die Woche möglich. Als Betreiber der Strecke hat die LWS auf der Nordstrecke Streckenöffnungszeiten werktags von 08:00 bis 18:00 Uhr, die nach Erfordernis erweiterbar sind. [LWS, S.1]

Nahezu die gesamte Zugstrecke ist aktuell nur eingleisig ausgebaut, sodass ein Zweirichtungsbetrieb mit langen Zügen nur stark eingeschränkt möglich ist. Ausweichgleise sind an einigen Stellen, wie bspw. am Bahnhof Lienen oder Bad Iburg vorhanden. Diese eignen sich jedoch nicht für die Passage von zwei langen Zügen. Dieser Faktor ist vor allem bei einer möglichen Öffnung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu berücksichtigen, wie er auf der Südstrecke ab Ende 2027 zwischen Harsewinkel und Verl geplant ist.

Ein weiterer limitierender Faktor ist die fehlende Elektrifizierung der TWE-Strecke. Die Strecke verfügt über keine Fahrleitung für elektrisch betriebene Lokomotiven. Beim Umsetzen der Züge in oder aus dem DB-Netz ist ein Lokwechsel erforderlich oder es kann auf eine Lok mit dualem Antriebssystem zurückgegriffen werden. Dieser Faktor ist in der späteren Berechnung der CO<sub>2</sub> Betrachtung zu berücksichtigen.

### 3 Marktanalyse: empirische Erhebung der Marktpotentiale

Im nachfolgenden Kapitel erfolgt die Marktanalyse zur Identifikation von möglichen Nutzern. Zunächst werden das Studiendesign und die Auswertungsmethodik beschrieben. Im Anschluss werden aktuelle Nutzer und bereits identifizierte Nutzer der Strecke beleuchtet, sowie durch eine Datenerhebung neue Interessenten identifiziert. Um tiefgreifende Informationen über die Logistikprozesse, sowie Erfahrungen und Hemmnisse der Unternehmen zu erlangen, werden im Anschluss Interviews durchgeführt, das in diesem Kapitel abschließend zusammengefasst wird.

#### 3.1 Studiendesign, Auswertung und Methodik

Die Erhebung der Marktpotentiale wird in drei aufeinander aufbauende Ebenen unterteilt, wie Abbildung 28 zeigt. Zunächst ist es erforderlich ein aussagekräftiges Datenfundament zu bilden. Hierzu wird ein Online-Frage erstellt, durch den detaillierte Unternehmensdaten erfasst werden. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Erfassung der Anliefer- und Versandlogistik regionaler Unternehmen. Weiterhin erfolgt die Erfassung der Affinität zu einer Verlagerung der Logistik auf die TWE-Strecke. Im zweiten Schritt werden Vertreter der interessierten Unternehmen interviewt, um mehr über Erfahrungen, Motive und Hemmnisse zu erfahren. Abschließend werden die quantitativen und qualitativen Daten kombiniert und analysiert.

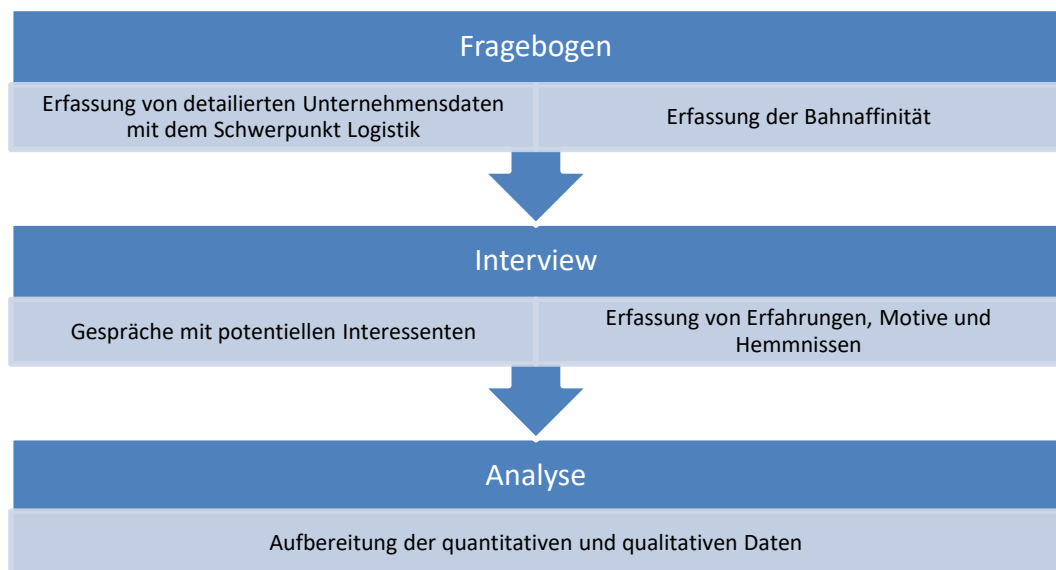


Abbildung 28: Studienverlauf

## 3.2 Verkehrsarten

Der Güterverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil des modernen Wirtschaftssystems und spielt eine entscheidende Rolle bei der Bewegung von Waren über lange Distanzen. Dabei kommen verschiedene Transportmethoden zum Einsatz, die jeweils ihre eigenen Vor- und Nachteile haben. Hierbei sind insbesondere die Unterschiede zwischen dem gebrochenen und direkten Verkehr sowie dem kombinierten Ladungsverkehr näher zu spezifizieren.

Der gebrochene Verkehr bezeichnet einen Transportprozess, bei dem Güter auf ihrem Weg von einem Ursprungsort zum Bestimmungsort mehrmals auf andere Transportmittel umgeladen und dabei einzeln verladen werden müssen. Dies kann zu erhöhten Kosten, längeren Transport- und damit Lieferzeiten und einem höheren Risiko von Beschädigungen führen. Dabei kann auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgegriffen werden, wie bspw. LKW, Eisenbahn, Binnenschiff oder auch Flugzeug.

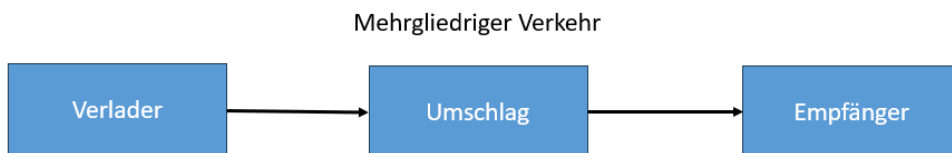


Abbildung 29: Ablauf mehrgliedriger Verkehr

Im Gegensatz dazu steht der direkte Verkehr, bei dem Güter von ihrem Ursprungsort direkt zum Bestimmungsort transportiert werden, ohne dass sie zwischendurch umgeladen werden müssen. Dies kann effizienter sein und zu kürzeren Lieferzeiten sowie niedrigeren Kosten führen. Das bevorzugte Transportmittel ist hier in der Regel der LKW. Bei einigen Unternehmen, die sowohl an der Quelle als auch an der Senke über einen Gleisanschluss verfügen, wird das Transportmittel der Wahl vor allem bei großem Frachtvolumen jedoch der Zug sein.

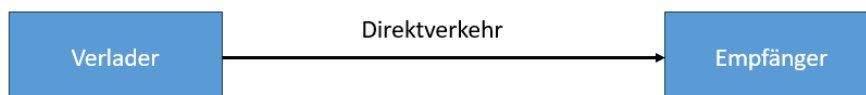


Abbildung 30: Ablauf Direktverkehr

Der kombinierte Verkehr ist eine Transportmethode, bei der verschiedene Verkehrsträger wie Straße, Schiene und Wasserweg in der Weise miteinander kombiniert werden, dass nicht die Ware selbst, sondern der Transportbehälter umge-

laden wird. Das ist mit Großcontainern, als Huckepackverkehr oder durch bimodale Techniken möglich. Kombinierte Ladungsverkehre bieten dem Nutzer zahlreiche Vorteile, setzt aber entsprechende Infrastruktur voraus:

Zu den Vorteilen zählen die Flexibilität, die Effizienz und die Umweltfreundlichkeit. Je länger Transportstrecken sind, umso leistungsfähiger wird der kombinierte Verkehr, wenn im Hauptlauf ein schnelles und klimafreundliches Transportmittel wie der Güterzug genutzt wird. Durch die Kombination verschiedener Verkehrsträger wie Straße, Schiene und Wasserweg können Engpässe vermieden und lange Strecken effizient zurückgelegt werden. Dies ermöglicht eine optimale Nutzung der jeweiligen Stärken der einzelnen Transportträger und kann zu kürzeren Lieferzeiten und niedrigeren Kosten führen. Darüber hinaus trägt der kombinierte Verkehr zur Reduzierung von Verkehrsstaus, Emissionen und Umweltbelastungen bei. Ein typisches Szenario für den kombinierten Verkehr ist der Transport von Containern vom Hafen zu einem entfernten Zielort oder umgekehrt. Die Container werden zunächst per Schiff zum Zielhafen transportiert, wo sie dann in der Regel zunächst auf Züge verladen und ins Hinterland transportiert werden, um sie dann mit dem LKW zum endgültigen Bestimmungsort zu bringen. Durch die Nutzung des Schiffsverkehrs für die langen Seestrecken (Hauptlauf) und des Schienen- und Straßenverkehrs für die letzten Meilen (Vor- bzw. Nachlauf) kann der kombinierte Verkehr die Gesamtkosten senken und die Umweltbelastung verringern, während gleichzeitig eine schnelle und zuverlässige Lieferung gewährleistet wird.

Trotz dieser Vorteile hat der kombinierte Verkehr aber einige Voraussetzungen. Dazu gehören die Notwendigkeit von technisch entsprechend ausgestatteten Umschlagpunkten, die zusätzliche Kosten und Zeitverlust verursachen, sowie die Abhängigkeit von der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der angeschlossenen Verkehrsträger. Kosten und Zeitverlust lassen sich in der Regel nur über entsprechend lange Strecken auf dem Hauptlauf kompensieren. Auch die Umschlagkapazität muss entsprechend des erwarteten Frachtvolumens ausgelegt sein. Zudem erfordert die Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren im kombinierten Verkehr eine effektive Logistikplanung, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Entscheidend für eine wirtschaftliche Nutzung kombinierter Verkehre ist die Verfügbarkeit leistungsstarker Umschlaginfrastruktur.

Der Schienengüterverkehr ist im kontinentalen und maritimen Verkehr eine wichtige Komponente des Güterverkehrs und zeichnet sich durch seine hohe Kapazität, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit aus. Eine Anbindung von Regionen an das Schienennetz und damit auch an weitführende Verkehrsträger ist ein



wichtiger Standortfaktor für Unternehmen bei der Teilhabe am Welthandel aber auch bei kontinentaler Versendung und Empfang von Ware über weite Strecken.

### 3.3 Übersicht aktueller Nutzer der TWE-Strecke

Auf dem südlichen Streckenabschnitt findet bereits heute geringe Anzahl an Güterverkehren statt. Insgesamt acht Unternehmen nutzen bereits die Möglichkeit des Bahntransports, wie Tabelle 17 zeigt.

**Tabelle 17: Aktueller Güterverkehr auf der TWE-Strecke (Stand 03.2024)**

Streckenabschnitt		Firma	Güter
Gütersloh Nord	Versmold	TRANSGAS GmbH & Co. KG, Versmold	Flüssiggas
Gütersloh Nord	Versmold	Helmut Brüninghaus GmbH & Co. KG, Versmold	Feinblech
Harsewinkel West	Gütersloh Nord	CLAAS KGaA mbH, Harsewinkel	Landmaschinen
Gütersloh Nord		Captrain Cargo West	Stahlprodukte, Rangierbahnhof für den Versand nach FR
Gütersloh Nord		Kemena GmbH, Gütersloh	Logistik Papier, Altpapier etc.
Gütersloh Nord		Gebr. Diekötter KG, Gütersloh	Altmetall
Gütersloh Nord	Anschlussgleis Amtenbrink	Friedrich Amtenbrink GmbH & Co. KG, Gütersloh	Stahlprodukte
Gütersloh Ubf	Anschlussgleis Stockbrügger	W. Stockbrügger oHG Stahl-Service-Center, Gütersloh	Stahlprodukte

#### Gütersloh – Hövelhof

Dieser Streckenabschnitt wird lediglich im Abschnitt Gütersloh Nord – Gütersloh Ubf mehr oder weniger regelmäßig befahren. Es erfolgt mehrmals in der Woche mit je einem Zugpaar die Bedienung der Firma Stockbrügger (Stahlprodukte). Auch der Anschluss Amtenbrink erhält sporadisch einige Frachten mit Stahlprodukten. Das KV-Terminal am Lupinenweg wird derzeit überhaupt nicht angefahren.

Deutlich stärker befahren wird der Bereich zwischen der Weiche 80 (Anbindung DB-Bahnhof) und dem Bahnhof Gütersloh Nord. Hier sind täglich bis zu fünf Zugpaare zu erwarten.

Der Kopfbahnhof Gütersloh Nord dient dem Unternehmen Captrain Cargo West (CCW) u.a. als Rangier- und Abstellbahnhof für unternehmenseigene Verkehre. U.a. treffen dort Ganzzüge mit Luppen (Vorprodukte der Rohrherstellung) aus Zeithain ein. In Gütersloh werden die Züge zerlegt und daraus neue Züge mit einer bestimmten Wagenfolge gebildet. Deren Ziel ist u.a. Vitry (Frankreich), Würgendorf und Brackwede Süd. Für weiteren erheblichen Verkehr sorgt die Spedition Kemena, die über ein Anschlussgleis an den Bahnhof Gütersloh Nord angeschlossen ist. Die Bedienung erfolgt mehrmals täglich durch DB Cargo und andere EVU. Die intensive Nutzung des Bahnhofs Gütersloh Nord erklärt die zahlreichen Zugfahrten über die Weiche 80 in den Hauptbahnhof.

### **Gütersloh – Lengerich**

Dreimal in der Woche wird von Gütersloh Nord aus der Bahnhof Versmold zur Bedienung von zwei Gleisanschlussnehmern angefahren. Es verkehrt in der Regel ein Zugpaar in den Vormittagsstunden. Gefahren wird vornehmlich montags, mittwochs und freitags.

Auch die Firma Claas in Harsewinkel mit eigenem Verladebahnhof (Anschluss über Weiche 101) nutzt weiterhin die Möglichkeit des Bahntransport, jedoch in geringerem Umfang: es verkehren sporadisch Sonderzüge zu den Seehäfen Bremerhaven und Kiel und Ganzzüge in osteuropäische Länder. Die Nutzung variiert zwischen mehrmaliger Nutzung pro Woche bis zu gelegentlicher Nutzung im Quartal.

Nördlich von Versmold verkehren aufgrund der vorhergegangenen, jahrelangen Streckensperrung derzeit noch keine Güterzüge. Befahren wird dieser Abschnitt ab August 2023 wieder mit historischen Sonderzügen der Eisenbahn-Tradition Lengerich.

### 3.4 Datenerhebung bei potentiellen Nutzern in der Region

Mit Hilfe der Wirtschaftsförderungen wurden in den drei Regionen Einladungen zu einem Online-Fragebogen verschickt. Mit diesem werden Unternehmensdaten zunächst grundlegende Unternehmensdaten und Produkte erfasst. Anschließend werden Daten zum Wareneingang und -ausgang aufgenommen, die eine Einordnung der Relevanz des jeweiligen Unternehmens in den Projektzusammenhang ermöglichen. Neben der Liefermenge werden u.a. die Region, Versandform und Frequenz erfasst, um ggf. Mengen mehrerer Unternehmen zu bündeln. Wie Tabelle 18 zeigt, werden abschließend Informationen zur Affinität des Unternehmens zum Bahntransport erfasst, sowie Wünsche und Anregungen der Unternehmen entgegengenommen.

**Tabelle 18: Inhalt des Online-Fragebogen**

<b>Kapitel</b>	<b>Inhalt</b>
<b>Stammdaten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allgemeine Unternehmensdaten</li> <li>- Ansprechpartner</li> </ul>
<b>Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verpackungsform</li> <li>- Saisonale Schwankungen</li> </ul>
<b>Kunden und Absatzmärkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absatzregion</li> <li>- Kundengruppe</li> <li>- Regelmäßigkeit</li> <li>- Transportmittel</li> <li>- Versandform</li> <li>- Frequenz</li> <li>- Beauftragung der Logistik</li> <li>- Anzahl Warentransporte pro Monat</li> <li>- Jährliche Versandmenge</li> </ul>
<b>Lieferanten und Bezugsquellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezugsregion</li> <li>- Regelmäßigkeit</li> <li>- Transportmittel</li> <li>- Versandform</li> <li>- Frequenz</li> <li>- Anzahl Anlieferungen pro Monat</li> <li>- Jährliche Bezugsmenge</li> <li>- Lieferung per Bahn</li> </ul>
<b>Aktuelle Logistikprozesse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bisherige Erfahrungen/Überlegungen</li> <li>- Grundsätzliches Interesse</li> <li>- Pufferlager im Ein- und Ausgang</li> <li>- Direkter Bahnanschluss</li> </ul>
<b>Wünsche und Anregungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Freitext für Anregungen</li> </ul>

## Marktanalyse: empirische Erhebung der Marktpotentiale

Insgesamt wurden von den drei Wirtschaftsförderungen 674 Unternehmen aufgelistet, die im relevanten Wirtschaftsraum aktiv sind. Davon stammen 61 Unternehmen aus dem Südkreis des Osnabrücker Landes, 246 Unternehmen aus dem Kreis Gütersloh und 367 Unternehmen aus dem Kreis Steinfurt. In diesen Daten sind auch Unternehmen enthalten, die auf Grund der Größe oder Wirtschaftszweig ausgeschlossen werden können (bspw. Sanitärbetriebe oder Tankstellen).

### 3.5 Klassifizierung der Güterarten und Zuordnung potentieller Verkehre

Im Schienenverkehr wird eine Vielzahl von Güterarten transportiert, die von Rohstoffen über Konsumgüter bis hin zu industriellen Produkten reichen. Diese verschiedenen Güterarten werden je nach ihren Eigenschaften, Größen und Anforderungen in speziellen Wagen und Containern befördert. Nachstehend erfolgt eine kurze Erläuterung der gängigsten Güterarten im Schienenverkehr:

- **Rohstoffe:** Dazu gehören Materialien wie Kohle, Erz, Holz und Mineralien. Diese Güter bilden oft die Basis für die industrielle Produktion und werden in großen Mengen über weite Entfernungen transportiert.
- **Konsumgüter:** Dies umfasst eine Vielzahl von Produkten, die für den täglichen Gebrauch bestimmt sind, wie zum Beispiel Lebensmittel, Bekleidung, Elektronik und Haushaltswaren. Diese Güter werden oft in Containern oder speziellen Waggonen transportiert, um sie vor Beschädigungen zu schützen.
- **Industrieprodukte:** Hierzu zählen Maschinen, Fahrzeuge, Baustoffe und andere industrielle Güter. Diese Produkte können oft sperrig oder schwer sein und erfordern daher spezielle Transportlösungen, die der Schienenverkehr bieten kann.
- **Chemikalien und Gefahrgüter:** Dies sind oft hochspezialisierte Güter, die besondere Sicherheitsvorkehrungen erfordern. Dazu gehören Chemikalien, Treibstoffe, Gase und andere gefährliche Materialien, die gemäß entsprechender Vorschriften transportiert werden müssen.
- **Container- und Wechselbrückenverkehr:** Der Transport von Containern und Wechselbrücken ist ein wichtiger Bestandteil des Schienengüterverkehrs. Container und Wechselbrücken werden für eine Vielzahl von Güterarten verwendet und können effizient zwischen Schiff, Zug und LKW umgeladen werden.
- **Flüssigkeiten:** Flüssige Güter wie Öl, Treibstoffe, Chemikalien und Wein werden oft in speziellen Tankwagen transportiert. Der Schienenverkehr bietet eine sichere und kosteneffiziente Möglichkeit, große Mengen flüssiger Güter über lange Strecken zu befördern (z.T. Gefahrgüter).

Jede dieser Güterarten hat ihre eigenen Anforderungen an Verpackung, Handling und Transport, und der Schienenverkehr bietet eine zuverlässige und effiziente

Lösung für die Beförderung einer breiten Palette von Gütern über große Entfernungen.

### 3.6 Datenauswertung: Umfrage/Verlagerungspotenziale

Die Onlineumfrage war zwischen Mai und Oktober 2023 öffentlich zugänglich, wobei die Verteilung an die Unternehmen durch die Wirtschaftsförderungen erfolgte. Insgesamt gab es in diesem Zeitraum 208 Zugriffe auf den Fragebogen, wovon bei 104 Zugriffen eine Dateneingabe vorliegt, wie Abbildung 31 zeigt. Insgesamt liegen 71 vollständig ausgefüllte Datensätze vor – dies umfasst auch Datensätze, bei denen die Freitextfragen unbeantwortet blieben.

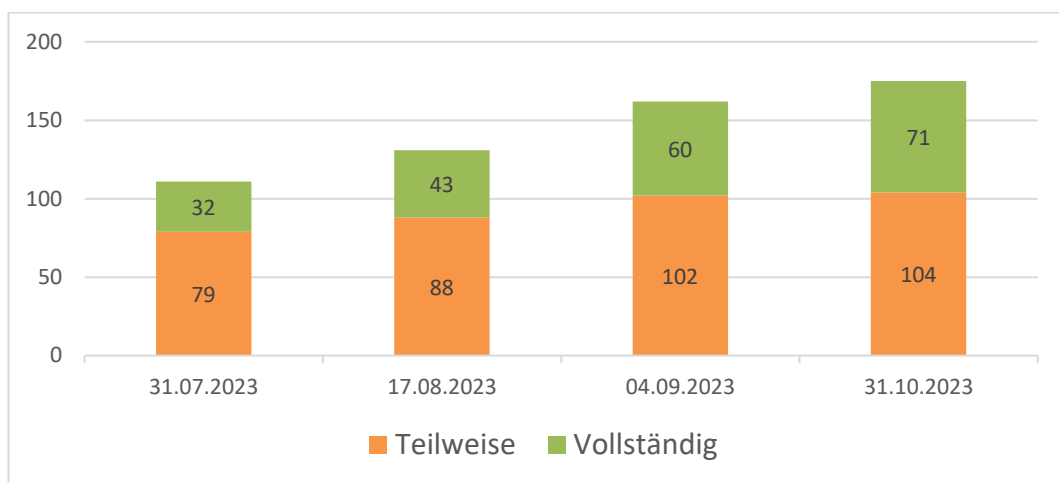


Abbildung 31: Anzahl beantworteter Fragebögen im Zeitverlauf

Des Weiteren befinden sich unter den 71 vollständigen Datensätzen vier Doppelungen, sodass sich die Anzahl verwertbarer Datensätze auf 67 reduziert. Etwa 75 % der teilgenommenen Unternehmen verfügen zwischen 100 und 1.000 Mitarbeiter und sind in die Gruppe mittelständischer Unternehmen einzuordnen, wie Abbildung 32 zeigt. Weiterhin geben 50 befragte Unternehmen an, dass ihre Produkte keiner saisonalen Schwankung unterliegen. Ein Großteil der Unternehmen stammt aus der metallverarbeitenden Industrie: 12 Unternehmen stammen aus dem Maschinenbau, 13 Unternehmen aus dem Metallbau und drei Unternehmen aus dem Automotive-Sektor.

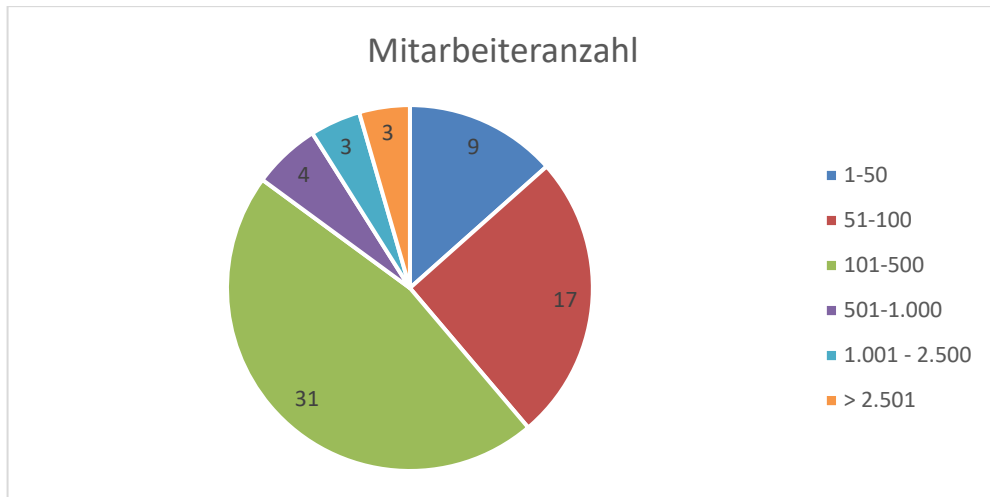


Abbildung 32: Verteilung der Mitarbeiterzahl unter den befragten Unternehmen

### Produktangaben

Der Großteil der befragten Unternehmen versendet seine Produkte auf Paletten mit Standard- oder Übermaß. Auffällig ist, dass 35 Unternehmen Sondertransporte angegeben, wie Abbildung 33 zeigt. Hierbei handelt es sich bspw. um Silo-LKW für Lebensmittel und Zement, sowie um individuelle LKW-Fracht inkl. Schwertransporte. Wichtig zu beachten ist, dass eine Mehrfachauswahl möglich war.

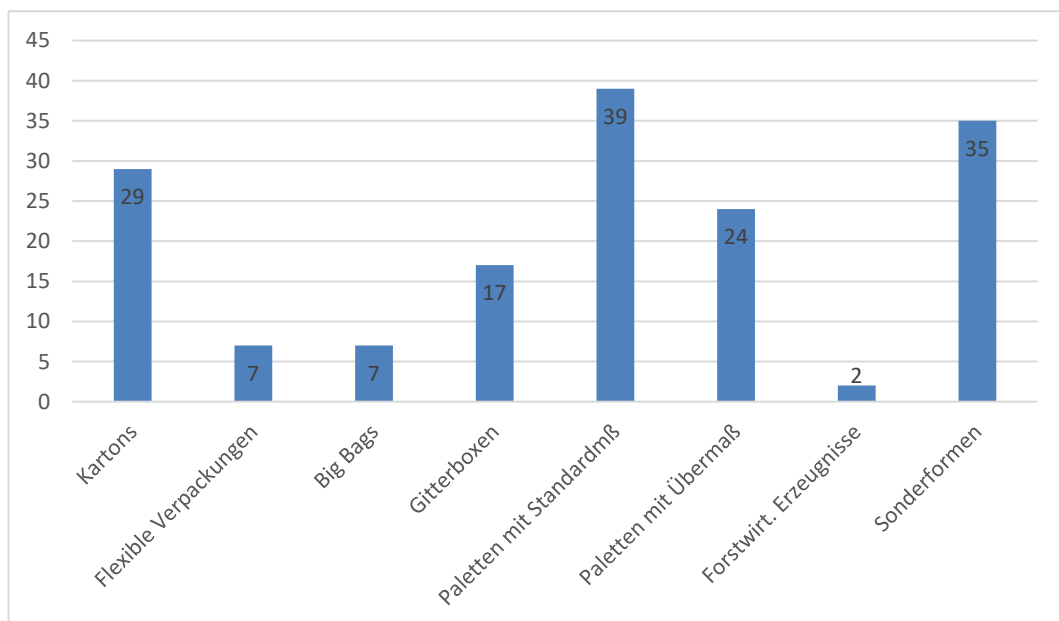


Abbildung 33: Verpackungsform der hergestellten Erzeugnisse

### Versand

Auf der Versandseite geben 44 Unternehmen an, dass sie regelmäßig, das bedeutet in über 80 % der Fälle, an dieselben Kunden versenden. So ist es wenig verwunderlich, dass nur 14 Unternehmen ein B2C-Geschäft anbieten und 57 Un-

ternehmen im B2B-Geschäft aktiv sind. 12 der teilnehmenden Unternehmen versenden zudem Ware an Schwesterfirmen. 38 Unternehmen versenden mehr als die Hälfte ihrer Waren im Inland, während sieben Unternehmen größtenteils ins EU-Ausland und zwei Unternehmen vorrangig weltweit verkaufen.

Bei der genutzten Versandart geben 66 Unternehmen an, dass sie den Straßenverkehr nutzen. Lediglich ein Handwerksbetrieb gibt an, diesen nicht zu nutzen. Etwa ein Drittel gibt an, den Flugverkehr und Schiffsverkehr (See- und Binnenschifffahrt) für den Transport ihrer Ware zu nutzen. Diese Unternehmen geben ebenfalls an, international tätig zu sein. Weniger als 10 % der Unternehmen nutzen zum Zeitpunkt der Umfrage den Schienenverkehr, wie Abbildung 34 zeigt.

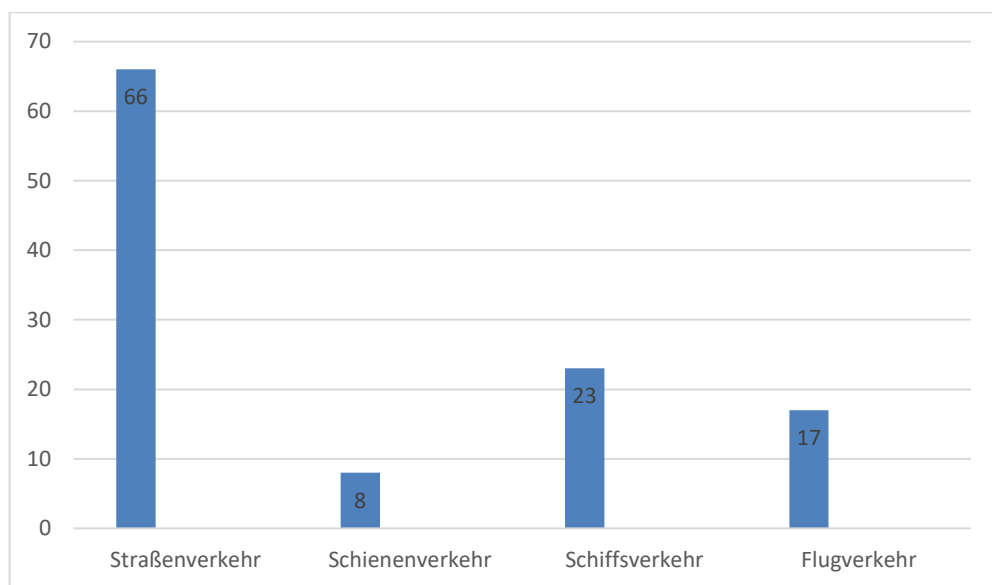


Abbildung 34: Häufigkeit je Verkehrsträger

29 Unternehmen versenden ihre Produkte vollständig oder teilweise in Paketen, während der Großteil (45) Paletten zum Versand nutzt. In Behältern, wie Silos, Mulden oder Containern versenden 31 Unternehmen ihre Waren. Dabei setzen 90 % der Unternehmen immer auf dieselben Logistikdienstleister. Insgesamt kommen die Unternehmen monatlich auf 1.200 Stückgut-LKW, 16.000 volle LKW, 491 Wechselbrücken und 1.814 Container, sowie einige Sondertransporte. Zwei Unternehmen geben zudem an zusammen 620 Bahnwaggons pro Monat zu erhalten. Insgesamt kommt so auf der Versandseite eine jährliche Menge von 4,2 Mio. tonnen zusammen, wobei nur 40 Unternehmen hierzu eine Angabe machen.



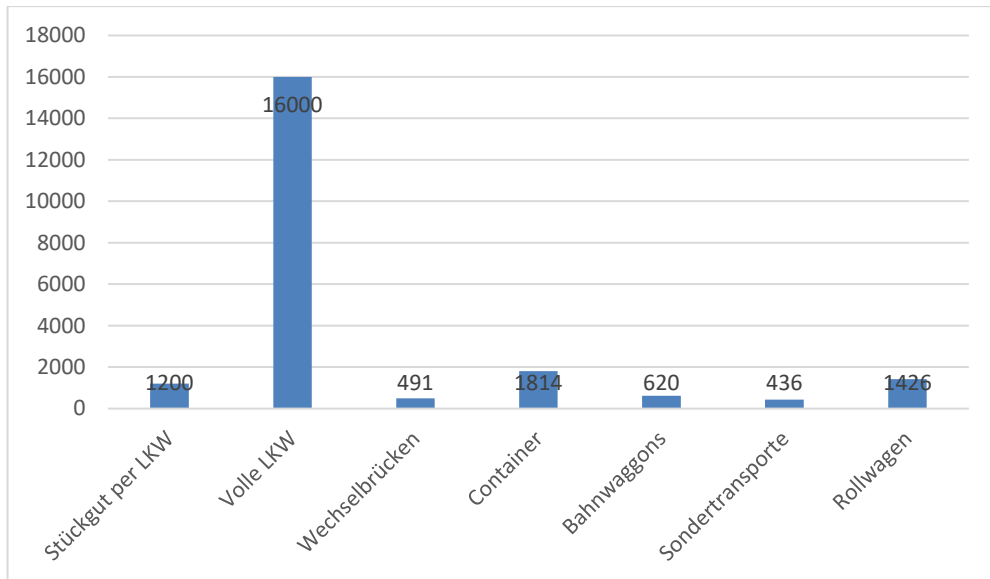


Abbildung 35: Anzahl monatlicher Auslieferungen nach Transportform in Stück

### Anlieferung

Bei der Belieferung der Unternehmen ergibt sich ein ähnliches Bild, wie beim Versand. 46 Unternehmen beziehen mehr als die Hälfte ihrer Rohstoffe aus dem Inland, während nur fünf Unternehmen größtenteils aus Europa beliefert werden. Lediglich ein Unternehmen setzt vorrangig auf internationale Lieferanten. Dabei kaufen 52 Unternehmen über 80 % ihrer Rohstoffe bei wiederkehrenden Lieferanten ein.

Auch bei der Warenanlieferung werden hauptsächlich Paletten genutzt – 47 Unternehmen erhalten ihre Waren auf Palette, 32 erhalten Pakete und acht Unternehmen erhalten von ihren Lieferanten Mulden. Fünf Unternehmen geben an, ihre Lieferungen in Silo-Fahrzeugen zu erhalten. Zwei Unternehmen erhalten zudem Ware in Containern. Jeweils ein Unternehmen nutzt Schiffsladungen und Schrottwaggons.

Wie der Abbildung 36 zu entnehmen, erfolgen nach Angaben im Fragebogen wesentlich weniger Warenabgänge als Anlieferungen. Hier ist jedoch zu beachten, dass viele Unternehmen keine konkreten Angaben machen konnten. So gab es nur 119 Eintragungen, verteilt auf die sieben Kategorien. Bei den Warenabgängen sind 147 Eintragungen vorhanden. Dennoch zeigt sich ein ähnliches Bild auf beiden Seiten. Vorrangig setzen die Unternehmen auf den Versand voller und Stückgut-LKW. Nur ein geringer Anteil wird heute per Bahn angeliefert. Dies ist besonders dem Umstand geschuldet, dass nur vier von 67 Unternehmen lieferantenseitig ein Bahntransport angeboten wird. Gleiches gilt für die jährliche Bezugsmenge.

Während laut Angaben 4,2 Mio. tonnen verschickt werden, kommen in der Warenannahme nur etwa 3,1 Mio. tonnen an.

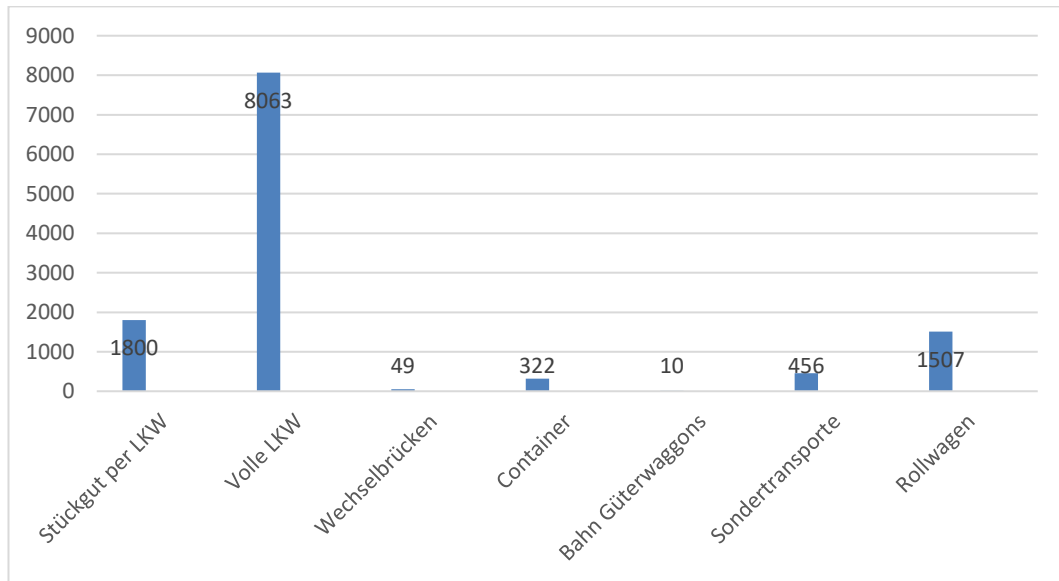
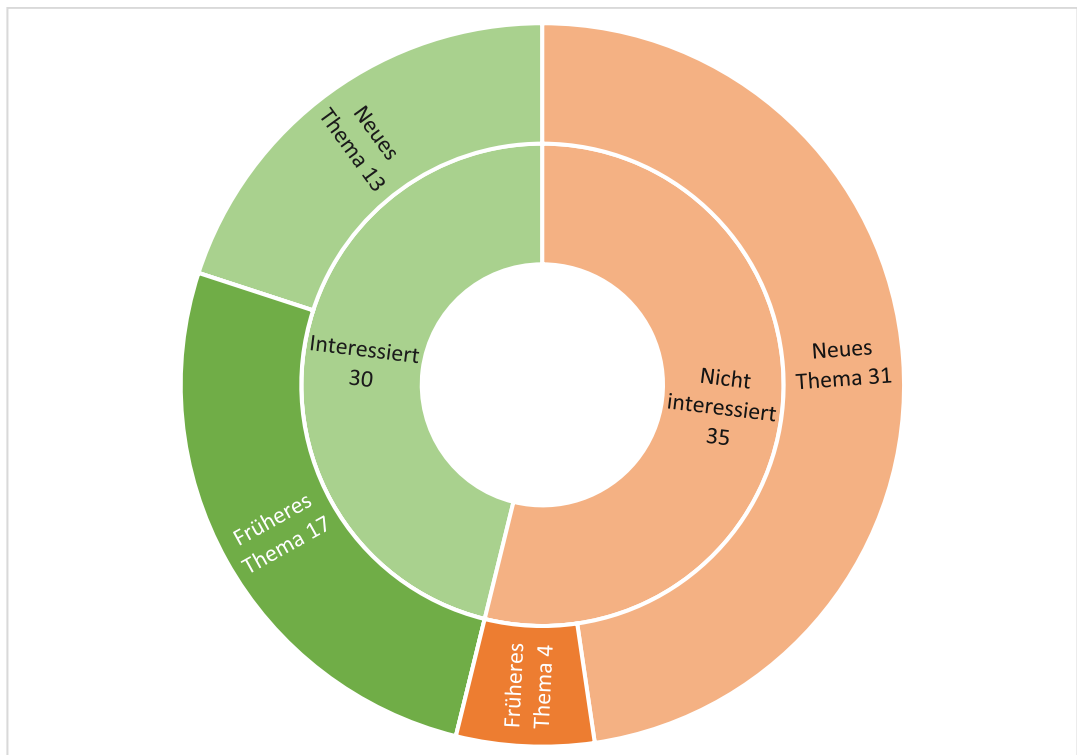


Abbildung 36: Anzahl monatlicher Anlieferungen nach Transportform in Stück

Bisher haben sich 21 Unternehmen mit dem Bahntransport auseinandergesetzt, davon haben sich vier Unternehmen gegen die Verlagerung entschieden. Bei 17 Unternehmen besteht weiterhin Interesse an der Verlagerung. Außerdem bekunden 13 Unternehmen Interesse am Bahntransport, die bisher keine Erfahrung mit Gütertransporten per Schiene haben, wie Abbildung 37 zeigt.



**Abbildung 37: Aufteilung der Unternehmen nach Interesse und eigenen Erfahrungen**

Ein Großteil der Unternehmen setzt auf beiden Seiten Pufferlager ein. Dabei unterliegt die Größe einer weiten Bandbreite von 1 – 180 Werktagen. Gut ein Drittel der Unternehmen macht hierzu im Fragebogen eine Angabe. Auf der Eingangsseite hat die Hälfte dieser Teilnehmer ein Pufferlager zwischen einer und zwei Wochen, während die Pufferlager auf der Abgangsseite deutlich kleiner sind. Hier gibt die Hälfte der Unternehmen eine Größe von maximal einer Woche an.

Im qualitativen Bereich der Online-Befragung können die Teilnehmer ihre Wünsche an die Infrastruktur äußern. Von dieser Möglichkeit machten 21 Unternehmen Gebrauch. Schwerpunkte dieser Äußerungen waren die unflexible Gestaltung des Bahnverkehrs mit zwei Äußerungen, sowie die aktuell schlechte Infrastruktur, die als Hemmnis angesehen wird (6 Äußerungen). Zwei Unternehmen wünschen eine Intensivierung kombinierter Verkehre und zwei weitere Unternehmen nennen konkrete Vorhaben, die unter 2.2 beschrieben sind, als Wunsch.

Insgesamt ist festzustellen, dass unter den vorliegenden Antworten Containertransporte (1.814 Container monatlich) im Vergleich zu 1.200 Stückgut-LKW und 16.000 vollen LKW bisher nur einen vergleichsweise kleinen Anteil der Transporte ausmachen. Damit wäre der potenzielle Anteil kombinierter Ladungsverkehre als Vorzugsszenario für den Schienengüterverkehr am Gesamttransportaufkommen eher gering. Um auch andere Transporte auf die Schiene zu verlagern, wäre unternehmensseitig eine Umstellbarkeit auf Containerverladung zu prüfen und zusätzlich eine Berücksichtigung von Stückgutverladung an den Umschlagpunkten. Bei Stückgutverladung ist dann der erhohnte Zeitbedarf an den Umschlagpunkten zu berücksichtigen, der zu einer Reduzierung der Umschlagkapazitat führen wird. Außerdem wäre zu klären, wer die für die Verladung erforderlichen Fördermittel bereitzustellen hat bzw. wer eine Verladeinfrastruktur vor Ort (bspw. Portalkrane) betreiben soll.

### **3.7 Auswahl und Vertiefung der Datenerhebung durch Interviewstudie**

Die Onlinebefragung zeigt ein sehr differenziertes Ergebnis. Die Logistikprozesse der Unternehmen unterscheiden sich erwartungsgemäß stark und die vorhandenen quantitativen Auswertekriterien alleine lassen kaum Rückschlüsse auf die Eignung für Schienentransporte zu. Prinzipiell eignet sich der Schienenverkehr für Unternehmen mit wiederkehrenden Transporten schwerer Güter bzw. größer

## Marktanalyse: empirische Erhebung der Marktpotentiale

Mengen über lange Transportwege – unabhängig von der Unternehmensgröße. Daher erfolgt im nächsten Schritt eine qualitative Forschung mittels Experteninterviews. Zum Zeitpunkt der Interviewplanung haben 27 Unternehmen Interesse an der Streckennutzung bekundet. Diese werden durch sieben Kriterien mittels einer 5-Punkt-Skala und den Angaben im Fragebogen bewertet. Ziel ist die Identifikation von über 50 % der vielversprechendsten Interessenten, die in ein Interview geladen werden. Weitere 10 % sollen als Nachrücker identifiziert werden. Wie Abbildung 38 zeigt, haben die einzelnen Faktoren unterschiedliche Gewichtungen. Neben der Versandmenge und -form, sind vor allem der Umsatz und die Mitarbeiterzahl wichtig. Die Lieferseite ist nur mäßig von den Unternehmen beeinflussbar, sodass hier eine leichte Abwertung gegenüber der Versandseite besteht. Außerdem relevant ist die Entfernung zur TWE-Strecke.

Kriterium	1		2		3		4		5		Gewichtung
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	
MA-Anzahl	1	49	50	100	100	249	250	999	1.000	9.999	15%
Umsatz in Mio. €	-	9,99	10,00	49,99	50,00	99,99	100,00	249,99	250,00		15%
Versand Versandmenge in t	-	499	500	1.999	2.000	9.999	10.000	19.999	20.000		25%
Versandform	Pakete		LKW-Auflieger (Stückgut)		LKW-Auflieger (voll)		Wechselbrücken		Container, Mulden		20%
Anlieferung Liefermenge in t	-	499	500	1.999	2.000	9.999	10.000	19.999	20.000		10%
Lieferform	Pakete		LKW-Auflieger (Stückgut)		LKW-Auflieger (voll)		Wechselbrücken		Container, Mulden		5%
Entfernung TWE in km	10,10	20,00	5,10	10,00	2,10	5,00	0,60	2,00	-	0,50	10%

Abbildung 38: Bewertungsmatrix der Unternehmen mit Fragebogenrückläufer

Als Interviewkandidaten wurden alle Unternehmen mit einer Gesamtbewertung von größer 3,00 Punkten herangezogen, während als Nachrücker die Unternehmen mit mehr als 2,60 Punkte berücksichtigt wurden. Nach Abzug von zwei landkreisfremden Unternehmen blieben so 13 direkte Interviewpartner und drei Nachrücker.

Da nur etwa 10 % der regionalen Unternehmen an der Umfrage teilgenommen haben, wurden seitens der vier Projektpartner (Auftraggeber und unterstützende Wirtschaftsförderungen) weitere Unternehmen benannt. Diese wurden anhand von drei abgestimmten Kriterien bewertet, wie Abbildung 39 zeigt. Von den sieben nachnominierten Unternehmen erreichten fünf eine Bewertung von größer 3,00 Punkten.

Kriterium	1		2		3		4		5		Gewichtung
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	
MA-Anzahl	1	49	50	100	100	249	250	999	1.000	9.999	33%
Umsatz in Mio. €	-	9,99	10,00	49,99	50,00	99,99	100,00	249,99	250,00		33%
Entfernung TWE in km	10,10	20,00	5,10	10,00	2,10	5,00	0,60	2,00	-	0,50	33%

Abbildung 39: Bewertungsmatrix von nominierten Unternehmen

## Marktanalyse: empirische Erhebung der Marktpotentiale

Insgesamt werden dadurch 21 Unternehmen für ein Interview selektiert. Für die Interviews wird ein Leitfaden entwickelt, der sich in vier Schwerpunkte gliedert:

- Einleitung
- Validierung der Unternehmensdaten/Infrastruktur
- Bisherige Erfahrungen & Hemmnisse
- Wünsche

Zunächst werden Projekt und Projektpartner erneut vorgestellt, sowie eine kurze Einordnung des Interviews gegeben. Anschließend erfolgt eine Abfrage bzw. Validierung der Ergebnisse des Fragebogens, mit dem Hauptaugenmerk auf der Erfassung der standortspezifischen Daten. Anschließend wurde mit den Unternehmen über die eigenen Erfahrungen und Rahmenbedingungen des Bahnverkehrs gesprochen. Außerdem wurden die logistischen Anforderungen, die Nutzung eines kombinierten Verkehrs, sowie die Rolle von Dienstleistern und nachbarschaftlichen Kooperationen thematisiert. Abschließend wurden die Wünsche der Unternehmen in Bezug auf die Fördermaßnahmen und mögliche Hemmnisse besprochen.

### 3.8 Auswertung der Interviewstudie

Von den 21 selektierten Unternehmen erklärten sich 10 Unternehmen zu einem Interview bereit. Die Interviews fanden größtenteils im vierten Quartal 2023 statt, nur eins fand im Januar 2024 statt. Teilweise unter Begleitung der Wirtschaftsförderungen wurden Experte aus den jeweiligen Unternehmen von Vertretern der Logis.Net in einem offenen Gespräch befragt. Sieben Unternehmen sind dabei durch den Geschäftsführer vertreten worden, während sonst Werks- oder Logistikleiter an dem Interview teilnahmen. Die geführten Interviews helfen dabei ein tieferes Verständnis über die Logistikprozesse im Unternehmen zu bekommen, insbesondere im Bereich Ladungsträger, Transport- und Produktionszyklen. Außerdem wird vertieft über Erfahrungen und Hemmnisse gesprochen.

Von den befragten Unternehmen haben bereits sechs Unternehmen Erfahrungen mit dem Bahntransport sammeln können, wovon heute noch immer vier Unternehmen die Schiene zum Versand von Gütern nutzen. Alle Unternehmen geben an, dass der Schienengüterverkehr mit abnehmender Tendenz genutzt wird. Drei Unternehmen, die bisher noch keinen Schienengüterverkehr hatten, beschäftigen sich zudem mit diesem Thema, wie Abbildung 40 zeigt. Ein teilnehmendes Unternehmen hat Interesse an der Wartung von Güterwagen, während die An- und Auslieferung von Waren über das Schienennetz weniger interessant ist. Gleichzeitig ist dieses Unternehmen an einer alternativen Bahnstrecke beheimatet, sodass eine Nutzung der TWE-Strecke wenig wahrscheinlich ist.

Von den vier aktuellen Nutzern transportiert nur ein Unternehmen die Güter im direkten Einzelwaggonverkehr, während drei Unternehmen den kombinierten Verkehr nutzen. Hierbei ist zu beachten, dass zwei Unternehmen über alternative Infrastruktur im näheren Umfeld transportieren. Dazu werden Container im Werk beladen und per LKW in einen weiter entfernten Bahnhof gebracht. Beide Unternehmen bewerten das aktuelle System als zuverlässig und zufriedenstellend. Die Unternehmen sehen zudem Probleme im Betrieb des KV-Terminals in Gütersloh Spexard. In der näheren Umgebung ist kein Containerdepot vorhanden, sodass leere Container teuer angeliefert werden müssen. Zudem benötigt ein Unternehmen zwingend einen Reach-Stacker für seine Kühlcontainer, der aktuell nicht am Standort vorhanden ist.

Ein weiteres Unternehmen mit kombiniertem Verkehr nutzt die TWE-Strecke nur im geringen Maße. Hier werden vom Unternehmen LKW beladen, die bei einem nahegelegenen Dienstleister in Waggons umgeladen werden und dann über

den Bahnhof Gütersloh ins DB-Netz eingespeist werden. Die TWE-Strecke wird nur für einen kurz Abschnitt im Rangierbahnhof benötigt.

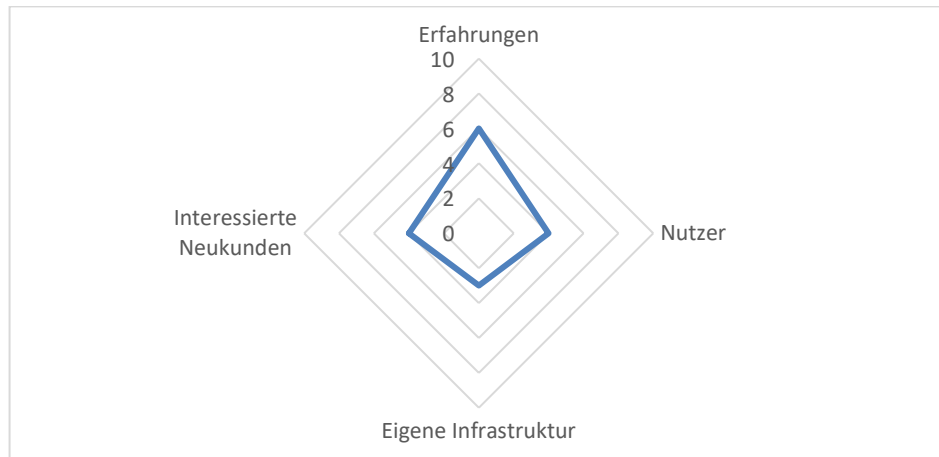


Abbildung 40: Übersicht der Unternehmen mit Erfahrungen und Interesse am Schienenverkehr

Einig sind sich die aktuellen Nutzer bei den Destinationen ihrer Waren. Zwei senden die Güter in Richtung Skandinavien und zwei versenden die Güter in Containern für den internationalen Frachtverkehr an die norddeutschen Häfen in Hamburg und Bremerhaven.

Wie Abbildung 41 zeigt, hat der Großteil der Unternehmen Interesse an einem Warenausgang per Bahn. Sieben Unternehmen interessieren sich für die Auslieferung per Zug, während nur vier Unternehmen eine Anlieferung über die Schiene bevorzugen. Letzteres liegt vor allem an der geringen Verfügbarkeit von eigenen Gleisanschlüssen.

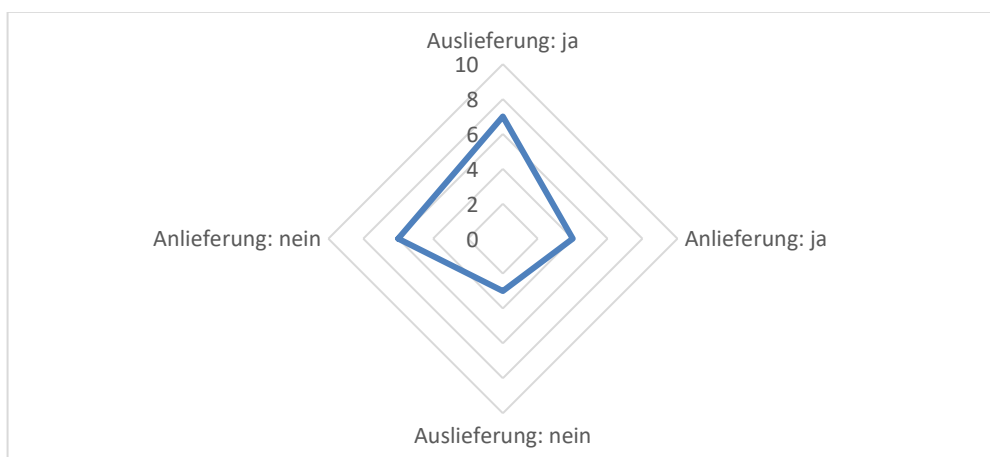


Abbildung 41: Zuordnung der Unternehmen nach Interesse an Warenein- und Warenausgang

Eine große Herausforderung stellt für die Unternehmen die Flexibilität des Schienenverkehrs dar. Sechs Unternehmen geben an, dass Verspätungen, Zugausfälle und lange Vorlaufzeiten für den Versand nicht akzeptabel sind. Dabei sind die Gründe für diese Aussagen sehr unterschiedlich. Ein Unternehmen arbeitet im Wareneingang just in time (JIT), zwei Unternehmen haben nicht ausreichende Lagerkapazitäten im Wareneingang und können nur einen Tag überbrücken. Ein Unternehmen produziert mit sehr kurzfristigen Produktionsplanungen von unter zwei Wochen. Auf der Ausgangsseite gibt ein Unternehmen an, dass der Kunde JIT produziert. Für zwei Kunden aus dem Bausektor entfällt eine Warenauslieferung per Bahn gänzlich. Ein häufig gelobter Faktor des Güterverkehrs, dass weniger LKW-Fahrer benötigt werden, sieht ein Unternehmen kritisch. Kommt es – wie in der Vergangenheit geschehen – zu Zugausfällen, muss kurzfristig eine Vielzahl an LKW-Fahrern aktiviert werden, um rechtzeitig auszuliefern. Es kommt häufiger zur Sprache, dass die Deutsche Bahn in den frühen 2000er Jahren ein Imageproblem erzeugt hat. Zu dieser Zeit sind regelmäßig Züge ausgefallen und durch das marktorientierte Angebot Cargo Einsparprogramm (MORA-C) entfielen eine Vielzahl an Cargo-Zugverbindungen und damit auch Verladestellen. Wie die Abbildung 42 zeigt sank die Anzahl an Bahnanschlüssen zwischen 1990 und 2013 um etwa 75% auf 2.500 Anschlüsse. Dies spiegelt sich auch bei den befragten Unternehmen wider. Drei Unternehmen geben an, dass Ihre Anschlussgleise zurückgebaut wurden und dadurch kleiner bzw. nicht mehr vorhanden und überbaut sind.

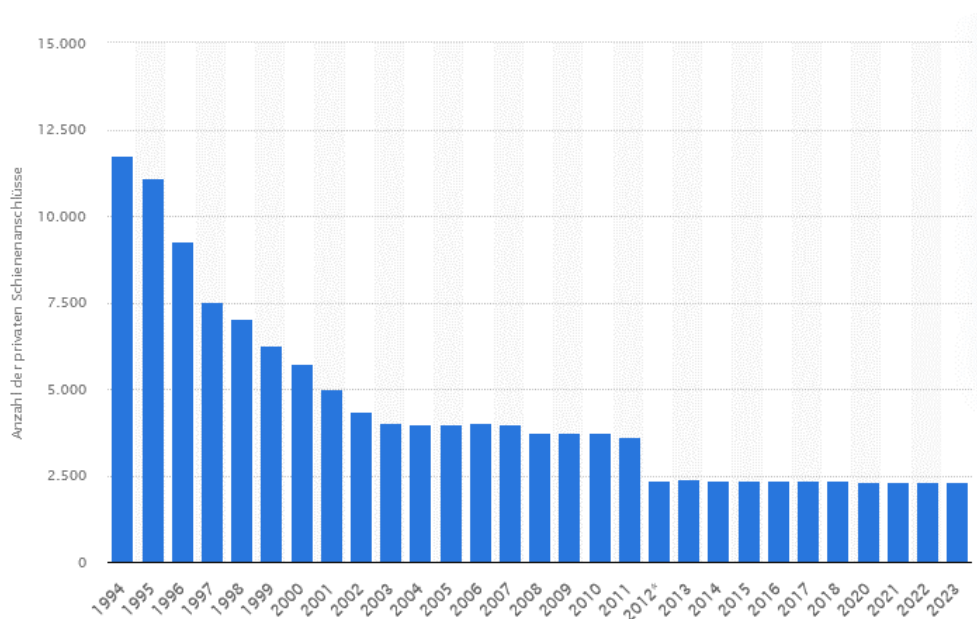


Abbildung 42: Anzahl Gleisanschlüsse der Deutschen Bahn AG [STA]



Drei Unternehmen verfügen über eigene LKW-Flotten für die Auslieferung ihrer Produkte, von denen man sich nicht trennen möchte. Zwei Unternehmen sehen allerdings eine Ergänzungsmöglichkeit durch den Schienenverkehr.

Die Interviews zeigen deutlich, dass die Erfahrungen und Hemmnisse der Unternehmen so vielfältig sind, wie ihre Tätigkeitsfelder. Die Unternehmen, die den Bahntransport für die Anlieferung nutzen möchten, benötigen einen entsprechenden Anschluss – auch auf Lieferantenseite. Zudem sind häufigere Anlieferungen kleinerer Mengen gewünscht. Dieser Umstand deckt sich mit den Anforderungen der potentiellen Versender. Die Bahn muss flexibler und zuverlässiger werden und Umschlaginfrastruktur etabliert werden. Die Befragung zeigt, dass die Unternehmen auch für lokale Kooperationen bereit sind. Wenngleich die Mengen aus dem Online-Fragebogen durchaus Nutzungspotenzial erkennen lassen, zeigt die Interviewstudie eine Vielzahl an Herausforderungen.

Zu ergänzen bleibt, dass (wie bei Fragebogenaktionen üblich) eine Antwortquote von ca. 10% erreicht wurde. Die Gründe für eine Nichtteilnahme sind jedoch nicht zwingend auf Desinteresse zurückzuführen, sodass es in der Menge der Unternehmen, die nicht geantwortet haben, noch ein weiteres Potenzial liegen kann. Dieses ist auf Basis der Datenlage jedoch nicht quantifizierbar.

## 4 Kombination der Markt- und Streckenpotentiale

Die bisherigen Erkenntnisse werden im nachfolgenden Kapitel systematisch aufgearbeitet. Zunächst werden die Mengen der Interessenten gemäß Ihres Unternehmenssitzes geclustert und grafisch abgebildet. Im nächsten Schritt erfolgt der Abgleich mit der vorhandenen Infrastruktur und den Erweiterungsmöglichkeiten. Den Abschluss des Kapitels bildet eine Beispielrechnung für einen Use-Case aus der Region. Hierbei werden sowohl der Kosten-, Zeit- und CO<sub>2</sub>-Aufwand von Straßen- und Schienenverkehr miteinander verglichen.

### 4.1 Lokalisierung von Marktpotentialen

Wie unter 3.7 beschrieben, interessieren sich 30 Unternehmen für die Verlagerung ihrer Warenströme auf den Schienenverkehr. Diese 30 Unternehmen werden nachfolgend mit Hilfe der Streckenkarte aus 2.1 lokalisiert und anschließend geclustert. 14 der Unternehmen stammen aus dem Kreis Gütersloh und jeweils acht aus den Landkreisen Osnabrück und Steinfurt. Als Bewertungsgröße wird die angegebene Jahresmenge in Tonnen auf der Versandseite berücksichtigt, sofern diese angegeben wurde. Teilweise wird die Angabe aus der angegebenen Anzahl an Raummetern abgeleitet. Vier Unternehmen machen hierzu keinerlei Angaben, sodass ihre Versandmenge anhand der monatlichen Versandmengen je Lieferform hochgerechnet werden. Wie die Abbildung 43 zeigt, konzentrieren sich die Unternehmen besonders auf zwei Gebiete. In Ibbenbüren, vor allem im Hafengebiet, gibt es drei Unternehmen mit Versandmengen von mehr als 20.000 Tonnen pro Jahr. Insgesamt kommen die sechs Unternehmen in dieser Region auf 700.000 Tonnen Warenversand pro Jahr. Im Raum Gütersloh ballen sich im Umkreis von 20 km um das Stadtzentrum sechs Unternehmen mit mehr als 20.000 Tonnen, drei Unternehmen mit 10.000 bis 19.999 Tonnen und ein Unternehmen mit 2.000 bis 9.999 Tonnen. Insgesamt versenden diese zehn Unternehmen mehr als 2,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass eins der Unternehmen bereits 1,9 Mio. Tonnen pro Jahr versendet.

Ein weiterer Wirtschaftsschwerpunkt liegt in und um Georgsmarienhütte. Hier befinden sich sechs größere Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben. Besonders ist hier die topologische Lage am Rand des Teutoburger Waldes und die existierende Bahnstrecke von Georgsmarienhütte nach Osnabrück. Obwohl die Ansässige Stahl- und Möbelindustrie interessante Mengengerüste bietet,

## Kombination der Markt- und Streckenpotentiale

ist die Direktverbindung über Osnabrück schneller. In Lienen befindet sich ein weiteres großes Kalkwerk, das über große Warenmengen verfügt. Zudem befindet sich in Bad Iburg ein Metallverarbeiter mit 2.000 bis 9.999 Tonnen Warenversand im Jahr. Beide Unternehmen liegen nah an der TWE-Strecke.

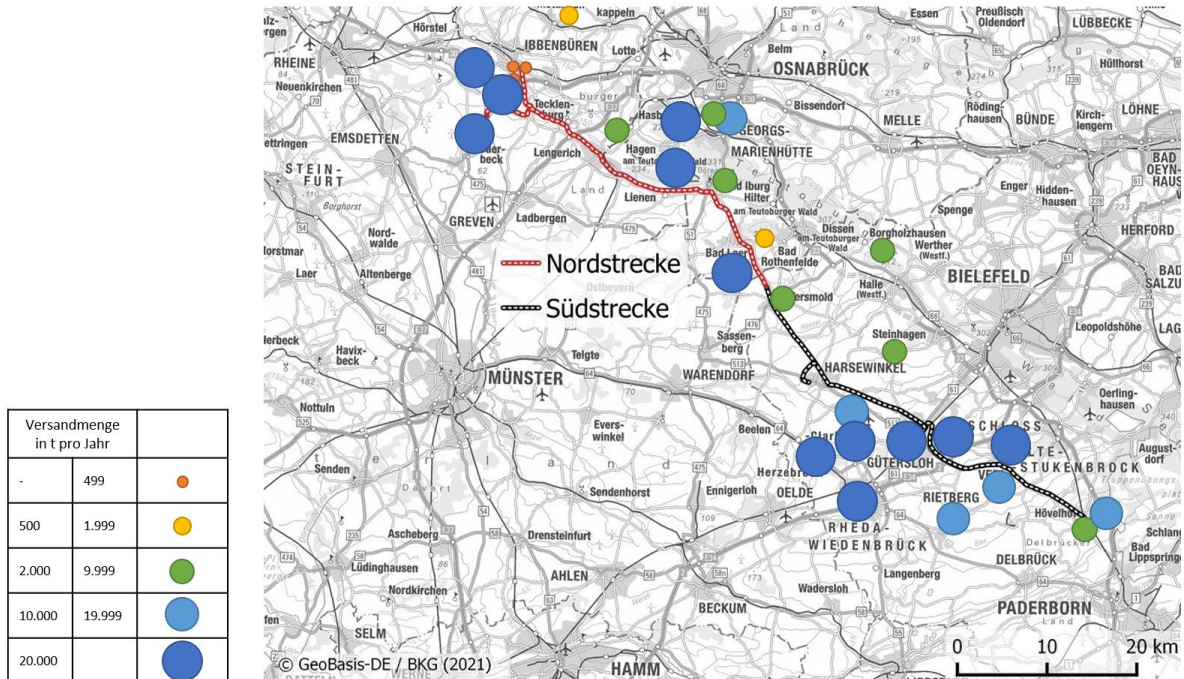


Abbildung 43: Grafische Zuordnung der Interessenten gemäß ihrer jährlichen Versandmengen Eigendarstellung in Anlehnung an [ABP]

## 4.2 Abgleich der vorhandenen und geplanten Umschlaginfrastruktur anhand der Marktdaten

Wie im vorherigen Kapitel dargelegt, konzentrieren sich die wirtschaftlichen Aktivitäten der interessierten Unternehmen an drei Schwerpunkten:

- Ibbenbüren
- Georgsmarienhütte/Bad Iburg
- Gütersloh

Der Abgleich der Abbildung 43 mit den Abbildungen 5 und 6 aus dem ersten Kapitel zeigt, dass an diese Stellen bereits Umschlaginfrastruktur vorhanden bzw. reaktiviert werden kann. Abbildung 44 verdeutlicht diesen Zusammenhang grafisch. In Ibbenbüren stellt der Hafen Dörenthe eine Möglichkeit zur Verladung dar. Neben der Umlademöglichkeit vom Zug zum Binnenschiff können über die dortige Laderampe auch Waggons beladen werden. Ein weiterer Vorteil des Standorts am

## Kombination der Markt- und Streckenpotentiale

Hafen Dörenthe sind die dortigen Freiflächen, die sich ebenfalls für die Güterladung mittels Reach-Stacker eignen. Ebenfalls aktive Umschlaginfrastruktur befindet sich in Bad Iburg. Zurzeit können an dem Bahnhof verschiedene Güter verladen werden, sofern die Geräte zur Verladung selbst mitgebracht werden. In Gütersloh stellt das inaktive Containerterminal eine bestehende Möglichkeit zur Reaktivierung der Bahntransporte auf der TWE-Strecke dar. Auch hier bietet sich für eine Interimszeit die Verladung mittels Reach-Stacker an, um nicht erst auf die Reaktivierung des Krans zu warten.

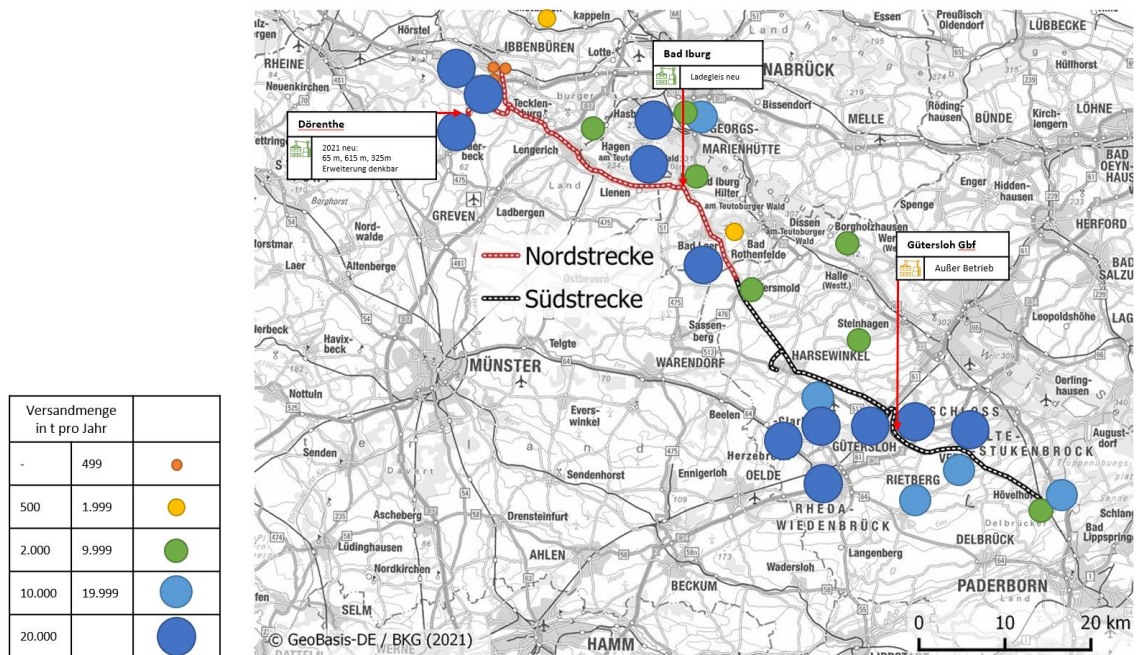


Abbildung 44: Abgleich zwischen Mengenpotentialen und Umschlaginfrastruktur Eigen-darstellung in Anlehnung an [ABP]

### 4.3 Beispielrechnung: CO<sub>2</sub>-Einsparung durch Verlagerung vom Straßen- zum Schienengüterverkehr

#### Einführung

Im Zuge der Studie ist herausgestellt, dass ein hohes Verlagerungspotenzial im Raum Gütersloh besteht, da dort eine Vielzahl von Unternehmen mit Kunden und Zielregionen innerhalb des europäischen Auslands ansässig sind. Dies soll für eine Szenariobetrachtung genutzt werden, um das Einsparungspotenzial bei CO<sub>2</sub>-Emissionen exemplarisch zu ermitteln.

Aktuell werden die Transporte aus der Region überwiegend bzw. ausschließlich über den Straßengüterverkehr abgewickelt. Ausschlaggebend für die Nutzung des

## Kombination der Markt- und Streckenpotentiale

Straßengüterverkehrs sind insbesondere die Kostenstruktur sowie die Verlässlichkeit. Hierbei ist festzuhalten, dass die tatsächlichen Kosten des Straßengüterverkehrs durch die Volatilität der Energiekosten sowie der Infrastrukturnutzungskosten mit volatilen Kosten bspw. für Energie und Infrastrukturnutzung in dieser Studie nicht berechnet werden können. Die Interviews der Studie zeigen jedoch auch, dass die ökologische Komponente der Nachhaltigkeit bei der Auswahl des Transportmittels einen höheren Stellenwert beigebracht wird.

Basierend auf den Erkenntnissen aus den Interviews und realen Anwendungsfällen der teilnehmenden Unternehmen in der Region Gütersloh wird an zwei Beispielen aufgezeigt, wie eine Reduktion durch den Schienengüterverkehr aussieht.

### Berechnung

Die Auswertung der Unternehmensbefragung zeigt, dass insbesondere die Relation zwischen Gütersloh und Wien interessant ist. Daher wird für diese beiden Relation exemplarisch aufgezeigt wie hoch die Einsparung bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen sind. Vorab sind weitere Annahmen zu treffen, die in Anlehnung an die Umfrageergebnisse gewählt werden und welche in Tabelle 19 dargestellt sind.

**Tabelle 19: Grundlagen für die Beispielrechnung**

Beschreibung	Wert
Anzahl der Fahrten pro Woche in jede Richtung	3
Anzahl der genutzten Taschenwagen für Sattelaufleger	20
Durchschnittliches Transportgewicht der Auflieger	18 t
CO <sub>2</sub> -Emissionen LKW [DIA]	118 g CO <sub>2</sub> e/tkm
CO <sub>2</sub> -Emissionen Schiene [DIA]	16 g CO <sub>2</sub> e/tkm
Wegstrecke Vor- und Nachlauf	Jeweils 20 km

### Beispielrelation Gütersloh – Wien

Die Transportkapazität eines Taschenwagens beträgt ein Auflieger pro Wagen und die Entfernung beträgt ca. 920 km für eine einfache Wegstrecke. Damit ergeben sich unter Berücksichtigung der oben getroffenen Annahmen für die CO<sub>2</sub>-Berechnung die folgenden Werte:

**Transportmenge pro Jahr:**

$$20 \text{ Wagen} * 18 \text{ t} * 306 \text{ Fahrten im Jahr} = 110.160 \text{ t}$$

**Straßengüterverkehr:**

$$110.160 \text{ t} * 920 \text{ km} * 118 \text{ g} \frac{CO_{2e}}{tkm} = 11.958,97 \text{ t } CO_{2e}$$

**Schienengüterverkehr:**

Im Schienengüterverkehr sind zusätzlich zu den Emissionen im Hauptlauf auch Emissionen für den Vor- und Nachlauf zur Schiene zu berücksichtigen.

$$110.160 \text{ t} * \left( 920 \text{ km} * 16 \text{ g} \frac{CO_{2e}}{tkm} + 40 \text{ km} * 118 \text{ g} \frac{CO_{2e}}{tkm} \right) = 2.141,51 \text{ t } CO_{2e}$$

**Fazit**

Der Vergleich zeigt, dass für die ausgewählte Relation zwischen Gütersloh und Wien der Einsatz des kombinierten Verkehrs zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen führt. Im direkten Vergleich der beiden Verkehrsarten reduziert der kombinierte Verkehr die Emission im Vergleich zum Straßengüterverkehr auf der Gesamtstrecke um etwa 80%. Eine Einsparung von rund 10.000t CO<sub>2e</sub> in diesem Szenario entspricht im Vergleich in etwa dem Gesamtausstoß an Treibhausgasen von 1.000 Personen (in Deutschland) pro Jahr (ca. 10,3t CO<sub>2e</sub> inc. Export und Import von Gütern, Quelle: Bundesumweltamt).

Zu beachten ist hierbei, dass es sich um eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Studiererstellung handelt. Durch die Volatilität im Verkehrssektor, bedingt durch die Einführung von Elektromobilität, kann es hier zukünftig zu Verschiebungen kommen. Erste elektrifizierte Straßengüterverkehre werden im Nahverkehr bereits eingesetzt. Wie das Beispiel zeigt, führt eine Verlagerung vom Straßengüterverkehr zum Schienengüterverkehr ebenfalls zu einer geringeren Straßenauslastung. Im konkreten Fall entfallen über 6.000 Straßenverkehre mit jeweils 920 km Streckenlänge.

## **5 Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr**

Im folgenden Kapitel werden Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen für die Reaktivierung der TWE-Strecke zur Etablierung eines Schienengüterverkehrs genannt. Zunächst werden erforderliche Maßnahmen für den technischen Ausbau der Umschlaginfrastruktur entlang der Strecke genannt. Abschließend wird aufgezeigt, welche begleitenden (kommerziellen) Maßnahmen erforderlich wären, um Unternehmen aus der Region zum Schienengüterverkehr über die TWE-Strecke zu motivieren.

### **5.1 Technischer Ausbau**

Der technische Ausbau der Strecke ist in zwei Bereiche unterschieden: zunächst wird die Streckenbeschaffenheit der TWE-Strecke betrachtet und anschließend die Umschlaginfrastruktur:

#### **Streckenbeschaffenheit**

Der Nordteil der Strecke befindet sich bereits in einem guten technischen Zustand. Dank der Modernisierungsmaßnahmen ist laut Betreiber auf der gesamten Strecke gemäß der Streckenklasse D4 ein reibungsloser Zugverkehr möglich. Für den Südteil der Strecke sind im Rahmen eines Erweiterungsprojekts im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weitere Maßnahmen geplant. Stand heute können auf diesem Streckenabschnitt Vollzüge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h verkehren. Es ist jedoch zu beachten, dass entlang der gesamten Strecke keine Oberleitungen vorhanden sind und Züge mit Diesellokomotiven bzw. Zweikraftlokomotiven einzusetzen sind. Um die potenzielle Nutzung attraktiver zu machen, wäre hier zu prüfen, inwiefern perspektivisch eine weitere Ertüchtigung der Strecke möglich ist, um auch höhere Fahrgeschwindigkeiten zu ermöglichen. Es wurde im Rahmen der Studie darauf hingewiesen, dass ein wesentlicher Vorteil der Bahn die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit auf Langstrecken ist. Diese wären auch hier wichtig, zu gewährleisten. Insbesondere bei Stückgutverladung könnten zu lange Transportzeiten auf absehbare Zeit ein Wechselhindernis auf die Schiene darstellen.

## Umschlaginfrastruktur

Ein Abgleich der Mengenpotentiale mit der Umschlaginfrastruktur, wie in Abbildung 44 dargestellt, zeigt Potenzialschwerpunkte in Ibbenbüren, Bad Iburg/Georgsmarienhütte und Gütersloh. Diesen stehen bereits aktive, beziehungsweise reaktivierbare Umschlaginfrastrukturen gegenüber. Diese Infrastruktur ist jedoch, wie in Abschnitt 4.2 beschrieben, nur teilweise nutzbar.

- **Ibbenbüren Dörenthe:** Im Hafen Ibbenbüren Dörenthe besteht bereits schon heute Umschlaginfrastruktur, die über Brochterbeck und Ibbenbüren mit dem Netz der Deutschen Bahn verbunden ist (Streckenklasse D4). Die Verbindung über Brochterbeck nach Lengerich wird Sommer 2025 ertüchtigt sein. Neben dem erschlossenen Kran für den Schüttgütertransport existiert eine LKW Verladerampe.
- **Bad Iburg/Georgsmarienhütte:** Der Bahnhof in Bad Iburg kann bereits für forstwirtschaftliche Verkehre genutzt werden. Um ihn auch für weitere Güterverkehre nutzbar zu machen, empfiehlt sich eine Modernisierung und Erweiterung des Verladeplatzes, dessen Pflasterung durch langjähriges Brachliegen uneben geworden ist, wie Abbildung 45 zeigt. Bevor die Erweiterung des Ladegleises in Richtung des angrenzenden Feldes erfolgt (vgl. 2.2.1), empfiehlt es sich, ggf. vorliegende Nutzungszusagen der umliegenden Flächen zu fixieren. Die erwartbare Verladekapazität ist aufgrund der Länge des Verladegleises sowie der denkbaren Umschlagskapazität (Größe der Fläche) aber eher überschaubar.



Abbildung 45: Verladehof am Bahnhof Bad Iburg



Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

- **Gütersloh:** Die mengenmäßig größten Potentiale befinden sich im Raum Gütersloh. Gleichzeitig besteht hier mit dem Containerterminal eine reaktivierbare Umschlaginfrastruktur. Für den Großraum Gütersloh wäre zunächst eine gezielte Kundenakquisition empfehlenswert, um eine Basis für die Reaktivierung dieser Umschlaginfrastruktur zu schaffen. Dies könnte entweder durch die Modernisierung des vorhandenen Krans oder durch die Anschaffung eines Reach-Stackers erreicht werden.

## 5.2 Begleitende Maßnahmen durch kommerzielle Begleitung

Auch im Falle einer reaktivierten und ertüchtigten Transport- und Umschlaginfrastruktur wird die Umstellung von Transporten auf die TWE-Strecke durch den schlechten Ruf des Schienengüterverkehrs beeinträchtigt. Die Interviews zeigen deutliche Vorbehalte gegenüber der Lieferzuverlässigkeit und den erwarteten Kosten auf. In der Vergangenheit sammelten die befragten Unternehmen zahlreiche negative Erfahrungen mit dem Schienengüterverkehr, die von Zugausfällen bis zur Einstellung der Versandrouten reichten. Einzelne Unternehmen berichten, dass die Angebote zuletzt hinsichtlich Termintreue und Kosten nicht wettbewerbsfähig waren. [vgl. 3.8]

Allerdings gibt es durchaus auch Vergleichsprojekte, bei denen die Reaktivierung von Bahntrassen in anderen Wirtschaftsregionen der DACH-Region unter bestimmten Voraussetzungen erfolgreich war. Besonders in der bahnaffinen Schweiz, wo aufgrund von LKW-Fahrverboten und guter Infrastruktur ein traditionell starker Schienengüterverkehr besteht, gibt es erfolgreiche Projekte. Ähnliche Initiativen sind auch in Deutschland und Österreich zu verzeichnen.

Die Logistikanforderungen der Unternehmen sind sehr individuell und vielfältig, wie aus Kapitel 3.6 hervorgeht. Der Markt für Schienengüterverkehr lässt sich grundsätzlich in zwei Segmente einteilen:

- **Kombinierter Verkehr:** Hierbei werden mehrere Verkehrsarten kombiniert, sodass die Nutzer auf Absender- und Empfängerseite nicht zwingend über eigene Schieneninfrastruktur verfügen müssen. Beide Seiten

## Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

können mit Straßeninfrastruktur arbeiten, während der Hauptlauf dazwischen auf Schienen erfolgt. Dies wird beispielsweise durch Container, Wechselbrücken oder reguläre LKW-Auflieger realisiert. Der kombinierte Verkehr ist unerlässlich im Rahmen maritimer Verkehre über den Seeweg und spielt vor allem im Hinterlandverkehr eine wichtige Rolle.

- **Konventioneller Schienengüterverkehr (Direktverkehr):** Beim konventionellen Schienengüterverkehr erfolgt der Transport zwischen Be- und Entladepunkt ohne Umladung der Ware. Beide Unternehmen verfügen in der Regel über einen eigenen Anschluss an das Bahnnetz (Anschlussgleis zu Anschlussgleis). Die eingesetzten Waggon sind meist auf ihren Einsatzzweck optimiert und können sich im Besitz einer der beiden Firmen oder von Dienstleistern befinden. Der Schienengüterverkehr lässt sich weiter in den Verkehr von Einzelwagen und Ganzzügen unterteilen, abhängig von der transportierten Warenmenge und der vorhandenen Fläche. Konkrete Anwendungen lassen sich hier bereits heute auf der TWE-Strecke finden, sind aber infrastrukturbedingt (wenige Unternehmen verfügen über einen eigenen Gleisanschluss) eher die Ausnahme.

Die Bahnreform von 1994 liberalisierte den Schienenverkehr und ermöglichte zahlreichen Dienstleistern, Güterverkehr per Bahn anzubieten. Dennoch zeigt sich neben den bereits benannten Punkten aus den Experteninterviews ein herausforderndes Marktumfeld:

- **Zuverlässigkeit:** Der Schienenverkehr gilt im Privatsektor als unzuverlässig, was viele Unternehmen auf den Schienengüterverkehr übertragen. Viele Unternehmen haben negative Erfahrungen gemacht, die diese Annahme unterstützen.
- **Rückbau von Gleisanschlüssen:** Viele Gleisanschlüsse wurden in den letzten Jahrzehnten zurückgebaut.
- **Ausgliederung der Logistik an Dienstleister:** Viele Unternehmen haben ihre Logistik an Dienstleister ausgelagert, die aufgrund der Komplexität des Schienenverkehrs häufig den Straßenverkehr nutzen. Zudem fehlt diesen Dienstleistern oft das Fachwissen zum Einbezug des Schienengüterverkehrs. Damit obliegt die Planung von Routen und die Auswahl von Transportmitteln oft den Logistikdienstleistern und weniger den Versendern/Empfängern.

## Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

- **Komplexe Marktstrukturen:** Die Besitzverhältnisse der Strecken sind oft komplex und die Züge müssen in vorgesehene Zeitfenster in Fahrpläne eingeteilt werden. Dies macht den Schienengüterverkehr im Vergleich zur Straße unflexibel.
- **Mangelnde Bündelung und kurze Transportzeiten:** Die Unternehmensdaten zeigen hohe Warenaufkommen in den betrachteten Regionen, jedoch ist eine Bündelung der Warenströme selten möglich, da mit eng getakteten Lieferfrequenzen gearbeitet wird. Eine koordinierte Auslieferung mehrerer Unternehmen zur gleichen Zeit und Richtung ist in der Praxis schwer umsetzbar.
- **„Henne-Ei-Problem“:** Der starke Rückbau und die Vernachlässigung der Gleise haben zu einem enormen Wartungsstau geführt. Selbst wenn Unternehmen am Schienengüterverkehr interessiert sind, muss die Strecke bautechnisch verfügbar sein. Beim konventionellen Schienengüterverkehr müssen zudem beide Seiten über entsprechende Infrastrukturen verfügen. So besteht oft ein Dilemma darin, Investitionen in eine Infrastruktur zu tätigen, für die erst später konkrete Nachfrage entsteht, wenn sie verfügbar ist. Gleichzeitig sind Infrastrukturprojekte langfristige Maßnahmen hinsichtlich Umsetzungs- und Nutzungszeitraum. Grundsätzlich kann aber unter Berücksichtigung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs davon ausgegangen werden, dass Transportalternativen zum Straßengüterverkehr zukünftig wichtig sein werden, um bei zunehmendem Mangel an Berufskraftfahrern Versorgungssicherheit (sowohl beim Empfangen als auch beim Versenden von Ware) zu gewährleisten. Außerdem strebt die Bundesregierung die weitere Verlagerung von Verkehr auf die Schiene an und strebt hier ein vorläufiges Ziel von 25% Anteil am Modalsplit an. Um das zu erreichen, ist eine Stärkung des Schienennetzes und der Umschlaginfrastruktur erforderlich. Hierzu kann die TWE-Strecke regional perspektivisch einen Beitrag leisten.

In den folgenden drei Unterkapiteln werden Maßnahmen vorgeschlagen, um diesen Hemmnissen entgegenzuwirken.

Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

### 5.3 Push-Faktoren für den Schienengüterverkehr

Ein Ziel der vorliegenden Studie ist die Entwicklung von Push-Faktoren zur Umstellung auf den Schienengüterverkehr. Prämisse ist es, erfolgreiche Ansätze zu ermitteln und die Eignung in Bezug auf die TWE-Strecke zu prüfen. Eine Potentialstudie, die für die Region Hannover erstellt wurde, schlägt verschiedene Handlungsbausteine vor und bewertet diese in Hinblick auf fünf Kategorien: [IVE, S. 62ff]

- Kommunikation
- Networking
- Information
- Qualifizierung
- Nutzung örtlicher Infrastruktur

Als Handlungsbausteine schlägt die Studie sieben verschiedene Möglichkeiten vor, die nachfolgend beschrieben werden:

#### **BahnCoach**

Die Studie nimmt vor allem Bezug auf das Projekt „SANSIBAS“ (Schienengüter- und Anschlussbahnen in Bayern und Salzburg), das 2014 gestartet wurde. Ziele von „SANSIBAS“ waren: [MOB]

- Gezielte Information und Vernetzung von Interessenten zur Interessenbündelung
- Sicherung bestehender Bahnanschlüsse
- Bestehende und künftige Gewerbegebiete für den Anschluss prüfen
- Kooperation zur Nutzung bestehender Infrastruktur

Das Projekt „SANSIBAS“ schaffte *„nachhaltige Lösungen und positive Rahmenbedingungen für die [...] Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene...“*. Erreicht wurde dies durch die Einführung eines „AnschlussbahnCoach“, der den Unternehmen und Gemeinden bei technischen Fragen Beratung bietet. Weiterhin wurde ein Anschlussbahn-Informationssystem und ein Online-Portal für einen Kostenvergleich in diesem Projekt geschaffen. [MOB] Der AnschlussbahnCoach ist ein regionaler „Kümmerer“ und bildet den Kern des regionalen Netzwerks für den Schienengüterverkehr. [IVE, S. 65]

Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

### **Erfahrungsaustauschgruppe-Gleisanschluss**

Erfahrungsaustauschgruppen (ERFA) fördern den fachlichen Austausch zwischen den Gleisanschlussbetreibern durch regelmäßige, moderierte Treffen. Derartige Austauschgruppen gibt es in Bayern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und auf Bundesebene. Hervorgegangen sind diese Gruppen aus geförderten Vorhaben zur Reaktivierung des Schienengüterverkehrs, mittlerweile tragen sie sich allerdings selbst. [IVE, S. 65]

### **DIALOG Schienengüterverkehr**

Ebenfalls aus dem Projekt „SANSIBAS“ entstammt ein Networking- und Informationsangebot, das sich den komplexen Herausforderungen des Schienengüterverkehrs widmet. Es ist an eine Vielzahl von Parteien (z.B. produzierendes Gewerbe, Logistikdienstleister, Wirtschaftsförderungen, Planungsbüros) gerichtet und wird als öffentliche Fachveranstaltung angeboten. Die Parteien können sich auf einer niederschweligen Ebene über den Schienengüterverkehr austauschen. Derartige Projekte sind bereits in mehreren Bundesländern durchgeführt worden. Sie richten sich aber vor allem an bereits bahnaffine Interessenten/Nutzer. [IVE, S. 65]

### **Nutzung örtlicher Infrastruktur durch Dritte**

Dieser Handlungsbaustein entstammt ursprünglich der Konzeptstudie „Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr“ und schlägt vor private Gleisanschlüsse durch dritte Parteien nutzen zu können. Durch die häufige Spezialisierung der Anschlüsse ist eine Nutzung allerdings fraglich. [IVE, S. 66] Ebenso sind hierbei Haftungsfragen zu klären.

### **Schulung und Qualifikation für den Schienengüterverkehr**






Es besteht ein Bedarf an fachlich geeigneten und unternehmensnahen Schulungen für Eisenbahnbetriebsleiter Anschlussbahn (EBL AB). Dieser Bedarf wurde in Bayern im Rahmen von SANSIBAS und in Niedersachsen in einer Studie festgestellt. Der Qualifikationsbedarf betrifft die gesamte Güterverkehrsbranche, jedoch sollen speziell Schulungsmaßnahmen für Betreiber von Gleisanschlüssen hervorgehoben werden. Zwei Beispiele sind:

## Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

- Ausbildungskurs zum Eisenbahnbetriebsleiter für Anschlussbahnen: Dieser Kurs wurde für mehrere deutsche Bundesländer entwickelt, darunter Bayern und Baden-Württemberg, und berücksichtigt die spezifischen Anforderungen der EBL AB und der zu betreuenden Gleisanschlüsse.
- Fachtagung für Anschlussbahnleiter: Diese jährliche Tagung bietet Anschlussbahnleitern die Möglichkeit, sich zu aktuellen Themen fortzubilden und fachlich auszutauschen. [IVE, S. 67]

### Online-Portale

Viele Dienstleister bieten Informationen über Standorte, Dienstleistungen, Transportangebote und Ausrüstungsverkäufe an, aber das Angebot bleibt trotz Suchmaschinen unübersichtlich und oft unvollständig. Online-Portale versuchen, Datenquellen zu bündeln und deren Zuverlässigkeit zu erhöhen. Beispiele sind das Portal [gleisanschluss24.com](http://gleisanschluss24.com), die Kooperationsbörse Güterverkehr des VDV und eine Informationsseite von Hessen Mobil. Das hessische Portal ist jedoch unübersichtlich und möglicherweise nicht dauerhaft aktuell. Wie Abbildung 46 zeigt, wirken sich die einzelnen Handlungsbausteine unterschiedlich auf die Handlungsfelder Kommunikation, Networking, Information, Qualifikation und Nutzung öffentlicher Infrastruktur (v.l.n.r.) aus. [IVE, S. 64ff]

	<b>Handlungsfelder</b>				
<b>Handlungsbausteine</b>					
Coach für den Schienengüterverkehr	•	•	•	(•)	(•)
ERFA Gleisanschluss	•	(•)	•	•	
DIALOG Schienengüterverkehr	•	•	•	(•)	
Nutzung örtlicher Infrastruktur durch Dritte		•			•
Ausbildungskurs zum EBL Anschlussbahn			(•)	•	
Fachtagung für Anschlussbahnleiter		(•)		•	
Online-Portal	(•)		•		•

• Zutreffend  
 (•) eingeschränkt zutreffend

Abbildung 46: Zuordnung von Handlungsfeldern und -bausteinen [IVE, S. 68]

## 5.4 Einführung eines Bahncoaches

Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, gibt es verschiedene Möglichkeiten, potenzielle Nutzer zu erreichen und bei dem Umstieg auf den Schienengüterverkehr zu unterstützen. Der Bahncoach zeigte sich hier bei vergleichbaren Projekten als zentrales Element zur Koordination der Aktivitäten. In mehreren Projekten finden sogenannte „Bahncoaches“ bereits Anwendung und helfen Unternehmen dabei ihre Warenströme auf die Schiene zu bringen. In der IVE-Studie wird das Coaching über ein Marktversagen hergeleitet. Im vorliegenden Fall der TWE-Strecke kann, begründet durch die Experteninterviews, von einer ähnlichen Ausgangssituation gesprochen werden: Die autonome Marktregulierung führt nicht zu einer optimalen Allokation. [IVE, S. 61] Der Masterplan der Bundesregierung setzt das Ziel, bis 2030 mindestens 25 % des Güterverkehrs über die Schiene zu befördern. [BMD] Im Jahr 2021 wurden lediglich 19% der Güter per Schiene transportiert, drei Jahre später gerade einmal 20%. [DES] Ziel eines Coachings ist diese Defizite zielgerichtet zu beseitigen:

- Marktteilnehmer bei der Entwicklung und Implementierung neuer Lösungen unterstützen
- Eröffnung neuer Perspektiven
- Unterstützung bei der Bewältigung neuer Probleme

Die Aufgabe eines Bahncoaches ist es, Kommunikationsstrukturen aufzubauen, welche sich zum einen auf Networking zwischen den Unternehmen beziehen, aber auch auf die vertikale Vermittlung zwischen den Marktakteuren (Versender, Logistiker, Netzbetreiber). Eine weitere Aufgabe des Bahncoaches ist die fortlaufende Durchführung von Informations- und Qualifikationsangeboten, um interessierte Partner entsprechend vorzubereiten. Im Nachfolgenden werden die Aufgaben eines Bahncoaches ausführlicher betrachtet und anschließend existierende Bahncoachings als Best Practice angeführt.

### 5.4.1 Aufgaben des Bahncoaches

Ein Bahncoach im Schienengüterverkehr hat eine vielfältige und verantwortungsvolle Rolle, die zahlreiche Aspekte der Planung, Koordination und Überwachung von Gütertransporten umfasst. Hier ist eine ausführlichere Darstellung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten:

Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

### **Planung und Koordination**

- **Transportplanung:** Ein Bahncoach erstellt detaillierte Transportpläne, die die zeitlichen und logistischen Anforderungen der Kunden berücksichtigen. Diese beinhalten die Planung der Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Festlegung der Routen.
- **Zugbildung:** Organisation der Zugzusammenstellung, einschließlich der Festlegung der Reihenfolge und Position der Waggons basierend auf den spezifischen Anforderungen der Ladung und den betrieblichen Notwendigkeiten.
- **Kapazitätsmanagement:** Sicherstellung, dass die verfügbare Transportkapazität optimal genutzt wird, um die Effizienz zu maximieren und Leerfahrten zu minimieren.

### **Qualifizierung**

- Für den Betrieb der Schieneninfrastruktur ist ein umfangreiches Fachwissen erforderlich. Aufgabe des Coaches ist die Unternehmensbeauftragten auf Schulungen hinzuweisen und eine fachliche Orientierung zu geben.

### **Überwachung des Transports**

- **Echtzeitüberwachung:** Nutzung von Tracking- und Überwachungssystemen, um den Status und die Position der Güterzüge in Echtzeit zu verfolgen. Dies hilft bei der frühzeitigen Identifizierung von Abweichungen vom Plan.
- **Zeitmanagement:** Kontrolle der Einhaltung der Zeitpläne und Anpassung der Planung bei Verspätungen oder unvorhergesehenen Ereignissen, um die Auswirkungen auf den gesamten Transportprozess zu minimieren.

### **Kommunikation**

- **Kundenkontakt:** Direkte Kommunikation mit Kunden, um deren Anforderungen und Erwartungen zu verstehen und sicherzustellen, dass diese erfüllt werden. Dazu gehört auch die Information der Kunden über den Status ihrer Sendungen.
- **Networking:** Zusammenführung der lokalen Akteure um Potentiale zu bündeln indem Partnerschaften proaktiv vermittelt werden.



## Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

- Interne Abstimmung: Koordination mit Lokführern, Rangierpersonal und anderen betrieblichen Einheiten, um einen reibungslosen Ablauf des Gütertransports zu gewährleisten.
- Schnittstelle zu anderen Verkehrsträgern: Zusammenarbeit mit Verantwortlichen anderer Verkehrsträger (z.B. Lkw, Schiff, etc.) bei kombinierten Transporten, um eine nahtlose Logistikkette zu gewährleisten. Die Bündelung von gleichen Nutzerinteressen erfolgt über den Bahncoach, sodass den Wünschen mehr Nachdruck verliehen werden kann.

### **Sicherheitsmanagement**

- Einhaltung von Vorschriften: Sicherstellung, dass alle Sicherheits- und Umweltvorschriften eingehalten werden, insbesondere bei der Beförderung gefährlicher Güter.
- Risikomanagement: Identifizierung potenzieller Risiken und Entwicklung von Maßnahmen zur Risikominimierung, um die Sicherheit von Personal, Gütern und Infrastruktur zu gewährleisten.
- Notfallmanagement: Entwicklung und Umsetzung von Notfallplänen, um auf Störungen oder Unfälle schnell und effektiv reagieren zu können.

### **Problemlösung**

- Störungsmanagement: Identifizierung und Analyse von Problemen im Transportablauf, wie technische Störungen, Witterungsbedingungen oder betriebliche Engpässe, und Entwicklung von Lösungen zur Minimierung der Auswirkungen.
- Krisenmanagement: Im Falle schwerwiegender Störungen oder Unfälle schnelles Eingreifen, um Schäden zu begrenzen und den Normalbetrieb so schnell wie möglich wiederherzustellen.

### **Dokumentation und Reporting**

- Transportdokumentation: Führen von detaillierten Aufzeichnungen über jede Transportbewegung, einschließlich Ladungsdetails, Zeitplänen, durchgeführten Kontrollen und aufgetretenen Abweichungen.
- Berichterstattung: Erstellung von Berichten für interne und externe Stakeholder, um Transparenz zu gewährleisten und die Leistung des Transportprozesses zu bewerten. Dies beinhaltet auch die Kommunikation mit der Presse und Politik, sowie ggf. Bürgerinitiativen.
- Datenanalyse: Analyse von Transportdaten, um Trends zu identifizieren, die Effizienz zu verbessern und Planungen zu optimieren.

Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

### **Technologische Unterstützung**

- IT-Systeme: Nutzung von spezialisierten Softwarelösungen für die Planung, Überwachung und Dokumentation der Transporte. Diese Systeme helfen bei der Automatisierung und Optimierung vieler Aufgaben.
- Innovation: Einsatz neuer Technologien und Methoden, um die Effizienz und Sicherheit im Schienengüterverkehr kontinuierlich zu verbessern.
- Beratung zur Infrastruktur: Unterstützung bei der zielgerichteten Reaktivierung oder dem Neubau von Umschlaginfrastruktur. Als regionaler Ansprechpartner können ggf. mehrere Vorhaben miteinander kombiniert werden.

Ein Bahncoach im Schienengüterverkehr kann somit maßgeblich dazu beitragen, dass Gütertransporte auf der Schiene effizient, sicher und zuverlässig durchgeführt werden. Durch die Kombination von Planung, Überwachung, Kommunikation und Problemlösung soll der Bahncoach sicherstellen, dass die logistischen Herausforderungen des Schienengüterverkehrs erfolgreich bewältigt werden.

#### **5.4.2 Best Practice Beispiele**

Wie bereits beschrieben, nahm der Bahncoach im SANSIBAS-Projekt eine Schlüsselrolle ein. Ein weiteres Coaching-Angebot gibt es in der Region Frankfurt-RheinMain, wo ein Bahncoach Potentiale zur Verlagerung abschätzt, Kommunen und Unternehmen bei der Planung und Erhaltung von Gleisanschlüssen berät, sowie über Fördermöglichkeiten berät und geeignete Unternehmen vermittelt. [BVS]

Auch auf Grund der geografischen Betrachtung erfolgt eine genauere Betrachtung des Coachings der Wirtschaftsförderung Hannover. Der Coach agiert hier als zentraler Ansprechpartner für alle Parteien, wie unter 5.3 und 5.4 dargestellt. Der Flyer für dieses Vorhaben ist im Anhang I dargestellt. [HAN]

### **5.5 Schaffung von Success Stories / Sternprojekten**

Um das Vertrauen der Unternehmen zurückzugewinnen und neue Akteure auf die Strecke zu bringen ist, die aktive Schaffung von Success Stories eine geeignete Methode. Koordiniert werden können diese Aktivitäten durch den zuvor thematisierten Bahncoach. Empfehlenswert ist hier je ein Sternprojekt für den konventioneller Güterverkehr und den kombinierten Verkehr.

Nötige Voraussetzungen und erforderliche technische Maßnahmen zum Betrieb der TWE-Strecke für den Schienengüterverkehr

### **Konventioneller Güterverkehr**

Auf Grund der guten Infrastruktur-Beschaffenheit und dem unternehmenseigenen Willen zum Umstieg auf den Schienengüterverkehr, ist der Schüttguthändler am Hafen in Dörenthe. Hier sind bereits umfangreiche Prüfungen zur lieferanten-seitigen Möglichkeit der Belieferung durchgeführt worden. Auf dieser Basis wurden bereits Szenarien erarbeitet, die eine Belieferung durch die Schiene und eine Umladung auf ein Binnenschiff vorsehen. In jüngster Vergangenheit wurde die Infrastruktur bereits soweit ausgebaut, dass technisch eine Nutzung möglich ist. Nun obliegt es den Akteuren diese Anstrengungen final umzusetzen – beispielsweise durch die zielgerichtete Unterstützung des Kümmerers / Bahncoaches. Hier wäre zu klären, wer die Kosten für die Etablierung eines zeitlich befristeten Bahncoaches (in Vergleichsprojekten ca. 3 Jahre Laufzeit) trägt und wo dieser organisatorisch verortet werden soll.

### **Kombinierter Ladungsverkehr**

Die Expertengespräche haben gezeigt, dass im Großraum Gütersloh einige Interessenten für den Schienengüterverkehr vorhanden sind, die auf einen kombinierten Verkehr angewiesen sind. Gleichzeitig existiert in Gütersloh das Containerverladeterminale in Spexard. Eine Reaktivierung des Krans erfordert zwar eine kostenintensive Instandsetzung und Modernisierung, allerdings besteht hier eine vergleichsweise schnelle Reaktivierungsmöglichkeit. Alternativ kann ebenfalls auf dem Gelände mit einem Reach-Stacker gearbeitet werden. Die Aufgaben für einen Bahncoach wären hier in höherem Umfang gegeben. Neben der finalen Kundenakquise und der Inbetriebnahme der Infrastruktur muss sich an diesem Standort um die Container-Distribution gekümmert werden.

## 6 Kritische Reflexion

Die Anforderungen der Unternehmen an die Logistik in den drei untersuchten Landkreisen sind ebenso vielfältig, wie die dort ansässige Industrie. Um aussagekräftige Ergebnisse zu erzeugen, wurde eine mehrstufige Befragung der Unternehmen durchgeführt, die mit einem eigens entwickelten Fragebogen beginnt. Dieser Fragebogen dient der groben Ermittlung der Unternehmensgröße anhand verschiedener Messgrößen wie Umsatz, Wareneingang und -ausgang sowie der genutzten Transportformen. Aufgrund der Produktvielfalt und den unterschiedlichen Transportmethoden sind die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten nicht für alle Branchen optimal. Es war daher stellenweise notwendig, Freitextfelder einzufügen, um individuelle Eingabemöglichkeiten zu bieten. Dies erschwerte jedoch die spätere Auswertbarkeit der Daten, weshalb ihr Einsatz minimiert wurde.

Die Eingabe der Daten in den Fragebogen erfolgte häufig ungenau, was auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist. Ein auffälliger Aspekt ist, dass die ausfüllenden Personen in den Unternehmen entweder nur die Eingangs- oder die Ausgangslogistik detailliert kannten. Diese ungleiche Kenntnis führt zu unvollständigen oder fehlerhaften Angaben. Zudem kam es bei einigen Fragebögen zu Verwechslungen bei der Angabe von Mengen, wobei Wochen-, Monats- und Jahresmengen miteinander vertauscht wurden. Diese Ungenauigkeiten beeinträchtigten die Zuverlässigkeit der erhobenen Daten und erschwerten die anschließende Analyse und Interpretation der Ergebnisse. In der Auswertung wurden diese Fehleingaben manuell korrigiert und fehlende Daten werden durch vergleichbare Unternehmensdaten hochgerechnet. Diese manuellen Eingriffe wurden in den Arbeitstabellen jeweils farblich markiert.

Für die zweite empirische Erhebung in Form von Experteninterviews wurden nur die Unternehmen ausgewählt, die ihr Interesse durch entsprechende Markierungen im Fragebogen bekundet hatten. Einige Unternehmen, deren Rückmeldungen für die Studie wichtig gewesen wären, haben leider nicht auf den Fragebogen reagiert. Zunächst wurde der Befragungszeitraum verlängert und die Unternehmen wiederholt kontaktiert, was nur einen geringen Erfolg zeigte. Um auch bedeutende Unternehmen zu berücksichtigen, die den Fragebogen nicht ausgefüllt haben, erhielten die Wirtschaftsförderungen als Experten für die Unternehmen in ihrem Wirkungsbereich die Möglichkeit, geeignete Kandidaten direkt zu benennen. Die Auswahl der Interviewpartner erfolgte durch eine Nutzwertanalyse, in der alle Interessenten bewertet wurden.

Weiterhin kritisch zu sehen ist der Ruf des deutschen Bahnnetzes. Trotz des Ziels der Bundesregierung, bis 2030 mindestens 25 % des Güterverkehrs auf der Schiene zu befördern, leidet der Schienengüterverkehr weiterhin unter einem schlechten Ruf. Dies ist teilweise auf die Vermischung von privaten Erfahrungen mit dem Personenverkehr und den Güterverkehrsleistungen auf Unternehmensseite zurückzuführen.

Einige Unternehmen berichten von früheren negativen Erfahrungen mit dem Schienengüterverkehr, die sich unmittelbar auf ihre aktuelle Einstellung gegenüber der Nutzung der Bahn, einschließlich der TWE-Strecke, auswirken. Zu den häufig genannten Problemen gehören der Abbau von Gleisanschlüssen, Unpünktlichkeit, fehlende Flexibilität und hohe Kosten. Diese Faktoren haben das Vertrauen in die Bahn als zuverlässigen Partner im Güterverkehr nachhaltig beeinträchtigt und stellen eine erhebliche Herausforderung für die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene dar.

In einigen Wohngebieten entlang der TWE-Strecke regt sich Widerstand gegen den Betrieb der Bahngleise, besonders in den Bereichen, wo die Gleise unmittelbar durch Wohngebiete verlaufen. Ein weiterer Kritikpunkt, den sowohl die Bürgerinitiativen als auch unabhängige Stimmen aus der Presse immer wieder ansprechen, sind die vielen Bahnübergänge, die noch keine Schranken haben. Diese technisch nicht besonders gesicherten Übergänge stellen ein potenzielles Sicherheitsrisiko dar, da sie das Unfallpotenzial für Fußgänger und Autofahrer erhöhen. Die Beurteilung zur Errichtung, Erweiterung oder Instandsetzung ist Teil des übergeordneten Gesamtprojektes der LWS zur Reaktivierung der TWE-Strecke und explizit nicht Gegenstand der hier durchgeführten Potenzialstudie. Die Verantwortlichkeiten zur Umsetzung der Baumaßnahmen und der Kostenübernahme sind nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) geregelt. Die Kostenaufteilung Bahnübergänge ist in § 13 EBKrG bestimmt. Da es sich bei der TWE Strecke um eine private, nicht-bundeseigene Bahnstrecke handelt, werden die Kosten zu 2/3 vom Land und zu 1/3 vom Streckeneigentümer getragen. Der Eigentümer hat zudem die Möglichkeit eine nicht rückzahlbare Zuwendung von 75% bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) zu beantragen. Für jede Maßnahme ist nach §5 EBKrG eine eigenständige Vereinbarung zwischen den Kreuzungsbeteiligten (Eisenbahn und Straßenbaulastträger) zu treffen und die Kostenübernahme durch das Land zu prüfen. Dem Streckeneigentümer obliegt die Einleitung des planrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Die mediale Berichterstattung verstärkt die kritischen Stimmen, indem sie auf die bestehenden Missstände aufmerksam macht und die Forderungen nach besseren Sicherheitsvorkehrungen und einer umwelt- und anwohnerfreundlicheren Gestaltung des Bahnverkehrs unterstützt. Die Situation bleibt angespannt, da die Interessen der Bahn und die der Anwohner oft in einem schwierigen Spannungsverhältnis stehen.

Grundsätzlich wird von Unternehmen und Bürgern eine permanent sichere Verfügbarkeit von Ware erwartet, während die damit verbundenen Verkehre naturgemäß als störend empfunden werden. Dieses Dilemma betrifft grundsätzlich alle Verkehrsträger und ist nicht auf die Schiene reduziert. Insbesondere an den Verkehrsknotenpunkten (den Umschlagstellen von Straße-Schiene) ist eine Erhöhung der Verkehrsleistung auf der Schiene lokal aber auch mit erhöhtem Straßengüterverkehr gekoppelt, weil ja die Züge in der Regel über die Straße zu beliefern sind. Als Standorte für Umschlagpunkte sind also Gewerbegebiete grundsätzlich zu bevorzugen und auch die Konsequenzen für ein ggf. erhöhtes Verkehrsaufkommen um die Umschlagpunkte sind in der Abwägung zu berücksichtigen. In der Summe trägt eine Stärkung des Schienengüterverkehrs regional natürlich zur Entlastung des Straßenverkehrs bei, was sich aber vor allem im Fernstraßennetz bemerkbar macht.

## 7 Fazit

Die Studie zeigt, dass die TWE-Strecke mittlerweile technisch für den Güterverkehr vorbereitet ist, wobei die Nordstrecke gemäß der Streckenklasse D4, die Südstrecke bis 2027 allerdings nur mit zum Teil deutlich reduzierter Geschwindigkeit befahrbar ist. Der nächste technische Schritt zur Reaktivierung wäre der Aufbau geeigneter Umschlaginfrastruktur, insbesondere in den Potenzialschwerpunkten Ibbenbüren, Bad Iburg und Gütersloh. Das setzt jedoch die Vorlage eines konkreten Nutzungs- und Umsetzungskonzeptes sowie eine Beteiligung der betroffenen Kommunen voraus.

Es konnte durch die Interviews ein Kreis zusätzlicher Interessenten an der Nutzung der TWE-Strecke identifiziert werden, zusätzliches, verdecktes Potenzial wird aufgrund des Branchenprofils auch unter den Unternehmen erwartet, die sich nicht an der Umfrage beteiligt haben. Dennoch wurden Hemmnisse auf Unternehmensseite identifiziert, die es zu überwinden gilt: Die TWE-Strecke bildet lediglich einen kleinen Teil der Transportketten der Unternehmen ab. Im **Direktverkehr** wird ein erheblicher Teil der Strecken außerhalb des TWE-Netzes zurückgelegt, was eine enge Abstimmung und Kooperation mit der Deutschen Bahn an der Netzschnittstelle erfordert. Im **kombinierten Verkehr** müssen geeignete Logistikunternehmen akquiriert werden, die in der Lage sind, den Schienengüterverkehr in ihre Prozesse zu integrieren. Daher sind die Entwicklung und Anpassung unternehmensspezifischer logistischer Konzepte von entscheidender Bedeutung, die auch einer Moderation bedürfen (Bahn Coach). In Anbetracht der begrenzten Kapazitäten an den potenziellen Umschlagstellen werden aufgrund des Zeitvorteils gegenüber der Stückgutverladung vor allem Containerverkehre einen größeren Anteil an der Auslastung der Strecke leisten können. **Stückgutverladungen** sind kapazitätsintensiv und dauern länger, womit weniger Verkehre auf der Strecke realisierbar wären. Die hier erforderlichen Investitionen zur Schaffung und Ertüchtigung einer Umschlaginfrastruktur entlang der Strecke sind zum Teil sehr hoch und erfordern private Investoren. Bei Betrieb eines (kleinen) Containerterminal ist auch zu klären, wer dieses errichten und zukünftig betreiben soll. In diesem Fall liegt es nahe, ein Betreiberkonsortium zu bilden, das die verschiedenen Aufgaben für den Betrieb arbeitsteilig erfüllt. Die Verladepunkte bzw. Umschlagstellen bilden auch perspektivisch neben der Einspurigkeit den wesentlichen begrenzenden Faktor der erreichbaren Verkehrsleistung auf der TWE Strecke.

## Fazit

Es bleibt auch in der Betriebsphase erforderlich, die Unternehmen von den individuellen Vorteilen des Schienengüterverkehrs zu überzeugen, sinnvolle Anwendungen zu identifizieren und sie vor allem in einer Startphase zu betreuen. Bis dahin sind noch zahlreiche Details zu klären, wie beispielsweise die Beschaffung von Leercontainern für den Standort Gütersloh. Die Implementierung eines Bahncoachs bietet sich als Maßnahme an, um Unternehmen bei der Umsetzung zu unterstützen und Erfolgsgeschichten zu generieren, die anderen Unternehmen die Machbarkeit und Vorteile des Schienengüterverkehrs verdeutlichen. Zusätzlich sollten weitere Plattformen geschaffen werden, wie Online-Ressourcen und Fortbildungsangebote, die ebenfalls vom Bahncoach betreut werden können. Auch diese Punkte sind in einem Nutzungskonzept hinsichtlich Verantwortungs- und Kostenübernahme zu klären.

Die Studie zeigt ebenso beispielhaft, dass der Schienengüterverkehr im Vergleich zum Straßengüterverkehr im Fernverkehr einen kommunalen Beitrag für CO<sub>2</sub>-Einsparungen leistet. Eine Umstellung auf den Schienengüterverkehr stellt einen Baustein dar, um das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, die Emissionen des Güterverkehrs bis 2030 um 25 % zu senken. Hierin kann ein Beitrag der Kommunen liegen, einen regionalen Beitrag zur Energie- und Verkehrswende zu leisten.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die Strecke aufgrund ihrer **Eingleisigkeit** und der **limitierten Umschlaginfrastruktur** eher eine **Ergänzung im regionalen Transportportfolio** als einen Ersatz darstellt, die perspektivisch für Unternehmen eine zunehmend wichtiger werdende Alternative im Güterverkehrsnetz darstellen kann. Einzelne Akteure nutzen Streckenabschnitte bereits heute und neue Nutzergruppen konnten identifiziert werden. Die Streckenauslastung kann auch durch eine kleinere Anzahl an Nutzern mit entsprechend großem Transportvolumen erzeugt werden. Vor allem, wenn sich durch die TWE-Strecke die Schienenhauptläufe in Transportketten verlängern lassen (mit Übergang in das Netz der Deutschen Bahn), ist eine Nutzung plausibel. Das kann für Containerverkehre und in einigen Fällen auch für Stückgutverkehre gelten. **Begrenzender Faktor wird die Umschlagkapazität entlang der Strecke** sein. Das bevorzugte Szenario ist deshalb der kombinierte Ladungsverkehr. Zur Beurteilung der erreichbaren Streckenauslastung durch ein Nutzungskonzept muss auch die zukünftige Frequentierung durch Personenzüge berücksichtigt werden, für die aber keine langfristigen Planungen recherchiert wurden.



## Fazit

Aus technischer Sicht sind perspektivisch an der Strecke und an den **Umschlagpunkten** weiterhin umfangreichere **Ertüchtigungsmaßnahmen** erforderlich, gleichzeitig zeigt die bisherige Arbeit, dass sich die Strecke reaktivieren und technisch sinnvoll nutzen lässt. Das gilt es nun auch für die verbleibenden Streckenabschnitte zu erreichen. Zu eruieren, ob ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecke für Betreiber und Unternehmen möglich ist, war nicht Gegenstand dieser Studie, sondern muss im Rahmen der Beurteilung eines konkreten Umsetzungskonzeptes des Betreibers erfolgen. Allerdings müssen diese Überlegungen langfristig (über Jahrzehnte) für den Lebenszyklus der Strecke angestellt werden, denn die Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur orientiert sich nicht nach operativen, kurzfristigen Bedarfen.

## Literaturverzeichnis

### A) Firmenschriften

- /DBN/ DB Netz: Infrastruktur Grundsätze V 5.0, 2022
- /HAN/ Wirtschaftsförderung Region Hannover: Beratungsflyer Coach Schienengüterverkehr für Verlader und Logistikwirtschaft
- /LWS/ Trassen- und Anlagenpreissystem, LWS
- /VDV/ VDV Ertüchtigung, LWS

### B) Studien

- /IVE/ KOLLENBERG, Christian; SEIDEL, Dr. Bernd: Potenzialabschätzung Straße/Schiene im Güterverkehr der Region Hannover: Handlungsansätze für ein regionales AnschlussbahnCoaching, 2017

### C) Internetadressen

- /ABP/ <https://ab-pro-twe.de/twe/>
- /BMD/ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Schienengueterverkehr/schienengueterverkehr.html>
- /BVS/ <https://www.bvse.de/recycling/recycling-nachrichten/8968-schienen-coach-soll-helfen-mehr-gueter-auf-die-schiene-zu-verlagern.html>
- /DES/ <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/gueterverkehr-eisenbahn.html>
- /DIA/ <https://dialog.vde.com/de/vde-dialog-ausgaben/transport/transport-co2-footprint>
- /MOB/ <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/sansibas-schienengueter-und-anchlussbahnen-in-bayern-und-salzburg>

## Literaturverzeichnis

- [/SMS/](https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/newsletter/statistik-newsletter_2024-01-22.pdf) [https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user\\_upload/stadt-muenster/61\\_stadtentwicklung/pdf/newsletter/statistik-newsletter\\_2024-01-22.pdf](https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/newsletter/statistik-newsletter_2024-01-22.pdf)
- [/STA/](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/996536/umfrage/anzahl-der-privaten-gleisanschluesen-in-deutschland/) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/996536/umfrage/anzahl-der-privaten-gleisanschluesen-in-deutschland/>
- [/WIK1/](https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_Steinfurt) [https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis\\_Steinfurt](https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_Steinfurt)
- [/WIK2/](https://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Osnabr%C3%BCck) [https://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis\\_Osnabr%C3%BCck](https://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Osnabr%C3%BCck)
- [/WIK3/](https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_G%C3%BCtersloh) [https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis\\_G%C3%BCtersloh](https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_G%C3%BCtersloh)
- [/WNA/](https://wna-datteln.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Datteln/DE/Projekte/aktuelle_projekte/Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke/Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke_node.html) [https://wna-datteln.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Datteln/DE/Projekte/aktuelle\\_projekte/Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke/Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke\\_node.html](https://wna-datteln.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Datteln/DE/Projekte/aktuelle_projekte/Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke/Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke_node.html)

**HANNOVER**

**SchieneGüterVerkehr**  
Der Coach bringt Sie auf die Schiene.

Impulse und Know How

**COACH**  
**SCHIENENGÜTERVERKEHR**

Für Verlagerer und Logistikwirtschaft

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG  
Region Hannover

## SCHIENENGÜTERVERKEHR: EIN GEWINN FÜR ALLE



### Nutzer des Schienengüterverkehrs

- › Ideal für hohe Lasten, sperrige Sendungen und große Mengen
- › Freie Fahrzeug- und Personalkapazitäten bei einer Verlagerung vom Lkw-Verkehr
- › Sehr gute Integration großer Mengen in eine Lieferkette (Werkstofflogistik, Umschlag, Dokumentation)
- › Gute Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten realisierbar
- › Hohe Verkehrssicherheit der Transportkette
- › Die Alternative zu Sondergenehmigungen für Straßentransporte

### Speziell Nutzer des Kombinierten Verkehrs

- › Höhere Lasten im Kombinierten Verkehr möglich als im Straßen-güterverkehr allgemein zulässig
- › Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten und Ladungsbegrenzungen, z. B. keine Bindung an Wochenend- und Feiertagsfahrverbote
- › Höhere Wirtschaftlichkeit möglich, z. B. Maut nur im Vor- und Nachlauf zu zahlen

### Für alle

- › Günstiger ökologischer Fußabdruck
- › Geringere Belastung des Fahrpersonals durch weniger Fernverkehrsfahrten
- › Entlastung der Straßeninfrastruktur

## DURCH COACHING: MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE

### Coaching im Schienengüterverkehr ist ein neues Dienstleistungsangebot für:

- › Gleisanschließer und verladende Unternehmen ohne Gleisanschluss
- › Speditionen und Betreiber von Transportnetzwerken
- › Dienstleister im Schienengüterverkehr
- › Verwaltungen, Verbände und andere Betroffene

Das Angebot entstand im Auftrag der Region Hannover, mit Unterstützung der IHK Hannover, der Städtischen Häfen Hannover und dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen. Es wird aus EFRE-Mitteln der EU gefördert und spricht alle Gruppen an, die an der Entwicklung und dem Betrieb von Schienengüterverkehr im weiteren Sinne beteiligt sind.

### Warum Coaching im Schienengüterverkehr?

Die Region Hannover hat sich zum Ziel gesetzt, zum Klimaschutz entscheidend beizutragen. Und dazu zwischen 1990 bis 2020 40% des CO<sub>2</sub> einzusparen. Dem Lkw-Verkehr kommt eine besondere Bedeutung zu: Etwa 18% der regionalen CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf den Verkehrssektor, davon etwa ein Viertel auf den LKW-Verkehr.

Eine Studie der Region Hannover\* hat aufgezeigt, dass regionsweit bis zu 44.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr durch Verlagerung von LKW-Verkehren eingespart werden könnten. Hierzu bedarf es jedoch einer proaktiven fachlichen Unterstützung der verschiedenen Marktakteure. So ging seit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs Mitte der 1990er Jahre Know-how über Betriebsabläufe, Genehmigungsverfahren und Ansprechpartner verloren. Neue Transporttechnologien und -konzepte sind entstanden; das Transportaufkommen muss über mehrere Akteure hinweg gebündelt werden.

\* (VE mbH Hannover, 2017), gefördert vom Land Niedersachsen aus EFRE-Mitteln der EU

## EIN ANSPRECHPARTNER FÜR ALLE FRAGEN

### Information, Qualifikation, Moderation

Der Coach ist zentraler Ansprechpartner für alle betroffenen Parteien. Sein Ansatz: Marktteilnehmer bei der Entwicklung eigener Lösungen und der Bewältigung unternehmerischer Herausforderungen begleiten. Er bietet **folgende Leistungen\*** an:

- › Klärung von Fachfragen zu technischen und betrieblichen Themen, öffentlicher Förderung, Zuständigkeiten, z. B. für Genehmigungen usw.
- › Beschaffung von Informationen zu Ansprechpartnern, verkehrlichen und bahnbetrieblichen Besonderheiten in der Region Hannover
- › Herstellung von Kontakten z. B. zwischen Anbietern von Dienstleistungen, Infrastrukturbetreibern, Verwaltungen, Kammern
- › Proaktive Vermittlung von Gesprächen. Dabei unterstützt der Coach die Parteien durch die Schaffung einer gemeinsamen fachlichen Grundlage bzw. die Klärung von Fachfragen
- › Begleitung in Konfliktsituationen



### Die Beratung ist kostenfrei.

\* Unternehmensbezogene Leistungen wie z. B. technische Infrastrukturplanungen, Lastenhefte oder vertragliche Vereinbarungen sind nicht Gegenstand des Projekts.

## COACHING SCHIENENGÜTERVERKEHR – EIN NEUES FORMAT

### Unterstützung der Marktteilnehmer

Das Coaching-Angebot verfolgt diese Ziele:

- › Entwicklung von Kompetenzen
- › Eröffnung neuer Perspektiven
- › Schaffung von Lösungen

### Initiator – Neue Verkehre und Netzwerke

Der Coach nutzt seine Kenntnisse über die regionalen Marktverhältnisse, um die Marktteilnehmer zu einer verstärkten Nutzung der Bahn zu motivieren und neue Bahnverkehre zu forcieren. Er hilft, Kontakte zu knüpfen und Netzwerke aufzubauen über Unternehmens- und Branchengrenzen hinweg.

### Vertraulichkeit von Informationen und Transparenz

Sensible unternehmerische Informationen unterliegen der Vertraulichkeit. Deren Weitergabe und die Vermittlung kommerzieller Kontakte bedürfen der Zustimmung betroffener Parteien. Das Projekt steht allen Marktteilnehmern offen, die in einem transparenten Verfahren eingebunden werden.

### Nachhaltigkeit

Das Projekt läuft bis zum 30. September 2019. Die darin zu entwickelnden Strukturen, insbesondere die fachlichen Netzwerke, sollen über das Vorhaben hinaus Bestand haben und verankert werden.

## HIER FINDEN SIE ANSCHLUSS

### Ihr Coach für den Schienengüterverkehr in der Region Hannover

Ansprechpartner  
Dipl.-Ing. Ralf Kaspartz  
Dr.-Ing. Bernd Seidel  
ConTrack Consulting – Gesellschaft für Schienenbahnen mbH  
Roscherstraße 7  
30161 Hannover

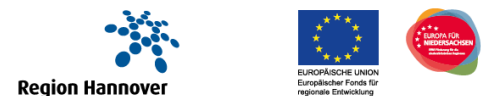
Telefon: +49 511 34853-40  
sgv@contrack.de  
www.contrack.de



### Ein Projekt der Region Hannover

Ansprechpartner  
Rainer Meyer  
Wirtschaftsförderung

Telefon: +49 511 61623-232  
rainer.meyer@region-hannover.de



[www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de/sgv](http://www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de/sgv)

Bildverzeichnis: Titel: iStockPhoto S. 1: Bernd Seidel und S. 3: Frauke Bittner, Region Hannover