

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	30.06.2026	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Städtische Stellungnahme zur Fortschreibung des NWL Nahverkehrsplans

Betroffene Produktgruppe

11.12.04

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Beschlussvorschlag:

Der vorgelegten Stellungnahme zur Fortschreibung des NWL Nahverkehrsplans wird zugestimmt und das Amt für Verkehr beauftragt, eine entsprechende Rückmeldung an den NWL im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abzugeben.

Begründung:

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Westfalen-Lippe schreibt den Nahverkehrsplan fort. Im Zuge des formalen Beteiligungsverfahrens gem. § 9 ÖPNVG NRW ist auch die Stadt Bielefeld zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des NWL (als Anlage beigefügt) aufgefordert. Ein Beschluss des Nahverkehrsplans wird durch den NWL voraussichtlich im Oktober 2026 erwartet.

Für die Region Bielefeld sind im Nahverkehrsplan zahlreiche Verbesserungen im SPNV vorgesehen, von welchen die wichtigsten im Folgenden zusammengefasst werden:

Im Zielnetz NRW 2040 ist als Angebotszielkonzept die S-Bahn OWL unterstellt. Durch mehr Direktverbindungen, dichtere Takte und Streckenreaktivierungen (Verl – Gütersloh – Harsewinkel) wird das Angebot gegenüber dem Bestand deutlich aufgewertet. Voraussetzung für eine Verdichtung des Angebotes auf dem Kernkorridor durch OWL von Rheda-Wiedenbrück über Gütersloh, Bielefeld und Herford bis Minden ist jedoch die Neubaustrecke Bielefeld – Hannover, da auf den bestehenden Gleisen keine weiteren Kapazitäten zur Verfügung stehen. Es sind jedoch auch mittelfristige Verbesserungen vorgesehen, die auch ohne eine Neubaustrecke möglich sind.

So legt der Nahverkehrsplan anhand von Nachfragewerten für die einzelnen Strecken einen Standard für die Betriebszeiten fest, welcher mit dem Status Quo abgeglichen wird. Eine Ausweitung der Bedienungszeiten ist danach zum Beispiel auf den Strecken Bielefeld – Hamm und Bielefeld – Altenbeken (jeweils im Frühverkehr) sowie an Wochenenden zwischen Bielefeld, Bünde und Osnabrück im Früh- und Spätverkehr vorgesehen. Auch auf der Senne-Bahn (Bielefeld – Paderborn) und dem Haller Willem (Bielefeld – Osnabrück) sind punktuelle Ausweitungen der Betriebszeiten angedacht.

Ab Dezember 2029 wird eine zusätzliche Direktverbindung zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen eingerichtet, wodurch diese Verbindung zukünftig zweimal pro Stunde angeboten wird (einmal mit Umstieg in Herford). Auch auf dem Korridor Bielefeld – Osnabrück (Haller Willem) ist zukünftig ein 30-Minuten-Takt angedacht, für den allerdings noch einige Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich sind. Ziel für eine Umsetzung ist hier 2032. Auf der hoch belasteten Strecke Bielefeld – Hamm wird durch den NWL geprüft, ob zur Kapazitätssteigerung eine Durchbindung der in Hamm endenden Linie RE 1 als Nachfolgelinie der heutigen RB 69 bis Bielefeld erfolgen könnte. Auch auf der Sennebahn soll es zwischen Bielefeld und Paderborn ab Dezember 2029 zu einer deutlichen Aufwertung durch einen durchgängigen 30-Minuten-Takt kommen.

Die Dieselfahrzeuge, die heute auf vielen Strecken in der Region zum Einsatz kommen, werden voraussichtlich zu Dezember 2029 durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Batterien dieser Fahrzeuge werden während der Fahrt auf Streckenabschnitten mit Oberleitung geladen und können so die Abschnitte ohne Oberleitung überbrücken. Hierdurch kann eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen erreicht werden, was die Grundlage für eine zukünftige klimaneutrale Mobilität darstellt. Eine vollständige Elektrifizierung einiger Strecken wie der Sennebahn ist im Zielnetz 2040 weiter vorgesehen.

Neben den konkreten Maßnahmen zur Angebotsverbesserung werden im Nahverkehrsplan auch allgemeine Verbesserungen beschrieben. Unter dem Oberbegriff „Qualität“ werden Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit sowie zur Qualität und Verfügbarkeit des Personals erläutert. Letzteres wird sich auch positiv auf die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste auswirken, worauf im NVP ebenfalls ein Augenmerk liegt. Darüber hinaus ist es Ziel des NWL, die Fahrgastinformation (besonders im Störfall und bei Baustellen) zu verbessern.

Für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge ab Dezember 2029 müssen einige Stationen hinsichtlich der Bahnsteiglänge und -höhe angepasst werden. Auf Bielefelder Stadtgebiet betrifft das prioritär die Stationen Ubedissen, Oldentrup und Bielefeld-Ost. Gleichzeitig wird an diesen Stationen auch die Barrierefreiheit sichergestellt. An vielen weiteren Stationen im gesamten Verbandsgebiet müssen ebenfalls Anpassungen zur Erreichung der Barrierefreiheit erfolgen, welche perspektivisch schrittweise erfolgen sollen.

Insgesamt stellt der vorgelegte Entwurf des NVPs für die Stadt Bielefeld eine positive Grundlage zur Weiterentwicklung und Verbesserung des SPNV-Angebotes in der Region dar. Daher schlägt das Amt für Verkehr vor, dem NWL im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens wie folgt zu antworten:

„Die Stadt Bielefeld begrüßt die vorgesehene Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Rahmen des vorliegenden NVP-Entwurfes sowie die darin genannten geplanten Verbesserungen für die Region Ostwestfalen-Lippe ausdrücklich. Hervorzuheben sind insbesondere die Einführung eines S-Bahn-Systems OWL, die beschriebenen potenziellen Angebots- und Kapazitätserweiterungen auf Teilstrecken (z.B. im Korridor Hamm - Bielefeld) sowie der Ersatz der älteren Diesel-Triebwagen durch moderne und umweltfreundliche BEMU-Züge.

Eine möglichst zeitnahe Umsetzung der genannten Maßnahmen wird sich positiv auf die Erreichbarkeit der Regiopolregion Bielefeld per SPNV auswirken und somit einen wichtigen Beitrag zur angestrebten Mobilitätswende leisten. Maßgeblich hierfür wird jedoch auch eine

deutliche Steigerung der Betriebsqualität und somit der Zuverlässigkeit sein, welche insbesondere im Knoten Bielefeld Hauptbahnhof in den letzten Jahren nicht zufriedenstellend ist.“

Anlage:

NVP-Entwurf (Aufgrund der Dateigröße in zwei Teildokumenten im Ratsinformationssystem einsehbar)

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.