

Kompetenzcenter ITF NRW

Nahverkehr Westfalen-Lippe



Projekt „S-Bahn OWL“

Angebotszielkonzeption

Bielefeld, 01.02.2022

Referenten:

ANJA STOCKSIEKER, Strategische Planung NWL

KAI SCHULTE, Leiter KC ITF NRW

Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

Betrachtung der SPNV-Korridore

Laufende / in Umsetzung befindliche Projekte

Das weitere Vorgehen

Anlass und allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen

Der SPNV in Ostwestfalen-Lippe hat sich seit Jahren erfolgreich entwickelt, weitere unterstützende Planungen laufen derzeit. Um das Angebot zu verstetigen, zu vereinheitlichen und den künftigen Anforderungen im Rahmen der Verkehrswende gerecht zu werden, soll geprüft werden, in wie weit ein tragfähiges S-Bahn-System für OWL entwickelt werden kann. Dabei soll ein Zielkonzept konzipiert werden, das mit dem weiteren Taktfahrplan sowie dem weiteren ÖV harmonisiert. Auch die Zielplanungen des Deutschlandtaktes, die in OWL sehr umfangreich sind, sollen berücksichtigt werden. Angebotsseitige Vorstufen sind nach Möglichkeit abzuleiten.

Ziel ist es, ein S-Bahn-System zu entwickeln, das mittelfristig eine tragende Rolle für ein nachhaltig mobiles OWL einnimmt.

Grundsätzliche Kenngrößen für Ostwestfalen-Lippe :

- Verkehr und Mobilität in OWL sollen auf nachhaltige Energieträger (Dekarbonisierung) ausgerichtet sein, d. h. mehr elektrifizierte Strecken und der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen sowie die Ertüchtigung der Infrastruktur.
- Die ABS/NBS Hamm – Seelze bildet das Rückgrat der Planungen der S-Bahn OWL im Zielkonzept
- Multimodale Vernetzung der Verkehrsmittel (Umweltverbund) an Knotenpunkten durch gute Umsteigebeziehungen
- Umverteilung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes durch ein attraktives Angebot mit erhöhter Taktung, Durchbindung und einer Verkürzung der Reisezeiten
- Einbindung schienenferner Räume durch ein passgenaues, integriertes (Schnell-) Bussystem

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Ausgangslage

- Für Ostwestfalen-Lippe bestehen für verschiedene Korridore Untersuchungen zur Entwicklung des SPNV (z.B. „Elektrifizierungen im NWL“), in denen mehrere Varianten (Vollelektrifizierung, Akkubetrieb) betrachtet wurden.
- Eine langfristige Gesamtkonzeption für die Region erweist sich in den bisherigen Untersuchungen als notwendig.
- Ein neues S-Bahn-System soll zukünftig in Ostwestfalen-Lippe eingeführt werden.

Aufgabenstellung

- Für den Bereich Ostwestfalen-Lippe soll ein S-Bahn-Zielkonzept sowie eine Vorstufe entwickelt werden.
- Auf allen Schienenachsen soll das Angebot optimiert werden.
- Teilweise wird das S-Bahn-System durch Expresszüge (RE/RRX) ergänzt.
- Es sollen mehr Direktverbindungen eingerichtet werden, um neue Fahrmöglichkeiten zu realisieren.
- Das nachfolgend aufgeführte Angebotszielkonzept ist durch den NWL mit Unterstützung des KC ITF NRW und Hinzunahme des Gutachters SMA initiiert worden.

Zielkonzept und Vorstufe

Zielkonzept S-Bahn OWL

- Für den Zielhorizont 2040 ist die ABS/NBS Hamm – Seelze sowie der Fernverkehr gemäß Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf) zu unterstellen.
- Zur Umsetzung der S-Bahn OWL werden Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet.
- Die Korridore werden gemäß abgestimmtem Mengengerüst ausgearbeitet

Vorstufe S-Bahn OWL

- Ausarbeitung von Vorstufen auf den einzelnen Korridoren
- Betrachtung des Zeithorizonts ohne ABS/NBS Hamm – Seelze
- Fernverkehr gemäß Abstimmung mit DB Fernverkehr gemäß Zielnetz 2025
- Berücksichtigung von Dieselnachfolgekonzepten (BEMU-Fahrzeuge ab 12/2028)
- Ableitung von mittelfristig umsetzbaren Infrastrukturmaßnahmen unter Wahrung der Aufwärtskompatibilität zum Zielkonzept

Das Konzept ist bereits in den Zielnetzplanungen des Landes NRW integriert worden („Zielkonzept 2032/2040“).

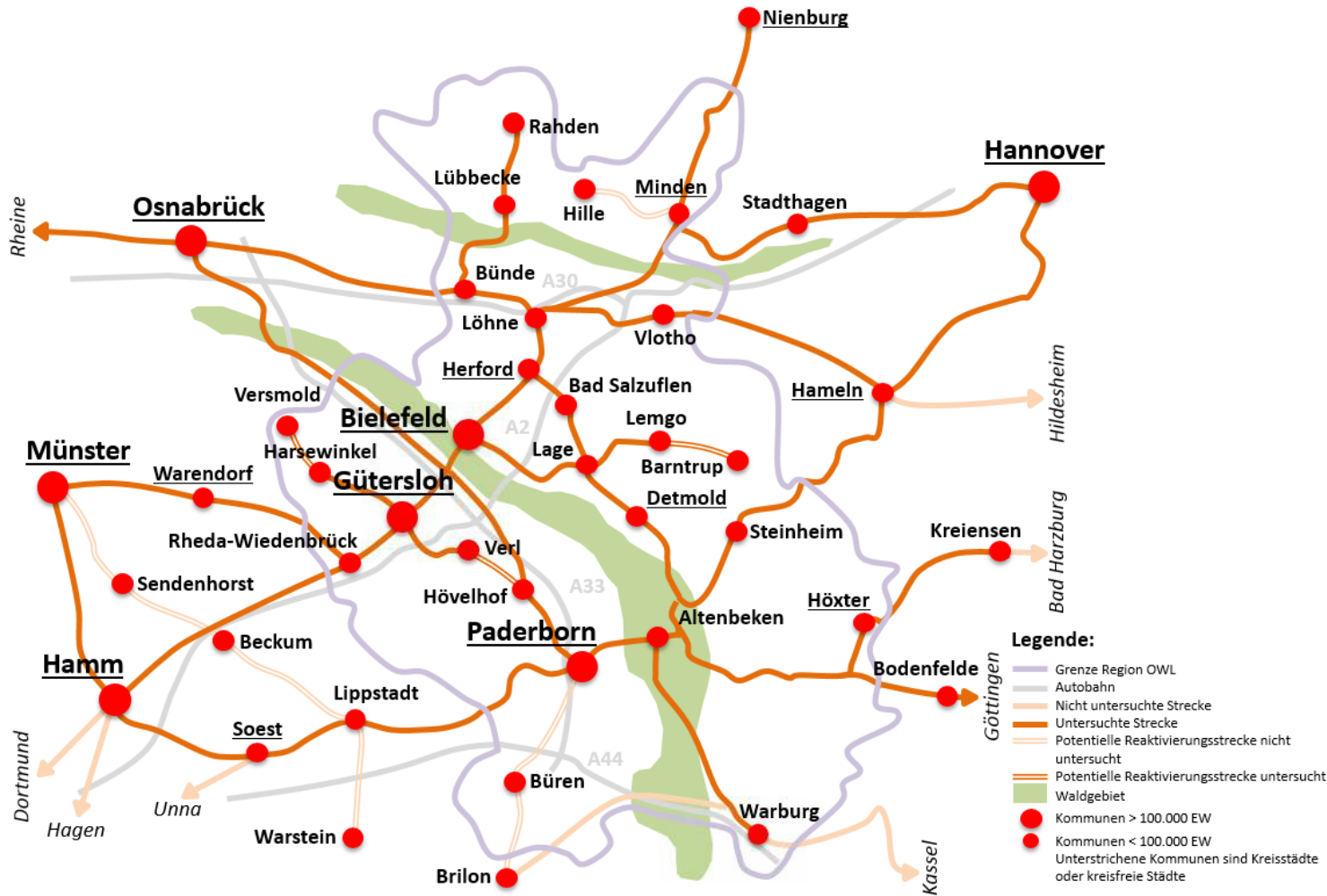
Planerische Randbedingungen der Zielkonzeption

Randbedingungen für die Fahrlagenkonzeption im Zielkonzept

- Die Untersuchungen bauen auf dem Szenario NRW-Takt 2040 auf.
- Eine Aufwärtskompatibilität zum Projekt Deutschlandtakt des Bundes wird gewährleistet.
- Ergebnisse der Untersuchungen zu möglichen Elektrifizierungen im NWL werden berücksichtigt.
- Potenzielle neue Haltepunkte (Input des NWL) werden untersucht.
- Die Mindesthaltezeit beträgt 0,7 Minuten (Anforderung aus Qualitätsgründen).
- Die Betrachtung von Bahnsteiglängen findet in Bielefeld Hbf sowie Paderborn Hbf statt (v.a. zwecks Doppelbelegungen und Fernverkehrszügen).
- Die S-Bahn OWL setzt auf das S-Bahn Münsterland-Konzept auf.
- Verkehrliche Interessen stehen im Fokus des Konzeptes.
- Das hier dargelegte Angebotszielkonzept setzt die Finanzierung sowie den wirtschaftlichen Nutzen voraus.
- Der wirtschaftliche Nutzen als auch die Förderfähigkeit werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich des Nutzen/Kostenverhältnisses eruiert.

Untersuchungsraum

(reicht über das S-Bahn OWL-Netz hinaus)

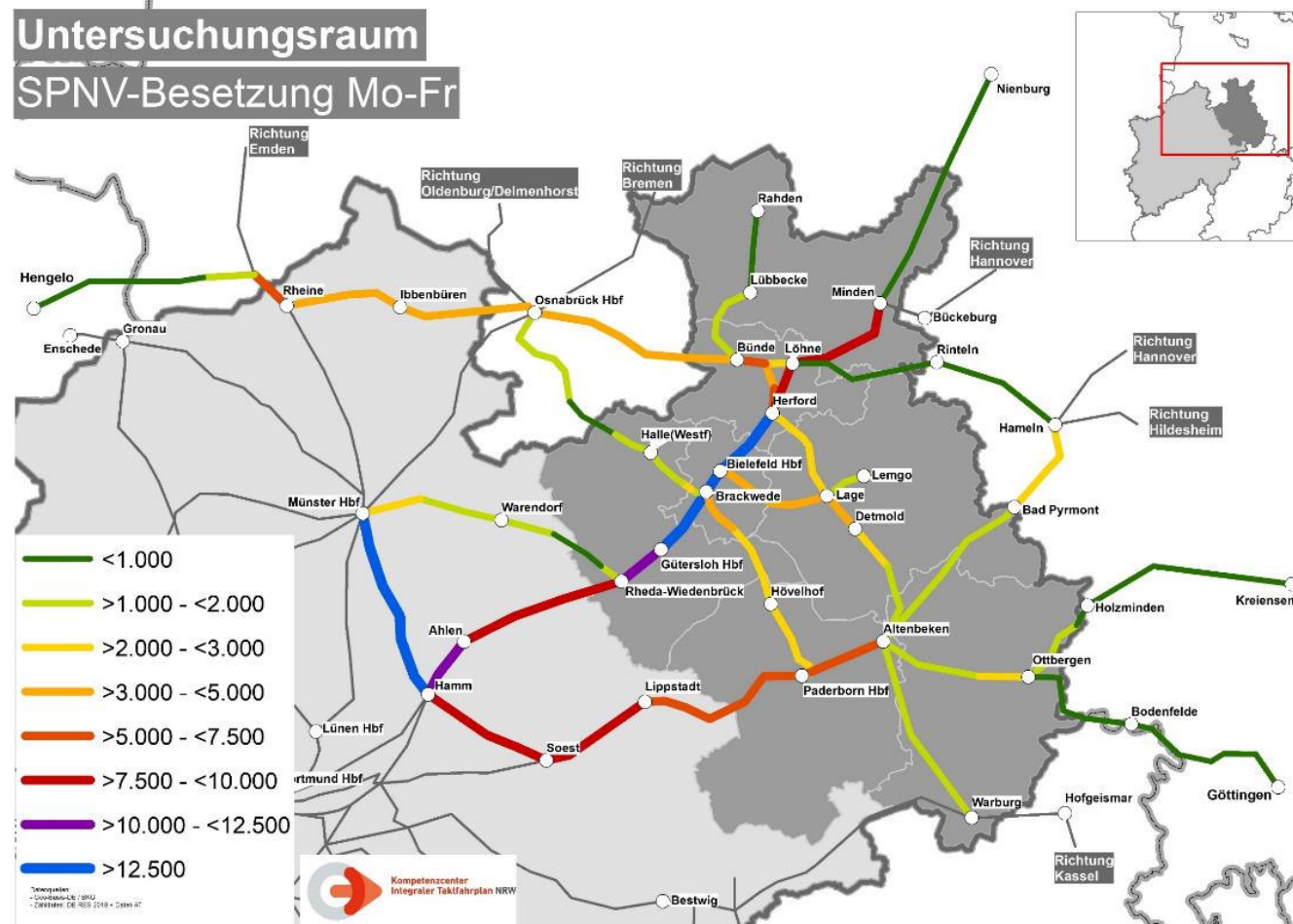


Zu untersuchende Korridore:

- 1 Bielefeld – Münster
Bielefeld – Hamm
- 2 Bielefeld – Osnabrück
- 3 Bielefeld – Paderborn
Vermold – Gütersloh – Hövelhof
- 4 Bielefeld – Lage – Barntrup
Herford – Lage – Paderborn
- 5 Bielefeld – Minden – Nienburg
- 6 Hengelo – Rheine – Minden/Bielefeld
Rahden – Bielefeld
- 7 Herford – Hameln
- 8 Paderborn – Hameln – Hannover
- 9 Paderborn – Kreiensen /
Bodenfelde – Göttingen
- 10 Münster – Hamm – Paderborn –
Warburg

Anmerkung: Nicht alle Strecken sind außerhalb von OWL dargestellt.

Betrachtung der Nachfrage / Übersicht



Kumulierte Nachfragedaten aus den auf der jeweiligen Achse fahrenden Linien im Jahre 2018

Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

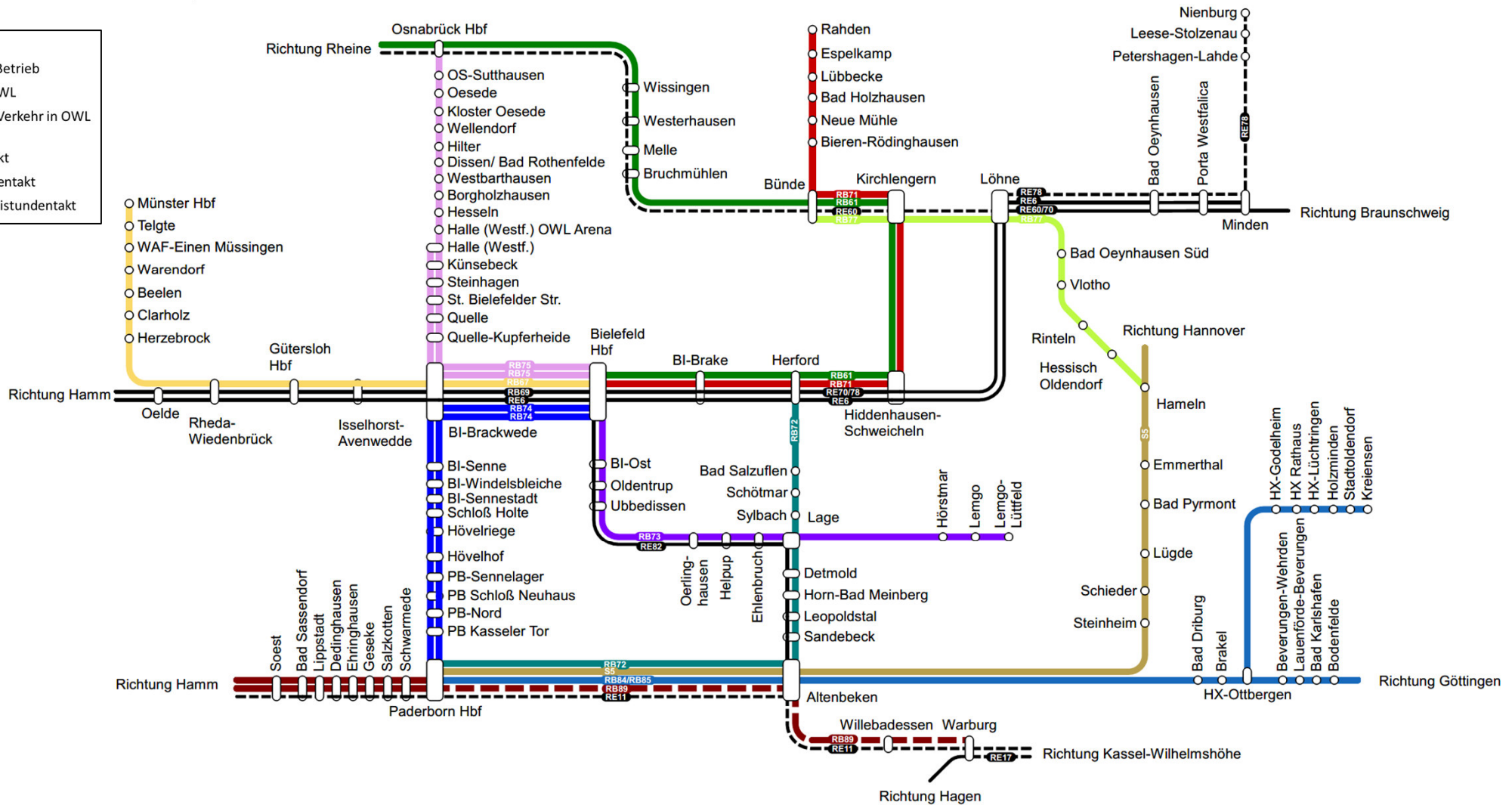
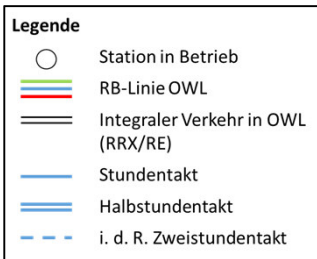
Betrachtung der SPNV-Korridore

Laufende / in Umsetzung befindliche Projekte

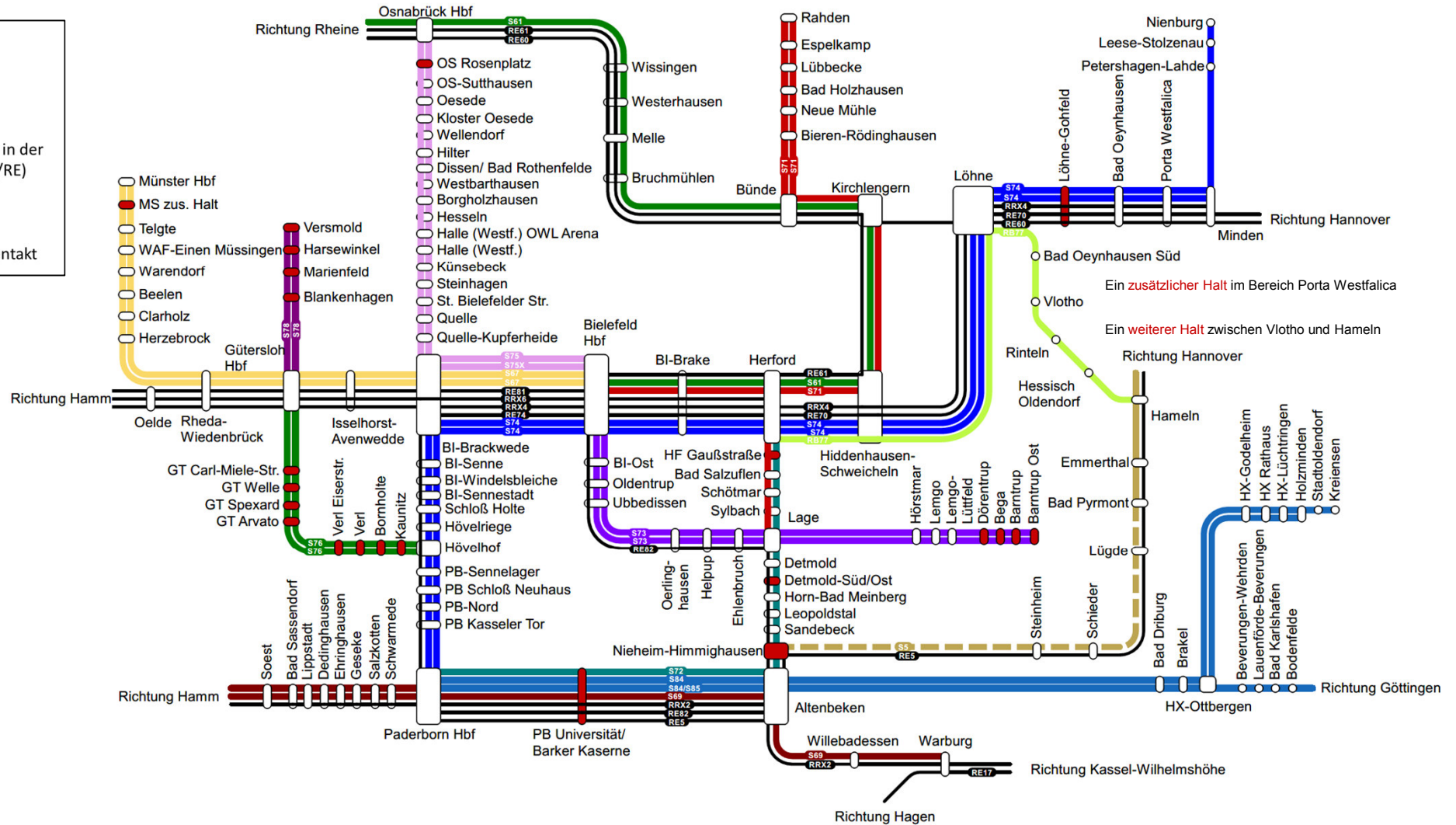
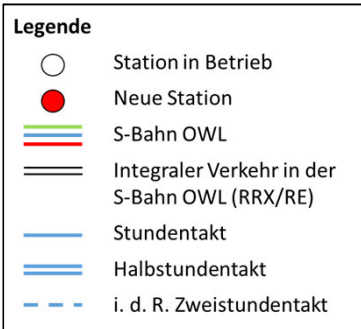
Das weitere Vorgehen

ZIELKONZEPT UND
VORSTUFE

Ausgangslage

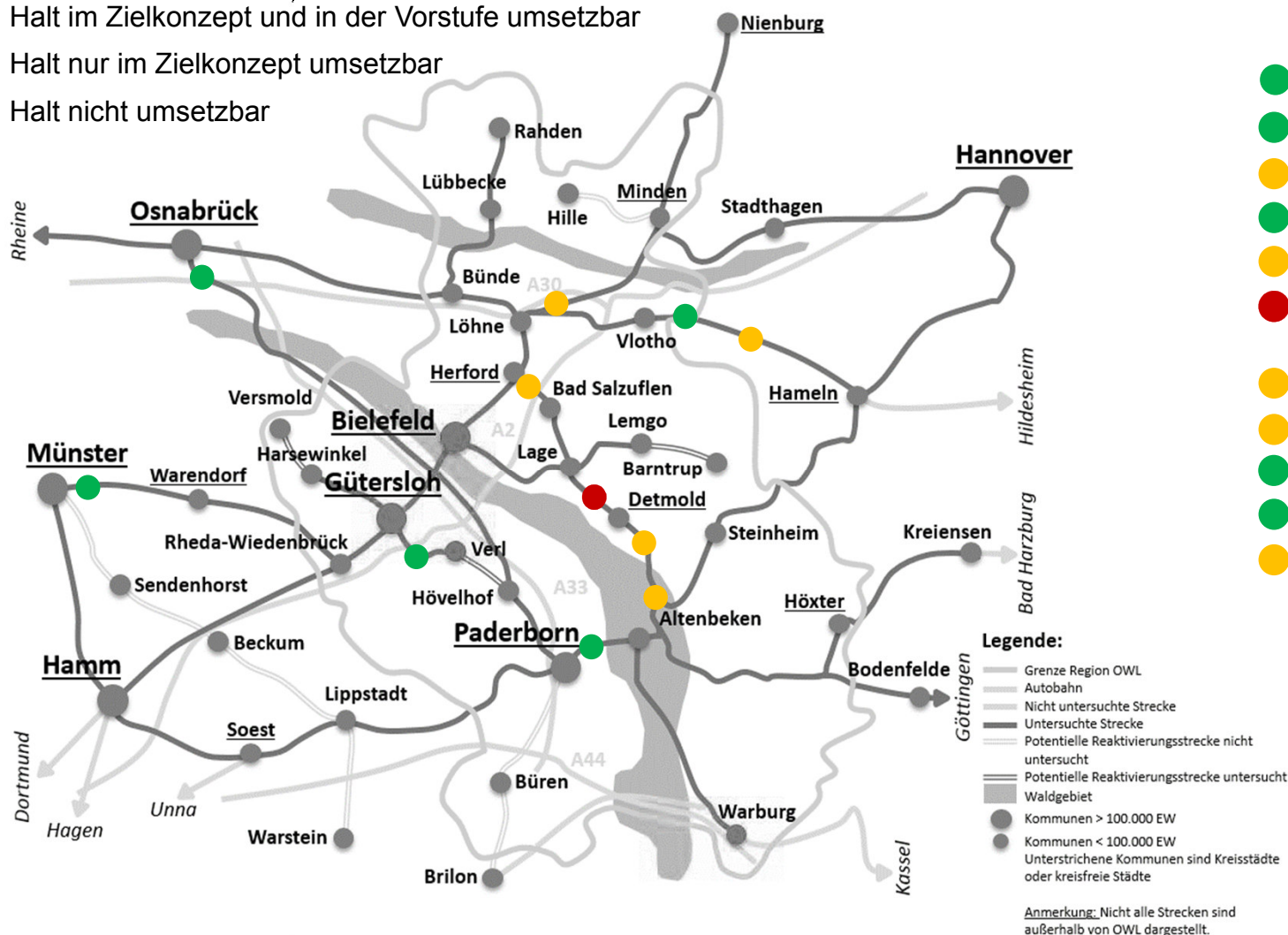


Möglicher Ansatz einer S-Bahn OWL: Zielkonzept



Zu prüfende neue Halte (Input vom NWL)

- Halt im Zielkonzept und in der Vorstufe umsetzbar
- Halt nur im Zielkonzept umsetzbar
- Halt nicht umsetzbar



Zu untersuchende Halte

- Osnabrück Rosenplatz (IBN vsl. ab 12/2024)
- Neuer Halt in Münster
- Löhne-Gohfeld
- Gütersloh Arvato
- Herford Gaußstraße
- Detmold Pivitsheide oder Detmold Orbker Straße
- Detmold Süd oder Ost
- Nieheim-Himmighausen
- Paderborn Uni/Kaserne
- 1 zus. Halt zw. Vlotho und Hameln
- 2 zus. Halte zw. Vlotho und Hameln

Hinweis:

Auf einigen Strecken (z.B. BI – Halle – OS; BI – Schloß Holte – PB) besteht im Zuge erfolgter Modernisierungen schon eine hohe Haltepunktdichte.

Allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen

Die S-Bahn OWL zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:



→ Um die verkehrlichen Rahmenbedingungen zu konkretisieren, ist der Gutachter SMA vom NWL und KC ITF NRW beauftragt worden, die Angebotszielkonzeption mit den zuvor beschriebenen Merkmalen für die Region Ostwestfalen-Lippe zu erstellen.

Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

Betrachtung der SPNV-Korridore

Laufende / in Umsetzung befindliche Projekte

Das weitere Vorgehen

1 Münster / Hamm – Bielefeld

Beschleunigung S67 Münster – Bielefeld und Halbstundentakt MS – Rheda-W.;
Hamm – Bielefeld gemäß Status Quo

Angebotskonzept Münster – Bielefeld: 2 Leistungen pro Stunde (heute 1)

- 30'-Takt Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück (S67)
- Stündliche Weiterführung nach Bielefeld

Angebotskonzept Hamm – Bielefeld: 2 Leistungen pro Stunde (wie heute)

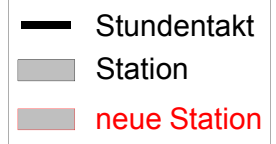
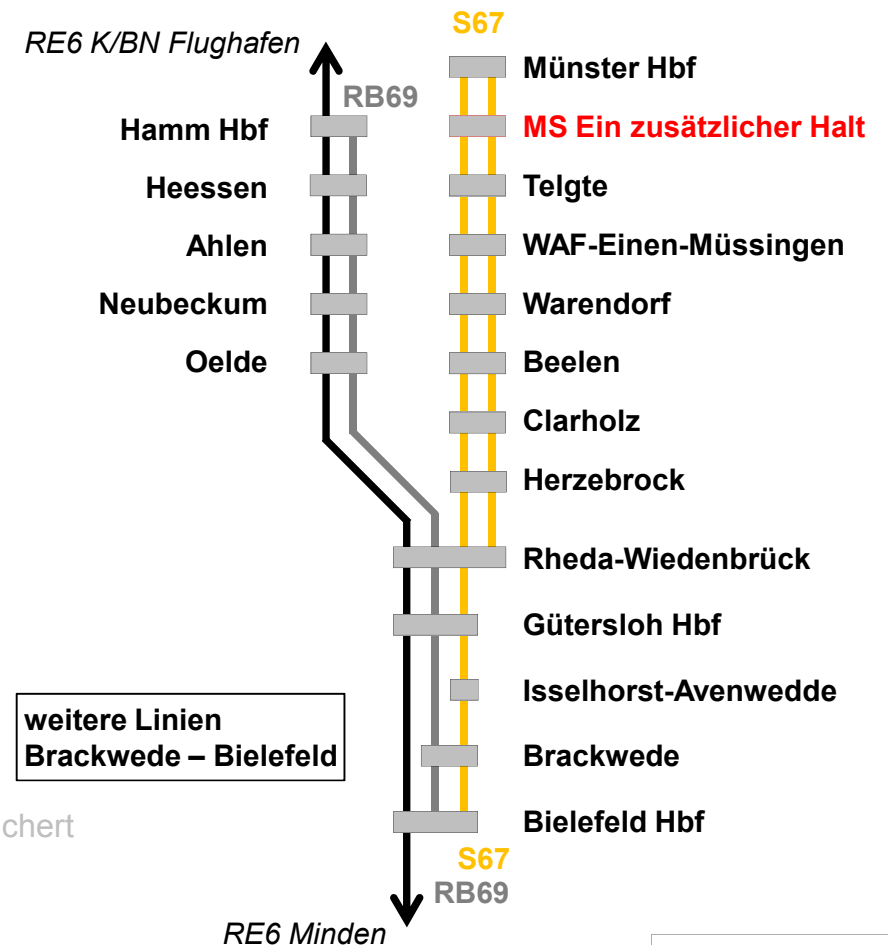
- Etwa 60'-Takt Hamm – Bielefeld (RE6) beschleunigt
- Etwa 60'-Takt Hamm – Bielefeld (RB69) mit allen Halten

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt westlich von Telgte
- Kreuzungsbahnhof Clarholz
- Geschwindigkeitserhöhungen
 - Münster Hbf – Münster Danziger Freiheit: 60 km/h
 - Münster Danziger Freiheit – Telgte: 120 km/h
 - Telgte – Warendorf: 100 km/h
 - Beelen – Clarholz: 80 km/h
- Bahnsteige an der Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-A.

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S67
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück
- Bahnübergänge zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück werden technisch gesichert
- Neuer Haltepunkt in Münster
- Reisezeitverkürzung Münster – Bielefeld um 17 Minuten



BETRACHTUNG
SPNV-KORRIDORE

1 Münster / Hamm – Bielefeld

Beschleunigung und Halbstundentakt S67 Münster – Bielefeld;
3 Leistungen Hamm – Bielefeld (RE81 zusätzlich zu RRX4 und RRX6)

Angebotskonzept Münster – Bielefeld: 2 Leistungen pro Stunde (heute 1)

- 30'-Takt Münster – Warendorf – Bielefeld (S67)

Angebotskonzept Hamm – Bielefeld: 3 Leistungen pro Stunde (heute 2)

- 30'-Takt Hamm – Bielefeld (RRX4/RRX6) beschleunigt
- 60'-Takt Hamm – Bielefeld (RE81) mit allen Halten

Notwendige Infrastrukturausbauten

- ABS/NBS Hamm – Seelze
- Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt westlich von Telgte
- Kreuzungsbahnhof Clarholz
- Geschwindigkeitserhöhungen
 - Münster Hbf – Münster Danziger Freiheit: 60 km/h
 - Münster Danziger Freiheit – Telgte: 120 km/h
 - Telgte – Warendorf: 100 km/h
 - Beelen – Clarholz: 80 km/h
- Bahnsteige an der Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-A.
- Ausbau Bielefeld Hbf

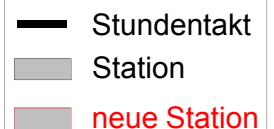
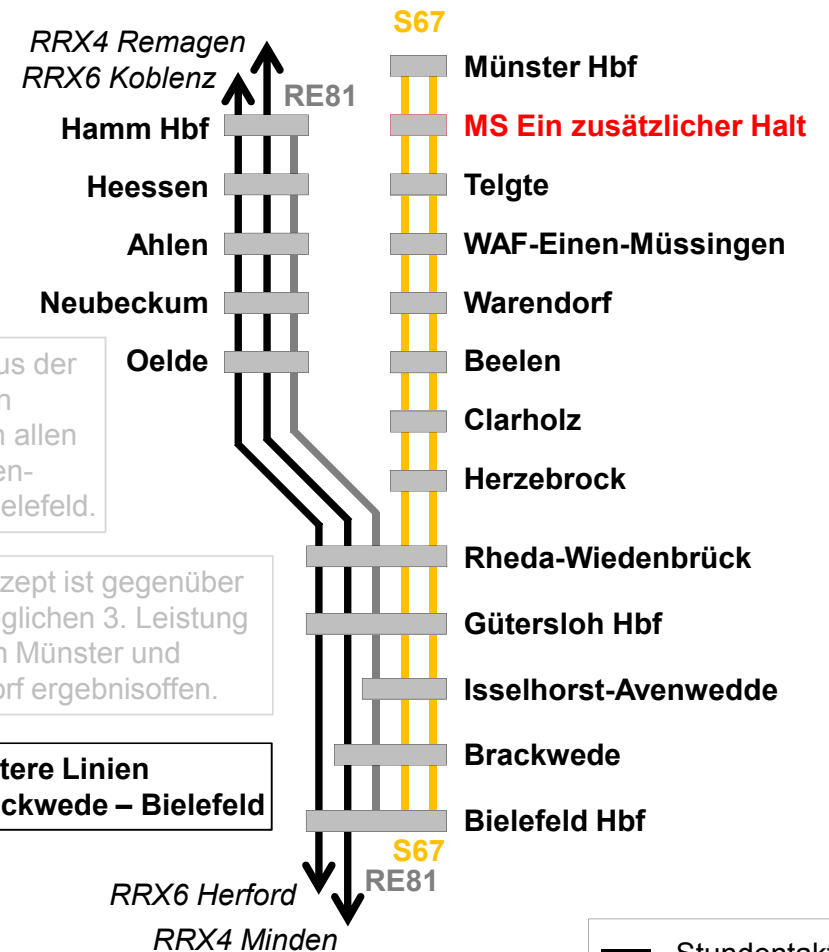
Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S67
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Münster und Bielefeld
- Eine weitere RE-Leistung zwischen Hamm und Bielefeld
- Bahnübergänge zwischen Münster und Rheda-W. werden technisch gesichert
- Neuer Haltepunkt in Münster
- Reisezeitverkürzung Münster – Bielefeld um 20 Minuten

Weiterentwicklung der S67 aus der S-Bahn Münsterland für einen schnellen Halbstundentakt an allen Stationen mit optimaler Knoten-einbindung in Münster und Bielefeld.

Das Konzept ist gegenüber einer möglichen 3. Leistung zwischen Münster und Warendorf ergebnisoffen.

weitere Linien
Brackwede – Bielefeld



2 Osnabrück – Bielefeld

Halbstundentakt aus S75 und S75X

Angebotskonzept Osnabrück – Bielefeld: 2 Leistungen pro Stunde (heute 1)

- 60'-Takt Osnabrück – Halle – Bielefeld (S75)
- 60'-Takt Osnabrück – Halle – Bielefeld (S75X) beschleunigt

Notwendige Infrastrukturausbauten bereits in der Vorstufe

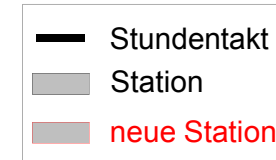
- Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h im Abschnitt Hörne – Kloster Oesede
- Begegnungsabschnitt Kloster Oesede – Wellendorf
- Begegnungsabschnitt Dissen-Bad Rothenfelde – Westbarthausen

Notwendige Infrastrukturausbauten nur im Zielkonzept

- Begegnungsabschnitt Halle – Künsebeck
- Begegnungsabschnitt Quelle-Kupferheide – Brackwede
- Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h im Abschnitt Halle – Steinhagen
- Ausbau des Bahnhofs Brackwede

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

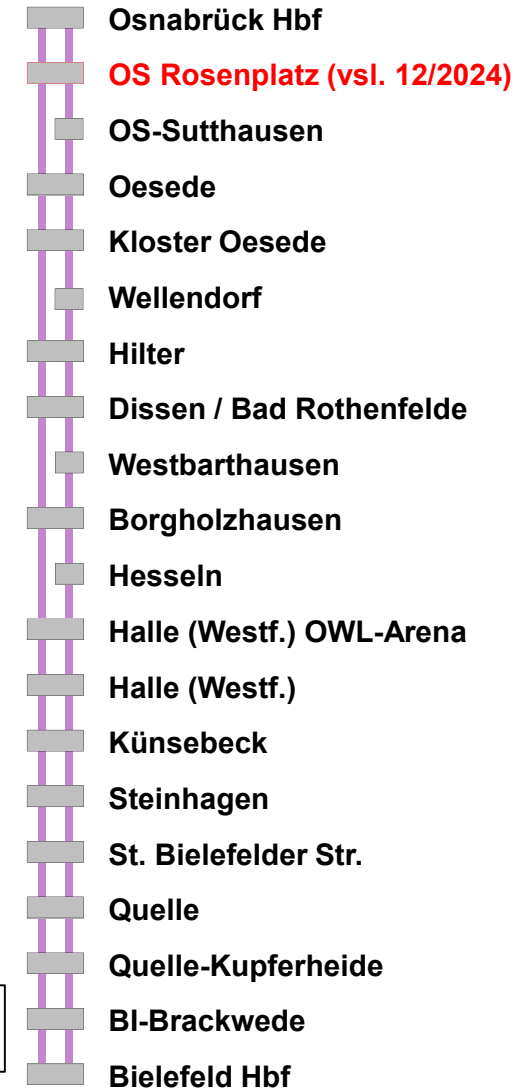
- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S75 und auf der S75X
- Durchbindung des derzeitigen Halbstundentaktes zwischen Bielefeld und Halle (Westf.) bis nach Osnabrück
- Verknüpfung in Brackwede zur Sennebahn im Zielkonzept
- Neuer Haltepunkt Osnabrück Rosenplatz
- Reisezeitverkürzung Osnabrück – Bielefeld um 8 Minuten im Zielkonzept (Vorstufe um 4 Minuten)



Für die Vorstufe ist eine Betriebsprogrammstudie durch die DB Netz AG bereits in Arbeit.

weitere Linien
Brackwede – Bielefeld

S75X S75



S75X S75

Bielefeld – Paderborn; Harsewinkel – Gütersloh – Verl (IBN 2025)

Halbstundentakt RB74 und Stundentakt RB76

Angebotskonzept Bielefeld – Paderborn: 2 Leistungen pro Stunde (wie heute)

- 30'-Takt Bielefeld – Paderborn (RB74) (Nach erfolgtem Ausbau in 2015)
- Es können nicht alle Halte halbstündlich bedient werden

Angebotskonzept Harsewinkel – Verl: 1 Leistung pro Stunde (neu)

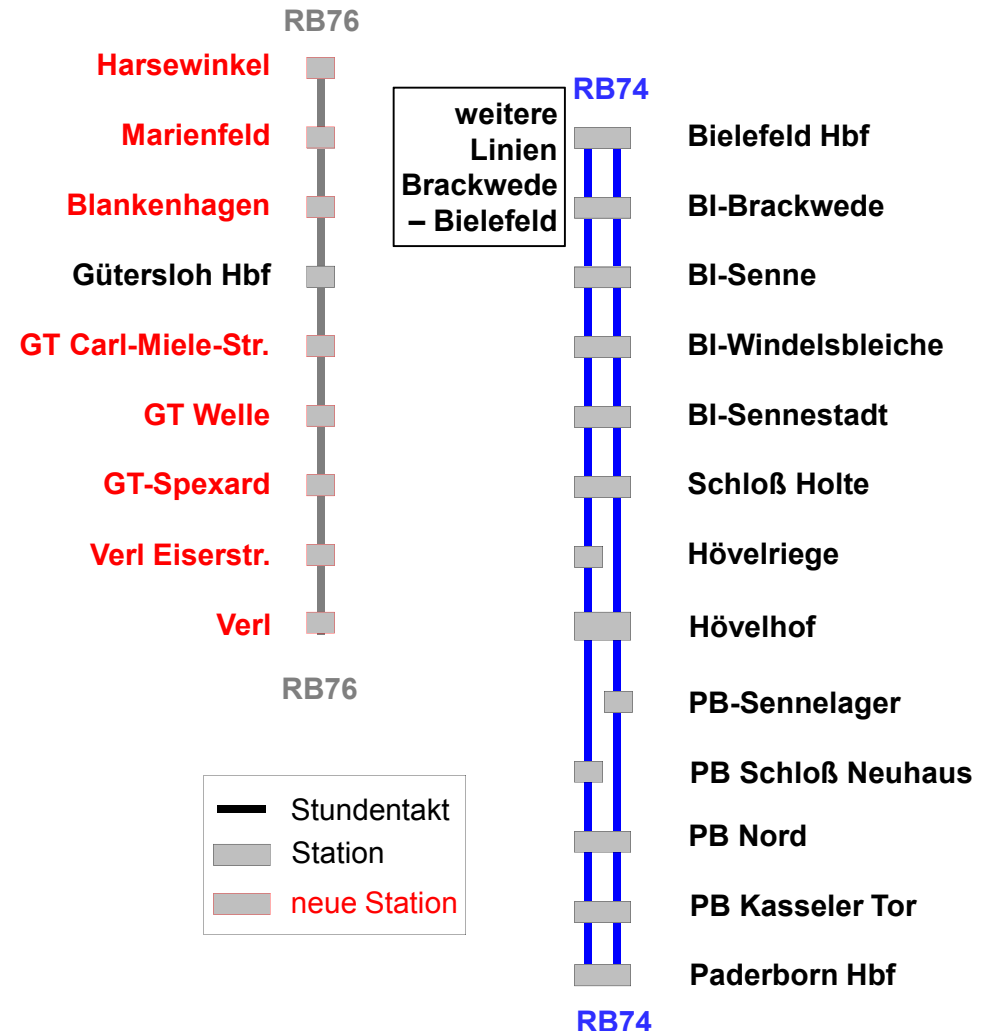
- 60'-Takt Harsewinkel – Verl (RB76)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Reaktivierung Harsewinkel – Verl

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Teilreaktivierung der TWE-Strecke mit neuen Haltepunkten und Stundentakt RB76



BETRACHTUNG
SPNV-KORRIDORE

3

**Bielefeld – Paderborn;
Vermold – Gütersloh – Hövelhof**

Halbstundentakt S74 und Stundentakt RB76

Angebotskonzept Bielefeld – Paderborn: 2 Leistungen pro Stunde

(wie heute)

- 30'-Takt Bielefeld – Paderborn (S74)

Angebotskonzept Vermold – Hövelhof: 1 Leistung pro Stunde (neu)

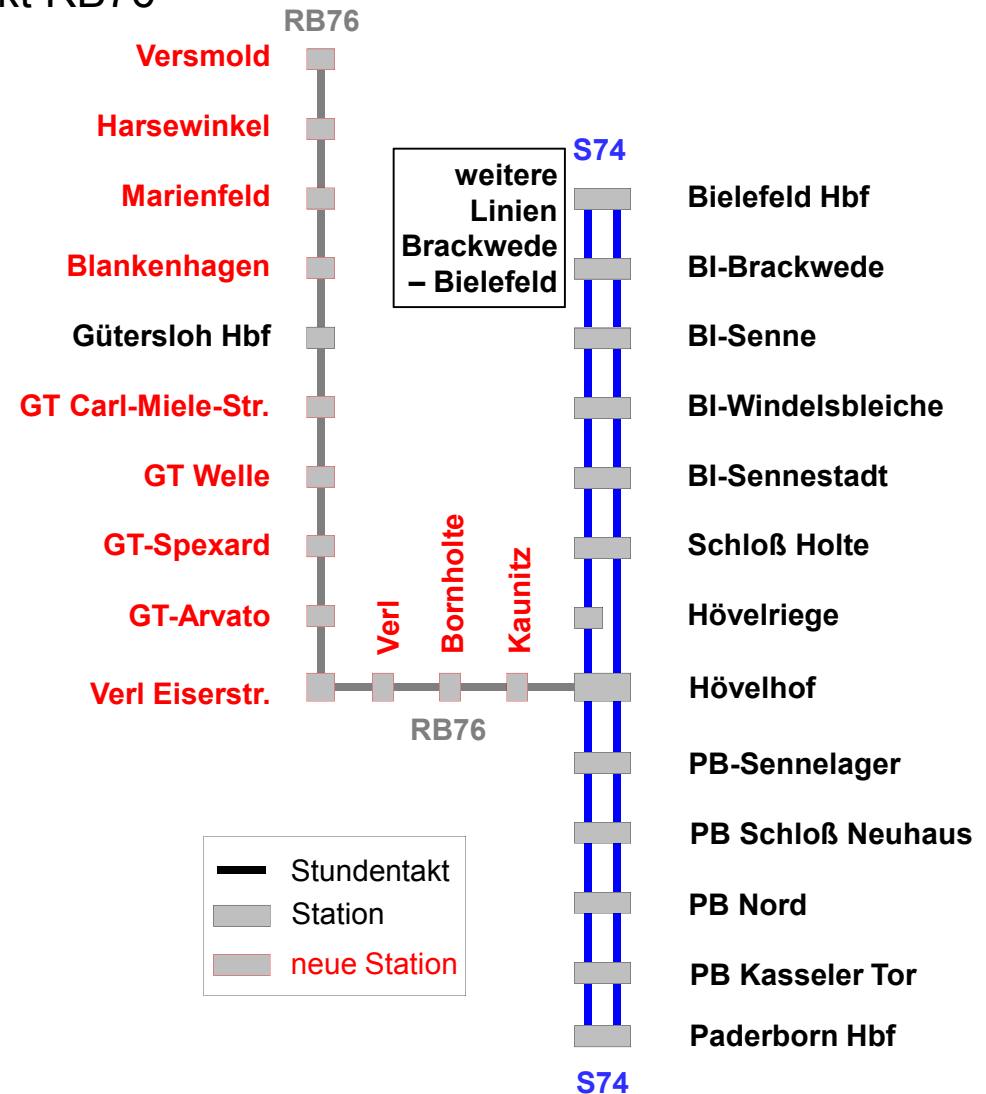
- 60'-Takt Vermold – Hövelhof (RB76)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Reaktivierung Vermold – Hövelhof
- Begegnungsabschnitt nördlich von Harsewinkel
- Kreuzungsbahnhof in Bornholte
- Geschwindigkeitsanhebung auf 80 km/h zwischen Bornholte und Hövelhof
- 3. Bahnsteiggleis in Hövelhof

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der RB76 und auf der S74
- Teilreaktivierung der TWE-Strecke mit neuen Haltepunkten und Stundentakt RB76
- PB-Schloß Neuhaus und PB-Sennelager können nun halbstündlich mit BEMU-Fahrzeugen bedient werden
- Anschluss der RB76 in Hövelhof nach Paderborn und Bielefeld
- Reisezeitverkürzung Paderborn – Gütersloh um 15 Minuten



BETRACHTUNG
SPNV-KORRIDORE

3

Bielefeld – Paderborn; Versmold – Gütersloh – Hövelhof

3 Leistungen pro Std. durch S74 und RE74; Halbstundentakt auf S76 und auf S78

Angebotskonzept Bielefeld – Paderborn: 3 Leistungen pro Stunde (heute 2)

- 30'-Takt Bielefeld – Paderborn (S74)
- 60'-Takt Bielefeld – Paderborn (RE74) beschleunigt

Angebotskonzept Versmold – Hövelhof: 1 Leistung pro Stunde (neu)

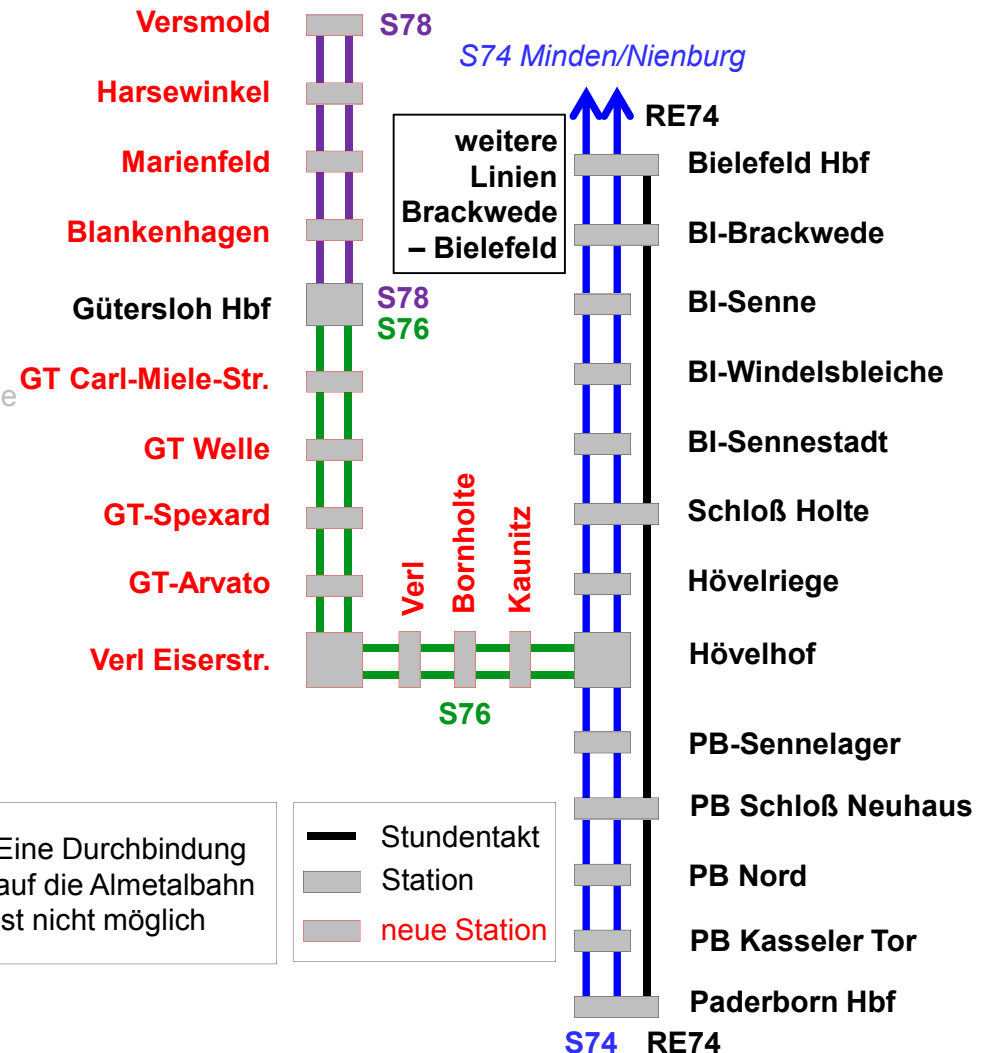
- 30'-Takt Versmold – Gütersloh (S78)
- 30'-Takt Gütersloh – Hövelhof (S76)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Begegnungsabschnitt nördlich von Hövelriege – Hövelhof
- Reaktivierung Versmold – Hövelhof
- Begegnungsabschnitte: nördl. von Harsewinkel, südl. von Blankenhagen, bei Gt Welle
- Kreuzungsbahnhof in Bornholte
- Geschwindigkeitsanhebung auf 80 km/h zwischen Verl und Hövelhof
- Herrichtung Gütersloh Nordbf.
- 3. Bahnsteiggleis in Hövelhof
- Ausbau des Bahnhofs Brackwede
- Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Paderborn

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Paderborn
- Reaktivierung der TWE-Strecke mit neuen Halten und Einsatz BEMU-Fahrzeuge
- Halbstundentakt für alle Halte der S74, S76 und S78
- Direktverbindung Paderborn – Herford – Minden / Nienburg
- Zusätzliche RE-Leistung zwischen Bielefeld und Paderborn
- Anschlussoptimierungen (u.a. in Brackwede und Hövelhof)
- Reisezeitverkürzung Paderborn – Gütersloh um 15 Minuten und Bielefeld – Paderborn um 14 Minuten (RE)



Bielefeld/Herford – Lage – Lemgo-Lüttfeld/Paderborn

Halbstundentakt nach Lemgo; Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen

Angebotskonzept

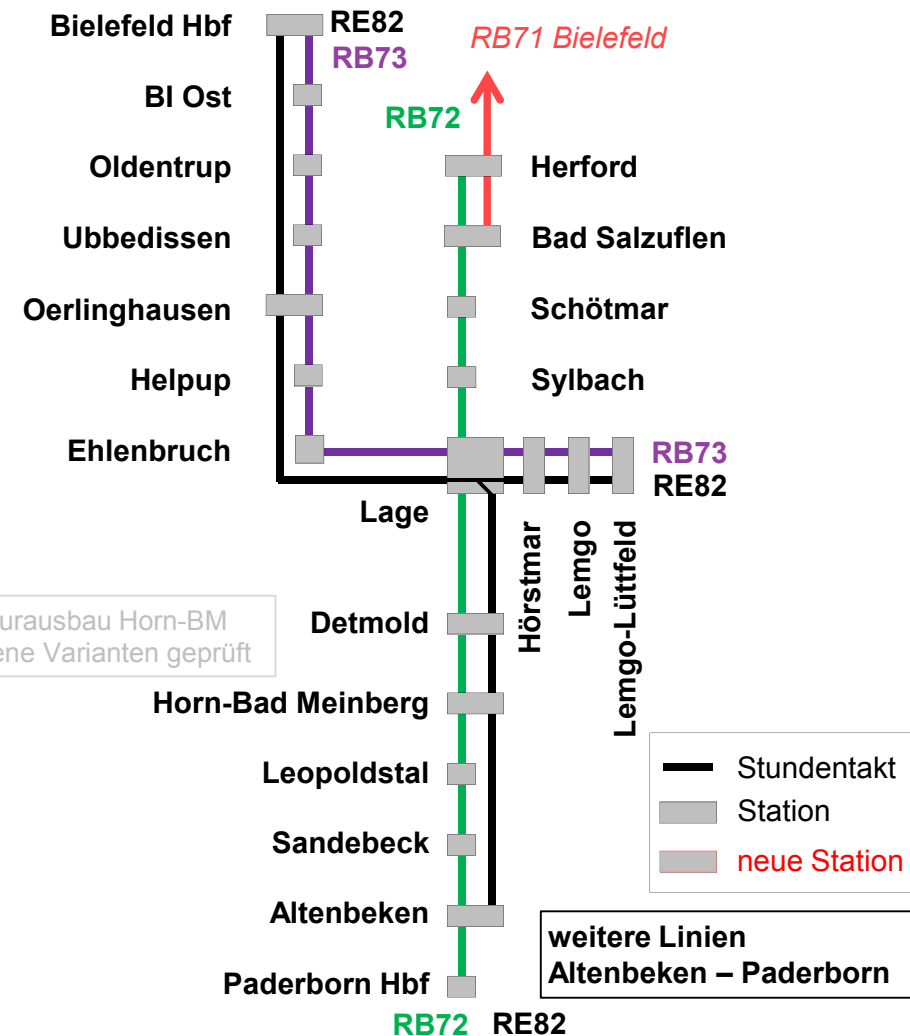
- 60'-Takt Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld (RB73)
- 60'-Takt Bielefeld – Altenbeken/Lemgo-Lüttfeld (RE82) beschleunigt
- 60'-Takt Bielefeld – Herford – Bad Salzuflen/Rahden (RB71)
- 60'-Takt Herford – Paderborn (RB72)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Zugdeckungssignal am Gleis 4 in Lage
- Gleichzeitige Einfahrten in Horn-Bad Meinberg
- 2. Bahnsteigkante in Lemgo
- Ertüchtigung der 2. Bahnsteigkante in Bad Salzuflen
- Zugdeckungssignale an Gleis 2 in Herford

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge („Akku-Betrieb“)
- Eine weitere Leistung zwischen Lage und Lemgo-Lüttfeld durch Kuppeln/Flügeln in Lage
- Bad Salzuflen erhält halbstündliches Angebot
- Direktverbindung zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen über Herford (RB71)



4 Bielefeld/Herford – Lage – Barntrup Ost/Paderborn

Halbstundentakt nach Barntrup; Beschleunigung RE82; Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen

Angebotskonzept via Lage

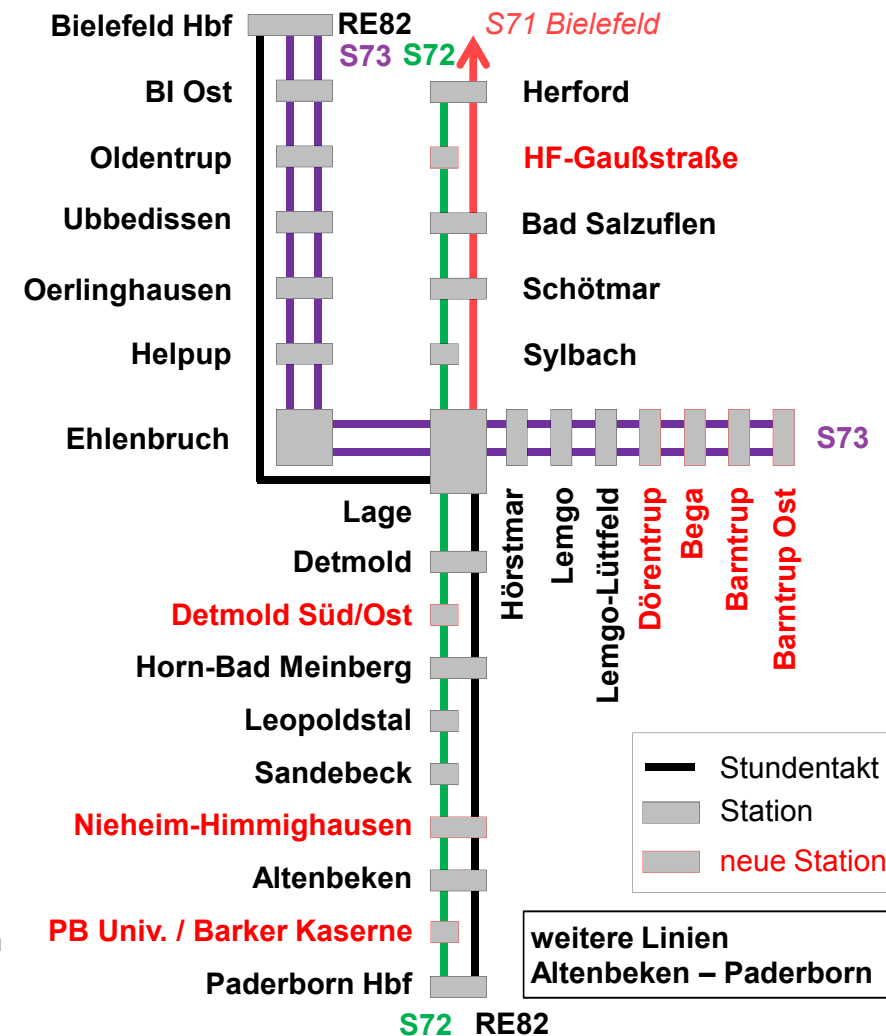
- 30'-Takt Bielefeld – Barntrup-Ost (S73)
- 60'-Takt Bielefeld – Detmold – Paderborn (RE82) beschleunigt
- 60'-Takt Bielefeld – Herford – Lage/Rahden (S71)
- 60'-Takt Herford – Paderborn (S72)

Notwendige Infrastrukturausbauten

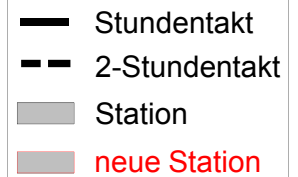
- Elektrifizierung Bielefeld – Lage
- Begegnungsabschnitte bei Bi-Ost u. östlich Ehlenbruch, Kreuzungsbahnhof in Ubbedissen
- Geschwindigkeitsanhebung auf 100 km/h zwischen Hillegossen und dem Ende der Zweigleisigkeit vor Lage
- Ergänzung eines Ausfahrtsignals am Gleis 4 in Lage Richtung Detmold/Lemgo
- Ergänzung einer zweiten Bahnsteigkante in Lemgo
- Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost mit 80 km/h, Halten in Dörentrup, Bega und Barntrup und Kreuzungsbahnhof in Bega
- Begegnungsabschnitt Schötmar (inkl.) – südlich von Sylbach
- Zugdeckungssignale an Gleis 2 in Herford
- Ertüchtigung Kreuzungsbahnhof Leopoldstal für Pv-Kreuzung
- LST-Optimierung Langeland – Paderborn Hbf
- Ausbau Paderborn Hbf

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Elektrifizierung Bielefeld – Lage
- Verlängerung der S73 nach Barntrup-Ost durch Reaktivierung
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Bielefeld und Barntrup-Ost
- Eine weitere Leistung zwischen Bielefeld und Lage über Herford (S71)
- Beschleunigung RE82
- Neue Haltepunkte
- Anschlussoptimierung in Altenbeken → Reisezeitverkürzung Bielefeld – Kassel um 15 Minuten



5 Bielefeld – Minden – Nienburg



Angebotskonzeption Bielefeld – Minden

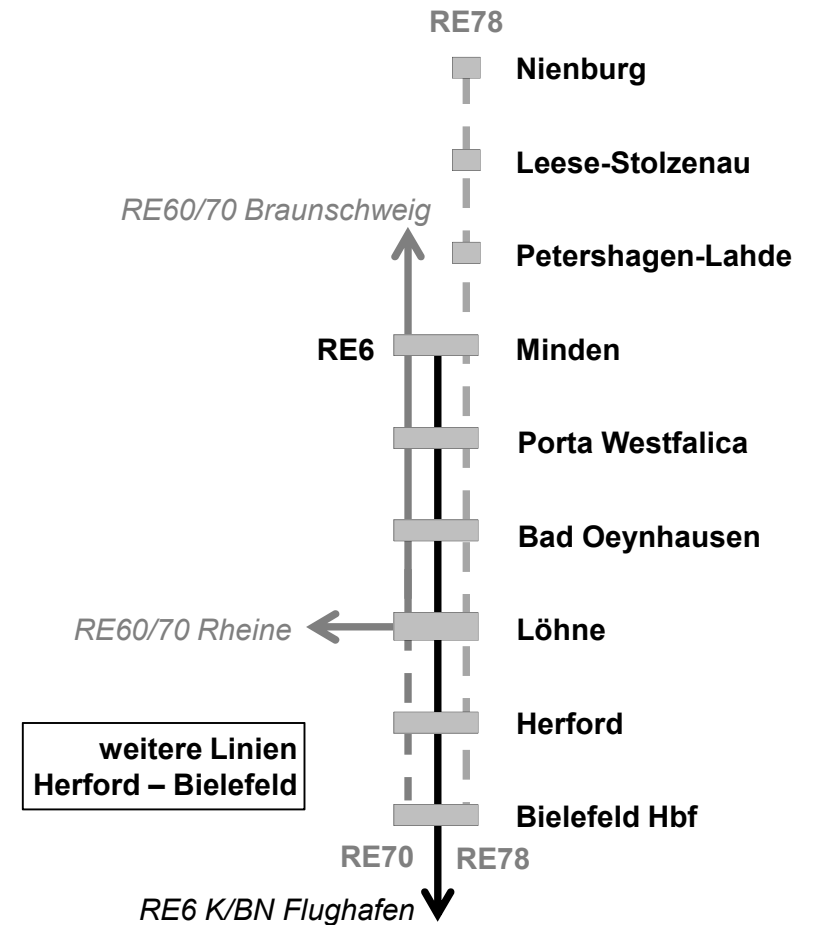
- 60'-Takt Koblenz – Minden (RE6)
- 120'-Takt Bielefeld – Hannover – Braunschweig (RE70)
mit Flügelzug Rheine – Hannover – Braunschweig
- 120'-Takt Bielefeld – Nienburg (RE78)
- 120'-Takt Rheine – Hannover (RE60)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Bereits geplante Qualitätsmaßnahmen in Minden
(zusätzliche Weichen und eine Bahnsteigkante)
- Zugdeckungssignal in Löhne (Gleis 13)

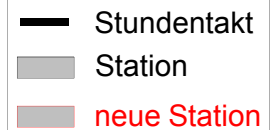
Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Stündliche Direktverbindung Rheine – Hannover



5 Bielefeld – Minden – Nienburg

Halbstundentakt der S74; Halbstundentakt BI – Hannover (RE)



Angebotskonzeption Bielefeld – Minden

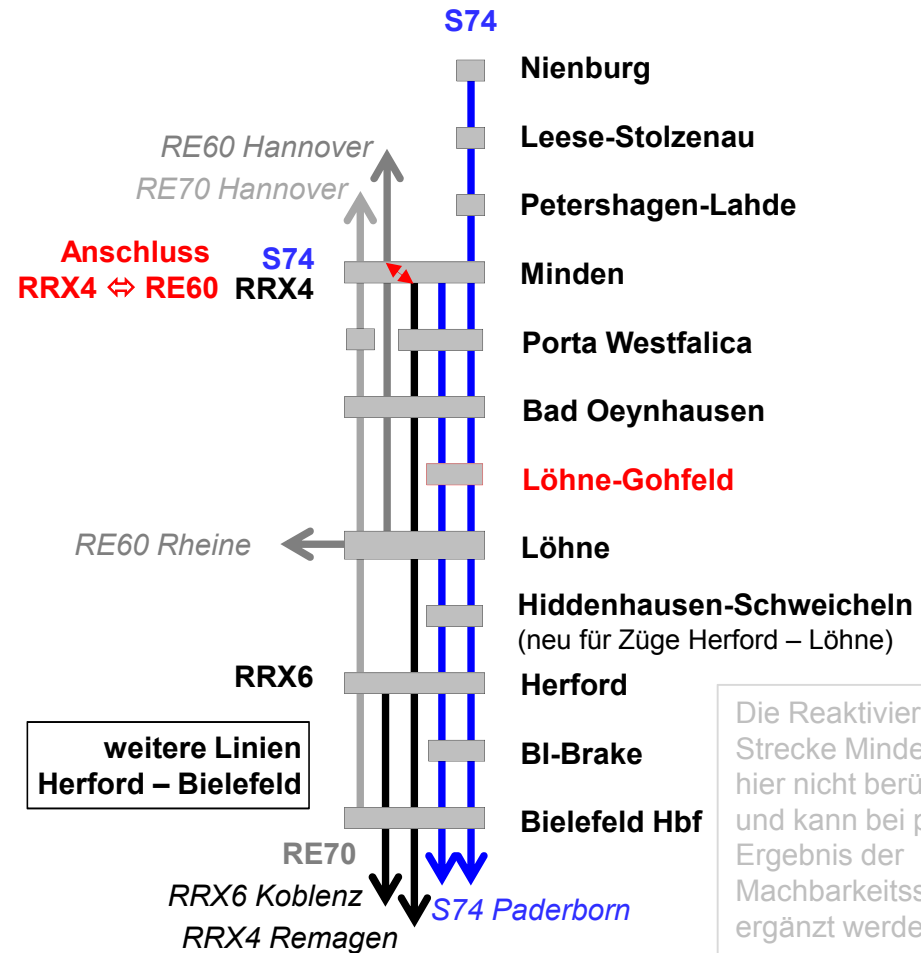
- 30'-Takt Paderborn – Bielefeld – Minden (S74) mit stündliche Weiterführung nach Nienburg
- 60'-Takt Remagen – Minden (RRX4) mit Anschluss nach Hannover
- 60'-Takt Koblenz – Herford (RRX6)
- 60'-Takt Bielefeld – Hannover (RE70)
- 60'-Takt Rheine – Hannover (RE60)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- ABS/NBS Hamm – Seelze unterstellt
- Bahnsteige an der Güterbahn, auch in Hiddenhausen-Schweicheln
- Neuer Halt Löhne-Gohfeld an der Güterbahn
- Zusätzliche Bahnsteigkante in Minden an Gleis 3
- Ausbau Bielefeld Hbf

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Eine Mehrleistung zwischen Paderborn und Minden auf der S74
- Durchbindung von Paderborn über Bielefeld nach Minden / Nienburg
- Halbstündliche RE-Verbindung Bielefeld – Hannover
- Stündliche Direktverbindung Rheine – Hannover
- Reisezeitverkürzung Bielefeld – Hannover (RE70): 10 Minuten
- Neuer Haltepunkt in Löhne
- Stundentakt zwischen Minden und Nienburg (S74)



Hengelo – Rheine/Rahden – Bünde – Minden/Bielefeld

Angebotskonzept Rheine/Rahden – Bielefeld

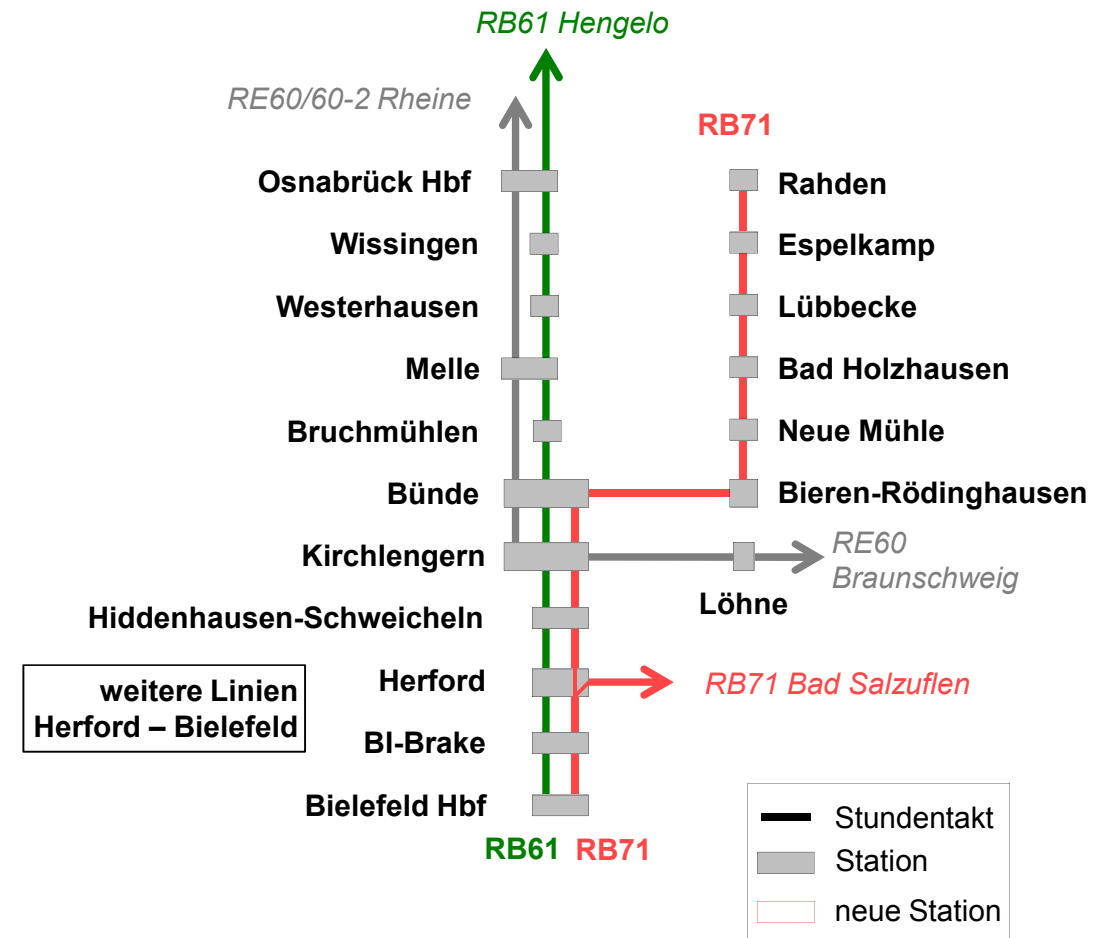
- 60'-Takt Rahden – Bielefeld (RB71)
- Flügelzug der RB71 von Bad Salzuflen nach Bielefeld
- 120'-Takt Rheine – Hannover (RE60) beschleunigt
- 120'-Takt Rheine – Löhne (RE60-2)
- 60'-Takt Hengelo – Bielefeld (RB61)

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Ertüchtigung der 2. Bahnsteigkante in Bad Salzuflen
- Zugdeckungssignale an Gleis 2 in Herford

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- BEMU-Fahrzeuge auf der RB71
- Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen
- Stündliche Verbindung Rheine – Hannover



Hengelo – Rheine/Rahden – Bünde – Minden/Bielefeld

Angebotskonzept Hengelo – Rheine/Rahden – Bielefeld

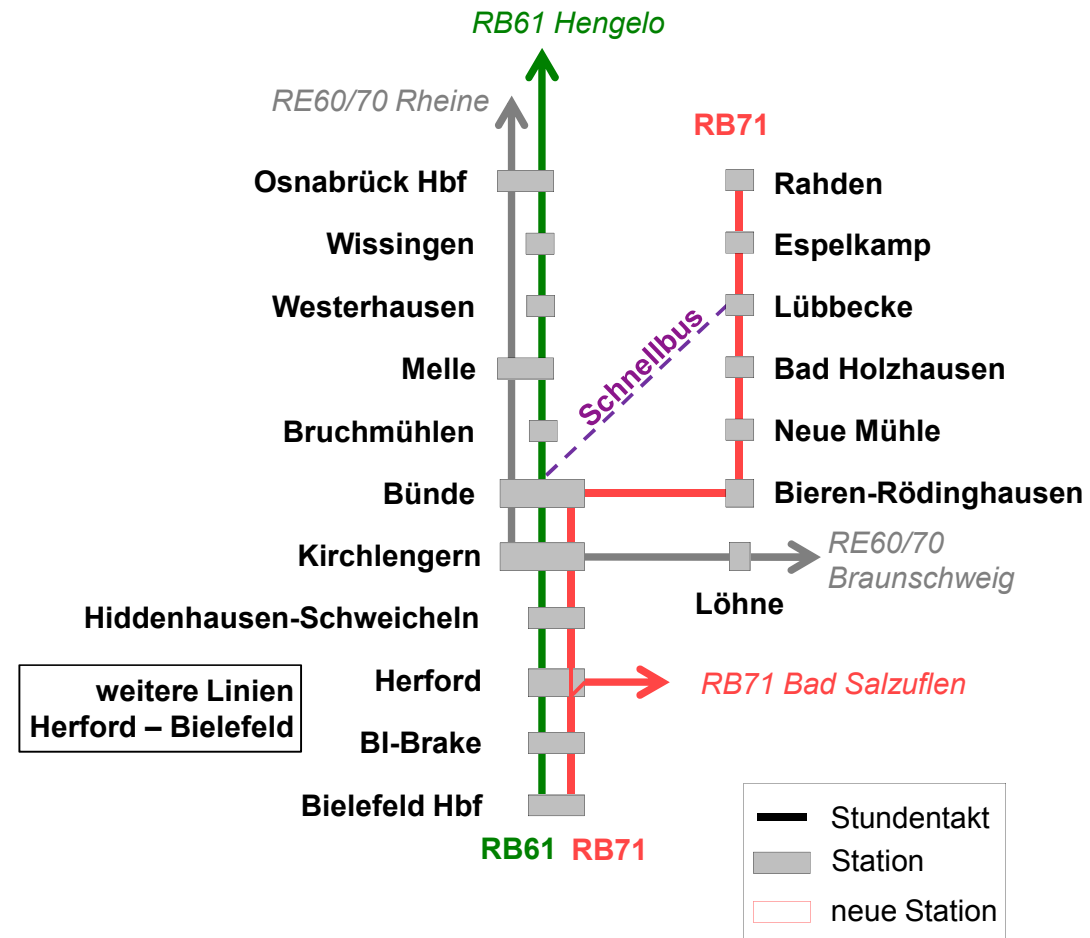
- 60'-Takt Rahden – Bielefeld (RB71)
- Flügelzug der RB71 von Bad Salzuflen nach Bielefeld
- 120'-Takt Rheine – Hannover (RE60) beschleunigt
- 120'-Takt Rheine – Hannover als Flügelzug des RE70
- 60'-Takt Hengelo – Bielefeld (RB61)
- Schnellbus Lübbecke – Bünde mit Anschluss nach Bielefeld und Rheine

Notwendige Infrastrukturausbauten

- Zweigleisiger Ausbau Abzw. Osnabrück-Eversburg Nord – Osnabrück-Eversburg (niveaugleiche zweigleisige Einfädelung)
- Blockverdichtung Osnabrück-Eversburg – Osnabrück Hbf

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- BEMU-Fahrzeuge auf der RB71
- Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen
- Stündliche Direktverbindung Rheine – Hannover
- Neuer Schnellbus zwischen Bünde und Lübbecke ergänzt das Angebot der RB71



Hengelo – Rheine/Rahden – Bünde – Löhne/Bielefeld

Halbstundentakt nach Rahden; zusätzlicher RE Rheine – Bielefeld

Angebotskonzept Hengelo – Rheine/Rahden – Bielefeld

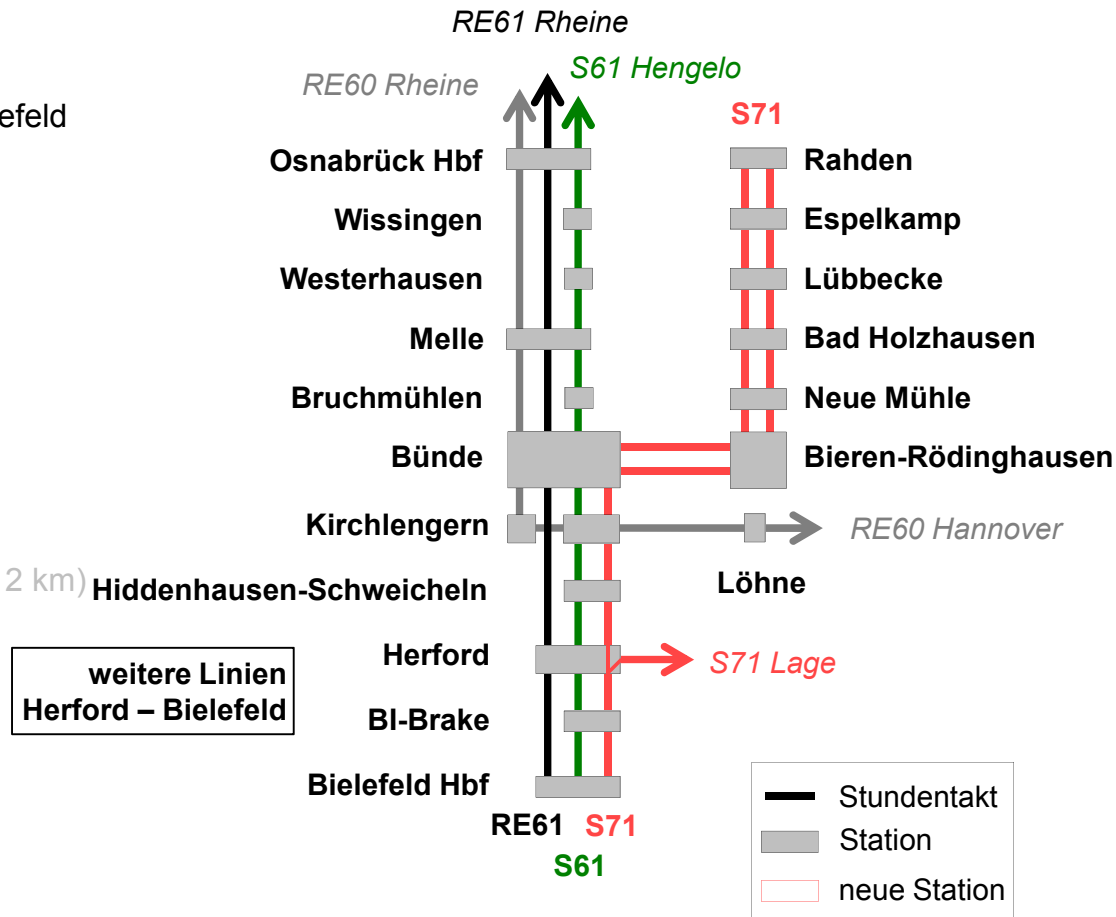
- 60'-Takt Hengelo – Bielefeld (RB61)
- 30'-Takt Rahden – Bünde (S71) mit stündlicher Weiterführung nach Bielefeld
- Flügelzug der S71 von Lage nach Bielefeld
- 60'-Takt Rheine – Hannover (RE60) beschleunigt
- 60'-Takt Rheine – Bielefeld (RE61) beschleunigt

Notwendige Infrastrukturausbauten

- ABS/NBS Hamm – Seelze
- Zweigleisiger Ausbau Bünde – Hiddenhausen-Schweicheln
- Zweigleisiger Ausbau Abzw. Osnabrück-Eversburg Nord – Osnabrück-Eversburg
- Blockverdichtung Osnabrück-Eversburg – Osnabrück Hbf
- Begegnungsabschnitt im Bereich Espelkamp-Gestringen (ca. 2 km)
- Begegnungsabschnitt Mesch Neue Mühle (inkl.) in Richtung Süden (ca. 2 km)
- Wendeanlage in Bünde

Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

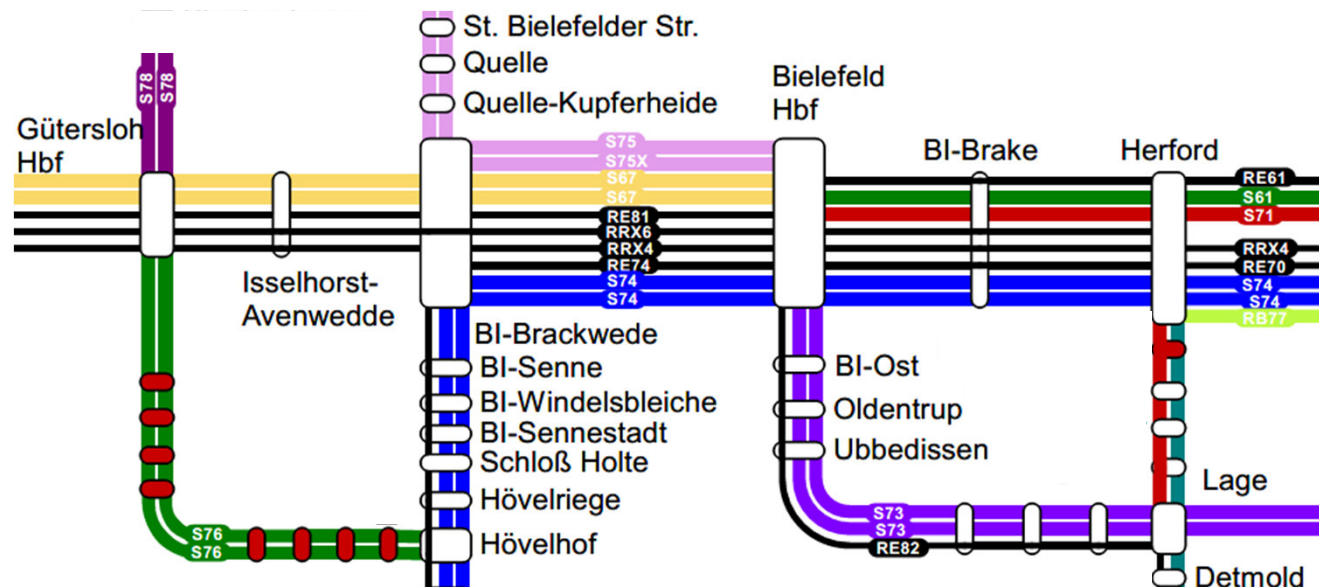
- Stündliche Direktverbindung Rheine – Hannover
- BEMU-Fahrzeuge auf der S71
- Eine weitere RE-Leistung zwischen Rheine und Bielefeld
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Bünde und Rahden
- Reisezeitverkürzung Osnabrück – Bielefeld um 12 Minuten (RE61)
- Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzufen



Highlights der S-Bahn OWL – mit Bezug zum Raum Bielefeld

Wesentliche Verbesserungen durch das Zielkonzept S-Bahn OWL

- Lokal emissionsfreier Zugbetrieb
- „Stammstrecke“ Brackwede – Bielefeld Hbf. – Herford mit sehr dichtem Takt
- 5 x je Std. nach Gütersloh und 3 x je Std. nach Hamm
- 5 x je Std. nach Minden, 2 x je Std. nach Hannover
- 2 x je Std. über Warendorf nach Münster
- 3 x je Std. über Schloß Holte nach Paderborn
- 3 x je Std. nach Lage, 2 x je Std. nach Lemgo-Lüttfeld (und weiter nach Barntrup)
- 2 x je Std. nach Bad Salzuflen (inkl. Direktverbindung)
- 12 Minuten schneller über Bünde nach Osnabrück



Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

Betrachtung der SPNV-Korridore

Laufende / in Umsetzung befindliche Projekte

Ausblick

Laufende / in Umsetzung befindliche Projekte

Untersuchungen:

- Betriebsprogrammstudie Haller Willem (BI – Halle – OS)
- BEMU-Konzeption für heutige Dieselstrecken
 - Moderne, lokal emissionsfreie Fahrzeuge
 - Anpassung von Bahnsteigen (Bahnsteigverlängerungen, Barrierefreier Umbau)

Beispiele weiterer laufender Maßnahmen im Umland von Bielefeld:

- SPNV-Reaktivierung TWE-Strecke („Mobilitätsachse Harsewinkel – Gütersloh – Verl“)
- Machbarkeitsstudien potentieller SPNV-Reaktivierungsstrecken
- Bahnsteige an der G-Bahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde
- Modernisierung Bahnhof Brackwede (Fertigstellung in 2022)
- Modernisierung Bahnhof Brake (Fertigstellung in 2026)

Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

Betrachtung der SPNV-Korridore

Knotenbetrachtungen

Laufende/in Umsetzung befindliche Projekte

Ausblick

Das weitere Vorgehen

Kommunikationsschritte

- Fachlicher Austausch mit dem Verkehrsministerium NRW
(aktuell ist das Konzept in den landesweiten Zielplanungen für 2032/2040 aufgenommen worden; wichtig für Positionierungen bei Sondierungen zur Förderung auch ggü. dem Bund)
- Weiterer kontinuierlicher Austausch mit den Nachbarregionen
- Präsentation der Ergebnisse in der Region OWL, u.a. bei:
 - Kreisen und Stadt Bielefeld, Bezirksregierung Detmold
 - Mitgliedszweckverbänden NPH und VVOWL
 - Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 - Interessensverbänden
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (mit Kreisen und Stadt Bielefeld)

Das weitere Vorgehen

Die nächsten Planungsschritte

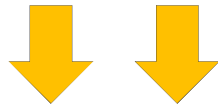
- Prüfung der betrieblichen Auswirkungen (Zugkilometer-Bedarf, Fahrzeugbedarf,...)
- Tiefergehende Prüfung der infrastrukturellen Erfordernisse (Trasse, Stationen, Bahnübergänge,...)
- Qualitative Belastbarkeitsprüfung („Robustheitsprüfungen“)
- Nachfrageprognoseuntersuchung je Korridor sowie Netzwirkung
- Verzahnen mit den weiteren Verkehrsträgern, v. a. Schnellbussen, Flughafenbindung Paderborn/Lippstadt
- Integration der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien zu Reaktivierungsstrecken

Mit den Ergebnissen dieser Untersuchungsschritte erfolgt der Feinschliff für das Angebotszielkonzept. Für dieses ist – auch für den Nachweis der Förderwürdigkeit – der volkswirtschaftliche Nutzen im Rahmen einer Studie zu eruieren.

Das weitere Vorgehen

Schnittmenge zur Kreisen und Kommunen

- Konzept S-Bahn OWL inklusive der Vorstufen bildet Grundlage und Anknüpfungspunkt für eigene städtebauliche und verkehrliche Planung.
- Der SPNV wird zunehmend fester Bestandteil der zukunftsgerechten Mobilität und Teil der Antwort der Verkehrswende.
- Bahnstationen als Verknüpfungspunkte der Mobilität werden zu Drehscheiben für die Feinerschließung.



Herausforderungen:

- Siedlungs- und Gewerbeentwicklung mit Gleisanschluss
- Aufwertung der Umfeld der Bahnstationen sowie des erschließenden Verkehrsnetzes
- Ausrichtung des kommunalen ÖV-Angebotes für ein Netz aus einem Guss
- Aktive Rolle bei Maßnahmen an Bahnübergangsanlagen

Ansprechpartner

Thomas Ressel

Abteilungsleiter Planung

Nahverkehr Westfalen-Lippe

Friedrich-Ebert-Straße 19

59425 Unna

Tel.: 02303-253 16 15

t.ressel@nwl-info.de

www.nwl-info.de

Anja Stocksieker

Planung

Nahverkehr Westfalen-Lippe

Niederwall 49

33602 Bielefeld

Tel.: 0521-329433 26

a.stocksieker@nwl-info.de

www.nwl-info.de