NWL Nahverkehrsplan

Vernetzte Mobilität

2025plus

- Fortschreibung -

2. Entwurfsfassung

für die formale Beteiligung

Februar 2026

Version E2.1

Dokumenteninformationen

Auftraggeber
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
Bahnhofstraße 48
59423 Unna

Auftragnehmer
Stellschrauber GmbH
Brüderstraße 6
48145 Münster

Bearbeitung
Abteilungen und Stabsstellen des NWL
Dr. Ingo Heinrich (Stellschrauber GmbH)
Tom Sentker (Stellschrauber GmbH)
Nick Jesurasa (Stellschrauber GmbH)
Katharina Röckinghausen (Stellschrauber GmbH)
Fabian Weglage (Stellschrauber GmbH)

Versionshistorie

vE1.1	Entwurfsfassung für interne Abstimmung (intern)	13.06.2025
vE1.2	Entwurfsfassung auf Basis Abstimmungsergebnissen (intern)	25.07.2025
vE1.3	Entwurfsfassung für Freigabe (intern)	15.08.2025
vE1.4	Entwurfsfassung als Sachstandsbericht für die Verbandsversammlung	03.09.2025
vE1.5	Entwurfsfassung für Freigabe (intern)	31.10.2025
vE1.6	Erste Entwurfsfassung für die Verbandsversammlung bzw. Erste Entwurfsfassung für die vorgelagerte Beteiligung	20.11.2025
vE2.0	Zweite Entwurfsfassung für Freigabe (intern)	03.02.2026
vE2.1	Zweite Entwurfsfassung für die Verbandsversammlung	12.02.2026

Hinweise
Dieses Dokument stellt einen aktuellen Arbeitsstand dar und ist als Diskussionsgrundlage für die formale Beteiligung zu verstehen. Änderungen und Aktualisierungen können im weiteren Prozess u. a. aufgrund der im Beteiligungsverfahren eingebrachten Einwendungen vorgenommen werden. Der Datenstand des vorliegenden Entwurfs bezieht sich im Wesentlichen auf Juni bzw. Oktober 2025. Wichtige Hinweise sind in gelb hervorgehoben.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird das generische Maskulinum genutzt, um zur verbesserten Lesbarkeit beizutragen. Personenbezeichnungen schließen ausdrücklich Menschen aller Geschlechtsidentitäten ein.

Vorwort

Mobilität ist die Lebensader unserer Region. Sie verbindet Menschen, eröffnet Chancen und macht unser Westfalen-Lippe stark und lebenswert. Der öffentliche Nahverkehr – und besonders der Schienenpersonennahverkehr – ermöglicht allen Menschen hier Teilhabe, unabhängig von Alter, Wohnort oder Einkommen. Auch ist der ÖPNV essenziell für einen starken Wirtschaftsstandort in Westfalen-Lippe. Zudem ist der öffentliche Nahverkehr unerlässliches Element einer Verkehrswende und damit für die Erreichung der Klimaziele zwingend weiterzuentwickeln. Und er muss sich weiterentwickeln, denn aktuell ist er nicht zufriedenstellend – weder was die Qualität im Hier und Jetzt angeht – erst recht nicht für die Zukunft – was unsere Verantwortung, unseren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele angeht.

Wir als NWL gestalten diesen SPNV – und wir denken ganz bewusst weiter: Wir vernetzen Bahn, Bus, Rad, Sharing- und On-Demand-Angebote sowie den Auto- und Fußverkehr zu einem Ganzen.

Unser Ziel ist klar: verlässliche, klimafreundliche und einfach zugängliche Mobilität für alle.

Das schaffen wir nicht allein. Wir verstehen uns als Partner – für Kommunen, Verkehrsunternehmen, Land, Bund und die Zivilgesellschaft. Gemeinsam wollen wir Mobilität neu denken und besser machen.

Dabei sind wir

- Planer, der den Nahverkehr strategisch entwickelt,
- Möglichmacher, der mit Partnern Infrastrukturprojekte realisiert,
- Impulsgeber, der Innovationen anstößt und bündelt,
- Vorbereiter, der fundierte politische Entscheidungen ermöglicht.

In einer Zeit von Klimawandel, Fachkräftemangel und enttäuschten Erwartungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit und Stabilität des ÖPNV-Systems sowie sich dynamisch ändernden rechtlichen Rahmenbedingungen und der angespannten finanziellen Situation braucht es erst recht entschlossenes Handeln und verlässliche Zusammenarbeit. Wir bieten uns an, diesen Weg gemeinsam zu gehen – mit klarer Haltung, offener Kommunikation und dem festen Willen, Mobilität zukunftssicher zu gestalten.

Dieser Nahverkehrsplan ist unser Angebot und unser Versprechen: Wir wollen die Mobilität in Westfalen-Lippe gemeinsam mit unseren Partnern gestalten – vernetzt, nachhaltig, zuverlässig.

Christiane Auffermann
Geschäftsführerin NWL

Das Vorwort wird am Ende des Bearbeitungsprozesses optimiert und finalisiert, um Aktualität zu gewährleisten und einen direkten Bezug zu den dann vollständig feststehenden Inhalten des Nahverkehrsplans herstellen zu können.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort ... **II**
Inhaltsverzeichnis ... **III**
Abbildungsverzeichnis ... **IX**
Tabellenverzeichnis ... **XI**
Abkürzungsverzeichnis ... **XII**
Einleitung ... **1**
B1 Gestaltungsrahmen ... **5**
B1.1 Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe ... 6
B1.2 Gesellschaftliche Rahmenbedingungen ... 8
B1.2.1 Ökologische Bedeutung ... 9
B1.2.2 Soziale Bedeutung ... 9
B1.2.3 Ökonomische Bedeutung ... 10
B1.2.4 Politische und soziodemografische Rahmenbedingungen ... 11
B1.2.5 Relevanz von Mobilität und Verkehrswende im Spiegel der Gesellschaft ... 12
B1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen ... 14
B1.3.1 Gesetzlicher Auftrag für den NVP ... 15
B1.3.2 Europäische Union und Bundesebene ... 16
B1.3.3 Landesebene Nordrhein-Westfalen ... 18
B1.3.4 Kommunale Ebene ... 19
B1.4 Planerische Rahmenbedingungen ... 20
B1.4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz ... 20
B1.4.2 Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan für Bundesschienenwege ... 22
B1.4.3 ÖPNV-Bedarfsplan NRW ... 23
B1.4.4 Landesentwicklungsplan und Regionalpläne ... 24
B1.4.5 Integraler Taktfahrplan ... 28
B1.4.6 SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse und NRW-Grundnetz ... 31
B1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen ... 31
B1.5.1 Einnahmen ... 32
B1.5.2 Ausgaben ... 35
B1.5.3 Förderungen ... 36
B1.6 Landesprogramme ... 38
B1.6.1 Fokus Bahn ... 38
B1.6.2 Digitalisierungsoffensive ... 39
B1.7 Wettbewerbliche Rahmenbedingungen ... 41
B1.7.1 Aktuelle Marktstruktur und -situation ... 41
B1.7.2 Marktentwicklung ... 44
B1.8 Demografisch-strukturelle Rahmenbedingungen ... 47
B1.8.1 Westfalen-Lippe als vielfältiger Raum ... 48
B1.8.2 Bevölkerungsentwicklung ... 55
B1.8.3 Bevölkerungsstruktur und -prognose ... 56
B1.9 Mobilität im Verbandsgebiet ... 58
B1.9.1 Modal Split ... 58
B1.9.2 Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl ... 61
B1.9.3 Inter- und Multimodalität ... 66
B1.9.4 Wege ... 68
B1.9.5 Ableitungen und Erkenntnisse für den NWL ... 75
B1.10 Zeitgemäßer ÖPNV für eine wirksame Verkehrswende ... 76

B2 Bestandsanalyse 81
B2.1 Angebot 81
B2.1.1 Entwicklung des SPNV-Angebots von 2011 bis 2025 82
B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025 85
B2.1.3 Umsetzung der Anforderungen aus dem NVP 2011 87
B2.1.4 Ersatz- und Sonderverkehre 97
B2.1.5 Ergänzende Nahverkehrsangebote 99
B2.1.6 Fernverkehr 107
B2.2 Infrastruktur 109
B2.2.1 Streckennetz 110
B2.2.2 Stationen 114
B2.2.3 Infrastruktur für vernetzte Mobilität 117
B2.3 Fahrzeuge 122
B2.3.1 Fahrzeugbestand 123
B2.3.2 Fahrzeuganforderungen und -ausstattung 125
B2.3.3 Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle 129
B2.3.4 Emissionen und neue Antriebstechnologien 129
B2.4 Verkehrsverträge 131
B2.4.1 Bestehende Verträge 131
B2.4.2 Verkehrsvertrag 2.0 132
B2.5 Qualität 133
B2.5.1 Zuverlässigkeit 133
B2.5.2 Pünktlichkeit 135
B2.5.3 Kapazitäten 136
B2.5.4 Stationsqualität 136
B2.5.5 Qualitätsmanagement 138
B2.6 Sicherheit 138
B2.6.1 Personal im Zug 139
B2.6.2 Sicherheitsdatenbank 139
B2.6.3 Videoüberwachung 140
B2.6.4 Weitere Maßnahmen 140
B2.7 Tarif 141
B2.7.1 WestfalenTarif 142
B2.7.2 NRW-Tarif 143
B2.7.3 eezy.nrw 144
B2.7.4 Check-in/Be-out 144
B2.7.5 Deutschlandticket 144
B2.7.6 Weitere Tarife 144
B2.8 Vertrieb 145
B2.9 Werbliche Kommunikation 147
B2.9.1 Liniennetzmarketing 147
B2.9.2 mobil.nrw und Design des WestfalenTarifs 147
B2.9.3 Produktkampagnen 148
B2.9.4 Förderungsmanagement / Tarifförderung 149
B2.10 Fahrgastinformation 149
B2.10.1 Fahrgastinformation und Hintergrundsysteme 150
B2.10.2 Baustellenkommunikation 157

B3 Ausrichtung 160
B3.1 Strategische Ausrichtung des NWL 160
B3.2 Angebot 166
B3.2.1 Zielvorgaben für Verbindungen im SPNV 166
B3.2.2 Bedienungsstandards im SPNV 169
B3.2.3 Weitere Zielvorgaben für den SPNV 171
B3.2.4 Integrierte Verkehrsentwicklung 173
B3.3 Infrastruktur 175
B3.3.1 Streckeninfrastruktur 176
B3.3.2 Stationsinfrastruktur 177
B3.3.3 Priorisierung und Prozesse im Kontext begrenzter Ressourcen 179
B3.3.4 Infrastruktur für vernetzte Mobilität 180
B3.4 Fahrzeuge 182
B3.4.1 Anforderungen an die Fahrzeuge 182
B3.4.2 Dekarbonisierung im SPNV 186
B3.4.3 Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle 187
B3.5 Verkehrsverträge 187
B3.6 Qualität 190
B3.7 Sicherheit 193
B3.8 Tarif 194
B3.9 Vertrieb 195
B3.10 Werbliche Kommunikation 197
B3.11 Fahrgastinformation und digitale Systeme 198
B3.12 Finanzierung 200
B3.12.1 Finanzausstattung 201
B3.12.2 Förderung 202
B3.12.3 Finanzcontrolling 202

B4 Handlungskonzept 205
B4.1 Angebot 205
B4.1.1 Stabilisierung des bestehenden Angebots 206
B4.1.1.1 Personelle Maßnahmen 207
B4.1.1.2 Fahrplanbezogene Maßnahmen 208
B4.1.1.3 Fahrzeugbezogene Maßnahmen 211
B4.1.1.4 Infrastruktur- und baubedingte Maßnahmen 212
B4.1.2 Ausweitungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf 214
B4.1.2.1 Taktverdichtungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf 214
B4.1.2.2 Ausweitung der Betriebszeit im Frühverkehr 215
B4.1.2.3 Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr 216
B4.1.2.4 Ausweitung der Betriebszeit im Nachtverkehr an Wochenenden 217
B4.1.3 Rhein-Ruhr-Express 218
B4.1.3.1 RRX Kernnetz 218
B4.1.3.2 RRX B-Netz (Ergänzungsnetz mit RRX-Qualität) 221
B4.1.4 Betriebskonzepte 223
B4.1.4.1 S-Bahn Münsterland 224
B4.1.4.2 S-Bahn OWL 228
B4.1.4.3 Sauerlandnetz 233
B4.1.4.4 Siegerlandnetz 235
B4.1.5 Reaktivierungen 236
B4.1.5.1 Prioritäten und finanzielle Rahmenbedingungen 236
B4.1.5.2 Planungsphasen 237
B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte 238

B4.1.6 Zielnetze 2032/2040 ... 258
B4.1.6.1 Angebotsausweitungen im Zielnetz NRW 2032 ... 260
B4.1.6.2 Angebotsausweitungen im Zielnetz NRW 2040 ... 264
B4.1.7 Weitere Planvorstellungen ... 270
B4.1.8 Ersatz- und Sonderverkehre ... 272
B4.1.8.1 Ersatzverkehre ... 272
B4.1.8.2 Sonder- sowie Verstärker- und Veranstaltungsverkehre ... 275
B4.1.9 Vernetzte Mobilität ... 276
B4.2 Infrastruktur ... 280
B4.2.1 Beseitigung infrastruktureller Mängel ... 280
B4.2.2 Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots ... 288
B4.2.3 Infrastrukturausbau für Zielnetze 2032/2040 ... 294
B4.2.3.1 Laufende Maßnahmen/Projekte ... 294
B4.2.3.2 Weitere vordringliche Maßnahmen/Projekte ... 296
B4.2.3.3 Weitere Maßnahmen/Projekte für das Zielnetz NRW 2032 ... 297
B4.2.3.4 Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes ... 299
B4.2.3.5 Weitere Maßnahmen/Projekte für das Zielnetz NRW 2040 ... 301
B4.2.4 Dekarbonisierung ... 304
B4.2.5 Entwicklung der Stationen ... 308
B4.2.5.1 Umbauerfordernisse ... 309
B4.2.5.2 Maßnahmen an bestehenden Stationen ... 310
B4.2.5.3 Neue Stationen an Bestandsstrecken ... 313
B4.2.5.4 Anforderungen und Herausforderungen der Stationsentwicklung ... 316
B4.2.6 Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen ... 319
B4.2.7 Infrastruktur für vernetzte Mobilität ... 321
B4.3 Fahrzeuge ... 324
B4.3.1 Aktuell vertraglich gesicherter Fahrzeugeinsatz im NWL ... 325
B4.3.2 Aktuelle Fahrzeugprojekte im NWL ... 328
B4.3.3 Ausblick auf die weitere Fahrzeugplanung des NWL ... 330
B4.4 Verkehrsverträge ... 332
B4.5 Qualität ... 336
B4.5.1 Verbesserung der Pünktlichkeit ... 336
B4.5.2 Zustand und Kapazität von Fahrzeugen ... 337
B4.5.3 Qualität und Verfügbarkeit des Personals ... 337
B4.5.4 Qualitätsmanagement und Monitoring ... 338
B4.6 Sicherheit ... 340
B4.6.1 Objektive Sicherheitsmaßnahmen ... 340
B4.6.2 Subjektive Sicherheitsmaßnahmen ... 342
B4.6.3 Service und Sicherheit im Betrieb ... 343
B4.7 Tarif ... 344
B4.7.1 Gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsträger ... 344
B4.7.2 Nachhaltige Entwicklung und Ergiebigkeit der Tarife ... 346
B4.7.3 Zentralisierung der Lösungen für Tarif und Einnahmenclearing ... 346
B4.7.4 Einheitliche Beförderungsbedingungen ... 346
B4.8 Vertrieb ... 347
B4.8.1 Digitalisierung des Vertriebs ... 347
B4.8.2 Gemeinsame Vertriebslösungen ... 349
B4.9 Werbliche Kommunikation ... 349
B4.9.1 Markenstrategie ... 350
B4.9.2 Werbliche Kampagnen ... 350
B4.9.3 Digitalisierung in der Kommunikation ... 351
B4.9.4 Liniennetzmarketing ... 351
B4.9.5 Ausgleichserstattungen für Tickets und Förderprojekte ... 352

B4.10 Fahrgastinformation und digitale Hintergrundsysteme ... 352
B4.10.1 Fahrplandatenmanagement und Fahrgastinformation ... 352
B4.10.2 Koordinierung von Fahrgastinformation ... 354
B4.10.3 Störungsinformation ... 355
B4.10.4 Baustellenkommunikation ... 356
B4.10.5 Hintergrundsystem radbox.nrw ... 357
B4.11 Finanzierung und Förderung ... 357
B4.11.1 Finanzausstattung ... 357
B4.11.2 Förderung ... 358
B4.11.3 Finanzcontrolling ... 359
B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte ... 361
B4.12.1 Münsterland ... 363
Hengelo – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück Hbf ... 363
Recke – Osnabrück Hbf ... 367
(Oldenburg/Delmenhorst –) Bramsche – Halen – Osnabrück Hbf ... 371
Rheine – Münster Zentrum Nord – Münster Hbf – Münster-Hiltrup – Hamm Hbf (SBM) ... 374
Enschede – Gronau – Steinfurt – Münster Hbf (SBM) ... 379
Münster Hbf – Billerbeck – Coesfeld (SBM) ... 384
Münster Hbf – Dülmen – Haltern – Recklinghausen Hbf (- Essen Hbf) (SBM) ... 388
Münster Hbf – Werne – Lünen Hbf – Dortmund Hbf (SBM) ... 392
Münster Hbf – Münster-Wolbeck – Sendenhorst (SBM) ... 397
Münster Hbf – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf (SBM) ... 400
Münster Hbf – Lengerich – Osnabrück (SBM) ... 405
Bocholt – Wesel (– Düsseldorf) ... 409
Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen ... 412
Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen Hbf – Dortmund Hbf ... 415
B4.12.2 Ostwestfalen-Lippe ... 419
Osnabrück Hbf / Rahden – Bünde – Herford – Bielefeld Hbf (SBO) ... 419
Bielefeld Hbf – Halle (Westf) – Dissen-Bad Rothenfelde –Osnabrück Hbf (SBO) ... 425
Hamm Hbf / Warendorf > Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf (SBO) ... 428
Harsewinkel – Gütersloh – Verl (SBO) ... 433
Bielefeld Hbf – Schloß Holte – Paderborn Hbf (SBO) ... 436
Herford / Bielefeld Hbf – Lage – Lemgo / Detmold – Altenbeken – Paderborn (SBO) ... 439
Bielefeld Hbf – Herford > Löhne – Minden < Nienburg / Hannover Hbf (SBO) ... 444
Herford – Löhne – Hameln (SBO) ... 448
Paderborn Hbf – Altenbeken – Hameln (SBO) ... 451
Paderborn Hbf – Altenbeken – Ottbergen < Höxter – Holzminden / Bad Karlshafen (SBO) ... 455
B4.12.3 Hellweg-Region ... 459
Dortmund Hbf – Kamen – Hamm Hbf ... 459
Hamm Hbf – Soest – Paderborn Hbf – Altenbeken – Warburg (– Kassel) ... 462
Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Holzwickede – Unna – Soest ... 467
Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund Stadthaus – Unna-Königsborn – Unna ... 470
Hagen Hbf – Unna – Hamm Hbf ... 473
B4.12.4 Sauerland ... 477
Dortmund Hbf / Hagen Hbf > Fröndenberg – Bestwig < Winterberg / Brilon Stadt / Warburg ... 477
Hagen Hbf – Schwerte / Unna > Fröndenberg – Menden – Neuenrade ... 482
Neheim-Hüsten - Sundern ... 486
Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Schwerte – Iserlohn ... 489
(Dortmund Hbf –) Hagen Hbf < Lüdenscheid / Meinerzhagen – Gummersbach (– Köln) ... 492
B4.12.5 Siegerland ... 497
(Dortmund Hbf /) Hagen Hbf > Letmathe < Iserlohn / Finnentrop < Olpe / Siegen Hbf ... 497
Siegen Hbf – Kreuztal – Erndtebrück < Bad Berleburg / Bad Laasphe (– Marburg) ... 504
(Köln Hbf –) Betzdorf – Siegen Hbf ... 509
Betzdorf – Neunkirchen – Haiger – Dillenburg ... 514
Siegen Hbf – Haiger – Dillenburg (– Gießen – Frankfurt (Main) Hbf) ... 518

Literaturverzeichnis ..... **XV**
Anhang ..... **XX**
Anhang 1: Modal Split Zielwert XX
Anhang 2: Infrastrukturliste XXIII

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Geografische Lage des Verbandsgebiets 7
Abb. 2: Nachhaltigkeitsziele der UN (SDGs) 12
Abb. 3: Umfrage zum eigenen Beitrag zur Verkehrswende 13
Abb. 4: Veranschaulichung ITF 29
Abb. 5: Darstellung Anschlussknoten am Beispiel Münster (Westf) Hbf 30
Abb. 6: Finanzierungssäulen des SPNV 33
Abb. 7: Übersicht Förderkatalog 38
Abb. 8: Ziele des Landesprogramms Fokus Bahn 39
Abb. 9: Raumtypen im Verbandsgebiet 49
Abb. 10: Einwohnerdichte im Verbandsgebiet 50
Abb. 11: Gemeinden mit >1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer 51
Abb. 12: Siedlungsachsen im Verbandsgebiet des NWL 52
Abb. 13: Arbeitsplätze und öffentliche Einrichtungen im Verbandsgebiet 53
Abb. 14: Relief des Verbandsgebietes mit Großlandschaften 54
Abb. 15: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011 und 2022 auf Gemeindeebene 56
Abb. 16: Altersstruktur nach Raumtypen 57
Abb. 17: Modal Split in Deutschland nach Anzahl Wege 59
Abb. 18: Modal Split in Deutschland nach Pkm 59
Abb. 19: Modal Split in Westfalen-Lippe nach Anzahl Wege 59
Abb. 20: Modal Split in Westfalen-Lippe nach Pkm 60
Abb. 21: Entwicklung des Pkw-Bestandes zwischen 2013 und 2023 60
Abb. 22: Modal Split nach Anzahl Wege und Raumtyp in Westfalen-Lippe 62
Abb. 23: Modal Split nach Anzahl Wege und Hauptwegezweck in Westfalen-Lippe 63
Abb. 24: Modal Split nach Pkm und Hauptwegezweck in Westfalen-Lippe 63
Abb. 25: Modal Split nach Anzahl Wege und Wegelänge in Westfalen-Lippe 64
Abb. 26: Modal Split nach Anzahl Wege und Startzeit in Westfalen-Lippe 65
Abb. 27: Modal Split nach Anzahl Wege und Alter in Westfalen-Lippe 66
Abb. 28: Verkehrsmittelkombination nach Wegelänge 67
Abb. 29: Wegelängenverteilung im NWL-Verbandsgebiet 69
Abb. 30: Wegelängenverteilung nach Startzeit 70
Abb. 31: Pendleraufkommen zwischen Mitgliedszweckverbänden und benachbarten SPNV-Aufgabenträgern 72
Abb. 32: Pendlerbeziehungen von und zu Kommunen innerhalb des Verbandsgebiets 74
Abb. 33: Entwicklung des Leistungsvolumens (Zugkilometer pro Jahr) 2010 bis 2025 83
Abb. 34: Liniennetzplan NWL 2025 84
Abb. 35: Fahrgastnachfrage Montag bis Freitag 85
Abb. 36: Fahrgastnachfrage Samstag 86
Abb. 37: Fahrgastnachfrage Sonntag 87
Abb. 38: Reisendenintensität (Rkm/kmBL) nach Streckenabschnitt 90
Abb. 39: Nicht erreichte Standards bzgl. Bedienungshäufigkeit 91
Abb. 40: Nicht erreichte Standards bzgl. der Bedienungszeiten 94
Abb. 41: Knotenpunkte im Verbandsgebiet 95

Abb. 42: Fernverkehrsnetz in Westfalen-Lippe 107
Abb. 43: Anzahl Gleise und Elektrifizierung 111
Abb. 44: Anteil elektrifizierter Strecken 113
Abb. 45: Übersicht aller Stationen nach Ein- und Ausstiegen 115
Abb. 46: Barrierefreiheit nach Anzahl Stationen und Anzahl Fahrgäste 116
Abb. 47: Bahnsteighöhen in Westfalen-Lippe 117
Abb. 48: Übersicht Stationen radbox.nrw in Westfalen-Lippe 119
Abb. 49: Ausstattungsmerkmale Mobilstationen nach Raumkategorie 121
Abb. 50: Entwicklung nicht vorhersehbare Zugausfälle 134
Abb. 51: Entwicklung vorhersehbare Zugausfälle 135
Abb. 52: Jährliche Pünktlichkeitsquote des SPNV in Westfalen-Lippe 136
Abb. 53: Entwicklung der Stationsqualität 137
Abb. 54: Übersicht Geltungsbereich WestfalenTarif 143
Abb. 55: Funktionen und Dienstleistungen der mobil.nrw App 146
Abb. 56: Auszug der Basisfunktionen der westfalen.mobil App 146
Abb. 57: Beispiel Liniennetzmarketing der NordWestBahn 147
Abb. 58: Beispiele für die eezy.nrw-Kampagne 2024 148
Abb. 59: Ziele und Kennzeichen der WMP 151
Abb. 60: Mobilitäts-Apps in Westfalen-Lippe inkl. Vertriebsmöglichkeiten 153
Abb. 61: NWL-Pünktlichkeitsmonitor im Empfangsgebäude am Bahnhof Bünde 154
Abb. 62: Fahrplanauskunft mit B+R 156
Abb. 63: B+R Anlagen verschiedener Größen und Ausstattungen 156
Abb. 64: Ausschnitt aus dem StyleGuide Baustellenkommunikation 158
Abb. 65: Angestrebte Entwicklung des Modal Splits 162
Abb. 66: Zielkonzept S-Bahn Münsterland 226
Abb. 67: Zielkonzept S-Bahn OWL 230
Abb. 68: Übersicht der Planungsphasen bei der Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV 238
Abb. 69: Übersichtskarte laufende Reaktivierungsvorhaben und -untersuchungen in Westfalen-Lippe 239
Abb. 70: Übersicht über geplante Maßnahmen zur Dekarbonisierung 308
Abb. 71: Übersicht der Stationen mit hohem Potenzial 315
Abb. 72: Legendendarstellung Korridore 362

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anforderungen Bedienungshäufigkeit nach Belastungsquerschnitt 2016 89
Tabelle 2: Anforderungen Bedienungszeiten nach Belastungsquerschnitt 2011 93
Tabelle 3: Übersicht eingesetzte Fahrzeuge im Verbandsgebiet 123
Tabelle 4: Übersicht laufende Verträge 132
Tabelle 5: Anforderungen Bedienungshäufigkeit nach Belastungsquerschnitt 2016 170
Tabelle 6: Anforderungen Bedienungszeiten nach Belastungsquerschnitt 2011 171
Tabelle 7: Taktverdichtungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf 215
Tabelle 8: Erforderliche Ausweitung der Betriebszeiten im Frühverkehr Mo-Fr 216
Tabelle 9: Erforderliche Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr Mo-Fr 216
Tabelle 10: Übersicht Reaktivierungsstrecken in Westfalen-Lippe 240
Tabelle 11: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2032 263
Tabelle 12: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2040 269
Tabelle 13: Übersicht über die Parameter im Rahmen der Priorisierung 321

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AST	Anruf-Sammel-Taxi
ABT	AccountBasedTicketing
AVV	Achener Verkehrsverbund GmbH
BEMU	Battery Electric Multiple Unit
B+R	Bike and Ride
BSN	Bundesverband Schienennahverkehr e.V.
CiBo	Check-in/Be-out
CiCo	Chick-in/Check-out
CRM	Customer-Relationship-Managementsystem
DB	Deutsche Bahn
DELFI	Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V.
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
D-Ticket	Deutschlandticket
DTV	Deutschlandtarifverbund-GmbH
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EMS	Ereignis Management System
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ET	Elektrotriebwagen
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABB	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen
FaSta	Station Facilities Status
IDS	Istdatenserver
IHK	Industrie- und Handelskammer
Hbf	Hauptbahnhof
HIM	HAFAS Information Manager
HVZ	Hauptverkehrszeit
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW
KCM	Kompetenzcenter Marketing NRW

KCS	Kompetenzcenter Sicherheit NRW
KI	Künstliche Intelligenz
KofFis	Koordinatoren für Fahrgastinformation
KVP	Kommunale Vertriebspartner
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
MDD NRW	Multimodale Datendrehscheibe NRW
MiD	Mobilität in Deutschland
MIP	Mobilitäts- und Infrastrukturplattform
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOF	Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen
NKI	Nutzen-Kosten-Index
NL	Niederlande
nph	Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
ÖPNVP-VO	ÖPNV-Pauschalenverordnung
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
oVDL	online Vertriebsdienstleister
OWL	Ostwestfalen-Lippe
PBfG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
PKM	Produkt- und Kontrollmodule
POI	Point of Interest
P+R	Park and Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RKS	Regionale Koordinierungsstelle
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
RVR	Regionalverband Ruhr

SEV	Schienenersatzverkehr
SiDaBa	Sicherheitsdatenbank NRW
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TWE	Teutoburger Wald-Eisenbahn
ÜLS	Überlasteter Schienenweg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
ViASi	Verbünde im Austausch zu Sicherheit
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
VT	Verbrennungstriebwagen
VU	Verkehrsunternehmen
VVOWL	VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe
WLE	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH
WMP	Westfälische Mobilitätsplattform
WT	WestfalenTarif
WTG	WestfalenTarif GmbH
WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZSK	Zentrale Koordinierungsstelle
ZRL	Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe
ZTP	Zusatztexteplattform
ZVM	Zweckverband Mobilität Münsterland
ZWS	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd

Ein umfangreiches Glossar zur Erläuterung einzelner Begriffe ist online auf der Website des NWL abrufbar.

Einleitung

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der nordrhein-westfälischen Region Westfalen-Lippe. Er plant, organisiert und gestaltet ein SPNV-Angebot, das über ein Streckennetz von Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien verfügt und sich auf einer Fläche von 19.400 Quadratkilometern erstreckt, damit zählt der NWL zu den größten SPNV-Räumen Deutschlands. Der NWL verfolgt das Ziel, ein flächendeckendes, leistungsstarkes und verlässliches SPNV-Angebot zu gewährleisten, um die Region Westfalen-Lippe nachhaltig zu entwickeln und ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern.

In seiner Rolle als einer von drei Aufgabenträgern des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) für den SPNV organisiert der NWL SPNV-Betriebsleistungen, schließt Verkehrsverträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), ist Eigentümer oder Leasingnehmer von SPNV-Fahrzeugen und stellt pauschalierte Mittel des Landes für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereit. Als Bewilligungsbehörde für Investitionen im besonderen Landesinteresse übernimmt er zudem eine steuernde Funktion bei der Umsetzung landesweiter Mobilitätsziele. Gesetzliche Grundlagen für das Handeln des NWL sind insbesondere das Regionalisierungsgesetz (RegG) auf Bundesebene sowie das ÖPNV-Gesetz NRW (ÖPNVG NRW) auf Landesebene.

Dabei geht die Verantwortung des NWL über die reine Sicherstellung von Zugverbindungen hinaus: Der NWL versteht sich als wichtiger Akteur der Mobilitätswende. Neben seiner Kernaufgabe im SPNV nimmt der NWL gemäß § 5 ÖPNVG NRW die sogenannte Hinwirkungsaufgabe wahr. Diese verpflichtet ihn, auf die Entwicklung eines integrierten, vernetzten und zukunftsfähigen Gesamtsystems des öffentlichen Verkehrs in seinem Verbandsgebiet hinzuwirken. Dabei wird der SPNV nicht isoliert betrachtet, sondern als Rückgrat einer Gesamtmobilität, die verschiedenste Verkehrsträger wie kommunalen ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Verkehre, Fahrrad-, Auto- und Fußverkehr sowie multimodale Mobilitätsplattformen effizient verknüpft. Darüber hinaus blickt der NWL über seine Verbandsgrenzen hinaus und kooperiert eng mit den angrenzenden Aufgabenträgern, um zukunftsfähige Lösungen im Sinne der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu schaffen. Der NWL übernimmt diese Verantwortung aktiv und versteht sie als zentrales Element zur Erreichung der verkehrs-, klima- und sozialpolitischen Ziele auf Landes- und Bundesebene.

Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) des NWL ist ein maßgebliches Planungsinstrument zur strategischen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Westfalen-Lippe. Seine Fortschreibung erfolgt im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben des § 8 ÖPNVG NRW, der die regelmäßige Aktualisierung dieses Instruments fordert.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt vor dem Hintergrund tiefgreifender Veränderungen im Mobilitätssektor: Neue technologische Möglichkeiten, ein verändertes Mobilitätsverhalten, wachsende Erwartungen an Klimaschutz und Nachhaltigkeit sowie strukturelle Herausforderungen wie Fachkräftemangel, Kostensteigerungen und begrenzte finanzielle Mittel erfordern zukunftsfähige und strategisch ausgerichtete Ansätze, für die der vorliegende Nahverkehrsplan eine wichtige Grundlage bildet.

Aufbau des Nahverkehrsplans

Um diesen umfassenden Anspruch zu erfüllen, ist der Nahverkehrsplan in vier Bausteine gegliedert, die eine strukturierte Herangehensweise an die strategische Weiterentwicklung ermöglichen und jeweils aufeinander aufbauen.

1. **Gestaltungsrahmen**
   Der Gestaltungsrahmen bildet die übergeordnete Grundlage und enthält die gesetzlichen Vorgaben, politischen Zielsetzungen und strategischen Leitlinien für die Planung, die insoweit als rahmensetzend zu verstehen sind. Er berücksichtigt zudem gesellschaftliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie die Ziele und Planungen der EU, sowie von Bund, Land und Region etwa in Bezug auf Klimaschutz und Verkehr. Überdies werden die demografisch-strukturellen Rahmenbedingungen des Verbandsgebiets ebenso beleuchtet, wie das Mobilitätsverhalten in Westfalen-Lippe.

2. **Bestandsanalyse**
   Die Bestandsanalyse liefert eine fundierte Datenbasis für die weitere Planung. Sie umfasst die Analyse des bestehenden SPNV-Angebots und der Infrastruktur, der Nachfragesituation, sowie der Qualität und Sicherheit. Weiterhin nimmt sie auch die Themenfelder Tarif und Vertrieb sowie Fahrgastinformation und werbliche Kommunikation als zunehmend wichtigere Bestandteile einer gesamthaften Entwicklung des ÖPNV in den Blick. Die Bestandsanalyse stellt dabei nicht nur einen Abgleich zwischen dem letzten NVP und dem Status Quo her, sondern identifiziert auch bestehende Defizite, Herausforderungen und Entwicklungspotenziale.

3. **Ausrichtung**
   Aufbauend auf der Bestandsanalyse erfolgt die Formulierung eines Zielbildes für den zukünftigen Nahverkehr in Westfalen-Lippe. Dieses Zielbild beschreibt die langfristige Ausrichtung des Nahverkehrsangebotes im Verbandsgebiet des NWL und legt strategische Handlungsfelder, Maßnahmenschwerpunkte und Angebotsstandards fest.

4. **Handlungskonzept**
   Im Handlungskonzept werden die zuvor abgeleiteten strategischen Zielsetzungen in konkrete Maßnahmen überführt. Dabei wird der Blick deutlich über die Betrachtung von Angebot und Infrastruktur für den SPNV geweitet. Räumlich verortbare Maßnahmen werden zusätzlich jeweils in einem korridorspezifischen Handlungskonzept zusammengefasst. Das Handlungskonzept bildet somit die Grundlage für eine operative Umsetzung der Planungsziele.

Methodik der Fortschreibung und Hinweise für die folgenden Kapitel

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des NWL basiert auf einem mehrjährigen, methodisch strukturierten Planungsprozess, der durch eine Kombination aus fachlicher Analyse, strategischer Ausrichtung, interner Abstimmung sowie externer Beteiligung geprägt ist. Die Methodik folgt einer kaskadenartigen Struktur, bei dem einzelne Prozessschritte (Bausteine B1 bis B4) systematisch aufeinander aufbauen, gleichzeitig aber ausreichend flexibel sind, um neue Erkenntnisse und Anforderungen zu integrieren. Dabei berücksichtigt dieser NVP die gesetzlich vorgeschriebenen Bestandteile eines NVP und erweitert diese um weitere Analyseaspekte. Eine Abstimmung mit den NVP der anderen SPNV-Aufgabenträgern in NRW, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und go.Rheinland, ist erfolgt.

Die Arbeiten an der Fortschreibung des vorliegenden NVP begannen bereits im Jahr 2019 mit einer ersten inhaltlichen Annäherung und konzeptionellen Vorüberlegungen. In der Folge wurde eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, um frühzeitig externe Impulse aufzunehmen und das Vorhaben transparent zu gestalten. In den Jahren 2020 und 2021 wurden durch die zuständigen Fachabteilungen des NWL die ersten inhaltlichen Bausteine entwickelt, insbesondere der Gestaltungsrahmen (B1) sowie die Bestandsanalyse (B2). Aufbauend auf diesen Grundlagen fanden im Jahr 2021 mehrere thematisch fokussierte Workshops statt, in denen gemeinsam mit den Fachabteilungen und externen Akteuren zentrale Herausforderungen und Entwicklungsoptionen in den Bereichen Angebots- und Infrastrukturplanung, Fahrzeugkonzepte sowie Qualitätsstandards erarbeitet wurden.

Aufgrund organisatorischer Rahmenbedingungen wurde der Fortschreibungsprozess im Anschluss zunächst zurückgestellt. Im Jahr 2024 wurde die Bearbeitung wieder aufgenommen, begleitet durch die externe Beauftragung eines Fachbüros zur inhaltlichen und methodischen Unterstützung. Im Zuge dessen wurden die Inhalte des Nahverkehrsplans in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen geclustert, gesammelt und geprüft. Parallel dazu wurden interne Workshops durchgeführt, die auf die Entwicklung einer strategischen Ausrichtung des NWL abzielten und den bestehenden internen Prozess insoweit unterstützten. Dabei fanden auch die Ergebnisse aus den bereits durchgeführten Beteiligungsverfahren im früheren Projektstadium Einfluss. Die daraus abgeleiteten Zielsetzungen bilden die Grundlage für die Erstellung der Bausteine B3 (Ausrichtung) und B4 (Handlungskonzept), in denen strategische Überlegungen in konkrete Maßnahmen und Handlungskonzepte überführt werden. Das Handlungskonzept wurde wiederum in enger Abstimmung mit den Fachabteilungen des NWL erarbeitet und abgestimmt.

Dem NWL ist die Orientierung an den Bedürfnissen der Bürger ein wichtiges Anliegen, sodass über die verpflichtenden Beteiligungsbausteine im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine weitere freiwillige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde. Die Ergebnisse fanden im Anschluss, soweit möglich, Eingang in die Entwicklung des NVP. Neben der ebenfalls freiwilligen vorgelagerten Beteiligung zur inhaltlichen Abstimmung der Inhalte mit der Verbandsversammlung und weiteren Akteuren folgt ein formelles Beteiligungsverfahren mit den Trägern öffentlicher Belange, das nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben durchgeführt wird.

Den Abschluss des Fortschreibungsprozesses bildet letztlich die finale Beratung und Beschlussfassung des Nahverkehrsplans durch die zuständigen Gremien des NWL.

Der vorige Abschnitt wird am Ende des Fortschreibungsprozesses aktualisiert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt steht das gesetzlich vorgeschriebene formale Beteiligungsverfahren noch aus. Die Beteiligungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung ist inzwischen abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden mit den Inhalten des NVP abgeglichen und wo erforderlich eingebunden.

Die Methodik der Fortschreibung ist insgesamt geprägt von Transparenz, Partizipation, datenbasierter Analyse und strategischer Konsistenz. Durch diesen gewählten systematischen Ansatz und den kaskadenartigen Aufbau des NVP-Prozesses wird sichergestellt, dass der Nahverkehrsplan des NWL nicht nur ein formales Dokument, sondern ein wirksames Steuerungsinstrument in Bezug auf die Entwicklung eines leistungsfähigen, vernetzten, nachhaltigen und zuverlässigen Nahverkehrs in Westfalen-Lippe für den NWL darstellt.

Baustein B1

Gestaltungsrahmen

B1 Gestaltungsrahmen

Der Baustein Gestaltungsrahmen bildet die Grundlage für die weitere Betrachtung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Rahmen dieses Nahverkehrsplans (NVP). Dabei werden zunächst dessen komplexe Rahmenbedingungen, unter denen der SPNV geplant, organisiert und weiterentwickelt wird, strukturiert. Um diese Voraussetzungen systematisch darzustellen und ihre Wechselwirkungen nachvollziehbar zu machen, wird der Gestaltungsrahmen entlang verschiedener, teilweise aufeinander aufbauender Dimensionen beschrieben. Jeder dieser Dimensionen wird ein Kapitel gewidmet.

Den Ausgangspunkt bildet eine Vorstellung des **Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe** und seiner Zuständigkeiten als SPNV-Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen. Die inhaltlichen Rahmenbedingungen werden durch den **gesellschaftlichen Rahmen** eingeleitet, der aktuelle Herausforderungen wie Klimawandel, demografische Veränderungen, Digitalisierung und die Notwendigkeit der Verkehrs- und Mobilitätswende[1] zusammenfasst. Diese Entwicklungen erzeugen neue Anforderungen an einen leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. SPNV und markieren zugleich zentrale Problemstellungen, auf die reagiert werden muss. Aus diesen gesellschaftlichen Erwartungen leiten sich politische Zielsetzungen ab, die sich langfristig im daraufhin behandelten **rechtlichen Rahmen** widerspiegeln. Aktuell geltende rechtliche Rahmenbedingungen müssen dabei unabhängig von gesellschaftlichen Entwicklungen berücksichtigt werden und bilden ebenfalls Grundlagen des gegenwärtigen Handelns. Die rechtlichen Grundlagen umfassen die gesetzlichen und regulativen Vorgaben auf europäischer, bundes- und landesrechtlicher sowie kommunalrechtlicher Ebene und bilden das verbindliche Fundament für Planung und Umsetzung des SPNV sowie auch für den vorliegenden Nahverkehrsplan.

Daran anknüpfend beschreibt der **planerische Rahmen** relevante Planwerke und Konzepte, die bei der Planung des SPNV von Bedeutung sind. Dieser leitet sich aus den allgemeinen gesetzlichen Rahmenbedingungen ab. Die Ausgestaltung der planerischen Rahmenbedingungen gliedert sich in planerische Grundsätze wie dem integralen Taktfahrplan (ITF), aus welchem Infrastrukturanforderungen abgeleitet werden. Der ITF ist dabei als konzeptionelle Grundlage der SPNV-Planung zu verstehen, welcher durch die systematische zeitliche und räumliche Abstimmung von Linien ein vertaktetes Gesamtsystem schafft. Die daraus abgeleiteten Infrastrukturanforderungen fließen in den Bundesverkehrswegeplan (Fern- und Güterverkehr) sowie den Bedarfsplan des Landes NRW (Nahverkehr) ein. Das Kapitel betrachtet die Rahmenbedingungen auf verschiedenen Hierarchieebenen und berücksichtigt dabei zentrale Planwerke aus dem europäischen Kontext wie den TEN-V[2] über den Bundesverkehrswegeplan bis hin zu landes- und regionalplanerischen Instrumenten wie den Landesentwicklungsplan oder Regionalpläne.

Parallel dazu bildet der **finanzielle Rahmen** die wirtschaftliche Grundlage und den Rahmen für Gestaltungsspielräume im SPNV, wobei Förderstrukturen und gesetzlich zugewiesene Mittel ebenso maßgeblich von rechtlichen und von politischen Rahmenbedingungen abhängig sind. In diesem Zusammenhang

[1] Der Begriff *Mobilitätswende* beschreibt einen umfassenden gesellschaftlichen Transformationsprozess hin zu einem nachhaltigeren, sozial gerechteren Verkehrssystem mit Fokus auf Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten. Die Mobilitätswende ist Bestandteil der weiter gefassten *Verkehrswende*, die neben der Verhaltensänderung auch infrastrukturelle und planerische Maßnahmen umfasst. Ergänzt wird dieser Wandel durch die *Antriebswende*, die auf den technologischen Ersatz fossiler Kraftstoffe durch klimafreundliche Alternativen wie Elektromobilität oder Wasserstoff zielt (Levin-Keitel et al. 2020; VCD 2021; Canzler 2023).

[2] Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist ein Infrastrukturkonzept der Europäischen Union, das auf den Auf- und Ausbau eines leistungsfähigen, interoperablen und grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes in Europa abzielt. Es umfasst ein Kern- und Gesamtnetz für die Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße sowie Knoten und bildet den Rahmen für die EU-Förderung strategisch bedeutender Verkehrsprojekte.

werden Einnahmen, gestiegene Kosten, Ausgaben und wesentliche Förderungen beleuchtet. Dieses Kapitel stellt die Finanzierung des SPNV in Westfalen-Lippe zusammen.

Landesprogramme stellen innerhalb der Rahmenbedingungen für den SPNV ein wichtiges Element dar. Sie werden unter Anwendung fachlicher Kriterien erarbeitet und können darüber hinaus politische Ziele konkretisieren. Dabei decken sie insbesondere inhaltliche Aspekte ab. Landesprogramme können sowohl durch finanzielle Förderung als auch durch qualitative Vorgaben Einfluss auf Planung, Betrieb und Angebot nehmen. Als solche sind sie ein eigenständiges, aber eng mit den anderen Rahmenbedingungen verknüpftes Element und daher in diesem Zusammenhang zu betrachten. Insbesondere werden hier die Programme Fokus Bahn und Digitalisierungsoffensive behandelt. Davon abzugrenzen sind übergeordnete rechtlich normierte Rahmenbedingungen wie der ÖPNV-Bedarfsplan.

Daraufhin wird der **wettbewerbliche Rahmen** betrachtet, der den Markt, seine Akteure und neue Mobilitätsangebote umfasst sowie die bestehende Marktstruktur und dessen Entwicklung darstellt. Das Kapitel zeigt auf, in welchem Spannungsfeld zwischen Notwendigkeiten und den tatsächlich realisierbaren Umsetzungsmöglichkeiten sich der SPNV-Markt aktuell bewegt und wie sich die Entwicklungen des Marktes der vergangenen Jahre auf den Wettbewerb und Betrieb auswirken. Dabei werden auch die wirtschaftlichen Unsicherheiten und sich wandelnden Marktbedingungen berücksichtigt.

Auf die zuvor beschriebenen marktspezifischen Rahmenbedingungen folgen **demografisch-strukturelle Rahmenbedingungen**, welche Aspekte wie die räumliche Verteilung von Städten sowie die Strukturen und Entwicklungen der Bevölkerung beschreiben. Es wird dargestellt, wie das Verbandsgebiet von städtischen und ländlichen Regionen geprägt ist und wie sich die Bevölkerung in den folgenden Jahren entwickelt. Darauffolgend wird die **Mobilität im Verbandsgebiet** betrachtet. Zu dieser Betrachtung zählt neben den Wegebeziehungen zwischen den Räumen auch die Verkehrsmittelwahl der Reisenden. Diese wird in Bezug auf den SPNV und ÖPNV betrachtet.

Abschließend wird im Kapitel Zeitgemäße Mobilität für eine wirksame Verkehrswende der Blick auf neue Mobilitätsformen, die Mobilitätsentwicklung und deren Bedeutung für den ÖPNV gerichtet. Diese neuen Mobilitätsformen, die sich in den vergangenen Jahren entwickelt haben und sich so von traditionellen Formen wie den Bus- und Schienenverkehr oder dem Fahrradfahren unterscheiden, werden ausführlich dargestellt. Daraufhin werden die Herausforderungen für die Integration dieser Mobilitätsformen beleuchtet.

Durch die Darstellung der Rahmenbedingungen und Grundlagen werden gegenseitige Abhängigkeiten und deren wechselseitige Beeinflussung deutlich. Der Baustein B1 ermöglicht somit eine inhaltlich fundierte Einordnung relevanter Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen des SPNV, wodurch die Grundlage für die spätere Analyse des Status Quo (B2: Bestandsanalyse) und die Ableitung strategischer Handlungsfelder (B3: Ausrichtung) geschaffen wird, die im weiteren Verlauf des Nahverkehrsplans konkretisiert werden (B4: Handlungskonzept).

B1.1 Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist nach dem zum Zeitpunkt der Beratungen noch geltenden Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) für die Organisation des SPNV in Westfalen-Lippe zuständig und wirkt dabei gemeinsam mit seinen Partnern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung hin. Die organisatorische und räumliche Verankerung des NWL bildet die Grundlage seines Handelns. Bevor in diesem Baustein weitere Rahmenbedingungen

beleuchtet werden, ist zunächst eine Betrachtung des Verbandsgebiets als Zuständigkeitsbereich des NWL erforderlich.

Gemäß § 5 ÖPNVG NRW ist der NWL seit dem 01.01.2008 als Aufgabenträger für den SPNV in Westfalen-Lippe und damit für den durch das Gesetz geschaffenen Kooperationsraum C zuständig. Neben dem NWL existieren mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) für den Kooperationsraum A und dem Zweckverband go.Rheinland für den Kooperationsraum B zwei weitere SPNV-Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen, die im Westen bzw. Südwesten an das Verbandsgebiet des NWL grenzen (s. Abb. 1). Die Aufgabenträger sind zuständige Behörden für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EG) des Rates Nr. 1370/2007. Überdies kommt dem NWL gemäß § 5 Abs. 3 S. 3 ÖPNVG NRW eine Hinwirkungsaufgabe in Bezug auf die integrierte Verkehrsgestaltung zu.

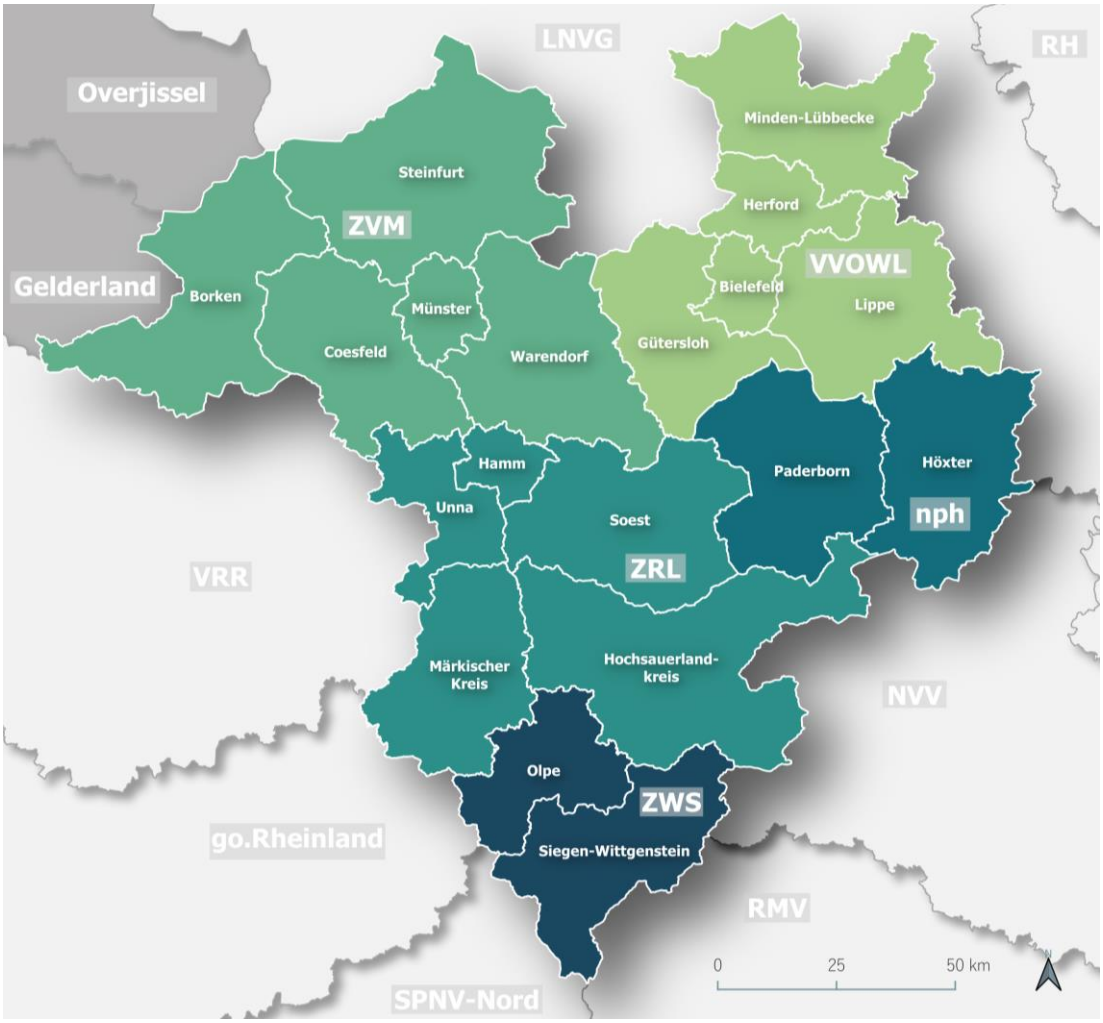


Abb. 1: Geografische Lage des Verbandsgebiets
Quelle: NWL 2025; Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

Vor der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2008 lag die gemeinsame Aufgabenwahrnehmung in der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV im Verbandsgebiet des NWL bei den Zweckverbänden Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph, heute HochstiftBewegt), VerkehrsVerbund Ost-WestfalenLippe (VVOWL), Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS), Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM) und Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL). Heute wird der NWL von den

Verbandsmitgliedern VV OWL, ZWS, ZVM und ZRL sowie den Kreisen Höxter und Paderborn getragen. Die sogenannten Mitgliedszweckverbände sind in der vorstehenden Karte (s. Abb. 1) dargestellt. Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Im Fall des NWL sind dies die Mitgliedszweckverbände und kommunalen Verbandsmitglieder.

Das Gebiet des NWL umfasst eine Fläche von rund 19.400 Quadratkilometern, womit der NWL als Aufgabenträger in NRW das flächenmäßig größte Gebiet verantwortet und auch deutschlandweit zu den drei größten Aufgabenträgern gehört. Es grenzt von Norden bis Osten an Niedersachsen, von Osten bis Süden an Hessen, im Süden an Rheinland-Pfalz, im Süden bis Westen an die Gebiete der weiteren Aufgabenträger des Landes Nordrhein-Westfalen sowie im Nordwesten an die niederländischen Provinzen Gelderland und Overijssel. Nach Stand des Zensus 2022 leben rund 5,6 Millionen Einwohner im Verbandsgebiet des NWL, was einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von 290 Einwohnern pro Quadratkilometer entspricht (STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2025).[3] Das Verbandsgebiet umfasst drei kreisfreie Städte (Bielefeld, Hamm und Münster) sowie 16 Kreise (Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke, Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf).

Das Verbandsgebiet besteht dabei einerseits aus urbanen und andererseits aus ländlichen Räumen mit jeweils unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen in Bezug auf die Mobilität. Insgesamt ist auch strukturell eine heterogene Struktur deutlich erkennbar. Die Großstädte Münster und Bielefeld stellen als Universitätsstandorte attraktive Lebensräume für junge Menschen dar und fungieren als Wissensstandorte und Motoren der lokalen Wirtschaft. Daneben ist die Region von vielen ländliche(re)n Regionen, aber auch von wirtschaftlich starken Räumen geprägt. Eine vertiefte Betrachtung der räumlichen Strukturen erfolgt in Kapitel B1.8.

B1.2 Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Die vergangenen Jahrzehnte haben zu vielfältigen Veränderungen geführt. Herausforderungen wie der Klimawandel, der demografische Wandel, soziale Ungleichheit, globale Pandemien und geopolitische Instabilitäten sind komplex sowie vielfach miteinander verflochten und wirken sich zunehmend auf sämtliche Lebensbereiche aus. Sie verlangen entschlossenes und koordiniertes Handeln, wobei nicht nur die Politik gefordert ist. Auch die Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und jeder Einzelne tragen Verantwortung.

Diese Dynamiken setzen bestehende Systeme unter Anpassungsdruck. Die Art und Weise, wie wir leben, wohnen, arbeiten und uns fortbewegen, ändert sich mit den vorgenannten Herausforderungen und wird aufgrund der Veränderungen in vielen Bereichen stetig weiterentwickelt und neu gedacht. Insbesondere der Verkehrssektor steht exemplarisch für die Notwendigkeit eines nachhaltigen Umbaus. In diesem Bereich bündeln sich ökologische, ökonomische und soziale Fragen in besonderer Weise. Der Verkehrssektor spielt als ein Baustein für den Weg zur Klimaneutralität eine wichtige Rolle.

[3] Die Daten des Zensus 2022 werden im vorliegenden Nahverkehrsplan als Datengrundlage für Bevölkerungskennzahlen genutzt.

Die Mobilität prägt unsere Alltagswelt wie kaum ein anderer Lebensbereich. Sie ermöglicht Teilhabe, persönliche Freiheit und gesellschaftliche Integration. Dabei ist sie heute nicht mehr nur funktional, sondern Ausdruck individueller Lebensentwürfe und sozialer Wirklichkeit zugleich. Die fortschreitende Technologisierung, Urbanisierung und Individualisierung verändern dabei nicht nur die Art, wie Mobilität genutzt wird, sondern auch die Anforderungen, die Menschen an Mobilitätsangebote stellen. Vor diesem Hintergrund rückt die gesellschaftliche Bedeutung des ÖPNV als sozial gerechtes, ökologisch sinnvolles und infrastrukturell stabiles Rückgrat der Mobilität in den Fokus.

Vor diesem Hintergrund müssen sich auch die Leitbilder und Planungsansätze der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung weiterentwickeln. Planung soll nicht mehr ausschließlich auf wachstumsabhängige Prognosen, Kosten-Nutzen-Analysen, Leistungssteigerungen und Verkehrsabwicklung ausgerichtet sein, sondern muss sich innerhalb ökologischer Grenzen bewegen und zugleich die Sicherung grundlegender menschlicher Bedürfnisse wie Erreichbarkeit, sozialer Teilhabe und Lebensqualität gewährleisten. Eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung hat daher den Anspruch, ökologische Tragfähigkeit, ökonomische Vernunft und soziale Gerechtigkeit integrativ zu berücksichtigen und miteinander in Einklang zu bringen.

B1.2.1 Ökologische Bedeutung

Der Klimawandel ist eine der größten und drängendsten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die Erderwärmung schreitet voran, was sich u. a. in extremen Wetterereignissen, dem Anstieg des Meeresspiegels und der zunehmenden Häufigkeit von Dürren zeigt. Wissenschaftliche Prognosen zeigen, dass eine vollständige Rückführung der Erwärmung auf das vorindustrielle Niveau unrealistisch ist. Stattdessen liegt der Fokus darauf, die globale Temperatursteigerung auf möglichst 1,5°C, maximal 2°C, zu begrenzen. Diese Zielsetzung, die im Pariser Klimaabkommen verankert ist, verlangt immense Anstrengungen in allen Lebensbereichen und weltweite Zusammenarbeit. Die Verantwortung der Umsetzung liegt jedoch bei den Staaten. Um die Ziele des Abkommens zu erreichen, müssten pro Jahr eine große Menge CO_2-Äquivalente (15 Tonnen für 1,5°C-Ziel) eingespart werden. Unter der Einheit CO_2-Äquivalente werden derweil alle Treibhausgase zusammengefasst. Neben dem bedeutendsten Treibhausgas Kohlenstoffdioxid (CO_2) zählen hier-zu beispielsweise auch Methan (CH_4) und Lachgas (N_2O).

Der Verkehrssektor zählt zu den Hauptverursachern der Treibhausgasemissionen. Im Jahr 2024 trug er rund 143,1 Millionen Tonnen CO2-Äquivalente zu den globalen Gesamtemissionen bei. Damit liegt er auf Platz drei hinter den Sektoren Energiewirtschaft (185 Millionen Tonnen CO2-Äquivalente) und Industrie (153 Millionen Tonnen CO2-Äquivalente). In Deutschland entfallen etwa 20 Prozent der CO_2-Äquivalente auf diesen Bereich, wobei der MIV einen maßgeblichen Anteil hat (Umweltbundesamt 2025). Die Transformation des Verkehrssektors in Richtung Nachhaltigkeit ist daher ein zentraler Hebel zur Erreichung der Klimaziele. Dies ist beispielsweise das Ergebnis einer Bilanz des Wuppertal Instituts. Die Analyse belegt, dass der SPNV auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes in Nordrhein-Westfalen künftig spürbar an Bedeutung gewinnen wird, während die Nutzung des MIV entsprechend zurückgeht (FOKUS BAHN 2025).

B1.2.2 Soziale Bedeutung

Neben seiner Bedeutung für Umwelt- und Klimaschutz ist der ÖPNV zugleich ein zentrales Instrument zur Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe und zur Wahrung gleichwertiger Lebensverhältnisse in städtischen und ländlichen Räumen. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die aktive Teilnahme am sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben unabhängig von Alter, Einkommen oder Wohnort. Der

ÖPNV leistet in diesem Zusammenhang auch in Westfalen-Lippe einen unverzichtbaren Beitrag zur Daseinsvorsorge und damit zur Sicherung des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

Besonders in ländlich geprägten Regionen gewinnt der Zugang zu verlässlicher Mobilität weiter an Bedeutung. Aufgrund der häufig geringeren Infrastrukturdichte und größeren Entfernungen zu Einrichtungen der Grundversorgung etwa in den Bereichen Gesundheit und Bildung ist die Bevölkerung auf eine gesicherte Erreichbarkeit zur Bedürfnisbefriedigung angewiesen (BBSR 2021; KERSTEN et al. 2019; NOBIS u. HERGET 2020). In vielen ländlichen Räumen besteht jedoch mangels attraktiver Alternativen nach wie vor eine starke Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV)[4], was insbesondere Menschen ohne Zugang zu einem eigenen Fahrzeug deutlich benachteiligt (HENKEL 2020; BAUER u. GIES 2023; INFAS 2018). Dies bezieht sich auch auf die Erreichbarkeit von sozialen Begegnungsstätten. Eine flächendeckende, bedürfnisgerechte und barrierefreie ÖPNV-Infrastruktur und ein entsprechendes Angebot sind daher elementarer Bestandteil gleichwertiger Lebensverhältnisse und zugleich Ausdruck sozialer Gerechtigkeit. Gerade in einem Flächenraum wie dem NWL-Verbandsgebiet ist es eine wichtige Aufgabe, durch ein an die Bedürfnisse angepasstes und verlässliches ÖPNV-Angebot allen Menschen Mobilität und Teilhabe zu ermöglichen.

B1.2.3 Ökonomische Bedeutung

Trotz seiner unverzichtbaren Bedeutung für eine ökologisch notwendige Verkehrswende und die Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe steht der ÖPNV in Deutschland unter wachsendem finanziellem Druck. Die zur Verfügung stehenden Mittel reichen oftmals nicht aus, um den steigenden Anforderungen an Qualität, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit gerecht zu werden. Gleichzeitig wachsen die gesellschaftlichen und politischen Erwartungen an den ÖPNV im Zuge der Verkehrswende.

Neben seinem Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit und seiner Rolle für die soziale Teilhabe entfaltet der ÖPNV jedoch auch eine erhebliche ökonomische Wirkung, welche im öffentlichen Diskurs häufig vernachlässigt wird. Während die Kosten des ÖPNV vielfach im Vordergrund stehen, bleiben seine wirtschaftlichen Leistungen und positiven gesamtgesellschaftlichen Effekte in der politischen Betrachtung oftmals unbeachtet. Dabei ist der ÖPNV nicht nur ein Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge, sondern zugleich ein bedeutender volkswirtschaftlicher Leistungsträger.

Aktuelle Studien belegen die weitreichenden wirtschaftlichen Effekte des ÖPNV. So zeigt eine im Rahmen der Initiative Zukunft Nahverkehr durchgeführte Untersuchung (ZUKUNFT NAHVERKEHR 2025), dass der ÖPNV in Deutschland jährlich rund 75 Milliarden Euro an Wertschöpfung generiert – und damit das Dreifache seiner angesetzten Kosten. Investitionen in den ÖPNV haben demnach nachweislich einen hohen wirtschaftlichen Rückfluss (Return of Investment). Dieser ist auf die direkte und indirekte Wertschöpfung im Sektor selbst, Wertschöpfungseffekte in anderen Branchen sowie externe gesellschaftliche Effekte wie Umweltfolgekosten aufzuteilen. Analog dazu bescheinigt auch eine Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen aus 2021 positive Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte für die Gesellschaft durch den ÖPNV (VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN 2021). Die ökonomische Bedeutung des ÖPNV ist somit vielschichtig und reicht weit über seine unmittelbare Funktion als Verkehrsdienstleistung hinaus. Der ÖPNV kann zur Sicherung von Arbeitsplätzen beitragen, wirkt

[4] Der motorisierte Individualverkehr umfasst Mittel der persönlichen, individuellen Fortbewegung, welche nicht vom ÖPNV und SPNV abgedeckt ist. Dazu zählen v. a. Autos und andere Kleinfahrzeuge wie Motorräder nicht jedoch Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung wie Pedelecs.

investitionsstimulierend, reduziert durch vermiedene Umwelt- und Unfallkosten die Belastung öffentlicher Haushalte und unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen (HAZOD 2020; WITTOWSKY u. AHLMEYER 2018).

B1.2.4 Politische und soziodemografische Rahmenbedingungen

Die Zielsetzungen und Gestaltungsspielräume werden maßgeblich durch politische Rahmenbedingungen und die entsprechende Ausrichtung auf den verschiedenen Ebenen beeinflusst. Aus übergeordneten Zielen lassen sich konkrete Ableitungen für das konkrete Handeln treffen.

Im Jahr 2021 erklärte die Europäische Union im Zusammenhang mit dem voranschreitenden Klimawandel das Ziel, bis zum Jahr 2030 Treibhausgasemissionen gegenüber dem Jahr 1990 um mindestens 55 Prozent zu reduzieren, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen, also netto keine Treibhausgase mehr auszustoßen (EUROPÄISCHES PARLAMENT 2019).

Durch die Mitwirkung von nachhaltiger Mobilität im Umweltverbund (SPNV, ÖPNV, sowie dem Fuß- und Radverkehr) ist es dem Verkehrssektor möglich, seine Zielvorgaben zu erfüllen. Der Einsatz moderner, emissionsarmer Technologien im ÖPNV wie elektrischer Antriebe und erneuerbarer Energien kann die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors erheblich verringern und klimafreundliche Mobilitätslösungen etablieren. Gleichzeitig ermöglicht der ÖPNV die Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen mit deutlich geringerer Umweltbelastung im Vergleich zum Pkw-Verkehr. Die Realisierung dieser Transformation und die Ausschöpfung ihres vollen Potenzials sind jedoch maßgeblich von unterstützenden politischen Rahmenbedingungen und einer entsprechenden planerischen wie finanziellen Prioritätensetzung abhängig. Dabei muss die Entwicklung auch einschließen, dass der öffentliche Verkehr selbst Maßnahmen zur Anpassung an die klimatologischen Änderungen ergreift, etwa an den Stationen durch ausreichende Schattenplätze oder weniger Flächenversiegelung.

Des Weiteren muss die Planung des ÖPNV auch den demografischen Wandel als zentralen Faktor berücksichtigen. Besonders in vielen ländlichen Regionen, die von Alterung und Bevölkerungsrückgang durch Abwanderung und Urbanisierung betroffen sind, sinkt die Nachfrage nach klassischen Linienverkehren, was sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV auswirkt (BBSR 2021). Gleichzeitig erfordert die Alterung der Gesellschaft barrierefreie und nutzerfreundliche Mobilitätsangebote (HENKEL 2020; NAUMANN 2023).

Neben der demografischen Entwicklung ist bei der Gestaltung nachhaltiger Mobilität auch der Aspekt der Verkehrsvermeidung zu berücksichtigen. Die Verkehrsvermeidung umfasst dabei nicht nur die Förderung kurzer Wege durch eine integrierte Raumentwicklung, sondern auch die bewusste Reflexion darüber, in welchem Umfang Mobilität tatsächlich notwendig ist. Etwa durch die Bündelung von Funktionen, wohnortnahe Versorgung sowie digitale Kommunikationsmöglichkeiten und flexibler Arbeitsmodelle lassen sich Fahrtanlässe reduzieren, was maßgeblich zur Verringerung von Verkehr und Emissionen beitragen kann.

Der ÖPNV muss daher flexibel auf unterschiedliche regionale Bedürfnisse und Anforderungen reagieren. Diese Flexibilität ist ferner ebenso im Hinblick auf herausfordernde Umstände geboten, die sich einer administrativen Kontrolle weitgehend entziehen. Etwa die Auswirkungen der Corona-Pandemie ab dem Jahr 2020 führten zu einem langfristigen Trend neuer Arbeits- und Lebensmodelle, wie das Homeoffice und flexiblere Arbeitszeiten, welche auch bisherige Mobilitätsmuster grundlegend veränderten.

Aus der notwendigen oder auch unumgänglichen Transformation vielschichtiger Lebensbereiche heraus haben die Vereinten Nationen im Jahr 2015 Nachhaltigkeitsziele verabschiedet – die Sustainable Development Goals (SDGs). Diese 17 Ziele bilden als Weiterentwicklung der Millenniumsziele von 2000 eine umfassende Agenda für eine globale nachhaltige Entwicklung bis zum Jahr 2030 und fungieren als Orientierungsrahmen für ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltiges Handeln sowohl für Staaten und Institutionen als auch für Einzelpersonen. Die Themen reichen hierbei von der Bekämpfung von Armut und Hunger über Bildung und Gesundheit bis hin zu Klimaschutz, Frieden und globaler Partnerschaft. Die SDGs durchdringen damit sämtliche Bereiche des gesellschaftlichen Zusammenlebens, während sieben von ihnen direkt (Nr. 9, 11, 13) oder indirekt (Nr. 1, 3, 8, 10) in starkem Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr stehen und in der nachstehenden Abbildung (s. Abb. 2) hervorgehoben sind.



Abb. 2: Nachhaltigkeitsziele der UN (SDGs)
Quelle: NWL 2025, Bearbeitet nach VEREINTE NATIONEN 2024

Für den NWL bedeutet dies, das eigene Handeln sowohl intern als auch in seiner Außenwirkung als öffentlicher Aufgabenträger an ebendiesen SDGs auszurichten, die als Kompass für das Handeln fungieren. Besonders gilt dies für die Schaffung nachhaltiger Städte und Gemeinden, einer nachhaltigen infrastrukturellen Entwicklung in Symbiose mit einer auszuweitenden Digitalisierung von Planungs- und Prozessabläufen und damit einhergehend einer erfolgreichen Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz.

Eine nachhaltige Entwicklung des ÖPNV in Westfalen-Lippe erfordert die ganzheitliche Betrachtung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales. Diese Aspekte stehen nicht isoliert nebeneinander, sondern müssen in ein ausgewogenes Verhältnis zueinander gebracht werden. Um langfristig nachhaltige Lösungen zu erreichen, ist daher stets ein Abwägungsprozess erforderlich, der die unterschiedlichen Dimensionen und dahinterliegende Interessen miteinander in Einklang bringt und dadurch die Lebensqualität in der Region dauerhaft stärkt.

B1.2.5 Relevanz von Mobilität und Verkehrswende im Spiegel der Gesellschaft

Damit Mobilität ihren vollen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung leisten kann, bedarf es eines ausgeprägten gesellschaftlichen Bewusstseins für deren Bedeutung und Gestaltung. Laut Umfragen des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) aus dem Jahr 2022 ist das gesellschaftliche Bewusstsein in Bezug auf den Begriff „Verkehrswende“ beispielsweise nur bei der Hälfte der Bevölkerung der

Fall (ADAC MARKT- UND MEINUNGSFORSCHUNG 2022). Die Verkehrswende ist ein komplexer, multidimensionaler Transformationsprozess, der weit über technologische Innovationen oder infrastrukturelle Anpassungen hinausgeht und, wie zuvor beschrieben, auch ökologische, soziale, und ökonomische Dimensionen umfasst. Die Verkehrswende als gesellschaftlich-politische Entwicklung muss somit im gesellschaftlichen Bewusstsein einen höheren Stellenwert erhalten, um den zuvor beschriebenen Effekten, wie der Sicherung von Grundbedürfnissen, dauerhaft gerecht zu werden.

Im Spiegel der Gesellschaft werden Aspekte, die mit der Verkehrswende verbunden werden, als durchaus wichtig angesehen. Dies zeigt sich auch in Erhebungen. Dazu zählt beispielsweise, dass 55 Prozent der Befragten in der zuvor erwähnten Umfrage des ADAC aus dem Jahr 2022 eine Reduzierung der Emissionen des Verkehrssektors um die Hälfte bis 2030 als dringend ansehen. Die Hälfte der Befragten sieht die verstärkte Nutzung des Umweltverbunds gegenüber dem MIV als dringend an. Auch die Dringlichkeit zur erhöhten Sicherheit im Straßenverkehr für Fußgänger und Radfahrer lässt sich als positive Einstellung für den Umweltverbund werten. Diese Ergebnisse signalisieren einen Auftrag seitens der Bevölkerung, die ökologischen und sozialen Aspekte der Verkehrswende prioritär zu behandeln. Die hohe Bedeutung, die Zielen wie der verbesserten Umweltbilanz des Verkehrssektors beigemessen wird, zeigt, dass die Sensibilität für die negativen Auswirkungen des aktuellen Verkehrssystems und die Notwendigkeit einer Transformation bereits in weiten Teilen der Gesellschaft verankert ist. Dies unterstreicht das Potenzial, auf dieser Grundlage aufbauend, die Akzeptanz für konkrete Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Reduktion des MIV weiter zu fördern, da diese direkt auf die als dringend empfundenen Ziele einwirken.

Eine erhöhte Sensibilität kann auch als Katalysator für intrinsisch motivierte Verhaltensänderungen wirken. Dass eine solche Bereitschaft zur Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens in der Bevölkerung vorhanden ist, unterstreicht eine weitere Auswertung der folgenden Abb. 3.

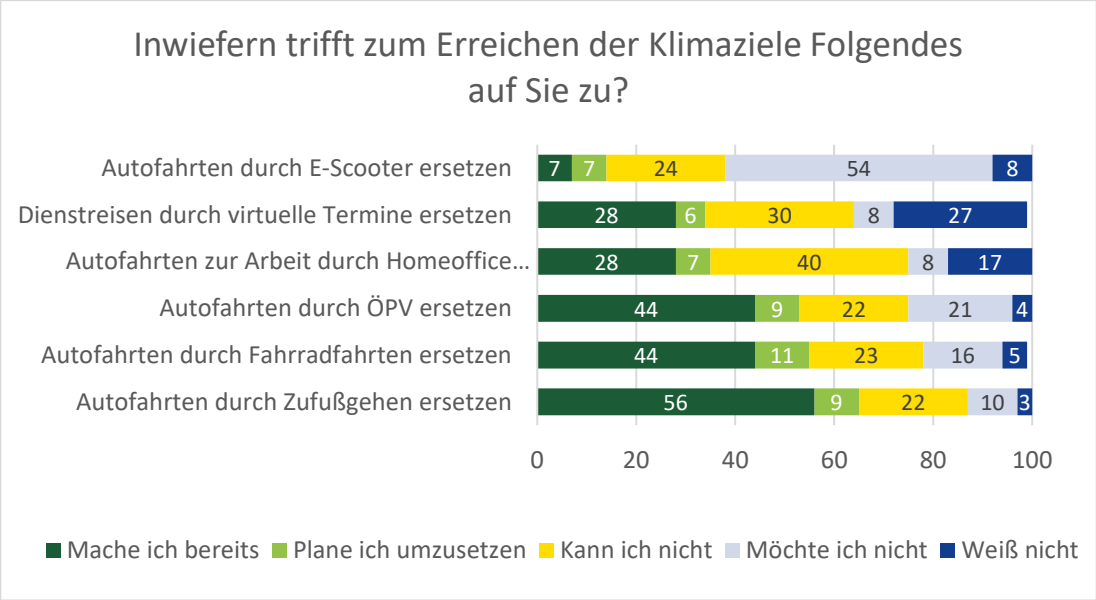


Abb. 3: Umfrage zum eigenen Beitrag zur Verkehrswende
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren.
Quelle: NWL 2025; Bearbeitet nach ADAC MARKT- UND MEINUNGSFORSCHUNG 2022

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass 44 Prozent der Befragten Autofahren durch die Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) oder durch Fahrradfahrten ersetzen. Ein größerer Anteil der Befragten, 56 Prozent, ersetzt sie durch Zufußgehen. Rund zehn Prozent an weiteren Personen planen,

dies jeweils zu tun. Beachtlich ist jedoch der recht hohe Anteil von 22 bzw. 23 Prozent, bei dem der Wechsel vom Auto auf das Fahrrad oder den ÖPV und damit in den Umweltverbund nicht vollzogen werden kann. Dieser ist jeweils höher als die Anteile derer, die den Umweltverbund nicht nutzen möchten. Die Anteile derer, die eine Veränderung nicht möchten, signalisieren auch, dass subjektive Präferenzen, Gewohnheiten oder eine mangelnde Attraktivität der Alternativen eine Rolle spielen. Für die Nahverkehrsplanung bedeutet dies, nicht nur die Potenziale für eine Verlagerung zu erkennen, sondern auch gezielt die genannten Hürden durch attraktive Angebote, eine verbesserte Infrastruktur und eine zielgruppenspezifische Kommunikation anzugehen, um die Bereitschaft zur Verhaltensänderung weiter zu aktivieren. Die Aufgabe des NWL ist es, die Attraktivität des SPNV zu steigern und dadurch den Anteil des SPNV als Teil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Die Sensibilisierung zum Nutzen des ÖPNV ist eine fundamentale Voraussetzung für mehrere Aspekte:

1. Erhöhung der Akzeptanz für notwendige Maßnahmen:
   Viele Maßnahmen der Verkehrswende, sei es die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds, die Einführung neuer Regulierungen oder die Bepreisung umweltschädlichen Verhaltens, können initial als Einschränkung oder Belastung empfunden werden. Ein fundiertes Wissen über die Hintergründe kann die Akzeptanz zu Maßnahmen erhöhen.

2. Stärkung des gesellschaftlichen Diskurses und der Partizipation:
   Eine informierte und sensibilisierte Bevölkerung ist besser in der Lage, konstruktiv an gesellschaftlichen Diskursen über die Ausgestaltung der Verkehrswende teilzunehmen. Dies ermöglicht sowohl qualifiziertere Debatten als auch verbesserte Partizipation.

3. Förderung der Bereitschaft zur Verhaltensänderung:
   Die Verkehrswende erfordert nicht nur politische und infrastrukturelle Maßnahmen, sondern auch eine Anpassung individueller Mobilitätsroutinen. Ein erhöhtes gesellschaftliches Bewusstsein zum Umweltverbund stärkt dessen Nutzung und somit den Beitrag des Verkehrssektors zur Erreichung übergeordneter Ziele. Darum muss ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement ein zentrales Anliegen sein.

B1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Aufbauend auf diesem gesellschaftlichen Rahmen bestimmen zugleich die rechtlichen Rahmenbedingungen maßgeblich, in welchem Umfang und auf welche Weise Mobilität organisiert, finanziert und umgesetzt werden kann. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Planung des öffentlichen Nahverkehrs sind dabei vielschichtig und je nach Hierarchieebene unterschiedlich. Vom europäischen Recht über die Bundes- und Landesebene bis hin zu den kommunalen Vorgaben ergeben sich unterschiedliche Anforderungen und Zielvorgaben, die die Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten sowie die Ausgestaltung des ÖPNV allgemein und im SPNV im Speziellen maßgeblich beeinflussen. Diese verschiedenen Ebenen der rechtlichen Vorgaben bilden eine komplexe, aber gleichzeitig miteinander verwobene Struktur, die die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs steuert. Insgesamt bieten die rechtlichen Rahmenbedingungen somit eine weitere Grundlage zur Schaffung einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Mobilität. Weiterhin bildet der rechtliche Rahmen auch eine Basis für die im Kapitel 1.4 Planerische Rahmenbedingungen beleuchteten planerischen Grundlagen, die diesen Rahmen weiter konkretisieren.

Die Darstellung des rechtlichen Rahmens umfasst dabei nicht nur die Betrachtung von Gesetzen und Verordnungen auf den verschiedenen Ebenen, sondern nimmt auch jeweils bedeutsame gerichtliche Entscheidungen mit mittelbarem Bezug auf das Handlungsfeld Nahverkehr in den Blick. Zunächst wird aber die gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans beleuchtet.

B1.3.1 Gesetzlicher Auftrag für den NVP

Die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans obliegt dem NWL als gesetzlicher Auftrag nach § 8 ÖPNVG NRW und stellt den rechtlichen Anlass dieses Planwerkes dar. Neben dem NWL als Aufgabenträger sind demnach alle Kreise und kreisfreien Städte sowie die weiteren Aufgabenträger in NRW (VRR und go.Rheinland) zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet. Das Ziel ist die Sicherung und die Verbesserung des Nahverkehrs im jeweiligen Gebiet. Dabei kommt den Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, v. a. für den SPNV, besondere Bedeutung zu, denn sie sind nach § 8 Abs. 2 ÖPNVG NRW bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten. Der Nahverkehrsplan soll nach den Festlegungen des § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW die öffentlichen Verkehrsinteressen konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr („Modal Split“) benennen. Weiterhin sind auch Aspekte des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs sowie der Barrierefreiheit und auch des Städtebaus und der Quartiersentwicklung auch im Sinne der Verkehrsvermeidung von Relevanz. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung und das SPNV-Netz im besonderes Landesinteresse (§ 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW) sind ebenso zu beachten und damit Festlegungen zum Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur zu schaffen. Darüber hinaus sind im Nahverkehrsplan auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung verbindliche Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, dessen Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der NVP hat dabei insbesondere Mindestanforderungen für die Abstimmung der Verkehrsleistungen im ÖPNV zu definieren. Dazu gehören Vorgaben zu Betriebszeiten, Taktfrequenzen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten sowie eine angemessene Verkehrsbedienung gemäß § 2 Abs. 3 S. 1 ÖPNVG NRW. Zudem sind Standards für die technische Ausstattung der Fahrzeuge sowie die Qualifikation und Entlohnung des eingesetzten Personals gemäß repräsentativen Tarifverträgen festzulegen. Darüber hinaus müssen die Nahverkehrspläne eine Investitionsplanung mit einer Abschätzung des voraussichtlichen Finanzbedarfs enthalten. Weiterhin sind Vorgaben zur Struktur und Weiterentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu treffen. Auch sollen Aspekte der vernetzten Mobilität hier vordergründig betrachtet werden.

Das ÖPNVG NRW legt indes für die Aufstellung eines derartigen Nahverkehrsplans ein umfassendes Beteiligungsverfahren fest und regelt, welche Akteure jeweils im Rahmen des partizipativen Prozesses einzubeziehen sind. Der NVP wird gemäß § 9 Abs. 1 ÖPNVG NRW im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG NRW als Aufgabenträger fungieren oder nach § 4 entsprechende Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen mit dem Plan herzustellen. Die Bezirksplanungsbehörde ist über die Einleitung des Fortschreibungsverfahrens unverzüglich zu unterrichten. Im Rahmen der Fortschreibung sind auch die vorhandenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen. Zudem sind Behindertenbeauftragte oder -beiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie Fahrgastverbände anzuhören. Deren Interessen sind diskriminierungsfrei und angemessen zu berücksichtigen. Eine Abstimmung mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten ist überdies sicherzustellen,

insbesondere in Bezug auf gemeinsame Verkehrsverbindungen und tarifliche Regelungen. Gleiches gilt für Zweckverbände, sofern diese für die Planung zuständig sind.

Da es sich gegenständlich um eine erforderliche Fortschreibung des NWL-Nahverkehrsplans handelt, sind die Vorgaben des bestehenden Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2011 zu überprüfen, unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen anzupassen und entsprechend fortzuschreiben. Über den fortgeschriebenen Nahverkehrsplan entscheidet die zuständige Vertretungskörperschaft des jeweiligen Aufgabenträgers gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Für den NWL entscheidet die Verbandsversammlung über die Aufstellung. Zudem ist der fortgeschriebene Nahverkehrsplan in geeigneter Weise bekannt zu machen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Die regelmäßige Pflicht zur Überprüfung des Nahverkehrsplans bleibt auch nach der Fortschreibung bestehen und erfolgt nach derselben Verfahrensweise.

B1.3.2 Europäische Union und Bundesebene

Nachdem der gesetzliche Auftrag zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans mit seinen erforderlichen Bestandteilen erläutert wurde, folgt nun die Betrachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den NWL. Dabei werden die unterschiedlichen Hierarchieebenen beleuchtet, beginnend mit den Vorgaben der Europäischen Union und den Regelungen auf Bundesebene, die das Handeln des NWL prägen. Die Vorgaben des Europa- und Bundesrechts forcieren einen sicheren, effizienten und hochwertigen Personenverkehr. Hierbei sind soziale, wettbewerbliche umweltpolitische und raumplanerische Faktoren zu berücksichtigen. Dazu gehören z. B. spezielle Tarife für Menschen mit Behinderungen.

Vergaberechtliche Vorschriften

Der ÖPNV soll optimal auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden. Hierfür sollen alle zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, die Betreiber eines öffentlichen Dienstes – wie zum Beispiel einer Bahnlinie – gemäß dem europarechtlichen Rahmen frei zu wählen. Um einen regulierten Wettbewerb zu schaffen, müssen die zuständigen Behörden für die Vergabe von SPNV-Leistungen entsprechende Vergabeverfahren durchführen. Hierbei sind konkurrierende Betreiber transparent und gleich zu behandeln.

Vorgaben für Wettbewerbe bei SPNV-Vergaben sind v. a.:

- Europäische Union:
  Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Vergabe öffentlicher Dienste im Personenverkehr auf der Schiene und der Straße
- Bundesrepublik Deutschland:
  Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, Teil 4 (Verfahren)

Der Entwurf des Gesetzes zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge sieht eine Entbürokratisierung und Flexibilisierung der vergaberechtlichen Vorschriften vor, mit Blick auf ÖPNV-Vergaben sind allerdings keine nennenswerten Veränderungen zu erwarten. Das Gesetz soll Anfang 2026 in Kraft treten.

Regionalisierungsgesetz (RegG) und Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Nach § 1 Abs. 1 RegG ist die Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln Teil der Daseinsvorsorge und damit Auftrag der öffentlichen Verwaltung. Dazu gibt das RegG den Ländern die Kompetenz zur Organisation des ÖPNV; das Land NRW hat zur Erfüllung dieser Aufgabe das

ÖPNVG NRW erlassen. Weiter trifft das RegG Regelungen zur Finanzierung des ÖPNV, insbesondere zur Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) regelt u. a. den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die dafür zu erhebenden Entgelte. In einem aktuellen gerichtlichen Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln greift die DB InfraGO AG (DB InfraGO) den Genehmigungsbescheid der Bundesnetzagentur zum Trassenpreissystem 2025 mit dem Argument an, die diesem zugrunde gelegte sogenannte SPNV-Trassenpreisbremse (in § 37 Abs. 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 10 RegG) sei wegen Verstoßes gegen europarechtliche Vorgaben unangewendet zu lassen. Nach § 5 Abs. 10 RegG steigen Trassenpreise für den SPNV jährlich um 1,8 Prozent (ab 2026 nach Abs. 3: 3,0 Prozent), was die tatsächlichen Kostensteigerungen nicht widerspiegele. Das Verwaltungsgericht Köln hat die Frage, inwieweit die Trassenpreisbremse mit europäischem Recht vereinbar ist, dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vorgelegt. Eine Entscheidung steht aus. Folglich hat die DB InfraGO AG der Bundesnetzagentur für das Trassenpreissystem 2026 deutlich über der Trassenpreisbremse liegende Steigerungen auch für den SPNV angemeldet; eine Entscheidung der Bundesnetzagentur wird im Dezember 2025 erwartet. Der Ausgang des Vorlageverfahrens sowie der weiteren damit verbundenen Verfahren könnte erhebliche Auswirkungen auf die Finanzierbarkeit von SPNV-Leistungen haben.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Mit der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) zum 29.12.2023 wurden Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur priorisiert. Sie liegen in überragendem öffentlichem Interesse, wenn nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ein vordringlicher Bedarf festgestellt wird (vgl. § 1 Abs. 3 BSWAG). Dabei werden die geplanten infrastrukturellen Vorhaben in der Zuständigkeit des Bundes betrachtet.

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

Die Neufassung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) zum 15.07.2024 behält die im Jahr 2021 festgelegten Klimaschutzziele unverändert bei, allerdings wurde die Betrachtung nach Sektoren aufgegeben. Der ÖPNV könnte daher grundsätzlich nicht nur innerhalb des Verkehrssektors, sondern auch sektorenübergreifend zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Die Anpassung des KSG berücksichtigt auch die Entscheidungen u. a. des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), welche den Gesetzgeber verpflichten, Anpassungen im Sinne des Klimaschutzes vorzunehmen.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

Die TSI PRM sind eine rechtliche Maßnahme der EU, um die Teilhabe von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität am öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Die TSI PRM basieren auf der Verordnung 1300/2014 und der Durchführungsverordnung EU 2019/772. Zu den Elementen der TSI PRM gehört die Gewährleistung von hindernisfreien Wegen und die Bereitstellung von sowohl visuellen als auch akustischen Informationen.

B1.3.3 Landesebene Nordrhein-Westfalen

ÖPNVG NRW

Für den NWL als Nahverkehrs-Zweckverband ist die Ebene des Landes Nordrhein-Westfalen von besonderer Bedeutung. Wie bereits beschrieben, ist die Organisation des ÖPNV und SPNV seit der Einführung des RegG in der Verantwortung der Bundesländer. Der NWL ist in NRW neben dem VRR und go.Rheinland einer der drei SPNV-Aufgabenträger. Somit ist das Landesrecht eine für den NWL maßgeblich wichtige Rahmenbedingung.

Die Grundlage dafür, dass die Zweckverbände als Gestalter einer vernetzten Mobilität aktiv werden können, ist das ÖPNVG NRW. Dieses beauftragt die Zweckverbände, auf eine integrierte Verkehrsgestaltung hinzuwirken. Dazu gehören die Themenbereiche der Etablierung eines Gemeinschaftstarifs und Tarifangebote zwischen den Zweckverbänden, ein koordiniertes Angebot des ÖPNV, einheitliche Beförderungsbedingungen, die Definition von Qualitätsstandards und die Nutzung digitaler Möglichkeiten für Fahrgastinformationssysteme.

Das ÖPNVG NRW regelt außerdem die Verteilung von finanziellen Mitteln, die dem Land aus dem RegG des Bundes als Pauschale zugewiesen werden, an die Zweckverbände. Diese pauschalisierten Mittel haben die Zweckverbände insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots einzusetzen. Zudem sind die drei Zweckverbände jeweils die Bewilligungsbehörden für Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen, die von öffentlichem Interesse sind. In diesem Sinne regelt das ÖPNVG die Verteilung der vom Bund an die Länder zur Verfügung gestellten Finanzmittel, welche wiederum vom NWL weiterverteilt werden. Die finanziellen Rahmenbedingungen sowie die Finanzierung des ÖPNV im Verbandsgebiet im Allgemeinen werden im Kapitel B1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen vertieft aufgegriffen.

Der NWL kann zudem im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung ein Gestalter für die gesamte vernetzte Mobilität sein. Er bringt damit Mobilitätsangebote und -dienstleister sowie die damit erforderlichen Infrastrukturen zusammen und wirkt auf eine weitere Vernetzung verschiedener Verkehrsträger hin. Eine Gestaltung der vernetzten Mobilität erfolgt zusammen mit dem SPNV. Daraus ergibt sich auch der rechtliche Rahmen für den NWL, als Gestalter einer nachhaltigen Mobilität durch Vernetzung zu agieren.

Die im Verbandsgebiet des NWL liegenden Kommunen tragen als Gewährsträger die Verantwortung für die Ausgestaltung des SPNV-Angebots im Verbandsgebiet und übernehmen zugleich das finanzielle Risiko. Dabei haben sie ein umfassendes Mitbestimmungsrecht bei der Planung und Organisation des Angebots. Die Finanzierung erfolgt überwiegend durch Mittel von Bund und Land, deren Verwendung die Kommunen über ihre jeweiligen Mitgliedszweckverbände im Rahmen ihrer Verantwortung zielgerichtet steuern.

Derzeit wird das ÖPNVG NRW einer umfassenden Novelle unterzogen, die eine weitere Bündelung der Aufgaben im Bereich der Organisation des SPNV in einer zentralen Institution vorsieht. Im Anschluss muss eine Neubewertung diverser Aspekte, wie etwa der Aufgabenorganisation und der Finanzierungsgrundlage, erfolgen. Im weiteren Verlauf des Fortschreibungsprozesses wird der aktuelle Stand entsprechend berücksichtigt.

Das ÖPNVG bildet, wie bereits dargestellt, die gesetzliche Grundlage der Aufstellung des Nahverkehrsplans. Demnach ist es Aufgabe des NWL, den Nahverkehrsplan aufzustellen und bedarfsgerecht

fortzuschreiben, was gemäß § 8 f. ÖPNVG NRW als gesetzlicher Auftrag festgelegt ist. Dieser Plan bildet den rechtlichen Rahmen für die Entwicklung und Koordination des öffentlichen Nahverkehrs auf Landesebene. Die Aufstellung des Nahverkehrsplans zielt damit maßgeblich auf eines der übergeordneten Ziele des ÖPNVG NRW, nämlich der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV.

Durch den NVP sind öffentliche Interessen am Nahverkehr zu konkretisieren und mehrere Vorgaben zu berücksichtigen, die bereits zuvor dargelegt wurden.

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

Das zum 09.11.2021 in Kraft getretene Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) greift die Forderungen der Volksinitiative *Aufbruch Fahrrad* (rund 200.000 Unterstützer) auf, verankert die Förderung des Radverkehrs im Gesetz und schafft damit eine Grundlage für den systematischen Ausbau eines landesweiten Radwegenetzes. Die Mobilität in NRW soll dadurch sicherer und sauberer werden. Der Radverkehr soll netzweit gedacht und ein zusammenhängendes Radwegenetz gestaltet werden. Ein Bedarfsplan schafft für bestehende und zukünftige Planungen von Radwegen Planungssicherheit.

Die zentralen Ziele des FaNaG NRW sind ein 25-prozentiger Anteil von Fahrradnutzung am Modal Split der Verkehrsmittelnutzung sowie die Umsetzung von *Vision Zero*. Letztere beinhaltet, dass in Zukunft niemand mehr im Straßenverkehr zu Schaden kommen soll. Dafür sieht das Gesetz eine Gleichrangigkeit im Straßenverkehr sowie eine Ausrüstung landeseigener LKW und Busse mit einem Abbiegeassistenten vor.

Mit dem FaNaG NRW besteht zudem eine gesetzliche Grundlage für die Förderung vernetzter Mobilität (vgl. § 32 FaNaG NRW). Gefördert werden Radstationen, Fahrradgaragen und Mobilstationen (vgl. § 26 FaNaG NRW), sodass attraktive Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln, wie Bus und Bahn, Elektroroller oder On-Demand-Verkehre, geschaffen werden können. Durch eine physische und digitale Vernetzung soll das Fahrrad zu einem alltagstauglichen zentralen Bestandteil multimodaler Wegeketten werden. Ein Zeitplan sowie Meilensteine in Bezug auf die Ziele hierzu fehlen bislang.

Behindertengleichstellungsgesetz NRW

Zur Förderung der Integration von Menschen mit Behinderung sieht das Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW) in § 7 die Pflicht zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen und Beförderungsmitteln vor, allerdings nur nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften. Die Vorschrift des § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) entfaltet für den SPNV keine Wirkung, eine entsprechende Regelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz fehlt bislang. Derzeit ergibt sich die gesetzliche Verpflichtung aus dem PBefG nur für den sonstigen ÖPNV, nicht aber für den SPNV. Dennoch ist dies etwa in der Entwicklung multimodaler Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen.

Am 08.11.2019 wurde die „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“ vom Land NRW, den drei SPNV-Aufgabenträgern, der DB Station & Service AG (heute DB InfraGO AG) sowie der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e. V. geschlossen. Die Vereinbarung verfolgt das Ziel, bis 2030 für mindestens 90 Prozent der Fahrgäste einen barrierefreien Zugang zum SPNV zu ermöglichen.

B1.3.4 Kommunale Ebene

Der Handlungsrahmen des NWL wird zudem durch das Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit NRW (GkG NRW) gestaltet. Durch den Verweis in § 8 Abs. 1 GkG NRW finden die Vorschriften der

Gemeindeordnung NRW (GO NRW) sinngemäß Anwendung. Diese macht Vorgaben zum Haushaltsrecht, der wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Betätigung sowie zur Kommunalaufsicht.

Eine zentrale Handlungsgrundlage für den NWL ist die Satzung des NWL, welche die grundsätzlichen Regelungen des GkG NRW über die Organisation und Entscheidungsprozesse des Zweckverbands konkretisiert und als Binnenrecht des NWL der Regelungskompetenz der Verbandsversammlung unterliegt. Materiell legt die Satzung die Aufgaben des NWL gemäß den Vorgaben des ÖPNVG NRW fest. Zudem regelt sie die Zusammensetzung, Zuständigkeit und Beschlussfassung der Verbandsversammlung, die als zentrales Gremium die kommunalen Interessen bündelt sowie der kommunalen Gewährsträgerschaft Rechnung trägt. Damit bildet die Satzung nicht nur die organisatorische Grundlage für die Arbeit des NWL, sondern stellt auch sicher, dass die rechtlichen Anforderungen aus Landes- und Kommunalrecht aufeinander abgestimmt und verbindlich umgesetzt werden.

B1.4 Planerische Rahmenbedingungen

Für die Planung und Entwicklung von Verkehrsprojekten sind neben den rechtlichen Rahmenbedingungen auch übergeordnete planerische Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung. Sie schaffen den strategischen und rechtlichen Kontext, innerhalb dessen konkrete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Diese weisen häufig eine enge Korrespondenz zu rechtlichen Aspekten auf. In diesem Kapitel werden die maßgeblichen Vorgaben und Programme auf europäischer, bundesweiter sowie landes- und regionalplanerischer Ebene betrachtet. Dazu zählen das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), der Bundesverkehrswegeplan sowie der Bedarfsplan für Schienenwege. Auf Landesebene spielen der ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen, der Landesentwicklungsplan und der Regionalplan eine wesentliche Rolle. Als grundlegendes Konzept für die zeitliche und strukturelle Gestaltung des Schienenverkehrs in NRW wird zudem der integrale Taktfahrplan als zentrale Rahmenbedingung ebenso in die Betrachtung einbezogen wie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse. Diese übergeordneten Planwerke sind nicht nur rahmensetzend für die Ausgestaltung der Planung, sondern auch für die Priorisierung, Finanzierung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben und bilden damit das Fundament verkehrsplanerischer Entscheidungen.

B1.4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz

Die EU-Kommission gibt in der Mitteilung mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ vom 11.12.2019 das Ziel vor, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Damit folgt sie den Anforderungen des Pariser Klimaabkommens aus dem Jahr 2015. Die Zielvorgaben werden in der Verordnung (EU) 2021/1119 konkret festgelegt. Verkehrsbedingte Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen und machen rund 25 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU aus. Daher wird im europäischen Grünen Deal gefordert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 Prozent zu verringern und zugleich auf das Null-Schadstoff-Ziel hinzuarbeiten.

Für die Entwicklung des europäischen Verkehrssystems zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität werden Etappenziele aufgestellt (Mitteilung der Kommission vom 09.11.2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“). Ein Ziel dieser Strategie ist es, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 50 Prozent zu steigern und bis 2050 zu verdoppeln. Da Güterverkehr und Personenverkehr zumeist dieselbe Streckeninfrastruktur nutzen, sind ohne weiteren Infrastrukturausbau vermehrte Konfliktfälle in der

Trassenbelegung und aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens eine Verschlechterung der Zuverlässigkeit zu erwarten. Ein weiteres Ziel ist bis 2030 eine Verdopplung und bis 2050 eine Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs. Auch dieses Ziel für den Schienenpersonenfernverkehr birgt insbesondere in den Knotenpunkten kapazitative und qualitative Herausforderungen für den SPNV. Für Linienverkehr unter 500 Kilometern, worunter auch der SPNV zu fassen ist, wird das Ziel CO_2-Neutralität bis 2030 gesetzt.

Mit einem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) als Schlüsselinstrument für die Planung und Entwicklung einer kohärenten, effizienten, multimodalen und hochwertigen Verkehrsinfrastruktur in der gesamten EU sollen nahtlose grenzüberschreitende Verkehrssysteme ohne Lücken, Engpässe oder fehlende Verbindungen geschaffen werden – auch für die Eisenbahn und den Personenverkehr. Neben der Reduzierung der Umwelt- und Klimaauswirkungen des Verkehrs soll auch die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit des Netzes erhöht werden. Übergeordnetes Ziel des Aufbaus des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Schaffung eines einheitlichen unionsweiten multimodalen Verkehrsnetzes von hoher Qualität.

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) besteht nach der EU-Verordnung 2024/1679 aus dem Kernnetz (Core Network), einem erweiterten Kernnetz und dem Gesamtnetz (Comprehensive Network). Dabei umfasst das Kernnetz die wichtigsten Verbindungen zwischen Großstädten und Knotenpunkten und muss bis 2030 fertiggestellt sein. Ein erweitertes Kernnetz soll bis 2040 fertiggestellt werden. Das Gesamtnetz, das alle Regionen der EU mit dem Kernnetz verbindet, soll bis 2050 fertiggestellt werden.

Auf dem Kernnetz und dem erweiterten Kernnetz definiert die TEN-V Verordnung neun Korridore, die multimodal angelegt sind und grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der EU und ihrer Nachbarstaaten stärken und verbessern sollen. Sie beinhalten somit Verbindungen für den Personentransport und Güterverkehr im Schienenverkehr, Straßenverkehr sowie den Schiffsverkehr. Für die Anbindung des Luftverkehrs zu den weiteren Verkehrsträgern gelten weitere Regeln für eine umweltfreundliche Anbindung. Mit besonderer Rücksicht auf den Schienenverkehr ist der Korridor Nordsee – Ostsee (North Sea – Baltic) im Verbandsgebiet des NWL präsent. Folgende in der TEN-V Verordnung festgelegte Strecken unterliegen den Anforderungen des Kernnetzes (Core Network):

- Hengelo – Rheine – Osnabrück – Löhne
- Dortmund – Münster – Osnabrück
- Dortmund – Hamm – Bielefeld – Löhne – Minden – Hannover
- Hagen – Hamm

Zudem im Verbandsgebiet des NWL gelegen ist die Aus- und Neubaustrecke Bielefeld – Hannover, welche zum erweiterten Kernnetz (Extended Core Network) gehört.

Dem Gesamtnetz (Comprehensive Network) zur Anbindung aller Regionen der EU an das Kernnetz sind im Verbandsgebiet des NWL die folgenden Strecken zuzuordnen:

- Emden – Rheine – Hamm
- Hamm – Paderborn – Kassel
- Paderborn – Hameln
- Löhne – Hameln
- Minden – Nienburg
- Hagen – Siegen – Gießen

- Recklinghausen – Lünen – Hamm (nur Güterverkehr)

Als städtische Knoten sind im NWL-Gebiet Münster, Hamm, Gütersloh, Bielefeld, Paderborn und Siegen definiert. Für sie gelten in Bezug auf multimodale Verknüpfungen gesonderte Regeln.

Mit Anforderungen an die Infrastruktur des TEN-V-Netzes soll eine effiziente, zuverlässige und leistungsstarke Infrastruktur sichergestellt werden, die dazu beitragen kann, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Mit den Anforderungen werden auch die Digitalisierung und die Multimodalität unterstützt.

Eine Anforderung für den Schienenverkehr ist die Einführung eines einheitlichen europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), welches im gesamten TEN-V-Netz eingeführt werden soll und die Sicherheit und Effizienz des Schienenverkehrs erhöht. Das Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) ist dabei eine wesentliche Komponente des ERMTS.

Für das gesamte TEN-V-Netz ist eine vollständige Elektrifizierung vorgesehen. Die zum Gesamtnetz (Comprehensive Network) zählende Strecke Paderborn – Hameln (– Elze) ist bislang nicht elektrifiziert und muss entsprechend ausgebaut werden. Darüber hinaus sollen bis 2040 die Strecken des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder schneller ausgelegt sein. Von den Strecken des Kernnetzes im NWL weist die Strecke Hengelo – Rheine – Osnabrück – Löhne (Westf) derzeit nur eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf, sodass auch hier entsprechende Ausbaumaßnahmen vorgenommen werden müssen.

B1.4.2 Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan für Bundesschienenwege

Das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Der BVWP 2030 aus dem Jahr 2016 stellt die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren und betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Der BVWP wird vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er ist ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument und gilt für den angegebenen Zeitraum bzw. so lange, bis ein neuer Bundesverkehrswegeplan in Kraft tritt. Der BVWP ist jedoch kein Finanzierungsplan oder -programm und hat keinen Gesetzescharakter.

Bei der Aufstellung des BVWP wird auf Basis eines in Verkehrsprognosen modellierten Verkehrsaufkommens und zusätzlichen umwelt- und naturschutzfachlichen, raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen bewertet, ob ein Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der BVWP bildet die Grundlage für Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und den im Anhang dazu enthaltenen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, die jeweils vom deutschen Bundestag beschlossen werden. Die im Bedarfsplan benannten Projekte des BVWP und eventuell weitere Projekte sind damit gesetzlich festgelegt.

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nach der letzten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 03.07.2024 ist die unweit des NWL-Raums verlaufende Ausbaustrecke (ABS) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, an die in Wesel die Strecke von Bocholt angebunden ist, als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs enthalten.

Als neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind im NWL-Raum folgende Vorhaben enthalten:

- ABS/Neubaustrecke (NBS) Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm (im Projektbündel 8)
- ABS Münster – Lünen

Der Rhein-Ruhr-Express mit der ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster im Kernraum NRW ist im Vordringlichen Bedarf als Engpassbeseitigung gekennzeichnet. Diese Vorhaben haben aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung und sollen bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

Darüber hinaus sind im Bedarfsplan Vorhaben des potenziellen Bedarfs enthalten, die in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in die Kategorie Vordringlicher Bedarf erfüllen. Der Nachweis für die gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit muss durch den Bund erfolgen. Dies sind im Verbandsgebiet des NWL die folgenden Vorhaben:

- ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
- ABS Oldenburg – Osnabrück

In das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist in § 11c das Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren mit Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung aufgenommen worden. Aus dem Bereich des NWL sind folgende Korridore (mindestens teilweise im NWL-Raum) aufgeführt und für eine Generalsanierung vorgesehen:

- Köln – Dortmund — Hamm
- Hagen — Hamm
- Bremen — Osnabrück
- Osnabrück — Münster
- Münster — Recklinghausen-Süd
- Minden – Wunstorf

Der im BVWP 2030 und im Bedarfsplan vorgesehene Aus- und Neubau im Bereich des Schienennetzes orientiert sich erstmals am Ziel eines Deutschlandtakts und bildet die infrastrukturelle Grundlage für seine Einführung. Der Deutschlandtakt hat das Ziel, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr die Wegekette im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten. Das Prinzip eines integralen Taktfahrplans wird in Kapitel B1.4.5 weiter erläutert.

B1.4.3 ÖPNV-Bedarfsplan NRW

Nach der Betrachtung der bundesweiten Vorgaben rückt nun die Landesebene in den Fokus, deren Regelungen und Planungen weiterhin rahmensetzend für die Entwicklung des ÖPNV im Verbandsgebiet sind. Zur Förderung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen stellt das Land Nordrhein-Westfalen einen ÖPNV-Bedarfsplan auf mit Investitionsmaßnahmen zum Ausbau oder zur Elektrifizierung von Schienenstrecken oder zur Reaktivierung von Bahnstrecken für den SPNV in NRW, die keine bundesweite Bedeutung haben. Dieser umfasst neben der Schieneninfrastruktur auch andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Der bestehende ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen stammt aus dem Jahr 2006 auf Grundlage der integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW.

In der für die vordringliche Umsetzung relevanten Stufe 1 sind folgende Strecken im NWL-Verbandsgebiet enthalten:

- Paderborn Hauptbahnhof (Hbf) – Bielefeld-Brackwede (Sennebahn)
- Münster Hbf – Coesfeld (Baumbergebahn)
- Münster Hbf – Gronau
- Reaktivierung Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) für den SPNV (Harsewinkel – Gütersloh – Verl)
- Reaktivierung Westfälische Landeseisenbahn (WLE) für den SPNV (Münster – Sendenhorst)
- Münster Hbf, Ausbau Gleis 20
- Tecklenburger Nordbahn-Reaktivierung für den SPNV (Osnabrück – Recke)
- Erndtebrück – Landesgrenze Hessen
- Siegen Hbf – Landesgrenze Hessen
- Maßnahmen im Robusten Netz NRW

Die Vorhaben an der Sennebahn und der Baumbergebahn sind bereits umgesetzt.

Die SPNV-Reaktivierungsprojekte WLE und TWE sowie die Maßnahmen im Paket „Robustes Netz NRW" zur Verbesserung der Betriebsqualität des gesamten Schienenpersonenverkehrs in Nordrhein-Westfalen wurden 2019 in den ÖPNV-Bedarfsplan Stufe 1 aufgenommen, ebenso das SPNV-Reaktivierungsprojekt Tecklenburger Nordbahn im Jahr 2021 und der Ausbau des Gleises 20 in Münster (Westf) Hbf im Jahr 2022. Eine entsprechende Regelung für dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen ist 2025 mit dem Beginn der Maßnahmenbewertung für den neu aufzustellenden ÖPNV-Bedarfsplan ausgelaufen. Bis zum Inkrafttreten des neuen ÖPNV-Bedarfsplans gilt jedoch weiterhin eine Ausnahmeregelung bei besonderer Dringlichkeit.

Basis für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan ist das multimodale Landesverkehrsmodell 2035. Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans wurden der NWL als SPNV-Aufgabenträger ebenso beteiligt wie die kommunalen Gebietskörperschaften und die regionalen Planungsträger. Auf Grundlage der bereits Ende 2015 erfolgten ersten Maßnahmenanmeldung des NWL und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten verkehrlichen Entwicklungen wurde eine aktualisierte Maßnahmenliste erstellt, im Juni 2024 von der Verbandsversammlung des NWL beschlossen. Die vom NWL bei den Bezirksregierungen gemeldeten Maßnahmen sind nach Beschluss der Regionalräte bzw. der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr (RVR) als regionale Planungsträger zur fachlichen Bewertung an das Landesverkehrsministerium gereicht worden.

Nach Vorliegen einer Nutzen-Kosten-Berechnung über das Landesverkehrsmodell sowie einer strategischen Umweltprüfung (SUP) für die untersuchten Projekte erfolgt beim Landesverkehrsministerium die Aufstellung priorisierter Maßnahmenlisten in Dringlichkeitsstufen.

Der ÖPNV-Bedarfsplan wird vom Landesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgelegt.

B1.4.4 Landesentwicklungsplan und Regionalpläne

Der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne bilden weitere instrumentelle Grundlagen für die räumliche und verkehrliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. Sie dienen der langfristigen und nachhaltigen Steuerung der Raumordnung und wirken sich mittelbar auf die Planung und Ausgestaltung des ÖPNV im NWL-Gebiet aus. Ziel dieser Pläne ist es, die verschiedenen raum- und infrastrukturellen Entwicklungen so zu koordinieren, dass eine ausgewogene und ressourcenschonende Nutzung des Raumes möglich wird. Dabei stellen die Verkehrsinfrastrukturen eine wichtige Grundlage für die Erreichung der Ziele der Raumordnung dar.

Landesentwicklungsentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) stellt das zentrale strategische Dokument auf Landesebene dar, das die landesweit gültigen Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung festlegt. Der LEP NRW bezieht sich auf verschiedene Aspekte wie die Ansiedlung von Wohngebieten, Gewerbe und Industrie, den Schutz von Natur- und Landschaftsräumen und die Infrastrukturentwicklung, v. a. Verkehrsinfrastrukturen. In Bezug auf den Nahverkehr definiert der LEP NRW wichtige Rahmenbedingungen, die für den Nahverkehrsplanung des NWL relevant sind. Dazu gehören etwa das Ziel der Förderung nachhaltiger Mobilität durch den ÖPNV, die Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie die Sicherstellung einer flächendeckenden Erreichbarkeit zentraler Orte durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Ein wesentliches Ziel des LEP NRW ist dabei, die Erreichbarkeit von Grund-, Mittel- und Oberzentren durch den ÖPNV sicherzustellen. Gleichwertige Lebensverhältnisse und die Sicherung der Daseinsvorsorge an allen Orten werden angestrebt.

Regionalpläne

Die Regionalpläne ergänzen und konkretisieren die Vorgaben des Landesentwicklungsplans auf regionaler Ebene. Diese Pläne, die von den zuständigen Bezirksregierungen bzw. dem Regionalverband Ruhr (RVR) erstellt werden, legen für das jeweilige Planungsgebiet die Leitlinien zur Siedlungsentwicklung, zur Erhaltung von Freiflächen und zur Infrastrukturentwicklung fest. In das Verbandsgebiet des NWL fallen Teile der Regionalpläne Münsterland, OWL (Ostwestfalen-Lippe), Arnsberg und Ruhr. Die Regionalpläne unterstreichen die große Bedeutung einer guten verkehrlichen Anbindung für die Entwicklung der jeweiligen Regionen. Sie formulieren dazu sowohl Ziele als auch Grundsätze für das öffentliche Verkehrsangebot. Dabei sind Ziele verbindlich und müssen von nachfolgenden Planungsebenen, wie der kommunalen Bauleitplanung oder der örtlichen Landschaftsplanung, zwingend berücksichtigt werden. Grundsätze hingegen dienen als Orientierung. Sie sollen beachtet werden, können aber im Rahmen einer Abwägung, etwa im Bauleitverfahren, zugunsten anderer Interessen zurückgestellt werden. Die betrachteten Regionalpläne weisen eine stark unterschiedliche Aktualität auf.

Die Regionalpläne im Bereich SPNV und ÖPNV verfolgen das übergeordnete Ziel, ein leistungsfähiges, zuverlässiges und zukunftsfähiges Gesamtschienenverkehrsnetz sicherzustellen und kontinuierlich auszubauen. Die Festlegungen der Regionalpläne lassen sich in zentrale Themenfelder unterteilen: die Entwicklung des Angebots, Vernetzte Mobilität, Trassensicherung, Klimaschutz sowie Soziale Teilhabe. Im Folgenden werden die wesentlichen Ziele und Grundsätze dieser Festlegungen dargestellt.

Entwicklung des Angebots

Um ein zuverlässiges, nachhaltiges und leistungsstarkes Schienenverkehrssystem zu schaffen, legen die Regionalpläne Maßnahmen fest, die das Angebot erweitern und verbessern sollen. Dazu gehören Taktverdichtungen, zusätzliche Haltestellen, die Erhöhung von Kapazitäten sowie der bedarfsgerechte Ausbau des bestehenden Netzes, insbesondere durch bessere Anbindungen an ländliche Räume und Stadtrandlagen. Ein konkretes Beispiel ist das S-Bahn-Münsterland-Projekt, das den SPNV in und um Münster schrittweise zu einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz ausbauen soll. Durch den Netzausbau und die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen wird das Angebot erweitert, die Takte werden verdichtet und wichtige Knotenpunkte werden besser miteinander verbunden. Im Rahmen dieses Konzeptes wird zudem die Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn zwischen Sendenhorst und Münster für den SPNV reaktiviert. Außerdem soll ein zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Lünen bis Münster erfolgen, um die verkehrliche Nutzung zu steigern.

Der Regionalplan OWL unterstützt das Konzept S-Bahn OWL auf den entsprechenden Planungsebenen, indem Haltepunkte festgelegt und die dafür benötigten Trassen gesichert werden. Besonders hervorgehoben ist die Reaktivierung der TWE-Strecke, deren Vorteile auch über den in einer fortgeschrittenen Planungsphase befindlichen Streckenabschnitt Harsewinkel – Gütersloh – Verl hinaus beschrieben werden. Somit wird sichergestellt, dass raumbedeutsame Planungen, die eine Reaktivierung der Schienenstrecke erheblich beeinträchtigen oder unmöglich machen, auszuschließen sind.

Die Angebotsentwicklung erstreckt sich über das Verbandsgebiet des NWL hinaus und fördert insbesondere grenzübergreifende Verbindungen. Die Regionen werden nicht getrennt gesichtet, sondern werden als ein überregionales Verkehrsnetz betrachtet. Zum Beispiel verbindet die Strecke Münster – Steinfurt – Gronau – Enschede die Oberzentren Münster und Enschede, bindet die Kreisstadt Steinfurt an und übernimmt neben ihrer Pendlerfunktion auch eine überregionale Rolle als Zubringer zum niederländischen Fernverkehr. Ebenfalls von überregionaler Bedeutung sind die Verbindungen Münster – Bielefeld, deren Attraktivität durch geplante Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverdichtungen gesteigert werden soll, sowie Münster – Hamm, das als wichtiger ICE-Knoten in Richtung Hannover und Berlin dient. Weitere regionale Strecken, wie Münster – Coesfeld, sollen durch neue Haltepunkte, höhere Taktfrequenzen und schnellere Streckengeschwindigkeiten deutlich leistungsfähiger werden.

Eine weitere zentrale Festlegung der Regionalpläne ist die Einbindung des Rhein-Ruhr-Express in das Schienennetz. Ziel ist es, schnellere und häufigere Verbindungen innerhalb des Verbandsgebietes sowie zu weiteren Zielen in NRW und darüber hinaus zu ermöglichen. Die kürzeren Fahrtzeiten und engere Taktfolgen tragen dabei zur Beschleunigung des Verkehrs und zur Kapazitätserweiterung bei. Im Regionalplan OWL wird besonders die Anbindung des Hauptbahnhofs Paderborn an den RRX hervorgehoben. Ergänzt wird dies durch die Aufwertung mehrerer Bahnhöfe zu wichtigen Fernverkehrsknoten mit optimaler Verknüpfung zu Nahverkehr und ÖPNV. Der Regionalplan Münster sieht vor, den Hauptbahnhof Münster in das RRX-Liniennetz einzubinden und das Münsterland langfristig über mehrere Außenäste im Rahmen des Projekts S-Bahn Münsterland anzuschließen. Insgesamt soll der RRX-Betrieb zu einer besseren Vernetzung, höheren Taktfrequenz und einer stärkeren Einbindung der Regionen beitragen.

Vernetzte Mobilität

Um den Anteil der umweltverträglichen Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr zu erhöhen, ist es nach den Regionalplänen nicht nur wichtig, das SPNV-Angebot auszubauen, sondern das Angebot auch auf den ÖPNV zu erweitern. Der Regionalplan OWL weist darauf hin, dass rund 40 Prozent der Kommunen in Ostwestfalen keinen Schienenanschluss haben. Gerade in derartigen Regionen ist eine vernetzte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern besonders bedeutsam. Schienenferne Räume sollen demnach durch Bussysteme, Mobilstationen und den Ausbau des Radwegenetzes bedarfsgerecht und verbindungsoptimiert an die Zentren und Umsteigepunkte angebunden werden. In diesem Zusammenhang werden im Regionalplan OWL Regionalschnellbusse vorgestellt, die Zubringerfunktionen zu Bahnhöfen übernehmen.

Für das Projekt S-Bahn Münsterland wurde beispielsweise festgelegt, dass der SPNV zusammen mit den Schnellbuslinien und einem Regionalbusnetz das Grundgerüst des ÖPNV im Raum Münsterland bilden soll. Die Buslinien übernehmen dabei v. a. die Funktion des Zu- und Abbringerverkehrs für schienenferne Siedlungsräume.

Trassensicherung

Die Festlegungen zur Sicherung stillgelegter Schienentrassen verfolgen mehrere Ziele. Sie sollen perspektivisch die Mobilität von Menschen raum- und umweltverträglich gewährleisten. Mit den Konzepten Zielnetze 2032 / 2040 wird ein leistungsfähiges Verkehrssystem angestrebt, das auf der optimalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger und -netze basiert. Die Trassensicherung ist hierfür eine wichtige Voraussetzung.

Die Regionalpläne haben zudem auf Grundlage des Landesentwicklungsplans die Vorgabe, stillgelegte Schienenwege und Haltepunkte von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Diese Schienenwege könnten künftig als Optionstrassen benötigt werden, da eine vollständige Neuplanung von Trassen angesichts der hohen Siedlungsdichte und der Eingriffe in den Freiraum mit erheblichen Restriktionen und hohen Kosten verbunden wäre. Temporäre oder reversible Zwischennutzungen sind jedoch möglich, beispielsweise in Form von Rad- oder Wanderwegen oder Grünzügen, die gleichzeitig Nahmobilität, Tourismus und Erholung fördern können. Durch die Wiederinbetriebnahme gesicherter Trassen können regional bedeutsame Siedlungsflächen, Einrichtungen oder Anlagen miteinander verbunden werden, um die flexible Mobilität für künftige Generationen zu erhalten.

Klimaschutz

Die Regionalplanung verfolgt das Ziel, den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Viele Maßnahmen und Projekte, wie die bereits genannten S-Bahn-Projekte „S-Bahn Münsterland“ und „S-Bahn OWL“, sollen den Bürgern eine attraktive Alternative zum Auto bieten.

Die Festsetzungen der ausgewählten Regionalpläne nennen die Elektrifizierung von Bahnstrecken als wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Vor allem im Zusammenhang der S-Bahn Münsterland sowie bei weiteren umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen soll durch den gezielten Ausbau von Oberleitungssystemen oder der Nutzung zumindest lokal emissionsarmer Antriebe ein Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet werden.

Soziale Teilhabe

Die Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugen und Angeboten im ÖPNV muss die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen und eine barrierefreie Nutzung nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sicherstellen. In Bereichen mit geringer Nachfrage, in denen herkömmliche Bedienungsformen nicht wirtschaftlich sind, sollen alternative Angebote wie Rufbusse oder On-Demand-Verkehre in das Gesamtsystem integriert werden, um die Mobilität aller Nutzer zu gewährleisten.

Ein zentrales Ziel der Regionalplanung ist es, die barrierefreie Erreichbarkeit von Einrichtungen und Grundversorgungsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen. Dazu gehört auch eine schnelle, umweltfreundliche und durchgängige Verbindung der verschiedenen Teilräume und Siedlungsgebiete. Die Projekte S-Bahn Münsterland, S-Bahn OWL sowie „Mobiles Münsterland“ sind Beispiele für Maßnahmen, die ländliche Regionen besser anschließen und die gesellschaftliche Teilhabe fördern sollen.

Ein attraktives, barrierefreies ÖPNV-Angebot unterstützt somit eine nachhaltige Alltagsmobilität.

Der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne sind folglich eine wichtige Grundlage für die langfristige und nachhaltige Entwicklung der Region, aber auch des Nahverkehrs im Verbandsgebiet des NWL. Sie schaffen den übergeordneten planerischen Rahmen, der die räumliche und infrastrukturelle Entwicklung des Landes sowie seiner Regionen lenkt. Indem sie die Grundzüge der Siedlungsentwicklung, die Erreichbarkeit zentraler Orte und die Struktur von Verkehrsinfrastrukturen festlegen, geben sie die Richtung für die weitere Entwicklung des ÖPNV und anderer Verkehrsträger vor.

B1.4.5 Integraler Taktfahrplan

Der integrale Taktfahrplan ist ein zentrales konzeptionelles Steuerungsinstrument für die Planung eines verlässlichen, aufeinander abgestimmten und kundenorientierten ÖPNV im NWL. Als strukturierendes Planungskonzept ist er eine wesentliche Grundlage und die Basis für die weitere Angebots- und Infrastrukturplanung.

Grundlage für ein attraktives Bahn- und Busangebot

Ein ITF baut auf dem Taktfahrplan auf, in dem die Abfahrts- und Ankunftszeiten regelmäßig verkehrender Linien so systematisiert sind, dass diese immer zur gleichen Minute stattfinden. Wenn dann die Taktfahrpläne einzelner Linien so aufeinander abgestimmt werden, dass an ausgewählten Bahnhöfen optimale Umstiege entstehen, spricht man von einem integralen Taktfahrplan. Ein solcher Fahrplan hat mehrere solcher Bahnhöfe als Umsteigepunkte, auch über den Bahnverkehr hinaus zum Busverkehr und weiteren öffentlichen Verkehrsangeboten. Dadurch entsteht ein Netz regelmäßig verkehrender öffentlicher Verkehrsmittel, in welchem die Angebote an Stationen verknüpft sind. Das ermöglicht attraktive Reiseketten auch zwischen den Verkehrsarten. Ein ITF bildet somit die fahrplantechnische Grundlage jeglicher vernetzten Verkehre.

Durch die SPNV-Produkte Rhein-Ruhr-Express (RRX), Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB) und die S-Bahn mit einer eindeutigen Systematik bei den Halten, einer Taktfrequenz und einem Bedienungszeitraum wird eine optimale Angebotsqualität gekennzeichnet. Die schnelleren Produkte stellen kurze Reisezeiten sicher, die Regional- und S-Bahnen haben mit mehr Haltepunkten eine weitreichendere Erschließungsfunktion.

An Bahnhöfen mit der Funktion „Verkehrsknoten“ treffen Züge aus verschiedenen Richtungen zur selben Zeit ein, verbleiben dort, um Umstiege zu ermöglichen, und verlassen die Station dann wieder. Im Stundentakt entstehen so z. B. Anschlüsse in alle Richtungen im Knoten zur Minute :00 (Vollknoten) oder zur Minute :30 (Halbknoten). Bei einer Taktverdichtung ergeben sich weitere Möglichkeiten für Umstiege zur Minute :15 und zur Minute :45. Um eine solche Funktion realisieren zu können, bedarf es einer ausreichend dimensionierten Infrastruktur eines Knotenbahnhofs inklusive der Ein- und Ausfahrbereiche. Die Knoten werden durch sogenannte Kanten, die systematischen Zeiteinheiten, verbunden. Im Stundentakt besteht zwischen zwei Knoten eine Kantenzeit von 30 Minuten oder einem Vielfachen davon. Die Fahrzeit zwischen den Knoten muss dann etwas unter dieser Kantenzeit liegen, um Umstiege zwischen den Linien an einem Knoten zu ermöglichen.

Dabei sind die Taktminuten der Ankunft und Abfahrt symmetrisch. Für einen Knoten zur Minute :00 bedeutet dies, dass ein Zug, der zur Minute :55 ankommt, in der Gegenrichtung im Idealfall zur Minute :05 abfährt. So wird gewährleistet, dass Anschlüsse immer in beide Richtungen funktionieren. Auch Anschlüsse außerhalb von Voll- oder Halbknoten funktionieren auf diese Weise immer in beide Richtungen.

In der Praxis sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen, um passende Umstiegszeiten zu gewährleisten. Die nachstehende Abbildung (s. Abb. 4) veranschaulicht die Systematik des ITF.

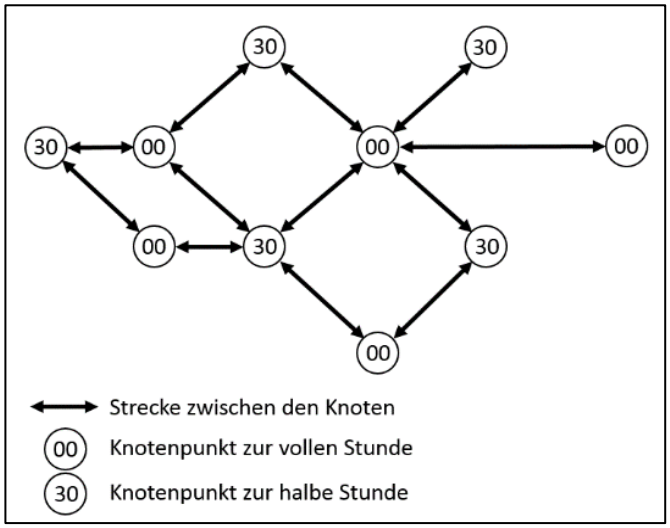


Abb. 4: Veranschaulichung ITF
Quelle: NWL 2024

Der Integrale Taktfahrplan in Westfalen-Lippe

Das SPNV-Angebot in Westfalen-Lippe ist eingebunden in den landesweiten Integralen Taktfahrplan, der in vielen Korridoren so weit funktioniert, wie es die vorhandene Infrastruktur ermöglicht und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Der landesweite ITF ist in eine mit den Zielen des Deutschlandtaktes synchronisierte Systematik eingebunden, die neben dem SPNV auch den Personenfernverkehr sowie bei entsprechenden Erfordernissen auch den Güterverkehr auf der Schiene berücksichtigt. Ein Taktknoten im ITF wird dabei in der Regel auch von unterschiedlichen Produktklassen (Fernverkehr, RE, RB oder S-Bahn) angefahren, sodass ein Übergang auch zu anderen Produktklassen möglich ist.

Im Verbandsgebiet des NWL sind bereits diverse ITF-Knoten vorhanden:

Ein klassisches Beispiel für einen Knoten zur Minute :00 ist Münster (Westf) Hbf, wie in der nachstehenden Abb. 5 dargestellt. Hier verkehrt der Intercity auf der Achse Hamburg – Rhein/Ruhr mit Fahrplanzeiten zwischen den Minuten :57 und :03. Die Linien des Nahverkehrs mit Ankünften und Abfahrten nach diesem Knoten um die Minute :00 bieten aus nahezu allen (sieben von acht) Richtungen Anschlüsse zum Fernverkehr. In der Folge entstehen so auch Anschlüsse der Nahverkehrslinien untereinander mit etwas längeren Übergangszeiten.

Als Beispiel für einen Umstieg kann Folgendes genannt werden: Die RB 63 kommt von Coesfeld kommend mit Ankunft zur Minute :49 in Münster (Westf) Hbf an, wo dann ein Anschluss an die RB 66 weiter nach Osnabrück zur Minute :03 in Münster (Westf) Hbf erreicht werden kann.



Abb. 5: Darstellung Anschlussknoten am Beispiel Münster (Westf) Hbf
Quelle: NWL 2024

In Bielefeld Hbf und Hamm Hbf ist die Knotenstruktur differenzierter, nicht zuletzt, weil die maßgebliche Fernverkehrslinie des ICE auf der Achse Rhein/Ruhr – Hannover/Berlin hier nicht zu einer Knotenzeit 00 oder 30 verkehrt. In Bielefeld Hbf gibt es im SPNV einen geringer ausgeprägten Knoten um die Minute 00. In Hamm Hbf besteht im SPNV mit aus allen Richtungen mindestens zweistündlichen Linien ein weitgehender Knoten zu den Minuten 15 und 45.

In Siegen Hbf bestehen Ansätze eines Knotens zur Minute 00 und in Paderborn Hbf bestehen mehrere Anschlussbeziehungen zu den Minuten 15 und 45. Weitere klassische Knoten gibt es in Coesfeld zur Minute 00 und Herford zur Minute 30. Hier bestehen aus allen Richtungen jeweils Umsteigemöglichkeiten in alle anderen Richtungen. Demnach gibt es im Raum des NWL vielfache Beispiele von Taktknoten.

Es zeigt sich jedoch, dass insbesondere bei der systematischen Bahn- und Busverknüpfung zwar Knoten vorhanden sind und die Busverkehre auch im Takt verkehren, es jedoch umlaufbedingt zu nicht-symmetrischen Ankünften und Abfahrten kommt. Hier besteht Anpassungsbedarf, damit der ITF der Schiene über den Busverkehr wirksam bis weit in die Fläche der ITF wirksam werden kann.

Mit der Einführung des Deutschlandtaktes wird der integrale Taktfahrplan auf Bundesebene zur Leitlinie der zukünftigen Angebotsentwicklung des Nah-, Güter- und Fernverkehrs und der dafür fahrplanbasiert abgeleiteten Infrastrukturplanung. Perspektivisch wird so die Knotenstruktur des Fernverkehrs optimiert. Bis dies gelingen kann, sind zum Teil umfangreiche Infrastrukturneu- und -ausbauten zu realisieren. Die neue Knotenstruktur des Fernverkehrs im Zielfahrplan Deutschlandtakt ist Basis der Zielnetzplanung NRW 2040, bei der ausgehend vom Fernverkehr die Umsteigemöglichkeiten zwischen Fern- und Nahverkehr ausgeplant wurden.

In diesem Kontext werden auch im NWL einige verkehrlich übergeordnete Bahnhofsknoten konsequent gestärkt und Anschlüsse optimiert. Dies sind insbesondere Münster (Westf) Hbf und Hamm Hbf. Im Bielefelder Hbf werden weiterhin zahlreiche systematische Umstiege ermöglicht und die verkehrliche Funktion als Umstiegsbahnhof wird gestärkt – insbesondere bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn OWL. Eine vollumfängliche Knotenfunktion wird dieser Hauptbahnhof jedoch weiterhin nicht erhalten, da er nicht exakt in der verkehrlichen Mitte der beiden Knotenbahnhöfe Hamm und Hannover liegt.

Weitere eher regional bedeutsame Knotenbahnhöfe wie Herford, Lage, Coesfeld, finden auch im Deutschlandtakt Berücksichtigung. An weiteren bedeutsamen Bahnhöfen werden ebenfalls wichtige Anschlüsse realisiert (u. a. Paderborn Hbf, Siegen Hbf), im Sinne klassischer Voll- oder Halbknoten (s. o.) sind sie jedoch nicht den ITF-Systemknoten zuzuordnen.

B1.4.6 SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse und NRW-Grundnetz

Um das überregionale Angebot im SPNV zu sichern, wurde in Nordrhein-Westfalen das „SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse“ definiert. Es dient als Grundgerüst für die landesweite Mobilitätskette im ÖPNV und soll die überregionale Bedienung der landesbedeutsamen SPNV-Achsen sicherstellen. Es begründet sich in § 7 Abs. 4 im ÖPNVG NRW. Die gesetzliche Vorgabe sieht vor, dass das Leistungsvolumen dieses Netzes landesweit 40 Millionen Zugkilometer im Jahr nicht überschreitet. In der heutigen Fassung (seit Dezember 2019) umfasst es rund 32,7 Millionen Zugkilometer im Jahr, von denen auf das Verbandsgebiet des NWL ein Anteil von ca. 12,2 Millionen Zugkilometer im Jahr entfällt. Bestandteil des Landesnetzes sind insbesondere RE-Linien (inkl. RRX-Vorläufern) sowie ausgewählte Regionalbahnen mit Direktverbindungscharakter von oder zwischen Oberzentren. Die Zugleistungen sind abgeschichtet auf maximal 15 Zugpaare pro Tag. Das Landesnetz wird vom Landesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgelegt. Dabei sind Bindungen aus den geschlossenen Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den für den SPNV zuständigen Aufgabenträgern VRR, go.Rheinland und NWL zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Diskussion um die künftige NRW-Organisationsstruktur wird derzeit eine Alternative zum zuvor beschriebenen Landesnetz diskutiert. Definiert werden soll ein sogenanntes „NRW-Grundnetz“. Dieses weitet die landesseitige Verantwortungsübernahme von Zugleistungen deutlich aus. So sollen bis zu 70 Prozent des Zugkilometeraufkommens (bezogen auf den bestellten Fahrplan 2024, inklusive wesentlicher Änderungen aus 2025) in dieses NRW-Grundnetz aufgenommen werden. Anders als im heutigen Landesnetz werden beim NRW-Grundnetz alle Schienenkorridore berücksichtigt, sodass ein Betrieb mit Bedienung aller Bahnstationen abgesichert wird. Dies ist insbesondere für das Gebiet des NWL von Vorteil, da so auch Korridore des ländlicheren Raums Berücksichtigung finden. Für alle Korridore wird es eine definierte Mindestbedienung (gemessen ebenfalls in Zugpaaren je Tag) geben. Generell werden je Stundentakt maximal 15 Zugpaare dem Grundangebot zugeordnet – entsprechend dem bestehenden Netz in besonderem Landesinteresse. Linien des RRX-Vorlaufbetriebs werden vollumfänglich Teil des Grundangebots, nachfrageschwache Linien können auch weniger als 15 Zugpaare zugeordnet werden.

Die Diskussion um das Grundnetz ist derzeit noch nicht abgeschlossen und es wird darauf zu achten sein, dass zum einen ausreichend Gestaltungsspielraum gewährleistet wird, sollte es zu notwendigen Reduktionen kommen. Zum anderen sind die Mindestmengen je Korridor so zu bemessen, dass die Nachfrage auch weiterhin befördert werden kann sowie die Mindestdaseinsvorsorge, v. a. auch in ländlichen Räumen, sichergestellt wird.

Im weiteren Verlauf des Fortschreibungsprozesses des NVP wird der aktuelle Stand bzgl. des Grundnetzes entsprechend berücksichtigt.

B1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Ein leistungsfähiger und zukunftsfähiger ÖPNV erfordert eine verlässliche und tragfähige Finanzierungsgrundlage. Nur durch eine solide finanzielle Basis können die vielfältigen Anforderungen an den ÖPNV erfüllt und langfristig gewährleistet werden. Gleichzeitig sind in diesem Kontext aber auch die

Ausgabenseite und gestiegene Kosten u. a. aufgrund höherer Personal- und Energiekosten sowie die gegenwärtige Mittelknappheit zu berücksichtigen, die eine Erörterung neuer möglicher Finanzierungsquellen erforderlich machen. Die finanziellen Rahmenbedingungen des ÖPNV im Verbandsgebiet bestehen somit aus verschiedenen Aspekten. In diesem Kapitel wird dahingehend zwischen Einnahme- und Ausgabeseite unterschieden. Die wesentlichen Finanzquellen sowie Ausgabeaspekte werden näher beleuchtet, wodurch der finanzielle Rahmen des Nahverkehrs in Westfalen-Lippe aufgespannt wird.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die wirtschaftlichen Zusammenhänge innerhalb des Verkehrssystems sehr komplex sind. So führt beispielsweise der marode Zustand der Infrastruktur zu Beeinträchtigungen im Angebot, in der Folge zu einem schlechten Image des Verkehrssystems und damit zu einer verringerten Nachfrage, was wiederum einem Rückgang der Einnahmen zur Folge hat. Die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur liegt dabei in der Verantwortung der für die jeweiligen Strecken verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Jedoch hat die derzeitige Zunahme der Baustellen als Folge des jahrelangen Investitionsstaus, so notwendig und wünschenswert diese Aktivitäten sind, kurzfristig eine Barrierewirkung mit negativen wirtschaftlichen Effekten für den Aufgabenträger zur Folge. Die Sicherstellung eines quantitativ und qualitativ hochwertigen SPNV-Angebotes erfordert dauerhaft deutlich höhere Investitionen als derzeit.

Zwischen den beiden im Rahmen dieses Nahverkehrsplan betrachtungsrelevanten zentralen Bereichen – dem SPNV und dem übrigen ÖPNV – besteht in Abhängigkeit unterschiedlicher Träger ein differenziertes Finanzierungssystem. Der SPNV wird v. a. durch landesseitige Finanzzuweisungen getragen, insbesondere über die sogenannte SPNV-Pauschale, die auf gesetzlicher Grundlage bereitgestellt wird (Zuteilung nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW auf Basis RegG als maßgebliche Quelle der Gelder). Zusätzlich fließen Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf ein. Ergänzend kommen Ersatzleistungen für bestimmte Nutzergruppen sowie sonstige Einnahmen hinzu.

Demgegenüber stützt sich der Öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) stärker auf direkte Erlöse der Verkehrsunternehmen aus dem Ticketverkauf. Diese werden auch hier durch Ersatzleistungen für vergünstigte oder unentgeltliche Beförderungen ergänzt – etwa für Schüler oder Menschen mit Behinderung. Darüber hinaus gewährt das Land finanzielle Unterstützung über die ÖPNV-Pauschale (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Im Zusammenhang mit der derzeit diskutierten Novellierung des ÖPNVG NRW sind auch Änderungen in der Finanzierungsstruktur des ÖPNV zu erwarten. Die Ausgestaltung der Novelle ist derzeit nicht überblickbar. Durch die Entwicklung des NWL zum Mobilitätsverbund können sich zudem neue Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. Im weiteren Verlauf des Fortschreibungsprozesses des NVP wird der aktuelle Stand entsprechend berücksichtigt.

Im Folgenden wird insbesondere der Bereich des SPNV als zentrale Aufgabe des NWL dargestellt. Die Organisation des ÖPNV inklusive des ÖSPNV erfolgt derzeit weitestgehend durch andere Träger, wird im Sinne eines Mobilitätsverbundes und der dahingehend bestehenden Hinwirkungsaufgabe an vielen Stellen jedoch mitgedacht.

B1.5.1 Einnahmen

Die Finanzierung des SPNV erfolgt im Wesentlichen durch Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln, da die Tariferlöse allein für die Finanzierung des SPNV nicht ausreichen. Im Zuständigkeitsbereich des NWL stützt sich die Finanzierung des SPNV auf mehrere Säulen, die rechtlich und strukturell verankert sind.

Diese Säulen gewährleisten die Bereitstellung und kontinuierliche Weiterentwicklung des Verkehrsangebots sowie der notwendigen Infrastruktur. Die Finanzierung der Aufgaben des NWL besteht derzeit grundsätzlich aus vier Säulen. Auf Grundlage des ÖPNVG NRW stehen dem NWL gemäß §§ 11 und 12 Finanzmittel zur Verfügung, die eine jeweils zentrale Säulen der ÖPNV-Finanzierung bilden. Ergänzt werden diese durch Tariferlöse sowie weitere Fördermittel des Landes NRW. Die einzelnen Säulen werden nachfolgend konkretisiert und in der folgenden Abbildung (s. Abb. 6) zusammengefasst dargestellt.

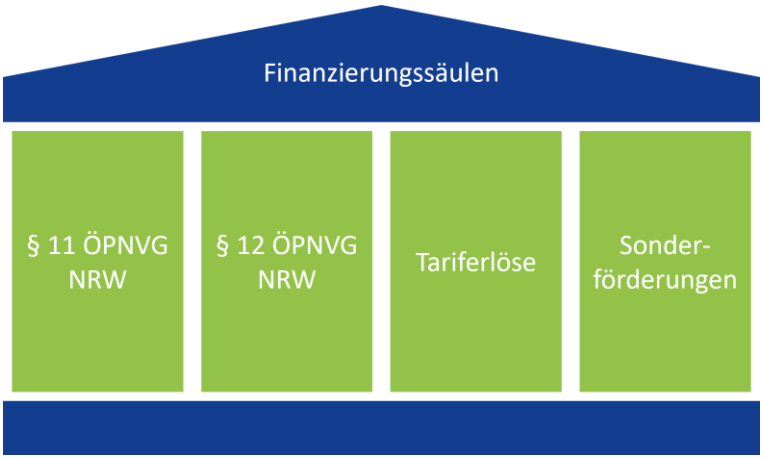


Abb. 6: Finanzierungssäulen des SPNV
Quelle: NWL 2025

Finanzierung nach ÖPNVG-NRW

Die Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen basiert im Wesentlichen auf der Verteilung von Finanzierungsmitteln nach dem ÖPNVG NRW und setzt sich in diesem Bereich aus zwei zentralen der vier Finanzierungssäulen zusammen. Die sogenannte Regionalisierungsmittel, die durch das ÖPNVG NRW aufgeteilt werden, stammen vom Bund, sodass eine hohe Abhängigkeit von deren Entwicklung besteht. Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt den drei SPNV-Aufgabenträgern zur Organisation und Finanzierung des SPNV jährliche Pauschalen. Die dafür eingesetzten Mittel bemessen sich nach dem RegG des Bundes und betragen in NRW im Jahr 2025 1,988 Milliarden Euro. Für das Jahr 2025 ergibt sich innerhalb von NRW ein Anteil für den NWL in Höhe von 28,7 Prozent aus den Mitteln nach § 11 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG sowie der ÖPNV-Pauschalenverordnung (ÖPNVP-VO). Aus den im Rahmen der Pauschalenverordnung zugewiesenen Mitteln sind sodann sowohl das betriebliche SPNV-Angebot als auch die Managementkosten der Aufgabenträger zu finanzieren.

Insbesondere § 11 (Verkehrsleistungen) und § 12 (Investitionen) des ÖPNVG NRW bilden den zentralen rechtlichen Rahmen zur Finanzierung von Verkehrsangeboten und Infrastrukturmaßnahmen.

- *§ 11 ÖPNVG NRW* regelt die Finanzierung laufender Betriebskosten, die durch die Aufgabenträger zur Erbringung von Verkehrsleistungen getragen werden. Diese Mittel stehen zur Finanzierung eines bedarfsgerechten Angebotes zur Verfügung. Darüber hinaus wurden aus diesen Mitteln in der Vergangenheit anteilig Fahrzeuge beschafft.
- *§ 12 ÖPNVG NRW* ermöglicht die Finanzierung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur. Dazu zählen beispielsweise der Bau und die Modernisierung von Haltestellen, Verkehrsstationen und Schienenwegen.

Die einzelnen Finanzierungssäulen werden im Folgenden näher beleuchtet.

Mittel nach § 11 ÖPNVG NRW

Den größten Teil der Summe aus der Pauschalenverordnung erhält und verwendet der NWL derzeit gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW für die Finanzierung der laufenden Betriebskosten und damit für die Bestellung von SPNV-Leistungen. Im Rahmen der aktuellen Pauschalenverordnung erhält der NWL im Zeitraum 2025 bis 2032 rund 4,6 Milliarden Euro. Diese Mittel werden zum weit überwiegen Teil (93 Prozent der Gesamtsumme) zur Finanzierung der wettbewerblichen Verkehrsleistungen eingesetzt. Weitere 5 Prozent finanzieren sonstige Zwecke des SPNV. Mit den übrigen Mitteln (2 Prozent) wird der administrative Verwaltungsaufwand finanziert.

Mittel nach § 12 ÖPNVG NRW

Der NWL erhält zudem jährlich rund 25 Millionen Euro gemäß § 12 ÖPNVG NRW (seit 2017 unverändert), die gezielt für die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen sind.

Diese Mittel decken ein breites Spektrum an Projekten ab – vom barrierefreien Umbau von Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten über Maßnahmen der vernetzten Mobilität bis hin zu Stadtbahnausbauten oder SPNV-Streckenmaßnahmen. Mindestens 50 Prozent der Mittel sind in den ÖPNV ohne SPNV zu investieren. Die Infrastrukturförderung wird nachfolgend im Kapitel B1.5.3 Förderungen vertieft betrachtet und wird auch auf der Ausgabenseite wirksam, da der NWL zugleich Bewilligungsbehörde ist.

Tariferlöse

Eine weitere wesentliche Säule der Finanzierung des Gesamtsystems sind die Erlöse aus Fahrgeldern. Mit derzeit noch drei Ausnahmen sind sämtliche Verträge des NWL als sogenannte Bruttoverträge ausgestaltet, wodurch die Erlösverantwortung und das Einnahmerisiko beim Aufgabenträger liegen. Somit besteht das Interesse der Aufgabenträger, ein möglichst attraktives SPNV-Angebot zu schaffen, um ein hohes Fahrgastaufkommen zu generieren, da die Tariferlöse direkt dem NWL zustehen. Auf der anderen Seite existiert ein nicht zu unterschätzendes wirtschaftliches Risiko im Fall von Nachfragerückgängen und in der Folge von wegbrechenden Einnahmen. Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen in die Mobilität haben dies in der Vergangenheit ebenso deutlich aufgezeigt wie die Einführung vergünstigter Ticketangebote (z. B. Deutschlandticket).

In diesem Zusammenhang sind für den NWL v. a. die Einnahmen bzw. Tariferlöse aus dem Westfalen-Tarif, dem NRW-Tarif, dem Deutschlandtarif (vormals sogenannter C-Tarif) sowie Nahverkehrsabgeltungen des Fernverkehrs und in Übergangsbereichen Tarife der benachbarten Aufgabenträger relevant. Der NWL organisiert den Vertrieb im Rahmen von Vertriebsdienstleisterverträgen (vgl. Kapitel B2.8 Vertrieb). Die kumulierten Tariferlöse (inkl. Ausgleiche Mindererlöse) belaufen sich in den Bruttoverkehrsverträgen des NWL auf rund 190 Millionen Euro (inkl. Ausgleichsmittel, z. B. für D-Ticket) pro Jahr. Der NWL geht von einer Dynamisierung von ca. 2 Prozent jährlich aus.

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie kam es zu erheblichen Einnahmerückgängen. Die spätere Einführung des Deutschlandtickets hat ebenfalls zu einer deutlichen Verminderung der Tariferlöse beigetragen. Beide Effekte wurden durch die Gewährung von Billigkeitsleistungen kompensiert. In den Jahren 2020 bis 2023 hat der NWL auf diesem Weg rund 162 Millionen Euro erhalten. Das Antragsverfahren bzgl. der Billigkeitsleistungen für die Jahre 2024 und 2025 dauert aktuell noch an. Die Finanzierung ab dem Jahr 2026 ist derzeit noch Gegenstand politischer Verhandlungen.

Dabei ist hervorzuheben, dass der politisch vorgegebene Preis nicht die Marktentwicklung nachzeichnet. Dies führt zu einem erhöhten finanziellen Risiko. Gleichwohl wird das Deutschlandticket aus Sicht des NWL jedoch insbesondere aus Nutzerperspektive begrüßt.

Rückflüsse aus Verkehrsverträgen

Neben den genannten Einnahmequellen ergeben sich aus den Abrechnungen der Verkehrsverträge oftmals Rückzahlungen der EVU an den NWL. Diese Rückzahlungen sind in vertraglich vereinbarten Abzügen begründet, die u. a. durch den Ausfall von Leistungen oder die der Unterschreitung von festgesetzten Qualitätsstandards zustande kommen. Sie unterliegen deutlichen Schwankungen über die einzelnen Jahresscheiben und bilden damit keine verlässliche finanzielle Planungsgrundlage. Demzufolge besteht innerhalb des NWL der Anspruch, die bestellten Leistungen aus den jährlichen Zuflüssen und ausdrücklich ohne Zuhilfenahme von Vertragsstrafen zu finanzieren. Aus qualitativer Sicht besteht darüber hinaus der Anspruch, die Rückflüsse auf ein Minimum zu reduzieren, indem ein möglichst fehlerfreies Leistungsangebot erbracht wird. Hier arbeitet der NWL mit den Partnern auf verschiedene Lösungen hin, um die Refinanzierungsquelle maßgeblich zu reduzieren. Ein weiterer Anspruch des NWL ist es, die bestellten Leistungen aus den jährlichen Zuflüssen und ausdrücklich ohne Zuhilfenahme von Abzügen zu finanzieren. Daher hat dieser Aspekt weniger Bedeutung für die Finanzierung des SPNV in Westfalen-Lippe und findet damit auch keine Berücksichtigung bei der Darstellung der Finanzierungssäulen.

B1.5.2 Ausgaben

Analog zu den Einnahmen entsteht der weit überwiegende Teil der Kosten im Bereich der Verkehrsverträge und damit der Erbringung des SPNV-Angebots. Auch hier lassen sich einige wesentliche Positionen differenzieren. Die Kosten in den Verkehrsverträgen teilen sich in Betriebs- und Infrastrukturkosten. In den ersten Bereich fallen die originären Aufwände der EVU und beziehen sich insbesondere auf die Betriebsleitungen. Dabei handelt es sich um Kosten für Personal, Fahrzeugwartung und -unterhaltung, Energie, Mieten und sonstige Kosten. Weitere Kosten entstehen dem NWL und den EVU durch Marketing sowie digitale Kundensysteme, Aufwendungen zu bestimmten Anlässen oder Großereignissen. Die Betriebskosten betrugen beim NWL im Kalkulationsjahr 2025 ca. 423 Millionen Euro über alle Verkehrsverträge. Bei den Infrastrukturkosten handelt es sich um die Gebühr für die Nutzung der Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur, deren Eigentümer mit wenigen Ausnahmen die DB InfraGO ist. Die anfallenden Kosten für die EVU im Rahmen der bestellten Fahrplanleistungen werden von den Aufgabenträgern vollständig erstattet. In Summe werden für die Infrastrukturkosten 252 Millionen Euro für das Jahr 2025 im Bereich des NWL kalkuliert. Die EVU gliedern ihre Angebote im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens nach verschiedenen Kostenpositionen, die jeweilige Fortschreibungsmechanismen integrieren. Dazu gehören in der Regel die Bereiche Energie, Personal und Material. Die Fortschreibungsmechanismen werden im Rahmen des Kapitels B1.7 Wettbewerbliche Rahmenbedingungen näher erläutert.

Weiterhin hat der NWL im Jahr 2010 beschlossen, Eigentum an Fahrzeugen zu erwerben. Diese Entscheidung wurde ebenfalls von den anderen Aufgabenträgern in NRW dem VRR und go.Rheinland umgesetzt, um damalige Markteintrittsbarrieren für Unternehmen abzubauen und den Wettbewerb auf der Schiene zu stärken (vgl. Kapitel B1.7 Wettbewerbliche Rahmenbedingungen). Bis zu einem Viertel der Kosten in Verkehrsverträgen entfällt indes auf die Finanzierung von Fahrzeugen, sodass dieses weitere zentrale Ausgabeaspekte sind. Zur Betreuung dieser wirtschaftlichen Betätigung wurde im Jahr 2015 der Eigenbetrieb Infrastruktur und Fahrzeuge (EBINFA) gegründet. In sogenannten Fahrzeugkooperationen werden SPNV-Fahrzeuge zusammen mit den beteiligten Partnern zu Bruchteilseigentum erworben. In

NRW kommen dazu zwei verschiedene Beschaffungsmodelle zum Einsatz. Im „NRW-Modell“ sucht das mit dem Betrieb beauftragte EVU einen Fahrzeughersteller aus, der die Anforderungen der Aufgabenträger erfüllt und kümmert sich um den Beschaffungsprozess der Fahrzeuge. Im sogenannten „RRX-Modell“ schreiben die Aufgabenträger die Fahrzeuge in einem wettbewerblichen Verfahren aus und begleiten den gesamten Prozess bis zur Fahrzeugabnahme. In beiden Fällen finanzieren die Aufgabenträger die Fahrzeuge und nutzen dazu die Eigenbetriebe. Die dafür erforderlichen Mittel werden über europaweit ausgeschriebene Darlehen akquiriert. Die Aufgabenträger können dabei Gelder zu besonders günstigen Kommunalkreditkonditionen aufnehmen, da sie nicht insolvenzfähig sind und damit für die kreditgebenden Banken kein Ausfallrisiko besteht. Die Refinanzierung erfolgt ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme über die jeweiligen Verkehrsverträge und damit direkt über die Mittel nach §11 Abs. 1 ÖPNVG NRW.

Daneben können an dieser Stelle auch die zuvor skizzierten Förderungen auf der Ausgabenseite notiert werden.

Aufgrund der absoluten Kostenmehrheit der Verkehrsverträge ist die finanzielle Gesamtsituation maßgeblich und unmittelbar von der Entwicklung der Angebotspreise in den anhängigen Vergabeverfahren und damit auch von der Marktsituation abhängig. Jedoch lässt sich bereits anhand von fortschreitenden Kostensteigerungen bei den Verkehrsverträgen und einer somit nicht ausreichenden Deckung durch Regionalisierungsmittel das Risiko einer Reduzierung der Bestandsleistung erkennen. Die zuvor beschriebene Verkehrswende würde somit durch eine fehlende Gewährleistung der Finanzierung gebremst werden.

B1.5.3 Förderungen

Die Finanzierung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des NWL erfolgt aus Mitteln nach §§ 11 bis 14 ÖPNVG NRW. Der NWL nimmt dabei sowohl die Rolle des Zuwendungsempfängers als auch des Zuwendungsgebers ein. Die entsprechenden Förderinstrumente leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Umsetzung übergeordneter verkehrs- und strukturpolitischer Zielsetzungen. Ergänzend dazu können Mittel aus anderen Quellen, in der Regel projektbezogen, akquiriert werden.

Der NWL als Zuwendungsempfänger

Neben den Mitteln aus der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhält der NWL von Seiten des Landes Zuwendungen zur Wahrnehmung ihm übertragener bzw. bei ihm angesiedelter Aufgaben. Hierzu gehören das beim NWL angesiedelte Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF), die westfälische Vertretung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sowie die Tätigkeit als Bewilligungsbehörde für Mittel nach § 13 ÖPNVG NRW.

Daneben gibt es weitere spezifische Zuwendungen für konkrete, zum Teil befristete Vorhaben wie etwa besondere Ticketangebote wie etwa das Azubi-Ticket oder den eTarif (vgl. Kapitel B2.9).

Der NWL als Zuwendungsgeber

Die Planung, Finanzierung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben im SPNV erfordert ein zielgerichtetes und abgestimmtes Zusammenwirken verschiedener Akteure auf kommunaler, Landes- und Bundesebene. In diesem Gefüge übernimmt der NWL, im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen als Zuwendungsgeber und damit als bewilligende und koordinierende Instanz, eine zentrale Rolle. Dabei

fungiert der NWL sowohl als projektbegleitende Behörde als auch als Schnittstelle zwischen Projektträgern, Bundes- und Landesbehörden sowie der DB InfraGO AG.

Kern seiner Tätigkeit als Zuwendungsgeber ist die effiziente Umsetzung der Infrastrukturförderung mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des SPNV im Verbandsgebiet des NWL langfristig zu sichern und auszubauen.

Förderfähig sind insbesondere Maßnahmen, die zur kapazitiven Stärkung, Qualitätssteigerung, Reaktivierung oder Elektrifizierung von SPNV-Infrastruktur beitragen.

Finanzielle Grundlage der Förderung sind das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das ÖPNVG NRW (§§ 11 bis 13). Das GVFG des Bundes nimmt seit seiner Novellierung im Jahr 2020 eine deutlich größere Rolle bei der Finanzierung großer Infrastrukturprojekte im SPNV ein. Mit der Ausweitung des GVFG auf Reaktivierungen, Streckenausbau und Elektrifizierung sowie der deutlichen Aufstockung der Fördermittel hat sich der Handlungsrahmen erheblich erweitert. Der NWL unterstützt als Ansprechpartner für fördertechnische Fragestellungen und Koordinator komplexer Antragsverfahren die Antragssteller.

Darüber hinaus stehen Landesmittel nach §§ 11 bis 13 ÖPNVG NRW für ergänzende Förderzwecke zur Verfügung. Aus diesen Zuwendungsquellen wurden im Gebiet des NWL seit 2008 rund 520 Millionen Euro ausgereicht – ein deutliches Zeichen für die kontinuierliche Investition in den öffentlichen Nahverkehr.

Die Rolle des NWL beschränkt sich nicht nur auf die Mittelbewirtschaftung. Als Impulsgeber und Partner begleitet er Projekte über den gesamten Projektzeitraum hinweg – von der Konzeptentwicklung über die Antragstellung und Bewilligung bis hin zur baulichen Umsetzung und fördertechnischen Abrechnung. Darüber hinaus trägt der NWL zur Standardisierung von Verfahren, zur Qualitätssicherung in der Planung und zur Einhaltung landesweiter Zielvorgaben bei.

Als bewilligende Behörde für Infrastrukturmittel stellt der NWL sicher, dass Fördergelder dort eingesetzt werden, wo sie den größten verkehrlichen und strategischen Mehrwert erzielen. Im Rahmen der Infrastrukturförderung werden insbesondere die in Abb. 7 dargestellten Maßnahmen gefördert.

Neben Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur fördert der NWL weitere Vorhaben wie z. B. Schnellbuslinien oder besondere Ticketangebote.

Beratung von Fördernehmern

Der NWL begleitet durch seine Abteilung Infrastrukturförderung und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die kommunalen Aufgabenträger, Kommunen, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen bei der Identifikation geeigneter Förderzugänge sowie der Stellung von Förderanträgen.



Abb. 7: Übersicht Förderkatalog
Quelle: NWL 2025

B1.6 Landesprogramme

Die Landesprogramme in Nordrhein-Westfalen spielen eine wichtige Rolle bei der Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV und des SPNV. Daher sind sie insoweit als rahmensetzend zu verstehen. Sie setzen auf gezielte Maßnahmen, um aktuelle Herausforderungen aus Bereichen wie Pünktlichkeit, Sicherheit, Digitalisierung und die angespannte Personalsituation zu bewältigen und setzen dabei verbandsübergreifende Maßstäbe. Durch eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsministerium des Landes NRW, den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern werden Lösungen in einem strukturierten Rahmen erarbeitet, die den ÖPNV effizienter, attraktiver und zukunftsfähiger gestalten. Die Programme verfolgen dabei konkrete Zielsetzungen, die zur Stabilisierung und Modernisierung der Mobilität in NRW beitragen und somit das Fundament für eine nachhaltige Verkehrswende legen. Exemplarisch werden nachfolgend die Landesprogramme „Fokus Bahn“ und „Digitalisierungsoffensive NRW” näher betrachtet.

B1.6.1 Fokus Bahn

Das landesweite Programm „Fokus Bahn“ ist eine Initiative der drei SPNV-Aufgabenträger in NRW (go.Rheinland, VRR und NWL), der DB InfraGO sowie von derzeit zehn SPNV-Unternehmen in NRW: DB Regio NRW, eurobahn, National Express, NordWestBahn, Regiobahn, Ruhrtalbahn, Trans Regio, TRI, Vias und Westfalenbahn. Die Federführung liegt beim Verkehrsministerium des Landes NRW. Das Programm soll Herausforderungen des SPNV durch Zusammenarbeit bewältigen. Es zielt auf die Stabilisierung und Weiterentwicklung des Schienenverkehrs sowie seine Pünktlichkeit und Sicherheit ab. Ein besonders wichtiger Aspekt ist die Gewinnung von Fachkräften und das Steigern der Attraktivität des Berufsbilds Lokführer.

Durch das Programm sollen die Rahmenbedingungen für den SPNV wieder attraktiver gestaltet werden, damit dieser ein zuverlässiger Partner in einer vernetzten Mobilität ist. Dazu verfolgt das Programm vier Ziele (FOKUS BAHN NRW 2021):



Abb. 8: Ziele des Landesprogramms Fokus Bahn
Quelle: NWL 2025, auf Basis FOKUS BAHN 2021

Die Akteure in diesem Landesprogramm haben zur Erreichung dieser vier Ziele mehrere Projekte entwickelt. Alle Projekte gehen auf die Gestaltung der Rahmenbedingungen des SPNV in NRW ein und verknüpfen diese mit mehreren Fokussen:

- **Fokus Fahrgast: Zusammenarbeit für mehr Kundenzufriedenheit**
  Mit den Bedürfnissen der Kunden im Blick, arbeiten die EVU am Aufbau einer SPNV-Regiezentrale für stärkere Abstimmungen sowie eine zeitgemäße Bereitstellung von Fahrgastinformationen.
- **Fokus attraktive Arbeitgeber: Image verbessern – Bewerberzahlen erhöhen**
  Durch ein gestärktes Branchenimage wächst das Ansehen für den Beruf des Triebfahrzeugführers. Auch die Attraktivität der EVU als Arbeitgeber soll verbessert werden.
- **Fokus gemeinsame Qualifizierung: Überbetriebliche Aktivitäten in Gang bringen**
  Gemeinsame Standards entwickeln, neue Zielgruppen erschließen und Kooperationspartner gewinnen sind nur einige Maßnahmen des Projekts. Übergeordnetes Ziel ist es, Kapazitäten besser zu nutzen und die Ausbildungszahlen zu erhöhen.
- **Fokus Ausbildungskostenerstattung: Ausbildung soll sich wieder lohnen**
  Damit künftig die Kontinuität in der Ausbildung steigt und Abwerbeversuche unter den Betreibern verhindert werden können, unterschrieben die Akteure eine Vereinbarung zur Ausbildungskostenerstattung.
- **Fokus Klima**
  Dies ist ein Projekt, das den SPNV als klimafreundliche Mobilitätsalternative stärkt. Es erstellt Klimabilanzen, fördert Fahrgastzufriedenheit, vernetzt Akteure und verbessert die SPNV-Qualität. Durch gezielte Projekte gestaltet es nachhaltige Rahmenbedingungen für den Nahverkehr in NRW.

Fokus Bahn NRW ist ein unter Mithilfe der Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zustande gekommenes Modell, welches für unternehmerische Zusammenarbeit steht und durch gemeinschaftliche Anstrengungen den Grundstein legt, um Mobilität auf der Schiene zu verbessern und nachhaltig zu gestalten.

B1.6.2 Digitalisierungsoffensive

Die Digitalisierung im ÖPNV hat in den letzten Jahren kontinuierlich an Bedeutung zugenommen. Dies liegt v. a. an der Charakteristik, dass inzwischen alle Bereiche des täglichen Lebens immer stärker von der Digitalisierung durchdrungen werden. Dies schafft einen Rahmen, in dem auch die vernetzte Mobilität neue Angebote etablieren und die Attraktivität des eigenen Angebots steigern kann. Immer dort, wo durch die Digitalisierung Prozesse einfacher und bequemer für die Kunden der vernetzen Mobilität werden, werden Barrieren für einen Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund abgebaut und damit auf das Ziel der Verkehrsverlagerung eingezahlt.

Die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW ist ein Netzwerk, welches 2017 gegründet wurde, um Digitalisierungsprojekte voranzutreiben - gemeinsam mit den Akteuren aus der Landschaft. Aufgrund rechtlicher, technischer, gesetzlicher und gesellschaftlicher Veränderungen wurde die Offensive strukturell und fachlich angepasst und zu einem lernenden, offenen Netzwerk weiterentwickelt.

Am 08.05.2025 haben der Verkehrsminister von NRW und die Verantwortlichen der nordrhein-westfälischen Zweckverbände, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen die zweite Absichtserklärung zur *ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW* unterzeichnet. Die Offensive strebt eine moderne, einheitliche und durchgängige Informations- und Dienstleistungslandschaft für den ÖPNV in NRW an, um den Fahrgästen eine individuell flexible Mobilität zu ermöglichen.

Die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive (DO) NRW wurde in den letzten Jahren weiterentwickelt, um durch schlankere Strukturen und die Fokussierung auf sechs Handlungsfelder innovative Lösungen effizienter umzusetzen. Die Zusammenarbeit wird durch den neu gegründeten DO-Beirat koordiniert, der jährlich tagt, um Projekte zu priorisieren, Fortschritte zu bewerten und strategische Leitlinien festzulegen. Federführend in der Koordination bleibt das Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) beim VRR.

Die Offensive konzentriert sich auf sechs Handlungsfelder, die die Grundlage für das jährliche Programmheft bilden. Projekte, die mindestens einem dieser Felder dienen, werden priorisiert und durch den DO-Beirat beschlossen. Die Handlungsfelder sind:

1. **Barrierefreies Reisen digital unterstützen**: Ziel ist es, allen Menschen, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Barrierefreie Schnittstellen und Informationen fördern die Inklusivität und Zugänglichkeit.
2. **Information und Datenqualität erhöhen**: Hochwertige, aktuelle (Echtzeit-)Daten sind essenziell für eine zuverlässige Reiseplanung. Reisendenlenkung, Störungsmeldungen, Alternativrouten und Echtzeit-Updates zu Verspätungen unterstützen intermodale Reiseketten und Barrierefreiheit.
3. **Neue Techniken für digitale Fahrkarten einführen**: Flexible Vertriebslösungen wie eezy.nrw, das Deutschlandticket oder Check-in/Check-out-Systeme (z. B. nextTicket, VRS-eTarif) vereinfachen den Ticketkauf. Langfristig wird eine zentralisierte, standardisierte Struktur angestrebt, um Effizienz und Interoperabilität zu erhöhen.
4. **Digitale Angebote an Kundenbedürfnissen ausrichten**: Die kontinuierliche Erfassung von Kundenwünschen ermöglicht bedarfsgerechte Lösungen, von Barrierefreiheit bis hin zu einfachem Ticketkauf, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.
5. **Digitale Hintergrundsysteme harmonisieren**: Standardisierte Betriebs- und Verwaltungssysteme fördern Effizienz, Zuverlässigkeit und IT-Sicherheit. Echtzeitüberwachung unterstützt flexible Anpassungen bei Störungen und multimodale Reiseketten.
6. **Grenzüberschreitende Mobilität ausbauen**: Projekte wie easyConnect verbessern die Interoperabilität in Grenzregionen (z. B. Aachen, Enschede) durch einheitliche Fahrgastinformationen und Tickets, angelehnt an Initiativen wie den European Travellers Club (ETC).

Bis zur Weiterentwicklung der Digitalisierungsoffensive wurden vier zentrale Projekte mit zahlreichen Teilprojekten umgesetzt. Einige Projekte werden aus der ersten Phase fortgeführt und weiterentwickelt:

- **eTarif:**
  Entwicklung und Einführung von elektronischen Tarifen, die über Smartphones genutzt werden können. Dies ermöglicht eine einfachere und flexiblere Tarifgestaltung, bei der Fahrgäste ohne feste Routenvorgaben ein- und auschecken können.
- **Fahrgastinformationen:**
  Projekte zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu Verbindungen und Auslastungen, um Fahrgästen eine bessere Planung ihrer Reisen zu bieten.
- **Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM):**
  Die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW vereinfacht den Ticketkauf im Nahverkehr durch elektronisches Fahrgeldmanagement mit Technologien wie eezy.nrw, dem Deutschlandticket, Check-in/Check-out-Systemen (z. B. nextTicket, VRS-eTarif, eezy.nrw), Account-Based Ticketing und der mobil.nrw-App**,** die Zugangsbarrieren senken und flexible, nutzerfreundliche Bezahlung ermöglichen.
- **Querschnittsprojekte und Projekte des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):**
  Landesweite Prozesse zur strategischen Neuausrichtung von Information, Kommunikation und Vertrieb, einschließlich der Förderung und Etablierung von gemeinsamen Standards für Datenmanagement und Datenschutz.

Diese Maßnahmen werden durch eine Kooperation zwischen dem NRW-Verkehrsministerium, Verkehrsverbünden, Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern umgesetzt. Erste Ergebnisse wurden bereits in das Alltagsgeschäft überführt. So gab es Praxistests wie „nextTicket“, den „VRS-eTarif“ und eezy.nrw, um neue Tarifmodelle zu testen. Weitere Informationen finden sich in Kapitel B2.7.

Bei der App mobil.NRW handelt es sich ebenso um eine wesentliche Errungenschaft der Digitalisierungsoffensive, die im Kapitel B2.8 Vertrieb näher erläutert wird.

B1.7 Wettbewerbliche Rahmenbedingungen

Der SPNV befindet sich durch Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen, aber auch durch technologische Innovationen und externe Einflussfaktoren wie der Corona-Pandemie, dem Fachkräftemangel und dem Angriffskrieg auf die Ukraine und den damit einhergehenden Preissteigerungen in Energie- und Betriebskosten in einem stetigen, tiefgreifenden Wandel. Diese Entwicklungen wirken sich nicht nur auf das Nachfrageverhalten und die Angebotsgestaltung aus, sondern verändern auch die Marktbedingungen und die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Strukturen und Prozesse wettbewerblicher Vergabe zu reflektieren. Ziel des folgenden Kapitels ist es, die gegenwärtigen Herausforderungen und Veränderungen im Markt als wesentliche wettbewerbliche Rahmenbedingungen zu analysieren und die Auswirkungen auf Marktstrukturen und Marktentwicklungen im SPNV in Bezug auf den NWL zu beleuchten. Der Aspekt des Wettbewerbs ist derweil eine entscheidende Einflussgröße mit Blick auf die Ausgestaltung des ÖPNV mit Schwerpunkt auf den SPNV.

B1.7.1 Aktuelle Marktstruktur und -situation

Der ÖPNV in Deutschland ist in die föderalen Strukturen eingebettet. Mit dem RegG von 1994 wurde die Zuständigkeit für den regionalen SPNV inklusive der Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung auf die Bundesländer übertragen. In Nordrhein-Westfalen wurde diese Verantwortung durch das ÖPNVG NRW weiter konkretisiert. In Nordrhein-Westfalen wird die Aufgabenverteilung im ÖPNVG zwischen Land, Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden festgeschrieben. Die

Kommunen sind gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW primär für die Planung, Organisation und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV, insbesondere des Busverkehrs, zuständig. Dabei agieren sie in eigener Verantwortung oder im Rahmen kommunaler Zusammenschlüsse. Gleichzeitig sind sie Gewährsträger für den SPNV.

Der SPNV in NRW ist Aufgabe der drei SPNV-Zweckverbände. Sie übernehmen die strategische Planung, operative Organisation, Bestellung von Verkehrsleistungen sowie die Durchführung wettbewerblicher Vergabeverfahren in ihren jeweiligen Kooperationsräumen. Die Zuständigkeiten der Zweckverbände ergeben sich aus § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Für den NWL bedeutet dies konkret, dass er die Organisation, Finanzierung, Koordination und Qualitätssicherung des SPNV in seinem räumlichen Zuständigkeitsbereich verantwortet.

Darüber hinaus entwickelt der NWL im Sinne seiner Hinwirkungsaufgabe übergeordnete Strategien und Ansätze, um den SPNV stärker mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten zu vernetzen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen etwa an Bahnhöfen und Mobilitätsstationen, um nahtlose Übergänge zwischen Bahn, Bus, Fahrrad, Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehren zu ermöglichen und so das Gesamtsystem des ÖPNV attraktiver und nutzerorientierter zu gestalten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der im Kapitel B1.10 beschriebenen neuen ergänzenden Mobilitätsformen und des Wettbewerbs des ÖPNV mit dem MIV essenziell.

Dies macht eine differenzierte Betrachtung der bestehenden Marktstrukturen notwendig. Die Leistungsfähigkeit des Systems hängt nicht nur von der physischen Infrastruktur oder der Qualität einzelner Verbindungen ab, sondern in erheblichem Maße auch von den institutionellen, wirtschaftlichen und wettbewerblichen Rahmenbedingungen, unter denen SPNV-Leistungen vergeben und erbracht werden. Im Folgenden wird daher die Entwicklung der Marktstrukturen mit Blick auf den SPNV dargestellt.

Änderungen in den Marktstrukturen

Die Marktstrukturen im SPNV unterliegen erheblichen Veränderungen, die aus ökonomischen, technischen und regulativen Entwicklungen erfolgen. Die heutige Organisation des SPNV in Deutschland basiert maßgeblich auf der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes, die mit der Bahnreform 1994 eingeleitet wurde. In deren Folge wurde die Deutsche Bundesbahn, eine Bundesbehörde, in eine Vielzahl von privatwirtschaftlichen Unternehmen unter dem Dach der Deutschen Bahn AG überführt (Deutsche Bahn Gründungsgesetz – DBGrG). Während das bundeseigene Unternehmen weiterhin die beherrschende Stellung im Bereich der Infrastruktur innehat, wurde der operative Personenverkehr und damit der Betrieb auf der bundeseigenen Infrastruktur für Wettbewerber geöffnet (BUNDESREGIERUNG 2014).

Wesentliche weitere regulatorische Änderungen folgten durch europäisches Recht, insbesondere durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste, die seit dem 03.12.2009 unmittelbar in allen EU-Mitgliedsstaaten gilt. Diese Verordnung verpflichtet öffentliche Auftraggeber dazu, öffentliche Personenverkehrsdienste grundsätzlich im Rahmen transparenter und diskriminierungsfreier wettbewerblicher Verfahren zu vergeben. In NRW erfolgen diese Vergaben durch die SPNV-Aufgabenträger.

Trennung von Infrastruktur und Betrieb

Gleichzeitig ist der SPNV durch die strukturelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb geprägt. Die Eisenbahninfrastruktur wird überwiegend durch die DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG) betrieben, die sich im Besitz des Bundes befindet. Die Nutzung dieser Infrastruktur ist für die EVU mit Trassen- und

Stationsgebühren verbunden, deren Höhe und Berechnungsgrundlagen staatlich reguliert sind (BUNDESNETZAGENTUR 2023). Diese Trennung stellt sicher, dass kein EVU einen strukturellen Vorteil durch den Besitz der Infrastruktur hat, setzt jedoch ein enges und funktionierendes Zusammenspiel zwischen Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern voraus. Die verkehrlichen Planungen und Ausschreibungen im SPNV stehen in einem engen Abhängigkeitsverhältnis zur Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur. Aufgrund der monopolartigen Stellung der DB InfraGO können Verzögerungen bei Infrastrukturmaßnahmen, wie etwa Elektrifizierungen oder Bahnsteigumbauten, zu erheblichen Auswirkungen auf Betriebsaufnahmen auch unter Berücksichtigung von Technologieentscheidungen, v. a. zur Erreichung von Dekarbonisierung, führen. In der Folge kommt es teils zu kurzfristigen Übergangslösungen oder kostenintensiven Interimsausschreibungen. Auch sind im SPNV richtungsweisende Entscheidungen mit langfristiger Wirkung zu treffen. Diese stehen jedoch nicht selten im Spannungsfeld einer beihilfe- und vergaberechtlich geprägten Systemlogik, die nur begrenzte Flexibilität zulässt. Häufig müssen strategische Änderungen erfolgen, obwohl technologische Entwicklungen noch nicht abgeschlossen oder finanzielle Rahmenbedingungen noch nicht abschließend geklärt sind. Ein Abwarten bis zur vollständigen Klarheit in diesen Bereichen würde jedoch faktisch zu einem Stillstand führen. Dies hätte zur Folge, dass notwendige Angebotsverbesserungen auf unbestimmte Zeit vertagt und Fortschritte im SPNV erheblich verzögert würden.

Das seit den 2000er Jahren etablierte Modell führte zunächst zu einer zunehmenden Diversifizierung des Marktes. Neben der Deutschen Bahn und ihrer Töchter (z. B. DB Regio) als weiterhin dominierendem Akteur haben sich auch eine Vielzahl vornehmlich privater Anbieter sowie Unternehmen im Eigentum ausländischer Staatsbahnen als EVU auf dem Markt etabliert. Der deutsche Eisenbahnmarkt galt als attraktiv, was sich u. a. daran zeigt, dass neben inländischen privatwirtschaftlich organisierten und öffentlich-rechtlich kontrollierten Unternehmen auch Staatsbahnen und Unternehmen anderer europäischer Länder in Deutschland operieren (ebd.). Zu den in Nordrhein-Westfalen agierenden EVU zählen hierzu etwa National Express, Eurobahn, Abellio, Westfalen Bahn oder Transdev. Abellio ist dabei ein Unternehmen der niederländischen Staatseisenbahn (NS), während die Eurobahn bis 2021 Teil des französischen Staatskonzern Keolis (SNCF) war. Die Anzahl der aktiven EVU im bundesdeutschen Markt entwickelt sich weiterhin positiv und bildet im internationalen Vergleich die höchste Zahl von Marktteilnehmern ab (ebd.). Diese Vielfalt brachte Wettbewerb, Innovation und in vielen Fällen durch den Preiswettbewerb auch wirtschaftliche Vorteile für die öffentliche Hand mit sich.

In den vergangenen Jahren ist jedoch zunehmend deutlich geworden, dass das auf Wettbewerb basierende Vergabemodell im SPNV auch mit strukturellen Risiken verbunden ist. Insbesondere die in den frühen 2000er Jahren durch die EVU teils knapp kalkulierten Verkehrsverträge führten dazu, dass die EVU langfristige Verpflichtungen mit geringem wirtschaftlichem Spielraum eingingen. Dies führte bei einzelnen Anbietern – etwa Abellio oder der Eurobahn – zu finanziellen Schwierigkeiten bis hin zur Insolvenz und Marktaustritt. Im Zuge dieser Marktbereinigung lässt sich nunmehr beobachten, dass die Bieter weniger risikobehaftete Angebote abgeben. Derzeit streben die EVU eine auskömmlichere Kalkulation an. Dies führt allerdings zu spürbar angestiegenen Wettbewerbspreisen. Zwar enthalten die Verkehrsverträge sogenannte Preisgleitklauseln zur Anpassung an Kostenentwicklungen, beispielsweise für Energie und Personal. Gleichwohl übersteigen die tatsächlichen, regional unterschiedlichen Kostensteigerungen, etwa infolge des Fachkräftemangels oder stark volatiler Energiepreise, die durch die Indizes des Statistischen Bundesamts abgebildeten Entwicklungen. In der Folge geraten insbesondere solche

Unternehmen in Schwierigkeiten, deren Geschäftsmodelle auf sehr knappen Kalkulationen basieren und die deshalb wenig Spielraum zur Bewältigung externer Einfluss Faktoren wie steigenden Kosten besitzen.

Die wirtschaftlichen Probleme einzelner Betreiberunternehmen, exemplarisch sichtbar geworden an den Fällen von Abellio Rail NRW GmbH und zuletzt der Eurobahn GmbH & Co. KG, zeigen die Grenzen des bisherigen Modells auf. Die Konsequenzen reichten von Vertragskündigungen in Folge von Insolvenz über kurzfristige Betreiberwechsel und temporären Leistungskürzungen (MUNV 2023) bis hin zu einer interimsweisen Übernahme der Eurobahn GmbH & Co. KG durch den NWL als Aufgabenträger zur Sicherstellung einer unterbrechungsfreien Leistungserbringung. Zwar waren jeweils Preisgleitklauseln vorhanden, doch reichten diese nach Aussage der Unternehmen nicht aus, um die tatsächliche Kostenentwicklung abzubilden. In der Folge wurde das zu tragende unternehmerische Risiko für die Eigentümer zu groß und es wurden Exit-Strategien mit weitrechenden Folgen umgesetzt (ebd.). Daher wurden die sogenannten Verkehrsverträge 2.0 entwickelt, durch die diese Herausforderungen gemindert werden sollten. Zur Sicherstellung der Verkehre wurden für diese Situationen individuelle Lösungen erarbeitet. Diese Erfahrung hat zu einer intensiven Debatte über notwendige Vertragsanpassungen und eine resilientere Marktarchitektur geführt. Auch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Eurobahn GmbH & Co. KG in Folge vielfältiger unternehmerischer und marktspezifischer Herausforderungen führen zu einer weiteren Intensivierung der Debatte.

Diese geschilderten Fälle zeigen exemplarisch, dass ein zu stark auf Effizienz und Kostenreduktion ausgerichtetes Wettbewerbsmodell erhebliche Risiken für die Stabilität und Qualität des SPNV-Systems mit sich bringen kann. Jedoch wird ebenso deutlich, dass der weitere Wettbewerb dadurch ebenfalls beeinflusst wird, sodass bei Neuvergaben eine deutlich geringere Bieteranzahl sowie höhere Preise zu verzeichnen sind. Langfristig starre Vertragsbedingungen, inflationsbedingte Mehrkosten, Infrastrukturmängel, Baustellenfolgekosten und verstärkte Bautätigkeit führen zusammen mit dem wachsenden Fachkräftemangel zu Schlechtleistungen bei den EVU und zu Minderungen in den Verkehrsverträgen. Dies kann zentrale Qualitätsmerkmale wie Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Angebotskontinuität gefährden. Die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen und verlässlichen SPNV-Angebots setzt daher eine Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen der Vergabe voraus, die wirtschaftliche Nachhaltigkeit, Flexibilität und Qualität stärker in Einklang bringt, etwa durch mehr Konzept- und Qualitätswertungen über die Preiswertung hinaus, eine andere Risikoverteilung zwischen den Partnern und durch Gestaltung der Wertschöpfungskette. Dabei ist das grundsätzliche Vergabemodell im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geregelt.

B1.7.2 Marktentwicklung

Die gegenwärtigen Entwicklungen im SPNV offenbaren demnach einen gestiegenen Anpassungsdruck der Verträge an externe Entwicklungen. Die bestehenden Vertrags- und Vergabestrukturen müssen dahingehend auf Optimierungen überprüft und entsprechend angepasst werden. Die Notwendigkeit äußert sich in den jüngsten wirtschaftlichen Schwierigkeiten zweier im Verbandsgebiet verkehrender EVU. Die externen Entwicklungen führen wie beschrieben zur Reduktion der Bieterzahl sowie zu höheren Preisen bei Neuvergaben. Die meisten Verkehrsverträge werden im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens auf einen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren vergeben. Die bestehenden Verkehrsverträge bieten Planungs- und Investitionssicherheit, sind jedoch teilweise nicht ausreichend flexibel gestaltet, um auf außerordentliche und externe Entwicklungen – etwa stark gestiegene Energiepreise,

Personalkosten (welche nicht über die Indices abgebildet werden) und -mangel oder Lieferengpässe – reagieren zu können.

Auf diese Veränderung der externen Rahmenbedingungen muss nun seitens der Aufgabenträger im Zusammenhang der bisherigen Modelle reagiert werden. Jedoch schränken rechtliche Normierungen (z. B. Haushalts-, Beihilfe- und Vergaberecht) die Reaktionsmöglichkeiten der öffentlichen Hand erheblich ein. Es wird weiterhin eine Herausforderung bleiben, die notwendige Flexibilisierung mit dem Vergaberecht in Einklang zu bringen, beispielsweise in Form von Nachverhandlungen im Krisenfall. In der Vergangenheit verblieben wirtschaftliche Risiken oftmals einseitig bei den Verkehrsunternehmen, obwohl diese häufig keinen Einfluss auf die auslösenden Faktoren hatten. Dem wird durch die Verkehrsverträge 2.0[5] zumindest in Teilen entgegengewirkt. Die Beispiele der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Unternehmen Abellio Rail NRW GmbH und der Eurobahn GmbH & Co. KG zeigen u. a. diese Problematik und mögliche Folgen exemplarisch auf.

Diese Entwicklungen werfen somit grundsätzliche Fragen zur Stabilität und Krisenfestigkeit der bestehenden Rahmenbedingungen für die Vergabe auf. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Verkehrsunternehmen und deren Verkehrsverträge muss stärker in den Fokus rücken, um die Verlässlichkeit des SPNV-Angebots langfristig zu sichern. Auch muss die Qualität operativ wie administrativ weiterhin entsprechende Berücksichtigung finden. Bereits heute sind hohe Qualitätsanforderungen definiert, jedoch kommt es weiterhin zu Schlechtleistungen. In diesem Zusammenhang kann es dabei zielführend sein, dass mehr operative Überwachung dieser Standards erfolgt und funktionale Verkehrsverträge durch die Aufgabenträger etabliert werden.

Dabei stellt sich für Aufgabenträger wie den NWL nicht nur die Frage nach einer geeigneten Vertragsgestaltung, sondern auch nach der Rolle des öffentlichen Auftraggebers in einer zunehmend volatilen Marktumgebung. Im Zuge der aktuellen Entwicklungen rückt auch die Aufteilung der Wertschöpfungskette zwischen den EVU und den Aufgabenträgern zunehmend in den Fokus. In der Vergangenheit und auch heute noch verantworten die EVU in der Regel nahezu alle wesentlichen Geschäftsprozesse eigenständig – vom Erwerb und Besitz der Fahrzeuge über deren Instandhaltung bis hin zum Vertrieb und der Durchführung des Fahrbetriebs. Diese weitreichende operative Eigenverantwortung führte jedoch in der Vergangenheit vielfach zu einer hohen wirtschaftlichen Abhängigkeit der Unternehmen vom Erfolg einzelner Verkehrsverträge, was sich in Krisenzeiten als strukturelle Schwäche erwiesen hat. Vor diesem Hintergrund kann es sinnvoll sein, zentrale Bereiche der Wertschöpfungskette neu zu strukturieren. Es stellt sich die Aufgabe, den Umfang der Steuerungs- und Eingriffsmöglichkeiten des Aufgabenträgers so zu gestalten, dass eine effiziente und krisenfeste Organisation der Verkehrsleistungen gewährleistet ist, gleichzeitig aber unternehmerische Freiheiten gewährleistet werden. Dabei sind auch die Interessen der EVU angemessen zu berücksichtigen, die eine Rückkehr zur Übernahme der gesamten Wertschöpfungskette anstreben. Eine ausgewogene Verteilung der Verantwortung ist daher von zentraler Bedeutung, um sowohl die Systemeffizienz zu steigern als auch Spielräume für marktwirtschaftliche Dynamik und betriebliche Weiterentwicklung zu erhalten. Die verkehrliche Versorgungssicherheit sollte dabei das oberste Ziel sein, welches durch den Wettbewerb möglichst effizient erreicht werden soll.

[5] Verkehrsverträge 2.0 sind modernisierte SPNV-Verträge, die auf eine ausgewogene Risikoverteilung und verbesserte Qualität im SPNV abzielen. Sie beinhalten differenzierte Sanktionen basierend auf dem Verursacherprinzip, Anreize für höhere Servicequalität, aktualisierte Regelungen zur Personalkostenentwicklung sowie verbesserte Maßnahmen für Störfallmanagement und Anschlusssicherung.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Marktstrukturen im SPNV heute durch ein Spannungsfeld geprägt sind: Auf der einen Seite steht das Ziel eines wettbewerblichen, leistungsorientierten Markts, auf der anderen Seite die Notwendigkeit, im Sinne der Daseinsvorsorge eine verlässliche und qualitativ hochwertige Verkehrsleistung zu gewährleisten, damit der ÖPNV insgesamt als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen und genutzt werden kann. Der NWL steht damit exemplarisch für die Herausforderung, die Anforderungen eines funktionsfähigen Wettbewerbs mit den Realitäten eines zunehmend unter Druck stehenden Verkehrsmarkts in Einklang zu bringen.

Externe Einflussfaktoren: Corona-Pandemie, Fachkräftemangel, Finanzierung, Infrastruktur

Die wirtschaftliche Instabilität vieler EVU ist eng verknüpft mit einer Vielzahl externer Einflussfaktoren, die sich seit Beginn der 2020er-Jahre stark verdichtet haben. Der Einbruch der Fahrgastzahlen im Zuge der Corona-Pandemie führte zu Einnahmeverlusten und der Abbestellung von Leistungen durch die Aufgabenträger. Durch einen Rettungsschirm konnten die Mindereinnahmen jedoch ausgeglichen werden. So konnten Marktaustritte einzelner Wettbewerber weitestgehend verhindert und der ÖPNV aufrechterhalten werden (BUNDESNETZAGENTUR 2023, 2024). Jedoch war die Abrechnung aus den Corona-Schutzschirmen für die EVU komplex und hat daher bei allen Beteiligten viel Ressource gebunden. Weitere Abbestellungen musste der NWL u. a. aufgrund von Personalmangel vornehmen, welcher auch auf einen sich zuspitzenden Fachkräftemangel zurückgeht, insbesondere im Bereich des Fahrdienstes und der Fahrzeugtechnik. Die Ausbildung von Triebfahrzeugführern ist zeit- und kostenintensiv, während gleichzeitig viele erfahrene Kräfte in den Ruhestand treten, sodass eine deutliche Mangelsituation entsteht. Die Konkurrenz um qualifiziertes Personal verschärft sich durch parallele Wachstumsbestrebungen im Güterverkehr sowie durch die allgemeinen demografischen Entwicklungen.

Ein weiterer kritischer Faktor ist der Zustand der Eisenbahninfrastruktur sowie entsprechender Anpassungsbedarf der Infrastruktur zur Umsetzung neuer Angebotskonzepte sowie zum Einsatz anderer Fahrzeuge. Zahlreiche Strecken und Bahnhöfe sind sanierungsbedürftig oder kapazitativ überlastet. Dies beeinträchtigt nicht nur die Betriebsqualität, sondern auch die Planungssicherheit, welche ein zentrales Element für langfristige Verkehrsverträge ist. Da sich die Infrastruktur in Deutschland, wie zuvor beschrieben, überwiegend im Eigentum des Bundes befindet und von der DB InfraGO betrieben wird, ist ein enges Zusammenspiel zwischen Bund, Ländern, DB und Aufgabenträgern erforderlich, um die betrieblichen und strategischen Ziele im SPNV umzusetzen. In Folge von Baumaßnahmen oder Fahrzeugproblemen kam es zu weiteren Abbestellungen. Auch immer längere Lieferfristen von Fahrzeugherstellern bilden eine weitere Herausforderung.

All diese Faktoren verdeutlichen die Notwendigkeit, zukünftig resilientere, anpassungsfähige (im Einklang mit dem Vergaberecht stehende) Steuerungsmodelle für die Gestaltung des Nahverkehrs zu entwickeln – sowohl auf der Vertrags- als auch auf der Marktstruktur-Ebene. Die Digitalisierung bietet dabei einen Ansatz, um einzelnen Aspekten entgegenzuwirken und wird vom NWL als große Chance verstanden, sodass diese im vorliegenden Nahverkehrsplan an vielen Stellen noch ausführlich aufgegriffen wird.

Einbeziehung neuer Mobilitätstrends als Chance

Parallel zu den ökonomischen und infrastrukturellen Herausforderungen verändert sich auch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Eingangs erwähnte neue Mobilitätstrends und neue Verkehrsmittel wie autonome Shuttles, plattformbasierte Verkehrsangebote (z. B. App-basierte Ticketing- und Routinglösungen), Sharing-Angebote oder intermodale Mobilitätsketten gewinnen an Bedeutung.

Für den SPNV und den Nahverkehr insgesamt bedeutet das, dass die Linienverkehre künftig nicht mehr als alleinstehende Hauptangebote, sondern als Teil eines integrierten Gesamtsystems begriffen werden müssen. Die Rolle der Aufgabenträger verändert sich damit ebenfalls – vom reinen Besteller von Verkehrsleistungen hin zu einem Mobilitätsgestalter, der verschiedene Verkehrsangebote koordiniert, integriert und aufeinander abstimmt.

Für den NWL ergeben sich daraus strategische Überlegungen, welche Elemente der Wertschöpfungskette zentralisiert oder neu aufgestellt werden können. Dazu zählen etwa der Vertrieb, die Fahrgastinformation, das Sicherheitsmanagement oder das Fahrzeugpooling. Eine stärkere Bündelung in bestimmten Bereichen kann helfen, wirtschaftliche Risiken zu streuen und die Steuerungsfähigkeit des Systems zu erhöhen. Gleichzeitig bedarf es eines neuen Gleichgewichts zwischen der Gestaltungsfreiheit der Verkehrsunternehmen und der strategischen Steuerung durch den Aufgabenträger, um innovative Lösungen zu ermöglichen, ohne die Systemstabilität zu gefährden. Entsprechende Instrumente, um die Mobilitätskette entsprechend dem eigenen Rollenverständnis zu gestalten, fehlen dem NWL aktuell. Dennoch werden neue Mobilitätstrends grundsätzlich als Chance begriffen, die das Mobilitätsangebot in Westfalen-Lippe insgesamt verbessern können.

Weiterentwicklung organisatorischer Strukturen

Vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen – etwa durch demografische Veränderungen, den Klimawandel, Mittelknappheit, die Marktsituation oder neue Mobilitätstrends – sowie des raumübergreifenden Charakters des Verkehrs und der Verschlankung von Strukturen im Rahmen des Bürokratieabbaus hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen seit der 18. Legislaturperiode 2022 mehrere Initiativen zur strukturellen Weiterentwicklung des ÖPNV im Landesgebiet angestoßen. Im Zentrum steht dabei die effizientere und besser abgestimmte Steuerung des Gesamtsystems. Dies umfasst u. a. Entwicklung landesweiter digitaler Standards (z. B. im Ticketing oder bei Fahrgastinformationen) sowie die Prüfung neuer Organisationsformen des SPNV. Das Landesverkehrsministerium tritt dabei zunehmend als koordinierende Instanz auf, indem es über Förderinstrumente, Leitlinien und Rahmenvorgaben Impulse für eine verbesserte Zusammenarbeit setzt.

Vor diesem Hintergrund hat das Landesverkehrsministerium eine SPNV-Strukturreform angestoßen, welche Ausfluss aus dem Zukunftsvertrag der nordrhein-westfälischen Landesregierung ist und eine effizientere und einheitlichere Organisation des SPNV anstrebt. Auch bundesweite Reformdiskussionen bzgl. der Struktur der Deutsche Bahn AG werden derzeit geführt. 2023 wurde die Gründung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG beschlossen, in der die bisherigen Infrastruktureinheiten aus DB Netz AG und DB Station & Service gebündelt und von Gewinnerwartungen befreit wurden.

Der NWL steht dabei beispielhaft für eine neue Aufgabenträgergeneration, die über die reine SPNV-Bestellung hinaus zunehmend Verantwortung für einen gesamthaften ÖPNV im Sinne seiner Hinwirkungsaufgabe übernimmt. In diesem Zusammenhang erfolgt auch eine Überprüfung der internen Strukturen. Ein Ergebnis daraus ist beispielsweise die Entwicklung intermodaler Knotenpunkte, wie im Rahmen des Kapitels B2.1 Angebot und Kapitels B2.2 Infrastruktur dargestellt wird.

B1.8 Demografisch-strukturelle Rahmenbedingungen

Die demografisch-strukturellen Rahmenbedingungen bilden eine wichtige Grundlage für die Planung und Weiterentwicklung des SPNV im Verbandsgebiet des NWL. Sie umfassen sowohl die räumliche

Struktur, wie Siedlungs- und Erreichbarkeitsmuster, als auch gesellschaftliche Gliederungen, die durch demografische Entwicklungen geprägt sind.

Das Gebiet Westfalen-Lippe ist durch eine ausgeprägte räumliche und strukturelle Heterogenität gekennzeichnet. Die räumlichen Strukturen im Verbandsgebiet reichen von städtisch geprägten Verdichtungsräumen mit überregionaler Verflechtung bis hin zu dünner besiedelten ländlichen Regionen. Zwischen diesen Teilräumen bestehen erhebliche Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung, in der Altersstruktur sowie in den prognostizierten demografischen Entwicklungen. Die Analyse dieser Faktoren bildet die Grundlage für eine bedürfnisgerechte und zukunftsorientierte Ausgestaltung des SPNV, um sowohl gegenwärtige als auch prognostizierte demografisch-strukturelle Anforderungen der einzelnen Teilräume angemessen zu berücksichtigen.

B1.8.1 Westfalen-Lippe als vielfältiger Raum

Neben der organisatorischen Struktur ist auch die räumliche Beschaffenheit des Verbandsgebiets von zentraler Bedeutung, da sie maßgeblich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie die Ausgestaltung des SPNV-Angebots im NWL prägt. Diese wird im Folgenden weitergehend analysiert. Die Analyse stützt sich u. a. auf das raumstrukturelle statistische Modell RegioStaR 7, das Gebietseinheiten anhand siedlungs- und raumstruktureller Merkmale sieben Raumtypen zuordnet. Das Modell ermöglicht eine differenzierte Betrachtung unterschiedlicher Stadt- und Ländlichkeitsgrade und dient als Instrument zur Analyse von Wirkungszusammenhängen zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen sowie zur Ermittlung differenzierter Mobilitätskennwerte. Im NWL-Verbandsgebiet sind dabei alle RegioStaR-7-Raumtypen mit Ausnahme der Metropolregion vertreten.

Das Verbandsgebiet des NWL ist insgesamt überaus vielfältig und besteht neben städtischen oder verstädterten Räumen auch zu einem Großteil aus als ländlich klassifizierten Gebieten (s. Abb. 9). Insgesamt befinden sich vier Stadtregionen im Verbandsgebiet. Im Nordwesten des Verbandsgebiets besteht eine zusammenhängende Stadtregion rund um Münster. Zudem befindet sich eine weitere regiopolitane Stadtregion im nordöstlichen Teil des Verbandsgebiet um Bielefeld und Paderborn. Eine weitere Stadtregion erstreckt sich aus dem östlichen Teil des Ruhrgebiets von der Stadt Dortmund über den Kreis Unna bis in die Stadt Hamm. Die vierte Städteregion liegt im Bereich der Stadt Siegen im südlichen Bereich von Westfalen-Lippe. Die weiteren Regionen im NWL sind dem Raumtyp Ländliche Räume zugeordnet. Der größte Teil der kleinstädtischen bis dörflichen Strukturen erstreckt sich zwischen der Soester Börde und dem überwiegend südlich angrenzenden Teil des NWL-Gebietes.

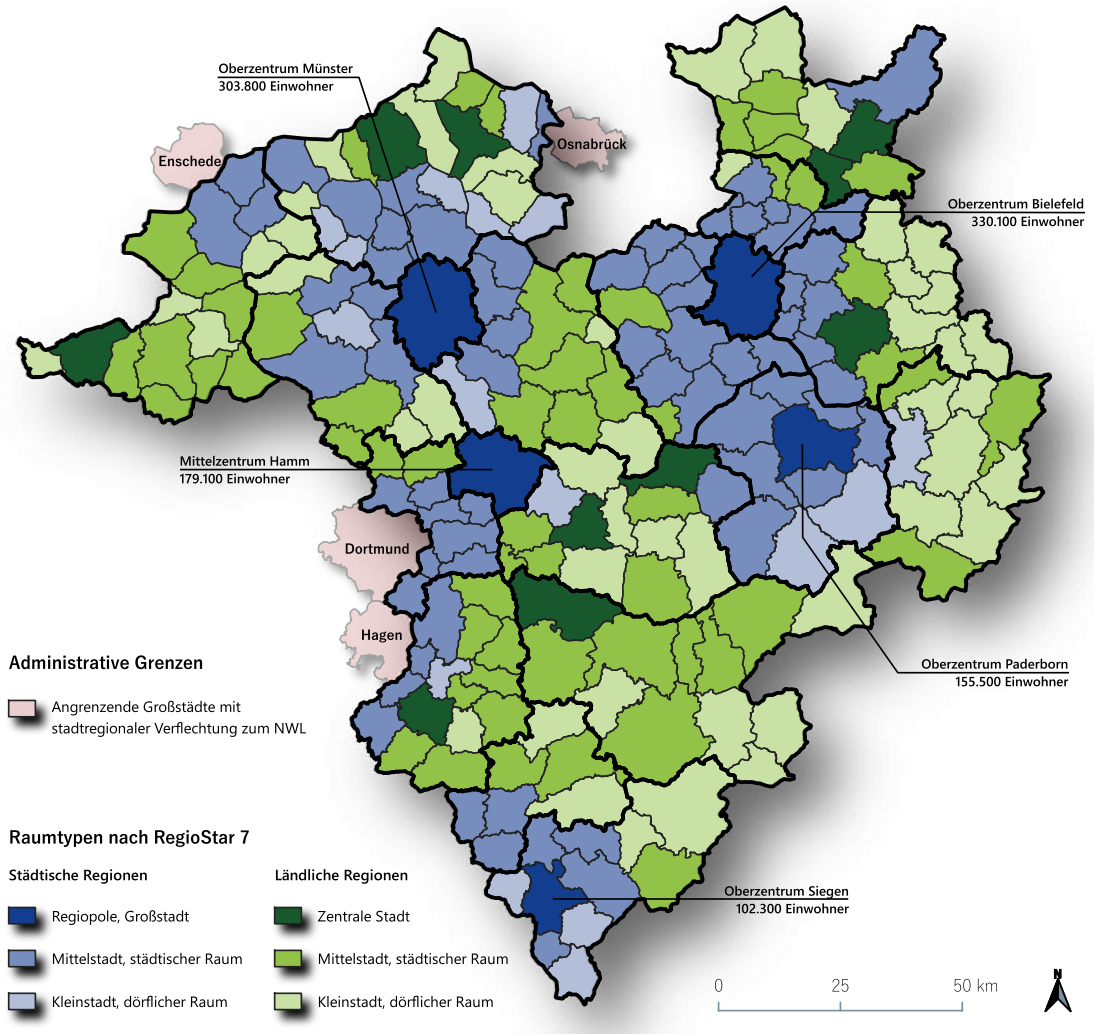


Abb. 9: Raumtypen im Verbandsgebiet
Anmerkung: Raumkategorisierung nach RegioStaR7
Quelle: NWL 2024; Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

Ländliche Räume im Verbandsgebiet

Außerhalb der benannten städtischen Regionen bestehen im Verbandsgebiet des NWL vornehmlich ländlich geprägte Räume. Die nachstehende Abb. 10 veranschaulicht dies anhand der Darstellung der unterschiedlichen Zentrumstypen im NWL sowie der jeweiligen Einwohnerdichten pro Hektar. Zu erkennen ist, dass sich das Umland der Oberzentren deutlich unterscheidet: Während sich die Stadt Bielefeld in einem verstädterten Umfeld befindet, liegt die Stadt Münster in einer ländlich geprägten Region. Bei der Stadt Münster hat keine der angrenzenden Kommunen eine Einwohnerdichte über dem NWL-Mittelwert.

Flächenmäßig größere und ländlich geprägte Regionen bestehen auch außerhalb des Münsterlandes, insbesondere im südöstlichen Teil des NWL-Verbandsgebietes zwischen den Städten Siegen, Paderborn, Bielefeld und entlang der Landesgrenzen mit Hessen und Niedersachsen. Hierzu gehören v. a. der Kreis Siegen-Wittgenstein, der Hochsauerlandkreis und der Kreis Höxter. Die Einwohnerzahlen und -dichten liegen – unabhängig davon, ob es sich um ein Mittel- oder Grundzentrum handelt – deutlich unter dem NWL-Mittelwert (290 Einwohner / Quadratkilometer). Ebenso weist der südöstliche Teil im NWL auch

größere nicht besiedelte Flächen auf, während in anderen Regionen auch bei sehr geringen Einwohnerdichten durchgängige Siedlungsstrukturen bestehen.

Der ländliche Charakter dieser Region wird durch die geringen Einwohnerdichten deutlich. So haben insgesamt 22 Kommunen im gesamten Verbandsgebiet des NWL eine Dichte von weniger als 100 Einwohnern pro Quadratkilometer. Rund zwei Drittel dieser Kommunen liegen in der südöstlichen Region, bestehend aus dem Kreis Siegen-Wittgenstein (Bad Berleburg, Erndtebrück und Bad Laasphe), dem Hochsauerlandkreis (Medebach, Hallenberg, Eslohe, Schmallenberg und Winterberg), dem südlichem Kreis Paderborn (Lichtenau und Bad Wünnenberg) sowie dem Kreis Höxter (Borgenteich, Willebadessen, Marienmünster, Nieheim und Brakel) (STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024).

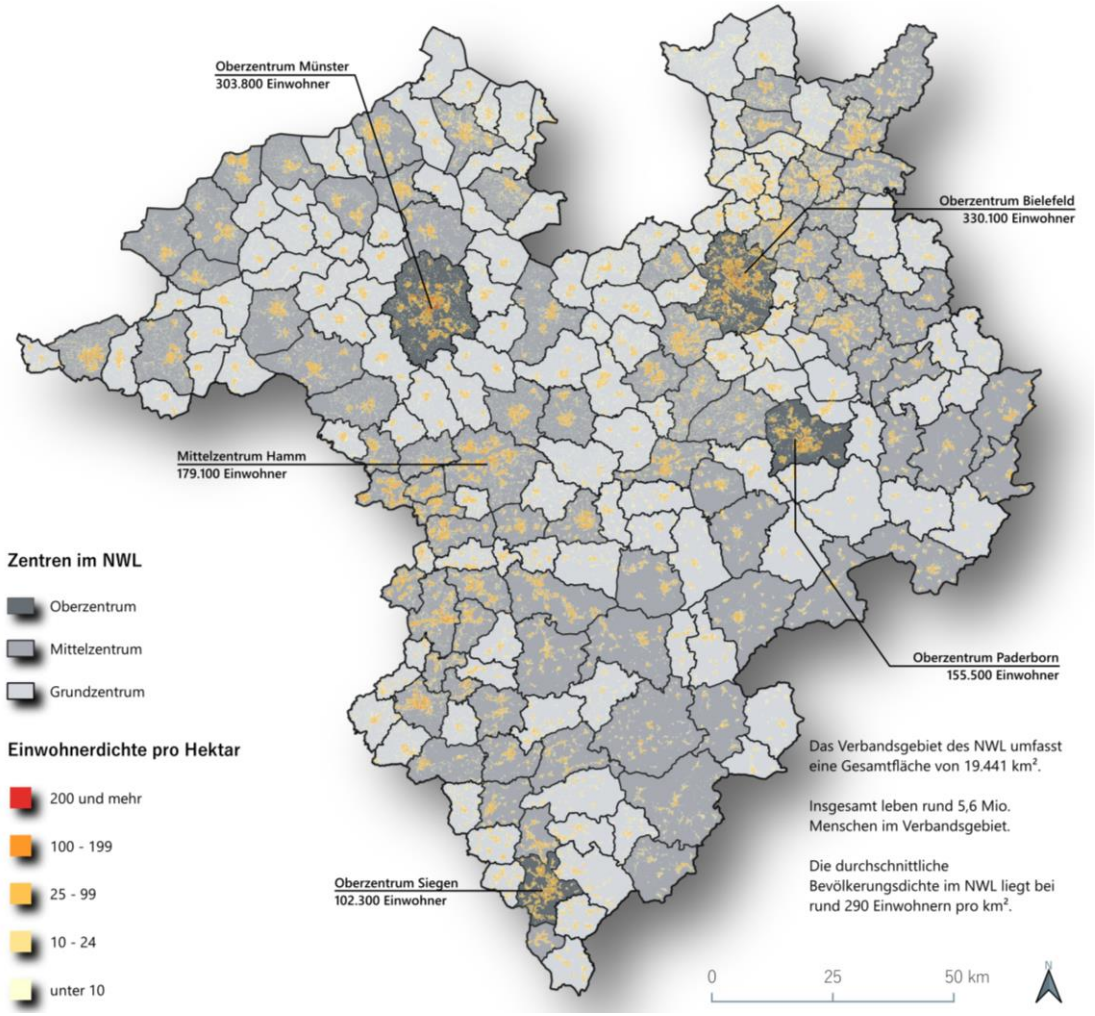


Abb. 10: Einwohnerdichte im Verbandsgebiet
Quelle: NWL 2025; Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

Urbane Räume im Verbandsgebiet

Neben den ländlichen Räumen befinden sich nach dem Zensus 2022 fünf Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern im Gebiet des NWL. Mit den Städten Bielefeld (330.100 Einwohner) und Münster (303.800 Einwohner) sind dies die acht- bzw. zehntgrößte Stadt in NRW (STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2025). Sowohl Bielefeld als auch Münster haben je rund zwei- bis dreimal so viele Einwohner wie die weiteren Großstädte im Gebiet des NWL: Hamm (179.100 Einwohner), Paderborn (155.500 Einwohner) und Siegen (102.300 Einwohner). Von allen fünf Großstädten haben vier die

Funktion eines Oberzentrums (Bielefeld, Münster, Paderborn, Siegen). Die Stadt Hamm wird als Mittelzentrum deklariert (ebd.).

Zusätzlich zu den Großstädten bestehen weitere verstädterte Regionen und Siedlungsachsen. Verstädterte Regionen liegen im NWL v. a. im Nordosten und im Westen. Im Nordosten grenzen an das Oberzentrum Bielefeld vier Mittelzentren. Weitere Mittelzentren liegen im Umland. Alle an die Stadt Bielefeld angrenzenden Kommunen haben eine Einwohnerdichte, die über dem NWL-Mittelwert liegt. Dies umfasst auch acht Grundzentren in dieser Region (STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2025).

Mit der Stadt Osnabrück (165.600 Einwohner) (LANDESAMT FÜR STATISTIK NIEDERSACHSEN 2024) liegt ein weiteres Oberzentrum direkt an der nördlichen Grenze des Verbandsgebietes zu Niedersachsen. Nordöstlich des Verbandsgebietes liegt zudem die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover (521.300 Einwohner) (ebd.). In südöstlicher Richtung grenzt zudem die Stadt Kassel (207.900 Einwohner) (STADT KASSEL 2025) in Hessen an das Verbandsgebiet des NWL. Im Westen reichen die städtischen Strukturen des Ruhrgebiets mit den angrenzenden Oberzentren Dortmund und Hagen in das Verbandsgebiet hinein. Im Kreis Unna haben derweil alle Kommunen eine Einwohnerdichte über dem NWL-weiten Mittelwert; im Märkischen Kreis ebenso 6 von 15 Kommunen (ebd.).

Auch auf der niederländischen Seite grenzt mit der Stadt Enschede (162.300 Einwohner) (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK 2025) eine Großstadt direkt an den NWL. Die regionalstatistische Raumtypologie des Bundesverkehrsministeriums ordnet diese Stadt in die Kategorie Grenznahe Großstadt mit stadtregionaler Verflechtung zu Deutschland ein.

Die städtischen Strukturen lassen sich anhand besonders hoher Einwohnerdichten mit mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer verdeutlichen. Insgesamt fünf Kommunen haben eine Einwohnerdichte über diesem Wert. Dies umfasst auch die Großstädte Bielefeld und Münster. Die weiteren Städte liegen alle im Kreis Unna im östlichen Teil des Ruhrgebiets (s. Abb. 11).



Abb. 11: Gemeinden mit >1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer
Quelle: NWL 2025, Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2025

Siedlungsachsen

Zusätzlich zu den Oberzentren und verstädterten Regionen sind mehrere zentrale Siedlungsachsen erkennbar, die das Verbandsgebiet durchziehen. Diese verbinden die Oberzentren und führen v. a. im Westen über das Verbandsgebiet hinaus weiter in das mittlere Ruhrgebiet. Zwischen der Landesgrenze zu Niedersachsen und dem Ruhrgebiet besteht eine durchgehende Siedlungsachse aus dem Oberzentrum Bielefeld und dem Mittelzentrum Hamm sowie zehn dazwischen liegenden Mittelzentren und einigen Grundzentren. Diese Achse zeichnet aus, dass hier überwiegend Ober- und Mittelzentren direkt aneinandergrenzen und in jeder Stadt die Einwohnerdichte teils deutlich über dem NWL-Mittelwert liegt (s. Abb. 12, blaue Achse mit vertikalen Streifen).

Weitere durchgehende Siedlungsachsen mit dieser Charakteristik bestehen nicht. Allerdings gibt es zusätzliche Achsen, die im Abgleich mit einer hohen Einwohnerdichte über dem NWL-Mittelwert nur durch einzelne Kommunen unterbrochen sind. Auch hier grenzen meist Mittelzentren direkt aneinander. Insgesamt sind fünf Siedlungsachsen erkennbar. Entlang dieser Achsen leben rund 45 Prozent aller Einwohner des Verbandsgebiets des NWL (Einwohner mehrerer Achsen wurden nachfolgend jeder Achse zugeordnet). In vier der fünf identifizierten Siedlungsachsen verlaufen Autobahn und Bahnstrecken (ohne Köln – Siegen, blaue Achse mit Dreiecken, s. Abb. 12).

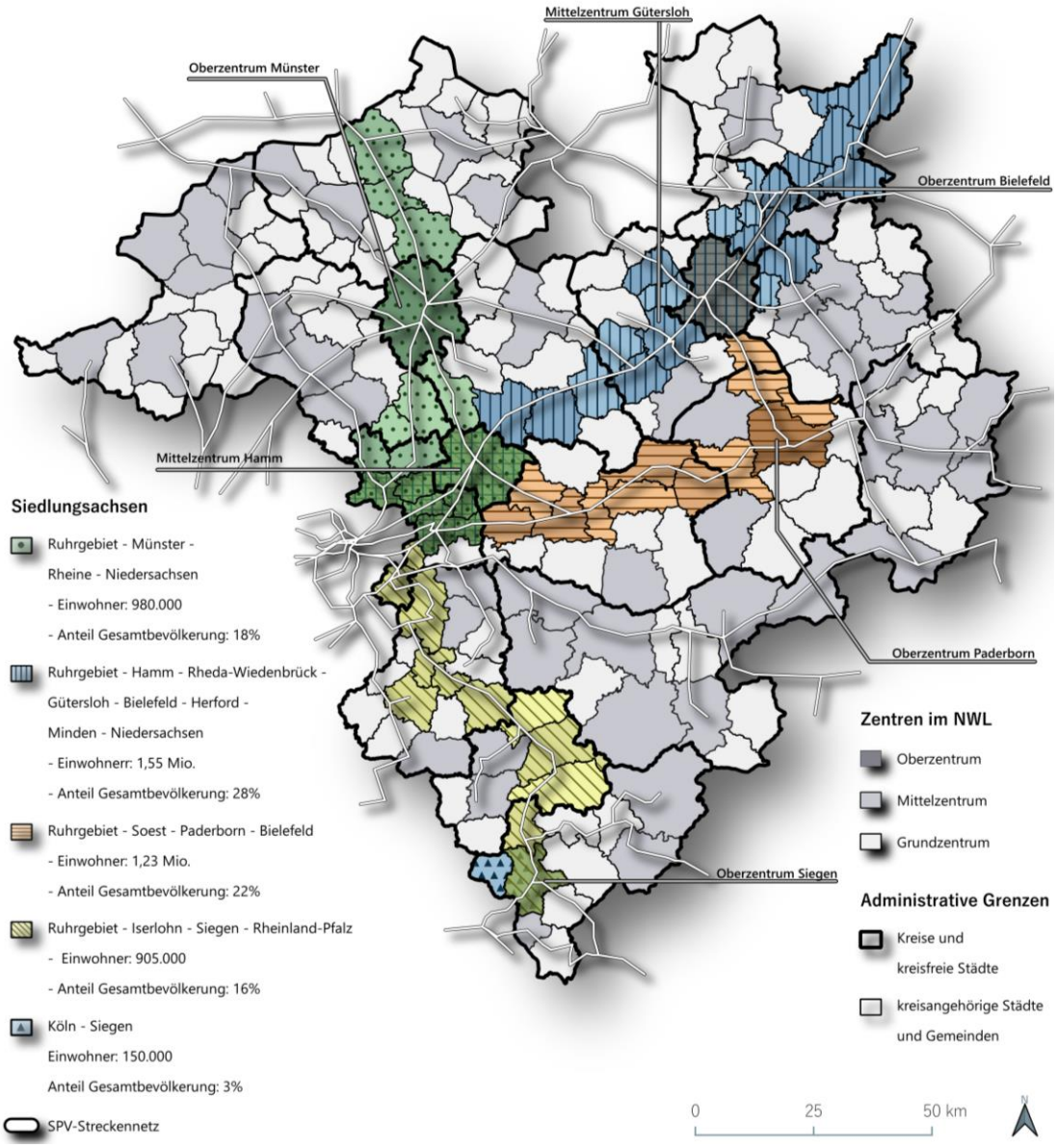


Abb. 12: Siedlungsachsen im Verbandsgebiet des NWL
Quelle: NWL 2025. Daten: ZENSUS 2022, 2024

Öffentliche Einrichtungen und Erwerbstätige

Die Verteilung der Beschäftigten innerhalb des Verbandsgebiets des NWL zeigt deutliche räumliche Disparitäten, die eng mit dem Urbanisierungsgrad und der funktionalen Bedeutung einzelner Städte zusammenhängen. Erwartungsgemäß weisen die Großstädte Münster, Bielefeld und Paderborn die höchsten

absoluten Beschäftigtenzahlen auf. Münster zählt mit rund 191.000 die meisten Erwerbstätigen, gefolgt von Bielefeld mit über 167.000 Erwerbstätigen.

Diese Konzentration lässt sich u. a. durch die hohe Dichte an Punktinfrastrukturen[6] und öffentlichen Einrichtungen erklären. Großstädte wie Münster und Bielefeld fungieren als Oberzentren mit einer ausgeprägten Versorgungsfunktion, die sich in der Ansiedlung von Universitäten, Fachhochschulen, Krankenhäusern sowie bedeutenden Verwaltungen niederschlägt. Diese Institutionen sind zugleich relevante Arbeitgeber, deren Standorte stark auf zentrale Orte konzentriert sind. Die auf der Karte verzeichneten Standorte von Universitäten und Kliniken bestätigen diese Konzentration in städtischen Räumen (s. Abb. 13).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verteilung der Beschäftigtenzahlen im Verbandsgebiet stark von strukturellen Faktoren wie Zentralitätsgrad, Infrastrukturangebot und institutioneller Ausstattung geprägt ist. Großstädte sind dabei zentrale Arbeitsmarktregionen, während ländlich geprägte Gemeinden in der Regel geringere Beschäftigtenzahlen aufweisen.

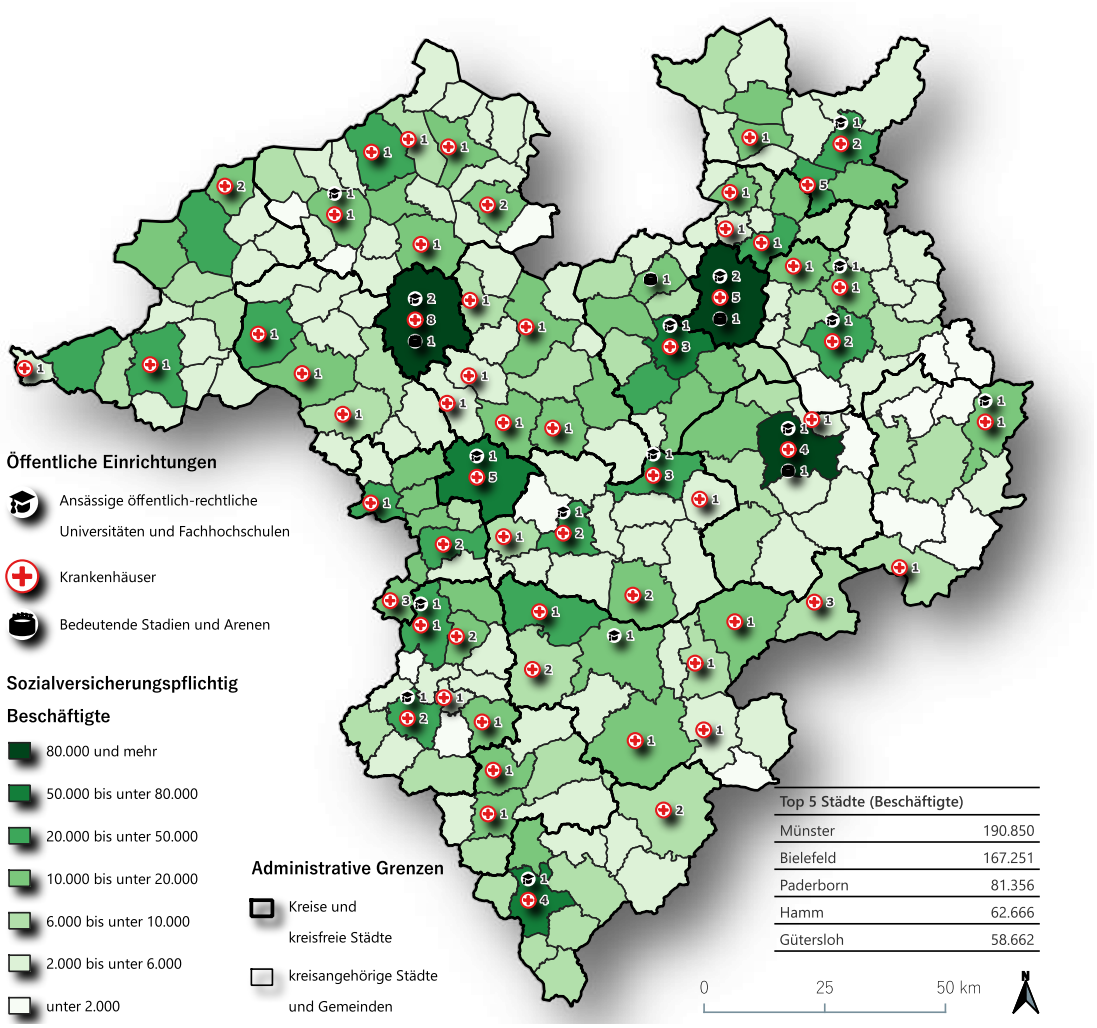


Abb. 13: Arbeitsplätze und öffentliche Einrichtungen im Verbandsgebiet
Quelle: NWL 2025, Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

[6] Punktinfrastrukturen sind ortsfeste Infrastruktureinrichtungen, die an einem konkreten Punkt im Raum lokalisiert sind und nicht linien- oder flächenhaft verlaufen – z. B. Bahnhöfe, Gerichtsgebäude, Theater oder Einkaufszentren.

Landschaft und Relief

Das Verbandsgebiet des NWL ist geprägt durch Tief- und Flachland im Norden und Mittelgebirgslandschaften und Höhenzüge im Süden und Osten. Es wird von insgesamt fünf geologischen Großlandschaften unterteilt (s. Abb. 14). Die Westfälische Bucht nimmt dabei den zentralen Teil des Gebietes ein und wird im Süden durch das Bergisch-Sauerländische Gebirge begrenzt. Das Westfälische Tiefland schließt sich nördlich an die Westfälische Bucht an und geht im Nordosten in das Weserbergland über. Im Westen grenzt das Niederrheinische Tiefland an die Westfälische Bucht und erstreckt sich bis zur westlichen Grenze des NWL-Gebietes.

Das Relief des Verbandsgebiets zeigt deutliche Höhenunterschiede zwischen den nördlichen und südlichen Landesteilen. Während der Norden durch weitläufige, flache Gebiete mit nur geringen Erhebungen geprägt ist, steigen die Höhenzüge im Süden deutlich an. Die höchste Erhebung befindet sich im Rothaargebirge mit dem Langenberg auf 843,2 Meter ü. NHN und dem Kahlen Asten an zweiter Stelle (841,2 Meter). Beide sind gleichzeitig auch die höchsten Berge in NRW.



Abb. 14: Relief des Verbandsgebietes mit Großlandschaften

Quelle: NWL 2025. Daten: BUNDESAMT FÜR KARTOGRAPHIE UND GEODÄSIE 2024

Die Westfälische Bucht ist gekennzeichnet durch niedrige bis mittlere Höhenzüge, wie den Teutoburger Wald (bis zu 446,4 Meter). Diese Höhenzüge gliedern das Westfälische Tiefland und die Westfälische Bucht vom Weserbergland ab. Im Osten ist das Verbandsgebiet durch kleinere Mittelgebirgszüge, wie das Wiehengebirge und das Wesergebirge, geprägt. Südlicher liegen das Sintfeld und das Eggegebirge mit dem Preußischen Velmerstot (464 Meter), der die höchste Erhebung der Großlandschaft markiert.

Das Bergisch-Sauerländische Gebirge im Süden stellt die bedeutendste Mittelgebirgsregion innerhalb des NWL dar. Neben dem Süderbergland gehören das Ebbegebirge und das Lennebergland zu dieser Landschaftseinheit. Hier zeigt sich ein stark gegliedertes Relief mit zahlreichen Höhenzügen, Tälern und Flusstälern.

B1.8.2 Bevölkerungsentwicklung

Ein Vergleich der Bevölkerungsentwicklungen zwischen den Zensuserhebungen 2011 und 2022 in den verschiedenen Gemeinden zeigt deutliche Unterschiede zwischen städtisch und ländlich geprägten Räumen. Eine positive Entwicklung ist insbesondere in städtischen Regionen und Ballungszentren erkennbar. Die Oberzentren Münster, Paderborn und Siegen weisen ein überdurchschnittliches Wachstum auf. Dies deutet darauf hin, dass urbane Gebiete auch im NWL durch bessere Infrastruktur, wirtschaftliche Attraktivität und Bildungsangebote verstärkt Menschen anziehen. Sämtliche Oberzentren teilen die Gemeinsamkeit, Standort von mindestens einer Universität zu sein. Heraus sticht die Kleinstadt Bad Lippspringe, die trotz ihrer beschaulichen Größe von allen Gemeinden im Verbandsgebiet das höchste relative Bevölkerungswachstum vorweisen kann (13,9 Prozent). Ebenfalls hohe Bevölkerungsentwicklungen verzeichnen das Oberzentrum Paderborn sowie die Stadt Greven, nördlich von Münster. Die direkte Nachbarschaft zum Oberzentrum Paderborn dürfte hierbei eine zentrale Rolle spielen. Im Gegensatz dazu verzeichnen ländliche Gebiete und strukturschwache Regionen teils erhebliche Bevölkerungsverluste. Besonders stark betroffen sind Regionen im Süden und Osten des Verbandsgebiets. Der Bevölkerungsrückgang ist hier vermutlich auf Abwanderung in städtische Regionen, eine alternde Bevölkerung und eine geringere wirtschaftliche Dynamik zurückzuführen. Den stärksten Rückgang an Bevölkerung verzeichnet Bestwig im Südosten (- 10,42 Prozent) (s. Abb. 15).

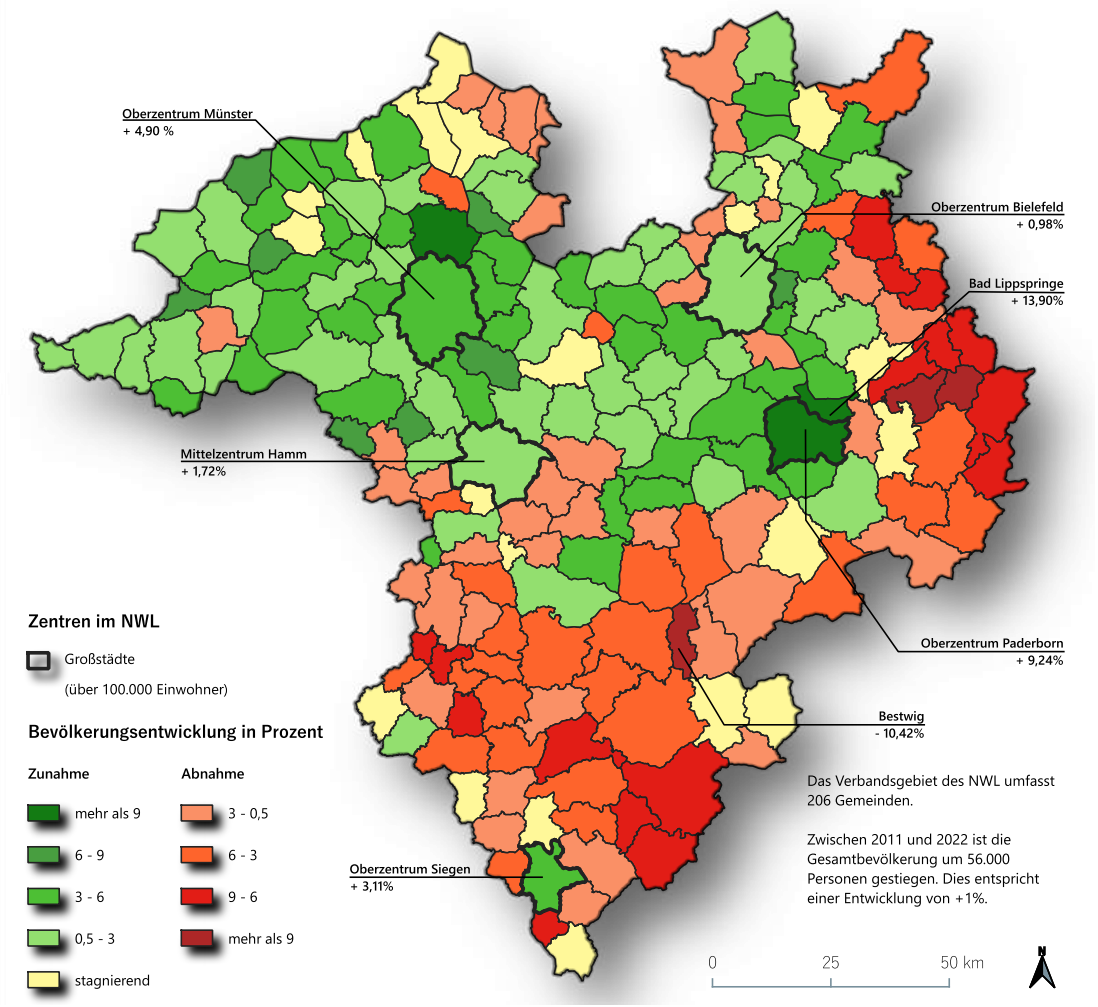


Abb. 15: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011 und 2022 auf Gemeindeebene
Quelle: NWL 2025; Datengrundlage: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

B1.8.3 Bevölkerungsstruktur und -prognose

Altersstruktur 2024

Im Verbandsgebiet des NWL leben rund 5,6 Millionen Menschen. Der größte Anteil entfällt dabei auf die Altersklasse der Menschen zwischen 20 und 63 Jahren (58 Prozent), gefolgt von der Altersklasse der Menschen ab 64 Jahren (23 Prozent) und der Altersklasse bis 19 Jahre (19 Prozent).[7] Mit änderndem Alter gehen auch Änderungen in der Lebensweise einher, die sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken (vgl. Kapitel B1.9 Mobilität im Verbandsgebiet). Dies umfasst beim Wechsel zwischen der jüngeren und der mittleren Altersklasse beispielsweise den Auszug aus dem Elternhaus und den Beginn eines Studiums oder einer Ausbildung. Mit dem Renteneintritt ändert sich das Mobilitätsverhalten in der Regel ebenfalls entscheidend. Das tatsächliche durchschnittliche Renteneintrittsalter betrug im Jahr 2023 64,4 Jahre (DEUTSCHE RENTENVERSICHERUNG 2023).

Die Altersklasse von 20 bis 63 Jahren ist in den Stadtregionen häufiger vertreten. Der Anteil liegt bei 57 Prozent gegenüber 43 Prozent in den ländlichen Regionen. Bei den unter 20-Jährigen besteht kaum ein Unterschied zwischen den städtischen und den ländlichen Regionen (51 Prozent und 49 Prozent).

[7] Das durchschnittliche Renteneintrittsalter betrug im Jahr 2023 64,4 Jahre (DEUTSCHE RENTENVERSICHERUNG 2023).

Konträr ist die Situation in der Altersklasse ab 64 Jahren. So leben mehr Menschen ab 64 Jahren in den städtischen Regionen mit 55 Prozent gegenüber den ländlichen Regionen mit entsprechend 45 Prozent (s. Abb. 16).

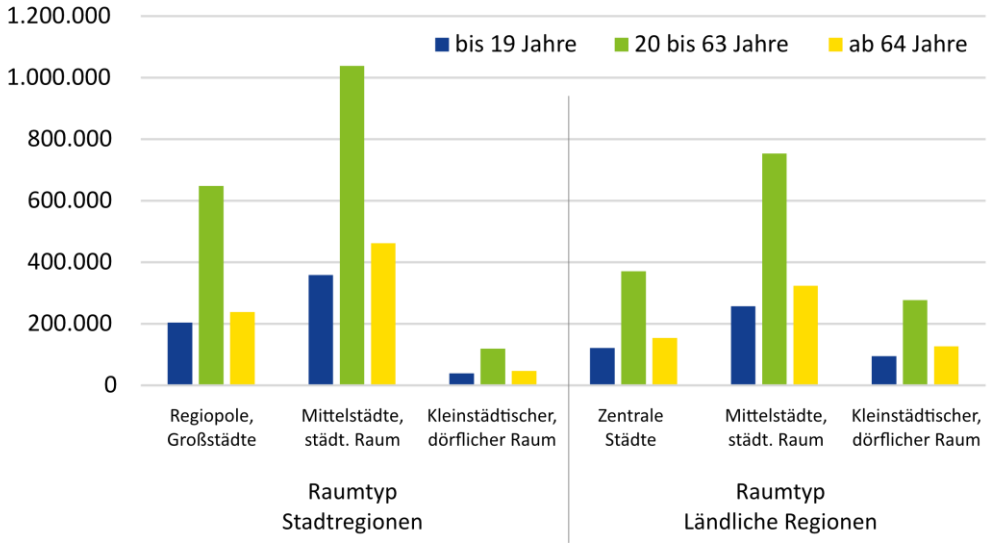


Abb. 16: Altersstruktur nach Raumtypen
Quelle: NWL 2025; Datengrundlage: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerungsprognose für das Verbandsgebiet des NWL zeigt bis zum Jahr 2030 einen leichten Rückgang der Einwohnerzahl von 5,63 auf rund 5,59 Millionen Menschen. Während der Anteil der unter 19-Jährigen weitgehend stabil bleibt, verschieben sich die Anteile in den übrigen Altersgruppen: Der Anteil der 20- bis 63-Jährigen nimmt ab, während die Gruppe der über 64-Jährigen deutlich wächst.

Der demografische Wandel wird besonders in klein- und mittelstädtischen sowie ländlichen Räumen spürbar sein. Hier steigt der Anteil der über 64-Jährigen je nach Raumtyp auf 22 bis 27 Prozent. Gleichzeitig sinken in diesen Regionen die Anteile der jüngeren und erwerbstätigen Bevölkerung. In den städtischen Räumen fällt die Alterung zwar ebenfalls deutlich aus, wird jedoch teilweise durch stabile oder leicht steigende Anteile der unter 19-Jährigen abgefedert.

Mit der Alterung der Bevölkerung verändern sich Mobilitätsmuster spürbar. Vollzeitbeschäftigte legen durchschnittlich 3,6 Wege pro Tag zurück, bei älteren Menschen sind es nur 2,5 Wege – zudem mit deutlich kürzeren Distanzen. Der Rückgang der Wegelänge um rund 40 Prozent hängt v. a. mit dem Übergang vom Berufsleben in den Ruhestand und einer stärkeren Gewichtung von Freizeitaktivitäten als Fahrtanlass zusammen (BMDV 2019). [8]

Die Verschiebung der Altersstruktur hat direkte Auswirkungen auf die Nachfrage im SPNV. Die Verkehrsspitzen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) werden tendenziell schwächer ausgeprägt sein, während sich die Fahrten gleichmäßiger über den Tag verteilen (BMDV 2019). Diese Entwicklung wird durch neue Arbeitszeit und Lebensmodelle unterstützt. Gleichzeitig steigen die Qualitätsanforderungen, da ältere

[8] Hinweis: Die Daten der Bevölkerungsprognose beziehen sich derzeit auf die Zensus Daten aus 2011. Eine aktuellere Datengrundlage liegt zum Redaktionsschluss (30.06.2025) nicht vor, wird voraussichtlich aber im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2025 zur Verfügung stehen und sodann ggf. nachträglich im Prozess ergänzt.

Fahrgäste höhere Ansprüche an Komfort, Sicherheit und Service stellen. Mittelfristig werden also barrierefreie Zugänge, gut lesbare Informationen und eine hohe Wahlfreiheit zwischen Verkehrszeiten und verschiedenen Mobilitätsangeboten noch mehr an Bedeutung gewinnen.

B1.9 Mobilität im Verbandsgebiet

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung bildet eine zentrale Grundlage für die Planung und Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Nahverkehrsangebots. Eine wesentliche Datenbasis für die Analyse und Bewertung dieses Verhaltens liefert die Studie Mobilität in Deutschland (MiD), eine bundesweite Erhebung, die umfassende Einblicke in die Alltagsmobilität gibt. Sie beleuchtet u. a. Verkehrsmittelwahl, Wegelängen, Zeitaufwände und Bewegungszwecke – differenziert nach sozioökonomischen Gruppen und regionalen Gegebenheiten. Grundlage hierfür sind die repräsentativ erhobenen Daten durch die Befragung von Haushalten zur täglichen Mobilität.

Im Kontext des Nahverkehrsplans des NWL werden die Erkenntnisse der MiD 2023 gezielt herangezogen, um regionale Mobilitätsmuster zu analysieren und strategische Entscheidungen zu fundieren. Die nachfolgenden Unterkapitel konzentrieren sich auf die Auswertung relevanter Daten der MiD und deren Implikationen für den öffentlichen Nahverkehr im NWL-Gebiet.

Die Erhebung im Rahmen der MiD erfolgte bisher für die Jahre 2002, 2008, 2017 und 2023 und wurde vom Bundesverkehrsministerium beauftragt. Neben aktuellen Erkenntnissen und Zeitreihenbetrachtungen auf Bundesebene steht den Aufgabenträgern die Möglichkeit offen, auf Basis der Erhebungen Regionalberichte anfertigen zu lassen, um spezifischere Auswertungen des eigenen Verbandsgebiets zu erhalten. Diese Option hat der NWL in Anspruch genommen. Im Folgenden werden sowohl der Regionalbericht als auch der Bericht auf Bundesebene (2023) herangezogen.

B1.9.1 Modal Split

Modal Split in Deutschland

Für die Verkehrspolitik und -planung ist die Kenntnis darüber, wie sich die Bevölkerung fortbewegt, von grundlegender Bedeutung. Ein zentraler Indikator ist der sogenannte Modal Split, der angibt, welchen Anteil die verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr der Bevölkerung haben. Dabei lassen sich zwei Formen der Betrachtung unterscheiden: Der Modal Split nach Wegen zeigt, welcher Anteil der Wege mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder dem MIV zurückgelegt wird. Der Modal Split nach Personenkilometern (Pkm) hingegen beschreibt die Verteilung der Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die insgesamt zurückgelegte Strecke. Zunächst wird hier die Betrachtung nach der Anzahl Wege dargestellt.

Bundesweit ist das Auto das mit Abstand dominierende Verkehrsmittel. 40 Prozent aller Wege werden mit dem Auto (MIV Fahrer) zurückgelegt. An zweiter Stelle der häufigsten Fortbewegungsarten steht der Fußverkehr, der einen Anteil von 26 Prozent erreicht. Relativ nah beieinander folgen das Mitfahren im Auto mit 13 Prozent sowie das Fahrrad und der ÖPV, die jeweils einen Anteil von 11 Prozent am gesamtdeutschen Modal Split haben. Fasst man die Anteile des MIV zusammen, entfallen auf das Auto als Fahrer und Mitfahrer gemeinsam 53 Prozent aller Wege. Demgegenüber erreichen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Fahrrad, ÖPV) zusammen einen Anteil von 48 Prozent. Insgesamt zeigt sich somit auf Bundesebene eine leichte Dominanz des Autos im Mobilitätsverhalten (s. Abb. 17). In den vergangenen Jahren hat sich der Modal Split lediglich moderat verändert.

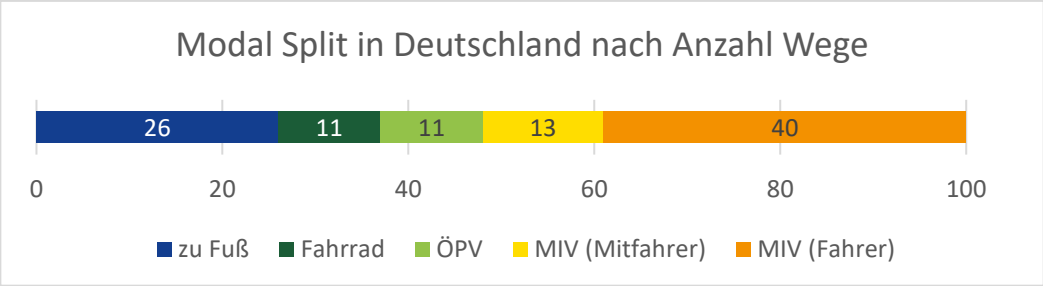


Abb. 17: Modal Split in Deutschland nach Anzahl Wege
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Der deutschlandweite Modal Split gemessen an Personenkilometern unterscheidet sich deutlich vom an Wegen gemessenen Modal Split. Im Vergleich zum wegebezogenen Modal Split zeigt sich, dass der Anteil des Fuß- und Fahrradverkehrs deutlich geringer ist. Dies lässt darauf schließen, dass diese Verkehrsmittel insbesondere für kürzere Strecken genutzt werden. Der ÖPV und der MIV haben bei der Betrachtung nach Pkm im Vergleich zum Modal Split nach der Wegeanzahl einen deutlich höheren Anteil. Mit 54 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer liegt der Anteil des MIV als Fahrer deutlich über dem wegebezogenen Wert von 40 Prozent (s. Abb. 18).

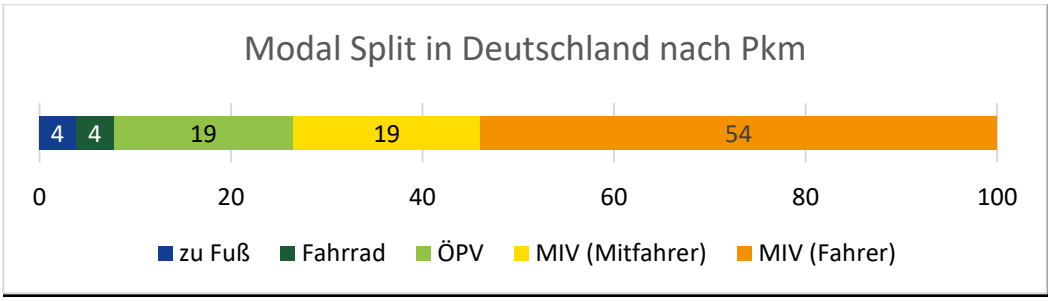


Abb. 18: Modal Split in Deutschland nach Pkm
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Modal Split in Westfalen-Lippe

Auch im NWL-Gebiet dominiert das Auto (MIV-Fahrer) den Modal Split in beiden Betrachtungsweisen klar. Beim Modal Split nach der Anzahl Wege in Westfalen-Lippe nimmt das Auto (MIV (Fahrer)) einen Anteil von 46 Prozent aller Wege ein. An zweiter Stelle folgt der Fußverkehr mit einem Anteil von 22 Prozent. Das Auto als Mitfahrer (MIV-Mitfahrer) und das Fahrrad liegen mit 13 bzw. 12 Prozent fast gleichauf. Den geringsten Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen hat der ÖPV mit 7 Prozent (s. Abb. 19) (INFAS 2025).

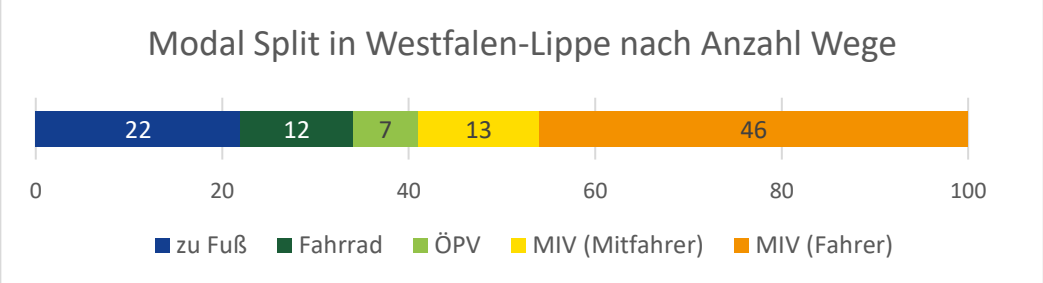


Abb. 19: Modal Split in Westfalen-Lippe nach Anzahl Wege
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Alle Wege inkl. imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Ähnlich wie im zuvor dargestellten Modal Split für Deutschland, lässt sich auch am Modal Split für Westfalen-Lippe erkennen, dass bei der Bewertung der Personenkilometer ein größerer Anteil mit dem MIV und ÖPV zurückgelegt wird. Der Fuß- und Radverkehr ist vergleichsweise gering (s. Abb. 20). Auch hier bleiben das Auto (78 Prozent, MIV (Fahrer) und MIV (Mitfahrer)) und der ÖPV (14 Prozent) die dominierenden Verkehrsmittel.

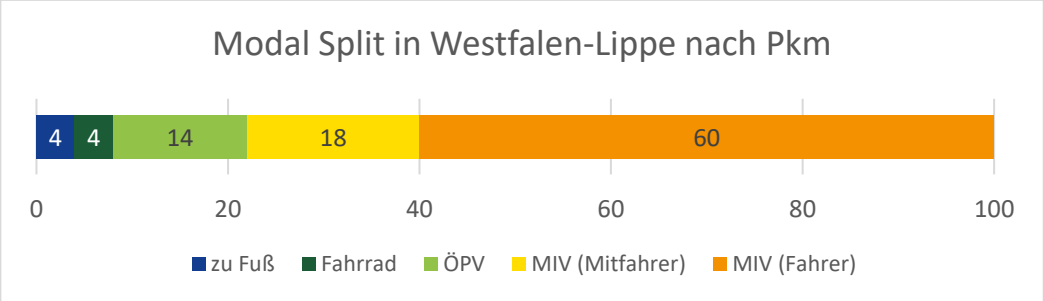
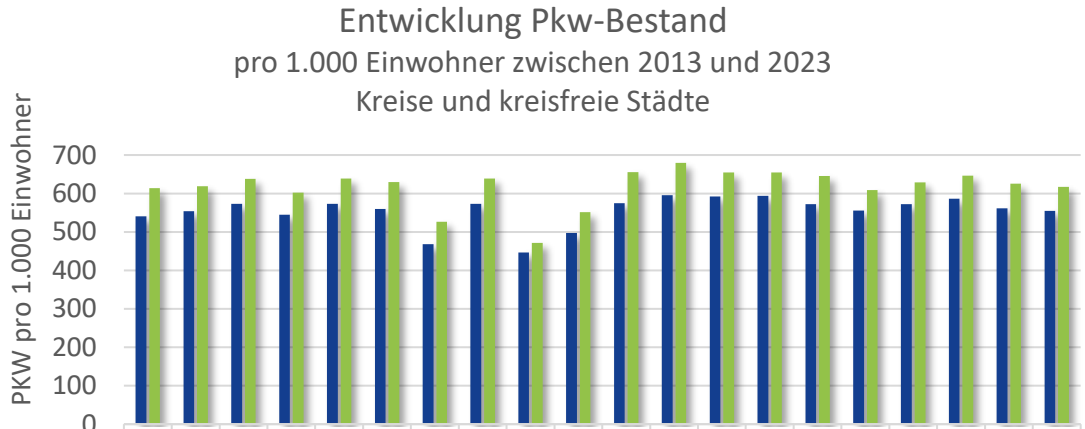


Abb. 20: Modal Split in Westfalen-Lippe nach Pkm
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich.
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Die Dominanz des MIV spiegelt sich ebenfalls in der Anzahl der Besitzer eines Pkw-Führerscheins wider. 89 Prozent der Menschen ab 17 Jahre, die innerhalb des Verbandsgebiets des NWL leben, haben einen solchen (INFAS 2025). Vor allem aber die Entwicklung der Pkw-Bestände im NWL-Gebiet gibt Aufschluss über die zentrale Rolle des Autos als primäres Fortbewegungsmittel. In allen Kreisen und kreisfreien Städten ist der Bestand pro 1000 Einwohner zwischen 2013 und 2023 gestiegen. Ein weitaus stärkerer Anstieg zeichnet sich hierbei in ländlich geprägten Kreisen ab, angeführt vom Hochsauerlandkreis mit einem prozentualen Zuwachs von 14,2 Prozent. Für das gesamte Verbandsgebiet hat der Pkw-Bestand gegenüber 2013 um 11,3 Prozent zugenommen (s. Abb. 21).



	BOR	ST	GT	PB	COE	WAF	BI	SO	MS	HAM	HSK	OE	HF	MI	HX	UN	LIP	SI	MK	ø
2013	540	554	573	545	573	560	468	573	446	497	574	595	593	594	572	556	572	586	562	554
2023	614	618	638	602	639	630	526	638	472	551	656	680	655	655	646	609	629	646	626	617
Entw. in %	13,6	11,6	11,2	10,4	11,5	12,5	12,5	11,3	5,6	10,8	14,2	14,1	10,5	10,2	12,9	9,6	10,0	10,2	11,4	11,3

Abb. 21: Entwicklung des Pkw-Bestandes zwischen 2013 und 2023
Anmerkung: BI = Bielefeld; BOR = Borken; COE = Coesfeld; GT = Gütersloh; HAM = Hamm; HF = Herford; HSK = Hochsauerlandkreis; HX = Höxter; LIP = Lippe; MK = Märkischer Kreis; MI = Minden-Lübbecke; MS = Münster; OE = Oelde; PB = Paderborn; SI = Siegen; So = Soest; ST = Steinfurt; UN = Unna; WAF =Warendorf
Quelle: NWL 2025; Daten: KRAFTFAHRTBUNDESAMT 2024

Im Vergleich des Modal Split im NWL mit dem gesamtdeutschen Durchschnitt zeigt sich, dass die Nutzung des Autos im Verbandsgebiet nochmals ausgeprägter ist. Demgegenüber wird im NWL-Gebiet seltener zu Fuß gegangen und insbesondere der ÖPV spielt eine merklich geringere Rolle als im deutschlandweiten Mittel. Der Anteil der Mitfahrten im Auto sowie die Fahrradnutzung bewegen sich im NWL hingegen auf einem ähnlichen Niveau wie im Bundesdurchschnitt.

B1.9.2 Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl

Die Wahl des Verkehrsmittels wird indes von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst. Diese Faktoren reichen von räumlichen Gesichtspunkten über demografische Einflussfaktoren wie dem Alter bis zu dem Wegezweck und der Wegelänge sowie der Startzeit und werden in den folgenden Abschnitten näher dargestellt.

Einfluss von Raumtyp und Regionalität

Die Grundlage der folgenden Auswertungen bildet die Raumtypisierung RegioStaR 7, ein System zur Klassifikation von Siedlungsräumen in Deutschland. Es unterscheidet verschiedene Raumtypen anhand ihrer Siedlungsstruktur und funktionalen Eigenschaften. RegioStaR 7 ist eine Unterkategorie dieses Systems und differenziert insgesamt sechs Raumtypen, die sich in ihrer Urbanität und Lage – von Regiopolen[9] und Großstädten bis hin zu ländlich geprägten Dörfern – unterscheiden. Diese Einteilung ermöglicht eine differenzierte Analyse des Mobilitätsverhaltens nach Raumtypen und bildet die Basis der hier dargestellten Ergebnisse.

In Regiopolen und Großstädten ist der Anteil des MIV-Fahrers am Modal Split mit 33 Prozent am niedrigsten im Vergleich zu den anderen Raumtypen. Im Gegenzug sind hier die Anteile für das Fahrrad (21 Prozent) und den ÖPV (10 Prozent) am höchsten, und auch der Fußverkehr ist mit 25 Prozent leicht überdurchschnittlich vertreten. Der am stärksten urbanisierte Raumtyp in ländlichen Regionen ist nach RegioStar 7 die zentrale Stadt und wird hier den Regiopolen und Großstädten der Stadtregionen gegenübergestellt. Die Nutzung des Autos als Fahrer in zentralen Städten stellt mit 47 Prozent die größte Differenz unter vergleichbaren Raumtypen zwischen Stadtregionen und ländlichen Regionen dar. Im Vergleich zur Großstadt liegt der Anteil damit um 14 Prozent höher.

Mit abnehmender Urbanität steigt die Dominanz des Autos an. In kleinstädtischem oder dörflichem Raum, der innerhalb von ländlichen Regionen liegt, erreicht der Wert der MIV-Fahrer mit 55 Prozent sein Maximum, während das Fahrrad mit 4 Prozent kaum eine Rolle spielt und der ÖPV-Anteil bei 5 Prozent liegt. Für ebendiesen Raumtyp in Stadtregionen ist das Bild ein anderes. Während genauso viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden (22 Prozent), werden um 10 Prozent weniger Wege mit dem Auto als Fahrer unternommen (45 Prozent). Der Anteil des ÖPV erhöht sich dafür um das Doppelte (8 Prozent). Selbiges gilt für den Fahrradverkehr, der sich noch weiter steigert (von 4 Prozent auf 9 Prozent).

Hingegen zeigt ein Vergleich der Mittelstädte in städtischen und ländlichen Räumen deutlich geringere Unterschiede im Mobilitätsverhalten. In beiden Raumtypen ist der MIV das dominierende Verkehrsmittel. Der Anteil der Autofahrer liegt in Mittelstädten der Stadtregionen bei 49 Prozent, in Mittelstädten

[9] Der Begriff Regiopole stammt aus der deutschen Raumordnung und beschreibt größere Städte, die außerhalb der klassischen Metropolregionen liegen, aber dennoch eine zentrale Rolle für ihr jeweiliges Umland spielen. Als regionale Schaltstellen übernehmen sie wichtige Funktionen für die wirtschaftliche, kulturelle und infrastrukturelle Entwicklung ihrer Region.

der ländlichen Räume geringfügig darunter bei 46 Prozent. Auch der Mitfahreranteil unterscheidet sich mit 13 Prozent (städtisch) zu 14 Prozent (ländlich) nur minimal. Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist mit 22 Prozent in städtischen und 23 Prozent in ländlichen Mittelstädten nahezu identisch. Auch beim ÖPV sind keine Unterschiede festzustellen (beide 6 Prozent). Insgesamt ist das Mobilitätsverhalten in Mittelstädten beider Raumtypen weitgehend ähnlich.

Es lässt sich also festhalten, dass der Einfluss des Raumtyps auf die Verkehrsmittelwahl erheblich ist. Die Tatsache, ob sich vergleichbare Raumtypen in ländlich oder städtisch geprägten Regionen verorten lassen, hat hingegen – mit Ausnahme des MIV in Großstädten gegenüber zentralen Städten ländlicher Regionen – weniger eindeutige Auswirkungen auf den Modal Split (s. Abb. 22).

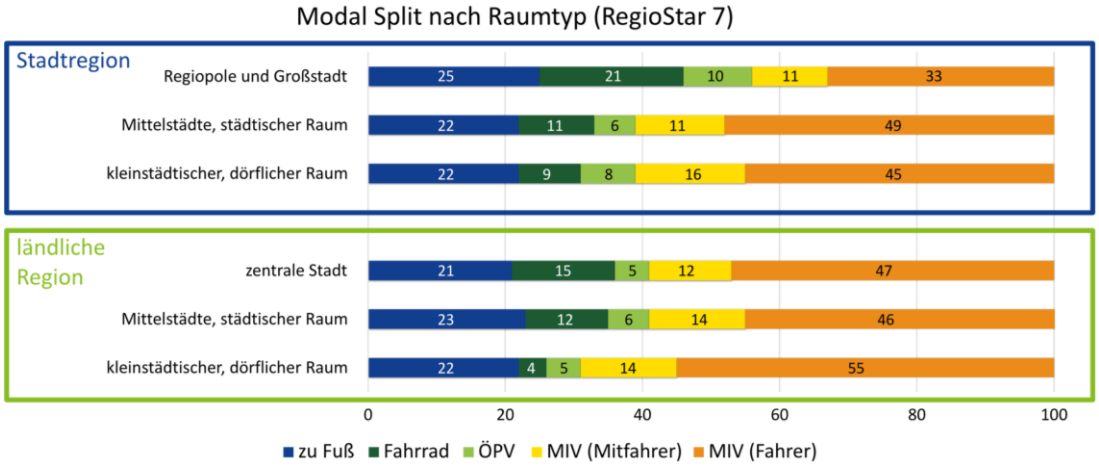


Abb. 22: Modal Split nach Anzahl Wege und Raumtyp in Westfalen-Lippe
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Alle Wege, inkl. imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Einfluss des Wegezwecks

Auch der Zweck des Weges beeinflusst die Verkehrsmittelwahl maßgeblich. Wege zur Arbeit und dienstliche Wege werden stark vom Auto als Fahrer dominiert (67 Prozent bzw. 69 Prozent); bei Arbeitswegen spielt das Fahrrad mit 15 Prozent noch eine gewisse Rolle, der ÖPV liegt bei 7 Prozent. Für den Ausbildungsweg ergibt sich ein völlig anderes Bild: Hier ist der ÖPV mit 30 Prozent das wichtigste Verkehrsmittel, gefolgt von Fußverkehr (23 Prozent) und Fahrrad (19 Prozent), während das Auto als Fahrer mit 6 Prozent nur eine sehr untergeordnete Rolle spielt. Einkaufs- und Erledigungswege weisen hohe Fußgängeranteile auf (24 Prozent bzw. 21 Prozent) und werden ansonsten ebenfalls stark vom Auto als Fahrer geprägt (48 Prozent bzw. 51 Prozent), wobei auch Fahrrad (14 Prozent bzw. 12 Prozent) und Mitfahren (12 Prozent bzw. 13 Prozent) relevant sind. Freizeitwege haben den höchsten Fußgängeranteil aller Zwecke (31 Prozent), gefolgt vom Auto als Fahrer mit vergleichsweise niedrigen 29 Prozent; Mitfahren (19 Prozent) und Radfahren (14 Prozent) sind hier ebenfalls wichtig. Begleitwege werden erwartungsgemäß v. a. als Fahrer (42 Prozent) oder Mitfahrer (28 Prozent) im Auto zurückgelegt (INFAS 2025) (s. Abb. 23).

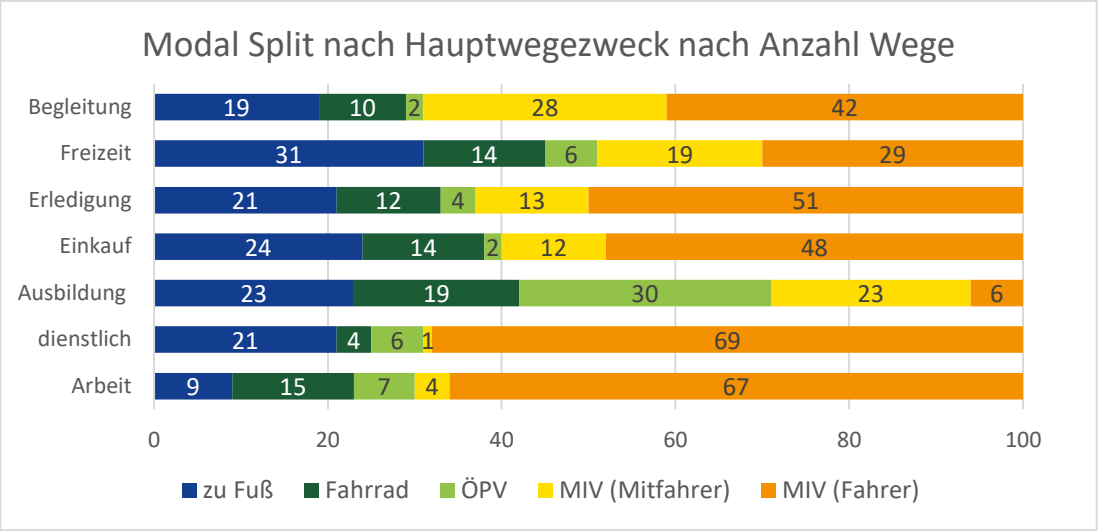


Abb. 23: Modal Split nach Anzahl Wege und Hauptwegezweck in Westfalen-Lippe
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Alle Wege, inkl. imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Im Vergleich der Darstellungen des Modal Splits nach dem Hauptwegezweck lässt sich erneut ein Unterschied der Berechnungen nach Anzahl Wege und Pkm erkennen. Der Arbeitsweg sowie dienstliche Reisen, aber auch Erledigungen und der Einkauf fallen durch eine starke Ausprägung am Anteil der Personenkilometer auf, wie in Abb. 24 dargestellt. Davon ausgenommen ist der Weg zur Ausbildung, da viele Auszubildende auf den ÖPV zurückgreifen.

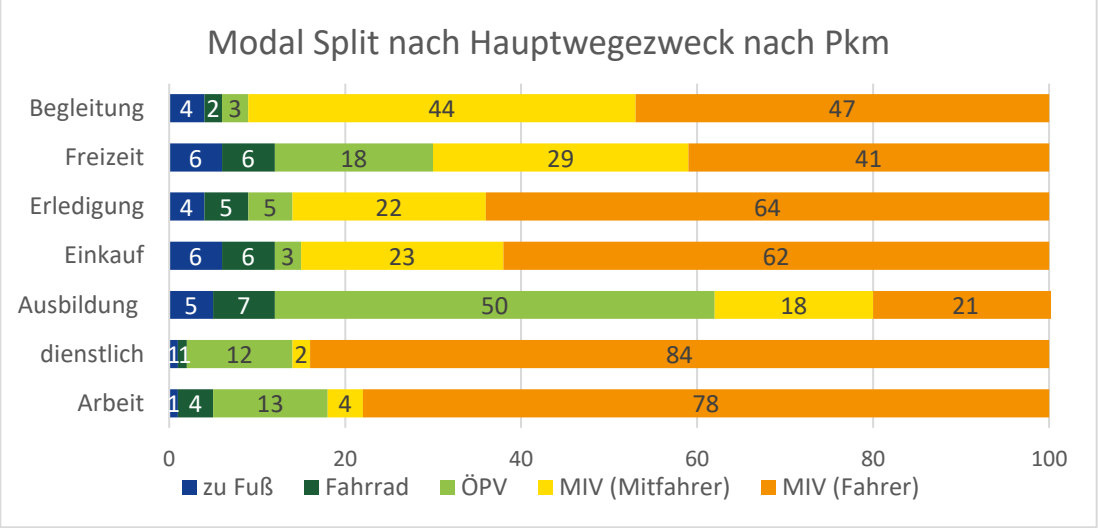


Abb. 24: Modal Split nach Pkm und Hauptwegezweck in Westfalen-Lippe
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich.
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Einfluss der Wegelänge

Die Wegelänge hat die stärksten Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl. Sehr kurze Wege unter einem Kilometer werden primär zu Fuß zurückgelegt (69 Prozent), was ebenso auf Wege bis 1 Kilometer zutrifft, wobei das Fahrrad hier an Bedeutung gewinnt (von 6 Prozent auf 19 Prozent). Auf kurzen Wegen zwischen einem und fünf Kilometern erreicht das Fahrrad seinen höchsten Anteil (21 Prozent bzw. 16 Prozent), der Fußverkehr nimmt ab (von 28 Prozent auf 17 Prozent), während der Anteil des Autos als Fahrer stark zunimmt (von 38 Prozent auf 47 Prozent). Bei mittleren Wegen zwischen fünf und 20

Kilometern wird das Auto als Fahrer zum klar dominierenden Verkehrsmittel (56-65 Prozent), aber auch der Anteil der Mitfahrer ist hoch (19 bis 17 Prozent), und der ÖPV-Anteil steigt auf 10 Prozent. Auf langen Wegen über 20 Kilometer bleibt die Dominanz des Autos als Fahrer hoch (zwischen 54 und 69 Prozent), jedoch gewinnt der ÖPV deutlich an Bedeutung, insbesondere bei sehr langen Wegen über 100 Kilometer (25 Prozent). Auch das Mitfahren bleibt auf langen Distanzen relevant (17 bis 21 Prozent) (INFAS 2025) (s. Abb. 25).

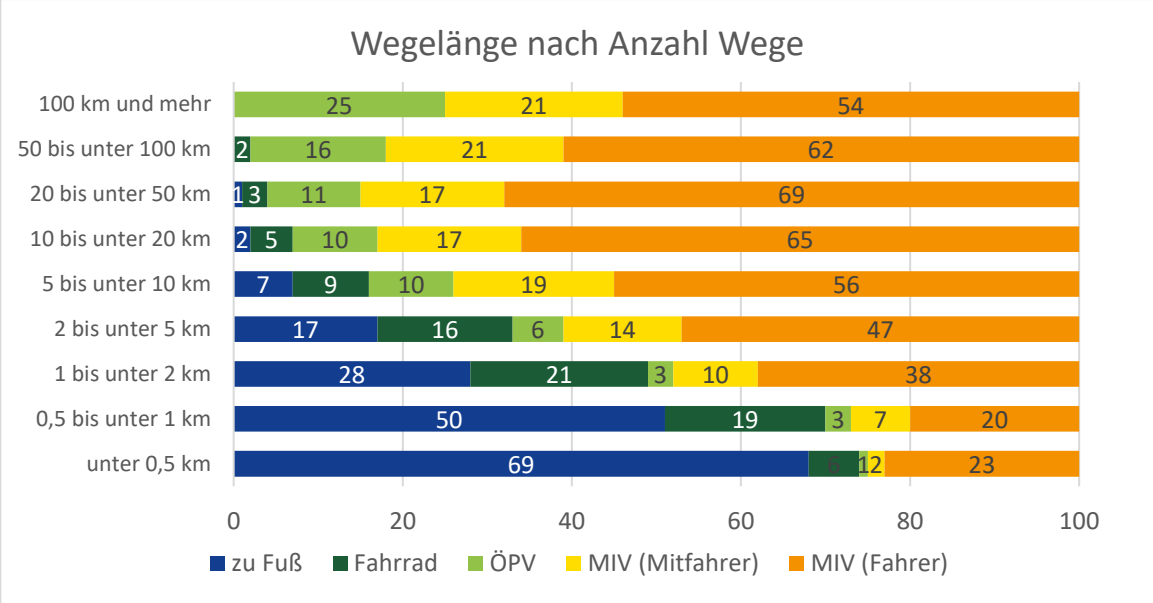


Abb. 25: Modal Split nach Anzahl Wege und Wegelänge in Westfalen-Lippe
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Alle Wege, inkl. imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Die grundsätzlichen Aussagen des Modal Splits nach Pkm sind von der Verteilung annähernd vergleichbar mit der Darstellung nach der Anzahl der Wege.

Einfluss der Startzeit

Schließlich zeigt sich der Einfluss der Startzeit auf die Verkehrsmittelnutzung, welcher jedoch deutlich geringer ausfällt als bei den anderen untersuchten Parametern. Frühmorgens zwischen 5 und 8 Uhr ist der Anteil des Autos als Fahrer hoch (47 Prozent), und der ÖPV erreicht mit 13 Prozent seinen höchsten Anteil des Tages, was auf den Berufsverkehr hindeutet. Im Laufe des Vormittags und mittags (8 bis 16 Uhr) sind die Anteile von Fuß- (23 bis 24 Prozent) und Fahrradverkehr (13 bis 15 Prozent) relativ hoch, während der MIV-Fahrer-Anteil etwas zurückgeht (40-43 Prozent) und der ÖPV-Anteil gering ist (5 bis 7 Prozent). Am Nachmittag und Abend (16 bis 22 Uhr) bleibt das Auto als Fahrer wichtig (42 bis 39 Prozent), Fuß- und Radverkehr sind weiterhin präsent und der Anteil der Mitfahrer im Auto steigt abends leicht an (18 Prozent). Nächtliche Wege zwischen 22 und 5 Uhr werden überwiegend als Fahrer (46 Prozent) oder Mitfahrer (17 Prozent) im Auto zurückgelegt. Der Umweltverbund kommt hier zusammen betrachtet auf den geringsten Wert im Tagesverlauf (37 Prozent) (INFAS 2025) (s. Abb. 26).

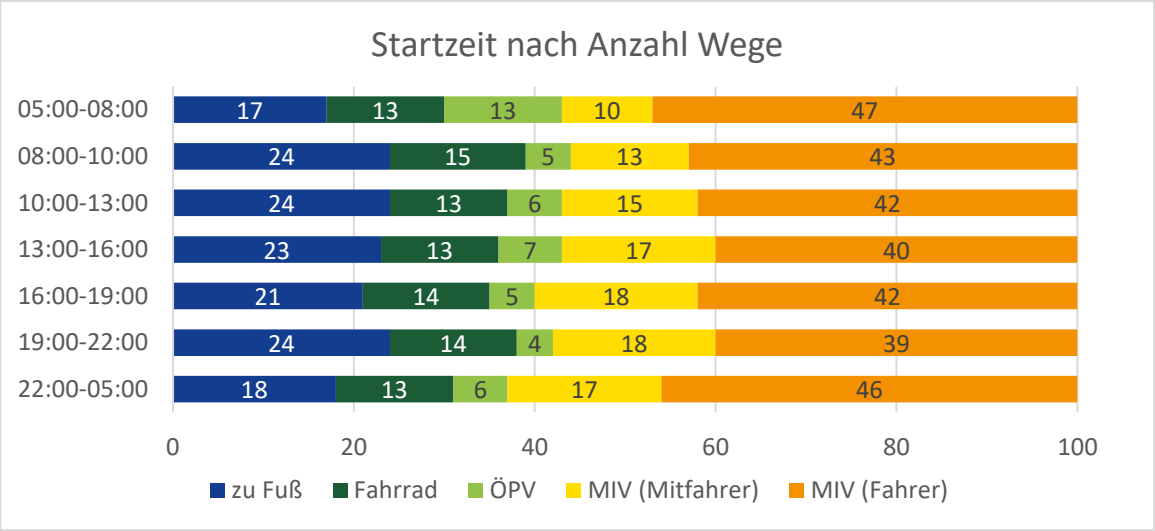


Abb. 26: Modal Split nach Anzahl Wege und Startzeit in Westfalen-Lippe

Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Alle Wege, inkl. imputierter Werte

Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

In der Betrachtung der Startzeit nach Pkm lassen sich Veränderungen des Modal Splits analog zu denen in der unter B1.9.1 Modal Split dargestellten Betrachtung für Deutschland und Westfalen-Lippe erkennen. Die Verteilung zeigt auch hier, dass insbesondere nachts (22 bis 5 Uhr) ein größerer Anteil des Verkehrs mit dem Auto zurückgelegt wird, während etwa in den Morgenstunden (5 bis 8 Uhr) der ÖPV stärker genutzt wird. Eine genauere Darstellung erfolgt an dieser Stelle daher nicht.

Einfluss von soziodemografischen Faktoren

Das Alter einer Person beeinflusst die Verkehrsmittelwahl signifikant. Bei Kindern und jungen Jugendlichen (bis 13 Jahre) dominieren das Zufußgehen auf kurzen Wegen (30 Prozent) und v. a. das Mitfahren im Auto (54 Prozent bei den 0- bis 6-Jährigen). Mit zunehmendem Alter gewinnen das Fahrrad (Peak bei 11-13 Jahren mit 29 Prozent) und der ÖPV (Peak bei 14-17 Jahren mit 28 Prozent) massiv an Bedeutung, was mit dem Schulweg zusammenhängen dürfte. In der Altersklasse der 14- bis 17-Jährigen liegt der Anteil am MIV (Fahrer) bereits bei 5 Prozent – ein Wert, der recht signifikant ist, da das Mindestalter für den Führerscheinerwerb bei 17 Jahren liegt. Im jungen Erwachsenenalter (18-29 Jahre) etabliert sich das Auto als Fahrer (53 Prozent) als wichtigstes Verkehrsmittel, während der Radverkehr stark zurückgeht (9 Prozent), der ÖPV aber mit 9 Prozent relevant bleibt. Die höchste Autoabhängigkeit zeigen die 30- bis 59-Jährigen, bei denen der Anteil der Fahrer durchgehend über 55 Prozent liegt und bei den 40- bis 49-Jährigen sogar 65 Prozent erreicht; gleichzeitig nutzt diese Gruppe den ÖPV (4-6 Prozent) und die Mitfahrgelegenheit (5-8 Prozent) am wenigsten. Ab 60 Jahren beginnt sich das Mobilitätsverhalten zunehmen zu ändern: Der Anteil der Autofahrer sinkt schrittweise (von 49 Prozent bei den 60- bis 64-Jährigen auf 39 Prozent bei den über 75-Jährigen). Im Gegenzug nimmt die Bedeutung des Fußverkehrs (bis zu 32 Prozent bei den über 80-Jährigen) und des Mitfahrens zu. Das Fahrrad bleibt bis in die Altersgruppe 75-79 Jahre ein wichtiges Verkehrsmittel (15 Prozent). Der ÖPV-Anteil steigt bei den über 80-Jährigen wieder leicht an (7 Prozent) (INFAS 2025) (s. Abb. 27).

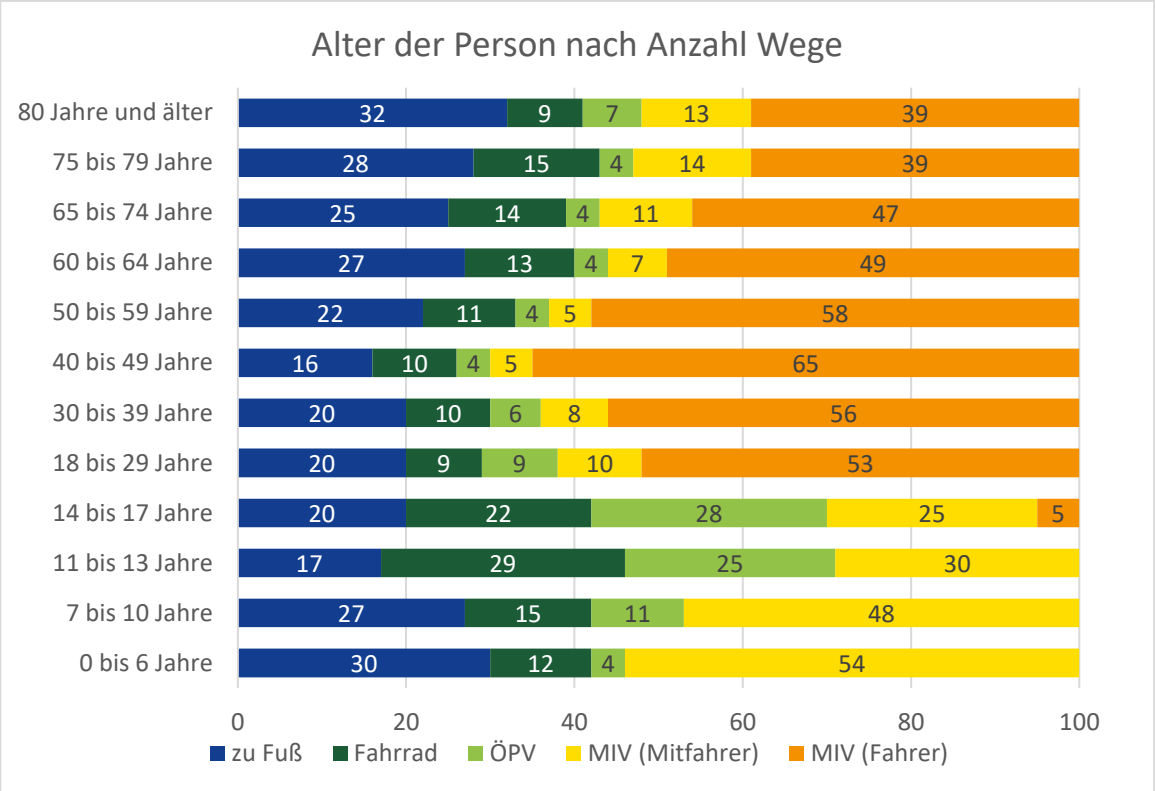


Abb. 27: Modal Split nach Anzahl Wege und Alter in Westfalen-Lippe
Anmerkung: Angaben in Prozent, Rundungsdifferenzen möglich. Basis: Alle Wege, inkl. imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Bei der Analyse des Modal Split nach Alter zeigen sich Veränderungen, die denen in der unter B1.9.1 dargestellten Betrachtung für Deutschland und Westfalen-Lippe ähneln und die grundsätzlichen Aussagen widerspiegeln. Eine detaillierte Darstellung der Daten erfolgt an dieser Stelle daher nicht.

B1.9.3 Inter- und Multimodalität

Nachdem zuvor der Modal Split im NWL-Gebiet im Allgemeinen betrachtet wurde, richtet sich der Fokus nun auf die Rolle der Intermodalität. Zuvor ist eine klare Abgrenzung der Begriffe Intermodalität und Multimodalität notwendig, da diese oft synonym verwendet werden, jedoch unterschiedliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens beschreiben.

Multimodale Mobilität (Multimodalität) bezeichnet die Fähigkeit und die gelebte Praxis einer Person, für unterschiedliche Wege oder zu unterschiedlichen Zeiten verschiedene Verkehrsmittel nutzen zu können und dies auch aktiv zu tun. Der Fokus liegt hierbei auf der Auswahlmöglichkeit und der Nutzung verschiedener, voneinander unabhängiger Verkehrsmittel für verschiedene Fahrten. Eine Person agiert beispielsweise multimodal, wenn sie montags mit dem Pkw zur Arbeit fährt, dienstags das Fahrrad für den Einkauf nutzt und am Wochenende mit dem Zug verreist. Sie bedient sich also je nach Anlass und Bedürfnis unterschiedlicher Verkehrsmittel aus dem ihr zur Verfügung stehenden „Verkehrsmittel-Baukasten“.

Intermodale Mobilität (Intermodalität) hingegen beschreibt die Nutzung von mindestens zwei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb einer einzigen Wegekette, also für einen einzigen Weg von einem Startpunkt A zu einem Zielpunkt B. Im Zentrum steht die Verknüpfung der Verkehrsmittel innerhalb einer Reise und die Qualität der Umstiege zwischen den Modi. Ein klassisches Beispiel hierfür ist die Fahrt

mit dem privaten Fahrrad zum Bahnhof (1. Verkehrsmittel), die Weiterfahrt mit dem Zug in die nächste Stadt (2. Verkehrsmittel) und die anschließende Nutzung eines Leih-E-Scooters oder eines Busses vom Zielbahnhof zum endgültigen Zielort (3. Verkehrsmittel). In der folgenden Analyse wird das Zufußgehen nicht als Verkehrsmittel der Intermodalität gewertet.

Die Analyse der Verkehrsmittelkombinationen nach Wegelänge im NWL-Gebiet verdeutlicht die derzeitige Rolle der Intermodalität (s. Abb. 28). Es zeigt sich überaus deutlich, dass die Nutzung von Verkehrsmittelkombinationen einzelner Verkehrsarten für einen einzelnen Weg eine stark untergeordnete, wenn nicht gar zu vernachlässigende Rolle im Verbandsgebiet spielt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass etwa eine Kombination von Verkehrsmitteln des Öffentlichen Verkehrs, wie etwa Bus und Bahn, hier nicht separat aufgeführt und in der Kategorie „keine Kombination“ enthalten sind. Durch die Ausweitung von Vernetzungsangeboten wie etwa Bike+Ride oder Park+Ride können die Kombinationsmöglichkeiten der Verkehrsträger verbessert werden.

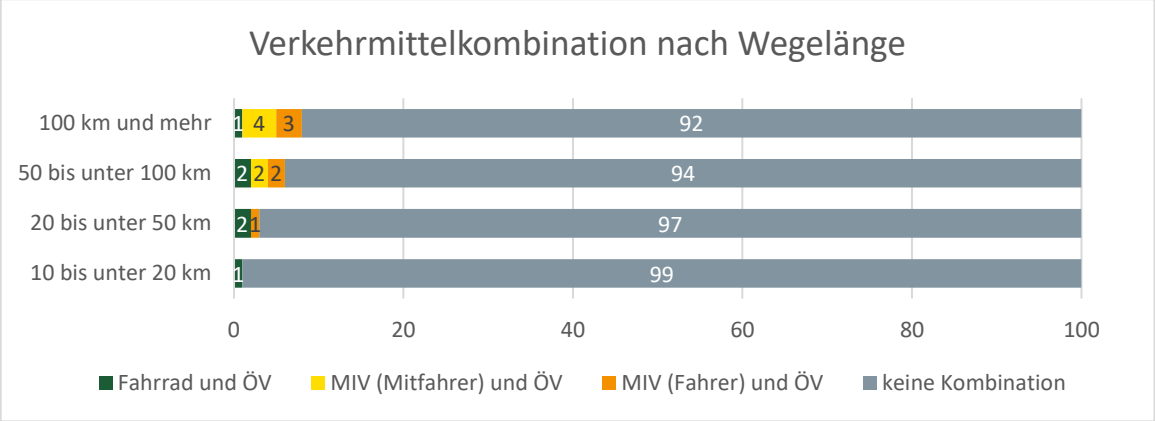


Abb. 28: Verkehrsmittelkombination nach Wegelänge
Anmerkung: Angaben in Prozent. Basis: nur Wege mit verwendbarer Angabe zum Verkehrsmittel
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Über alle betrachteten Wegelängen hinweg dominiert die unimodale Wegenutzung – also die Nutzung nur eines Verkehrsmittels pro Weg, in der Grafik als „keine Kombination“ ausgewiesen – mit großer überwältigender Mehrheit. So werden selbst bei sehr langen Distanzen von genau oder über 100 Kilometer 92 Prozent der Wege ohne einen Verkehrsmittelwechsel zurückgelegt. Bei Wegen zwischen 50 bis unter 100 Kilometer sind es 94 Prozent und bei Wegen zwischen 20 bis unter 50 Kilometer steigt dieser Anteil auf 97 Prozent. Für Wege zwischen 10 bis unter 20 Kilometer werden sogar 99 Prozent unimodal bewältigt. Ergänzend sollte der Fußverkehr als Bestandteil auch unimodaler Wege gesehen werden. Dieser dient nicht nur als Zubringungsmittel zu anderen Verkehrsmitteln, sondern bietet als umweltfreundlichste und gesündeste Fortbewegungsmethode auch den geringsten negativen Einfluss auf andere Verkehrsteilnehmer.

Die spezifischen intermodalen Kombinationen, wie „Fahrrad und ÖV“, „MIV (Mitfahrer) und ÖV“ oder „MIV (Fahrer) und ÖV“, erreichen nur geringe Anteile. Die Kombination „Fahrrad und ÖV“ kommt selbst bei Wegen von 100 Kilometer und mehr lediglich auf einen Prozent. Zwischen 20 und 100 Kilometer steigert sich dieser auf zwei Prozent, bleibt aber weiterhin gering. Die Kombinationen, die den MIV als Zubringer zum ÖPV beinhalten, zeigen ein ähnliches Bild: „MIV (Mitfahrer) und ÖV“ erreicht bei 100 Kilometer und mehr vier Prozent, „MIV (Fahrer) und ÖV“ drei Prozent. Bei kürzeren Distanzen halbieren sich diese Werte oder tendieren gegen Null. Beispielsweise nutzen bei Wegen zwischen 20 und unter 50

Kilometer nur ein Prozent die Kombination „MIV (Fahrer) und ÖV“ und zwei Prozent „MIV (Mitfahrer) und ÖV“.

Diese Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass intermodale Wegeketten im Alltagsmobilitätsverhalten der Bevölkerung im NWL-Gebiet derzeit nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die Fortbewegung erfolgt überwiegend mit einem einzigen Verkehrsmittel von Start bis Ziel, was die Herausforderung, aber auch das Potenzial für die Förderung intermodaler Angebote unterstreicht. Dabei sind auch räumliche Unterschiede zu berücksichtigen.

B1.9.4 Wege

Nachdem im vorangegangenen Abschnitt primär die Wahl der Verkehrsmittel und der daraus resultierende Modal Split detailliert beleuchtet wurden, rückt nun der Weg selbst in den Mittelpunkt der Betrachtung. Die Analyse der Wege ist von zentraler Bedeutung für das Verständnis der Mobilität in einer Region, denn sie bildet das Grundgerüst, auf dem Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage aufbauen. Die Eigenschaften der unternommenen Wege – wie weit, wie oft und wohin Menschen unterwegs sind – beeinflussen nicht nur maßgeblich die Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel, sondern sind auch entscheidend für eine bedarfsgerechte Planung der Verkehrsangebote und Infrastruktur. Ohne ein klares Bild des Wegeaufkommens und dessen Verteilung können Verkehrsströme nicht verstanden und zukünftige Entwicklungen nur schwer prognostiziert werden.

In diesem Abschnitt werden daher zentrale Charakteristika der Wege im Verbandsgebiet des NWL (und darüber hinaus) untersucht, die mit dem ÖPNV zurückgelegt wurden. Im Detail werden folgende Aspekte analysiert:

1. Die **Wegelängenverteilung**: Es wird untersucht, welche Distanzen die Menschen im NWL typischerweise zurücklegen.
2. Das **Wegeaufkommen**: Hier wird die Anzahl der von Personen täglich zurückgelegten Wege, unabhängig vom Verkehrsmittel betrachtet. Ein Weg umfasst die Strecke vom Ausgangspunkt bis zum Ziel, inkl. möglicher Umstiege oder Verkehrsmittelwechsel.
3. Die **Wegebeziehungen**: Dieser Abschnitt analysiert die räumlichen Muster der Mobilität. Es wird untersucht, welche Hauptverkehrsströme existieren und wie stark die Verflechtungen zwischen verschiedenen Teilräumen (z. B. Stadt und Umland, zwischen Kommunen) ausgeprägt sind. Diese Analyse hilft, zentrale Verkehrsachsen und Verflechtungsräume zu identifizieren.

Durch die Untersuchung dieser drei Kernaspekte soll ein umfassendes Bild der realen Bewegungsströme und Mobilitätsmuster im NWL-Gebiet gezeichnet werden, das als Grundlage für weitere Planungen und Maßnahmen dient.

Wegelängenverteilung

Die Wegelängenverteilung im Verbandsgebiet des NWL zeigt deutlich, dass kurze Wege das Mobilitätsverhalten der Menschen dominieren. Der mit Abstand größte Anteil entfällt auf Wege mit einer Länge zwischen zwei und unter fünf Kilometern, die rund 23 Prozent aller Wege ausmachen. Auch sehr kurze Strecken, also unter zwei Kilometern, sind stark vertreten: Wege von einem bis unter zwei Kilometern machen 15 Prozent, von 0,5 bis unter einem Kilometer elf Prozent und unter 0,5 Kilometern zehn Prozent aus. Zusammengenommen entfallen somit etwa 59 Prozent aller Wege auf Distanzen unter fünf Kilometern.

Mittelstrecken zwischen 5 und 20 Kilometern sind ebenfalls relevant. Längere Strecken hingegen sind vergleichsweise selten: Nur neun Prozent der Wege liegen zwischen 20 und unter 50 Kilometern, zwei Prozent zwischen 50 und unter 100 Kilometern, und lediglich ein Prozent der Wege überschreiten die 100-Kilometer-Marke.

Obwohl der Großteil der Wege im NWL-Gebiet sehr kurz ist und damit ideale Voraussetzungen für umweltfreundliche Verkehrsmittel wie das Zufußgehen oder Fahrradfahren bietet, zeigt der Modal Split ein anderes Bild (s. Abb. 29). Selbst auf den kürzesten Distanzen, also unter einem Kilometer, wird rund ein Viertel der Wege mit dem Auto (MIV-Fahrer) zurückgelegt. Der ÖPV spielt auf Kurzstrecken hingegen nur eine geringe Rolle.

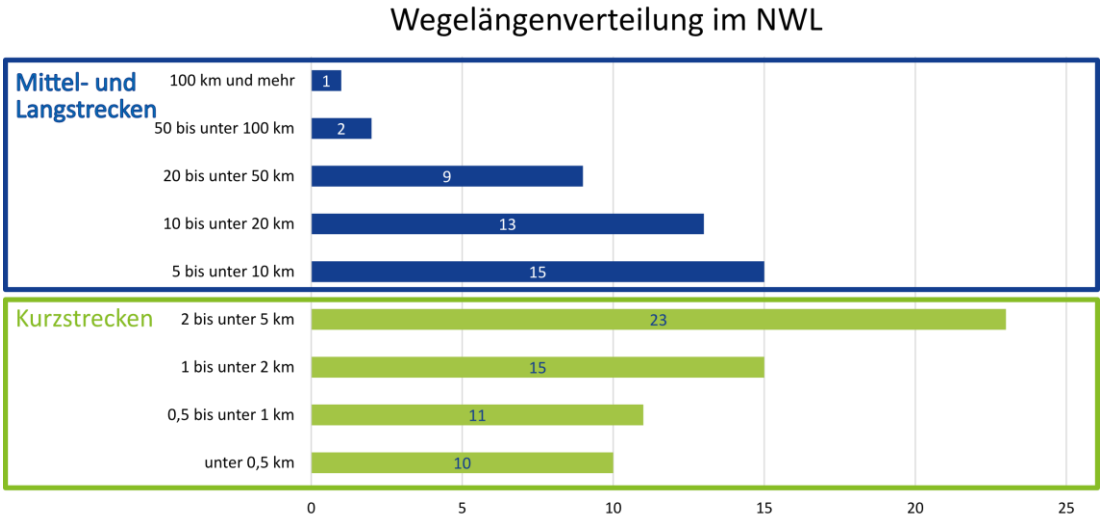


Abb. 29: Wegelängenverteilung im NWL-Verbandsgebiet
Anmerkung: Angaben in Prozent. Basis: Alle Wege, inklusive imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Die hohe Dichte an kurzen Wegen legt dabei ungenutztes Potenzial im Bereich der nachhaltigen Mobilität nahe. Eine gezielte Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere durch die Verbesserung der Infrastruktur für aktive Mobilität – wie sichere und durchgängige Radwege, barrierefreie Fußwege sowie gut ausgestattete Abstellanlagen – verspricht eine signifikante Reduktion von Pkw-Fahrten auf kurzen Strecken. Dies unterstreicht, dass eine stärkere Berücksichtigung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr eine hohe Effektivität bei der Abdeckung des täglichen Mobilitätsbedarfs erwarten lässt. Da der ÖPNV laut Modal Split v. a. bei mittleren Wegelängen ab etwa 5 bis 10 Kilometern an Bedeutung gewinnt, stellt ein gezielter Ausbau des ÖPNV-Angebots für diese Entfernungsbereiche eine effektive Maßnahme zur Verbesserung der Umweltbilanz im Verkehrssektor dar. Auch städtebauliche und verkehrswirtschaftliche Maßnahmen können hier Einfluss auf das Verkehrsverhalten nehmen. Insgesamt deuten die Daten darauf hin, dass Veränderungen in Infrastruktur und Angebotsgestaltung einen erheblichen Beitrag zur Förderung einer umwelt- und gesundheitsfreundlicheren Mobilität im NWL-Gebiet leisten können.

Eine Auswertung der Wegelängenverteilung nach Startzeit (s. Abb. 30) zeigt, dass diese nur einen untergeordneten Einfluss hat. Über alle Tageszeiten hinweg ist die Verteilung der Wegelängen sehr konstant. Klar zu erkennen ist auch hier die Dominanz kürzerer und mittlerer Wege. Wegelängen zwischen zwei und zehn Kilometer kommen signifikant häufig vor. Hervorzuheben ist, dass Kurzstrecken bis fünf Kilometer (Summe der grünen Kreissegmente) in allen Tageszeiten zwischen 8 und 22 Uhr stets mehr als die Hälfte der Wege ausmachen. Jeweils zwischen 8 und 13 Uhr sowie in den Abendstunden (19 bis 22 Uhr)

liegt der Anteil sogar bei über 60 Prozent. Lediglich in den frühen Morgenstunden (5 bis 8 Uhr) und in der Nachtzeit (22 bis 5 Uhr) sinken die Anteile der Kurzstrecken unter die 50-Prozent-Marke.

Nicht nur innerhalb der Kategorie Kurzstrecken, sondern auch insgesamt gesehen sind Wege zwischen zwei und fünf Kilometer Länge die am häufigsten zurückgelegten. Hiermit bilden sie das Kernsegment des Wegeaufkommens zu allen Tageszeiten. Die leichte Verschiebung der Anteile in den frühen Morgenstunden (5 bis 8 Uhr) zugunsten etwas längerer Distanzen kann auf den Pendlerverkehr zurückgeführt werden. In diesem Zeitfenster gewinnen die Distanzen zwischen 10 und 50 Kilometer an relativer Bedeutung.

Tagsüber, zwischen 10 und 19 Uhr, erreichen kurze Wege zwischen zwei und fünf Kilometern mit 25 Prozent ihre Spitzenwerte, was zusammen mit den anderen Kurzstreckensegmenten auf eine hohe Relevanz für Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitwege in diesem Distanzbereich schließen lässt. Auch im Nachtverkehr (22 bis 5 Uhr) bleiben Wegelängen bis 10 Kilometer überraschend stark vertreten, was auf Wege von und zu Schichtarbeitsplätzen oder nächtlichen Freizeitaktivitäten hindeuten könnte.

Wege über 20 Kilometer haben über alle Zeitfenster hinweg einen geringeren Anteil, wobei die Anteile mit zunehmender Distanz schnell abfallen. Fahrten über 50 Kilometer machen nur noch einen sehr geringen prozentualen Anteil aus.

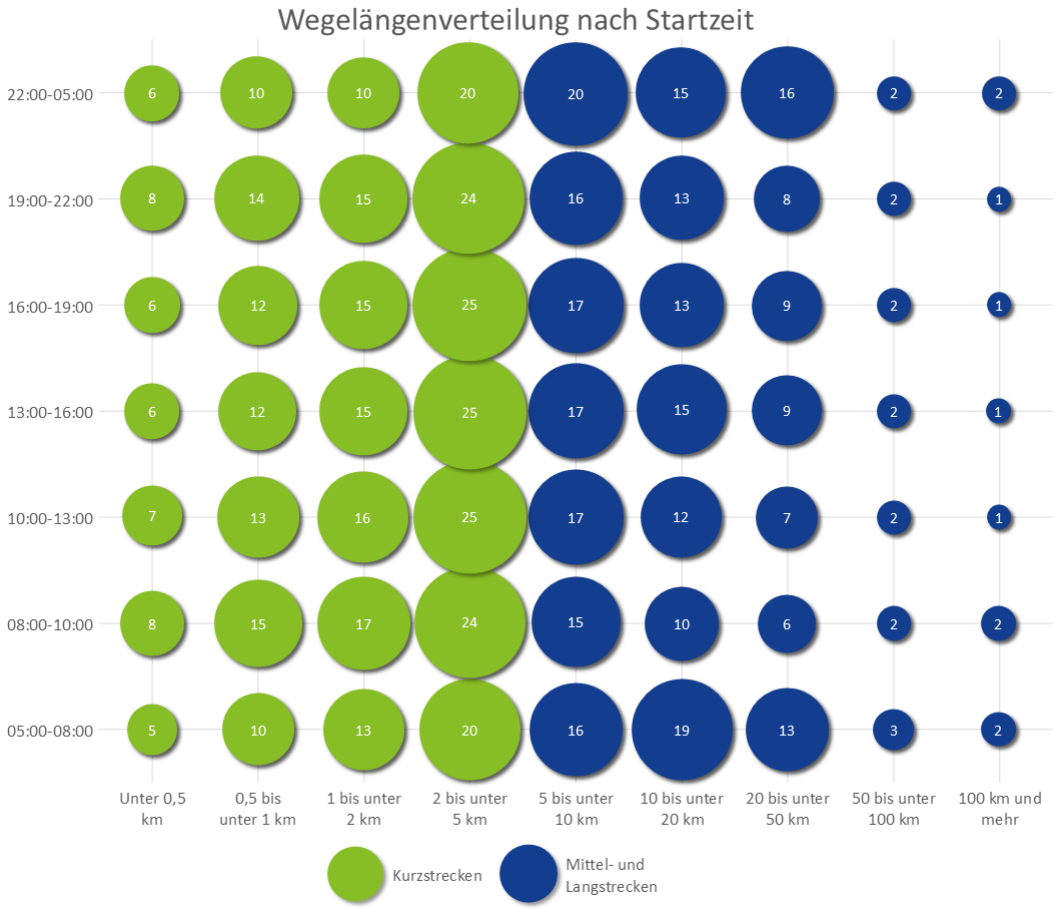


Abb. 30: Wegelängenverteilung nach Startzeit
Anmerkung: Angaben in Prozent. Basis: Alle Wege, inklusive imputierter Werte
Quelle: NWL 2025; Daten: INFAS 2025

Für die Angebotsplanung des ÖPNV im NWL-Gebiet lassen sich daraus folgende Schlüsse ziehen: Es gilt zu prüfen, ob ein verstärkter Fokus auf der effizienten und attraktiven Bedienung von Wegelängen bis 20 Kilometer liegen sollte, da hier das mit Abstand größte Nachfragepotenzial besteht. Dem Segment **„**2 bis unter 5 Kilometer**“** kommt eine besondere Bedeutung zu, da es durchgehend einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen hat. Für diese Distanz muss der ÖPNV eine wettbewerbsfähige Alternative zum MIV darstellen, beispielsweise durch hohe Taktfrequenzen, kurze Reisezeiten und eine gute Haltestellenerreichbarkeit. Die Bedienung der typischen Pendlerdistanzen (insbesondere 5 bis 20 km) erfordert in den morgendlichen und nachmittäglichen Stoßzeiten ausreichend Kapazitäten und schnelle, direkte Verbindungen. Die durchgehende Relevanz kürzerer und mittlerer Distanzen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten unterstreicht den Bedarf an einer verlässlichen Grundversorgung für Erledigungs- und Freizeitverkehre. Auch im Nachtverkehr besteht ein relevanter Anteil an Wegen im mittleren Distanzbereich (v. a. 5 bis 10 Kilometer), was bei der Konzeption von Nachtangeboten berücksichtigt werden sollte. Sehr kurze Wege (unter 1 Kilometer) sind primär im Kontext der Erreichbarkeit von Haltestellen (Zu- und Abbringerverkehr, Intermodalität) relevant und können durch eine gute Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie der Förderung der Verfügbarkeit von E-Scootern unterstützt werden.

Wegeaufkommen und Wegebeziehungen zwischen Mitgliedszweckverbänden

Ein Blick auf die Pendlerbewegungen zwischen den einzelnen Mitgliedszweckverbänden (s. Abb. 31) zeigt, dass die Mobilitätsbeziehungen nicht nur zwischen den Mitgliedzweckverbänden des NWL, sondern v. a. über dessen Grenzen hinweg von hoher Relevanz sind. Besonders ausgeprägt sind die Verflechtungen zwischen dem NWL und angrenzenden Verkehrsverbünden in NRW und Niedersachsen.

Die höchsten Pendlerbewegungen je Werktag zwischen den Verkehrsverbünden sind:

- ZRL und VRR: 148.000
- ZVM und VRR: 73.700
- VVOWL und Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG): 65.500
- ZVM und LNVG: 57.900

Die stärksten Pendlerbeziehungen innerhalb des NWL bestehen zwischen dem VVOWL und dem Gebiet des ehemaligen nph mit rund 40.000 sowie an zweiter Stelle zwischen dem ZVM und dem ZRL mit rund 38.300.

Diese Werte zeigen, dass viele Berufspendler weite Strecken über Verbandsgrenzen hinweg zurücklegen. Insbesondere die starken Verbindungen zwischen dem VRR und dem NWL unterstreichen die hohe Bedeutung interregionaler Pendlerverflechtungen. Es ist jedoch zu beachten, dass auch jenseits der Pendlerverkehre vielfältige Mobilitätsströme bestehen, sodass eine einseitige Fokussierung vermieden werden muss.

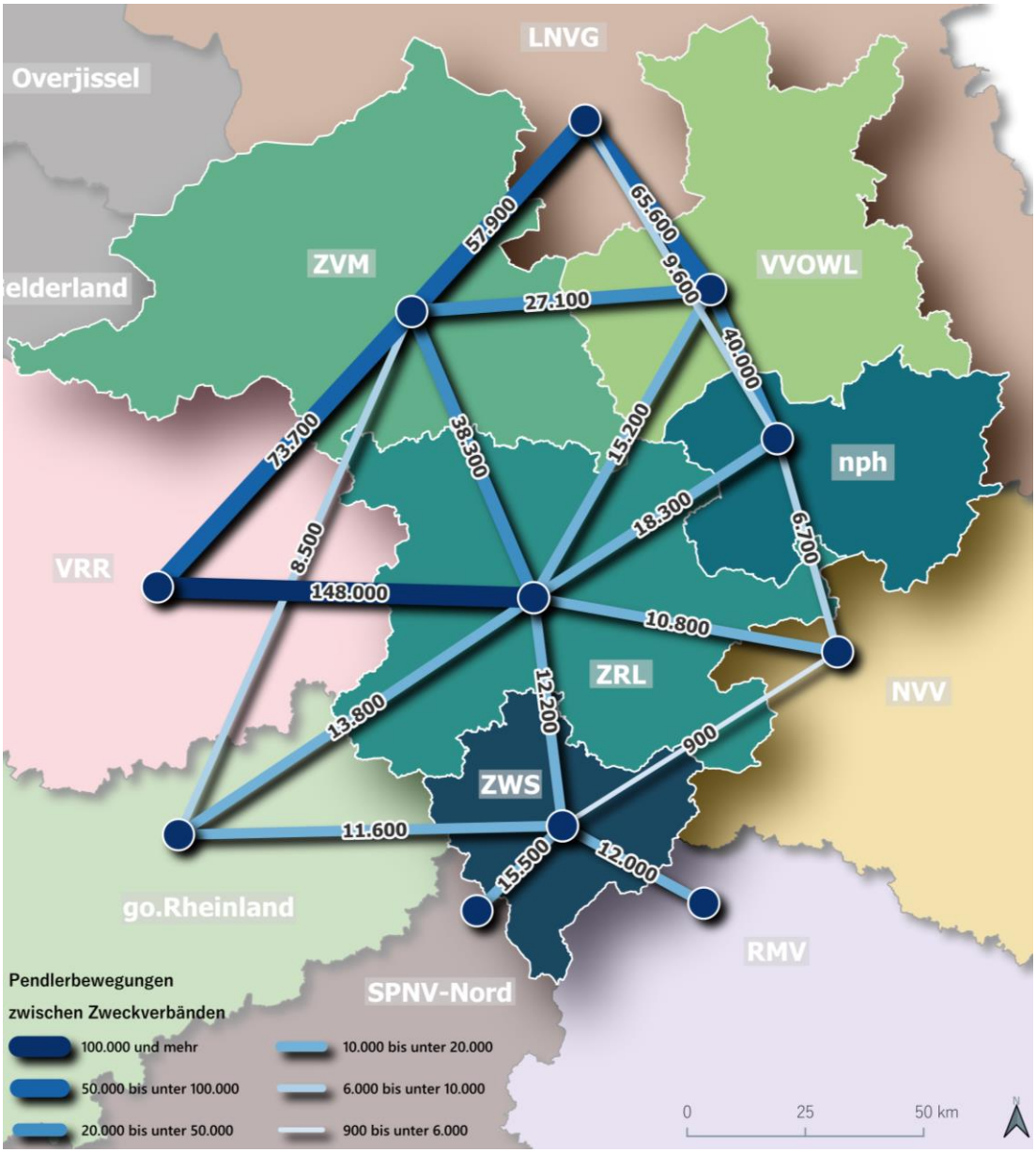


Abb. 31: Pendleraufkommen zwischen Mitgliedszweckverbänden und benachbarten SPNV-Aufgabenträgern

Anmerkung: Es liegen keine Daten zu dem Pendleraufkommen mit den beiden an den NWL grenzenden niederländischen Provinzen Gelderland und Overijssel vor.[10]

Quelle: NWL 2025; Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024, BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2023

[10] *Hinweis: Die Auswertung basiert auf Daten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Erfasst wurden sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, deren Wohnsitz in einer anderen Kommune liegt als der Ort ihrer Arbeitsstätte. In der dargestellten Karte sind die 150 stärksten Pendlerbewegungen innerhalb Deutschlands abgebildet. Dabei handelt es sich jeweils um eine einfache Wegstrecke – der Rückweg ist nicht berücksichtigt. Es ist zu beachten, dass aus den vorliegenden Daten nicht hervorgeht, in welcher Regelmäßigkeit die erfassten Arbeitswege tatsächlich zurückgelegt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Homeoffice-Nutzung kann nicht in jedem Fall davon ausgegangen werden, dass die Pendlerbewegung täglich oder wöchentlich erfolgt. Pendlerverbindungen ins Ausland wurden in dieser Auswertung nicht berücksichtigt. Dies kann insb. in grenznahen Regionen zu Abweichungen führen. Darüber hinaus werden ausschließlich Wege im Zusammenhang mit Erwerbstätigkeit erfasst – sonstige Wege, etwa im Rahmen von Freizeitaktivitäten, finden keine Berücksichtigung.*

Wegeaufkommen zwischen Kommunen im NWL

Eine Analyse der Pendlerverflechtungen auf Basis des raumstrukturellen Modells RegioStar 7 in der vorliegenden Karte (s. Abb. 32) zeigt deutliche Schwerpunkte in der untersuchten Region. Die größten Bewegungen im Verbandsgebiet des NWL konzentrieren sich auf die Oberzentren Bielefeld und Münster. Auch das Mittelzentrum Hamm verzeichnet hohe Pendlerbeziehungen. Rückzuführen ist dies besonders auf die starke Anziehungskraft der Stadt Dortmund als zentraler Knotenpunkt, die ebenfalls zahlreiche Verbindungen zu den benachbarten Städten wie Lünen, Unna und Schwerte aufweist. Obwohl Dortmund außerhalb des Verbandsgebiets des NWL liegt, ist es in den Top 5 der Pendlerverflechtungen, die in den NWL reichen, dreimal vertreten:

- Dortmund – Lünen: 15.700
- Bielefeld – Gütersloh: 13.600
- Dortmund – Unna: 10.600
- Bielefeld – Herford: 9.700
- Dortmund – Schwerte: 8.700

Zusätzlich sind ausgeprägte Pendlerbeziehungen zwischen anderen Städten sichtbar, v. a. in den Regionen Bielefeld-Gütersloh-Herford sowie im westlichen Münsterland. Hier dominieren Verbindungen zwischen mittelgroßen Städten und deren Umland mit einer hohen Zahl an Pendlern in die regionalen Zentren.

Bemerkenswert sind ebenfalls die Bewegungsmuster in ländlichen Regionen. Während dort die Pendlerbewegungen zwar insgesamt geringer ausfallen, sind einige Verbindungen außerhalb der Großstädte besonders ausgeprägt.

Die fünf stärksten Verkehrsströme außerhalb der Großstädte sind:

- Minden – Porta-Westfalica: 8.400 (ländlich - ländlich)
- Hemer – Iserlohn: 8.100 (ländlich - städtisch)
- Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück: 7.400 (städtisch - städtisch)
- Gütersloh – Verl: 7.000 (städtisch - städtisch)
- Bad Oeynhausen – Löhne: 6.200 (ländlich - ländlich)

Insgesamt lassen sich drei wesentliche Pendlercluster ableiten:

1. Der Ballungsraum um Dortmund, Hagen, Hamm sowie den Kreis Unna und den nördlichen Märkischen Kreis, der sich durch stark ausgeprägte Verkehrsverflechtungen zwischen Kern- und Umlandstädten auszeichnet.
2. Der Raum Bielefeld mit den angrenzenden Kreisen Gütersloh, Herford und dem westlichen Kreis Lippe.
3. Der Raum Münster, der eine starke Pendleranbindung mit dem umliegenden Münsterland aufweist, und zwar fast ausschließlich mit den unmittelbar benachbarten Kreisen Coesfeld, Steinfurt und Warendorf.

Zusätzlich lassen sich zwei kleinere Cluster identifizieren, die durch eine geringere Anzahl an Pendlerbewegungen sowie eine räumlich begrenztere Ausdehnung gekennzeichnet sind:

1. Der Raum Paderborn, der durch eine starke Verflechtung mit den umliegenden Gemeinden sowie eine enge Anbindung an das Umland geprägt ist.

2. Der Raum Siegen, der als wichtiger Pendlerknoten in Südwestfalen fungiert und Verbindungen zu den angrenzenden Städten und Gemeinden aufweist.

Diese Erkenntnisse verdeutlichen, dass Pendlerbewegungen nicht an administrativen Verbandsgrenzen Halt machen, sondern sich vielmehr entlang wirtschaftlicher und infrastruktureller Gegebenheiten entwickeln. Besonders im Austausch mit angrenzenden Oberzentren wie Dortmund oder Osnabrück zeigt sich, dass diese Städte trotz ihrer Lage außerhalb des NWL eine zentrale Rolle für die Pendlerverflechtungen spielen. Daher ist eine Verkehrsbetrachtung erforderlich, die über administrative Abgrenzungen hinausgeht und funktionale Verflechtungen stärker berücksichtigt.

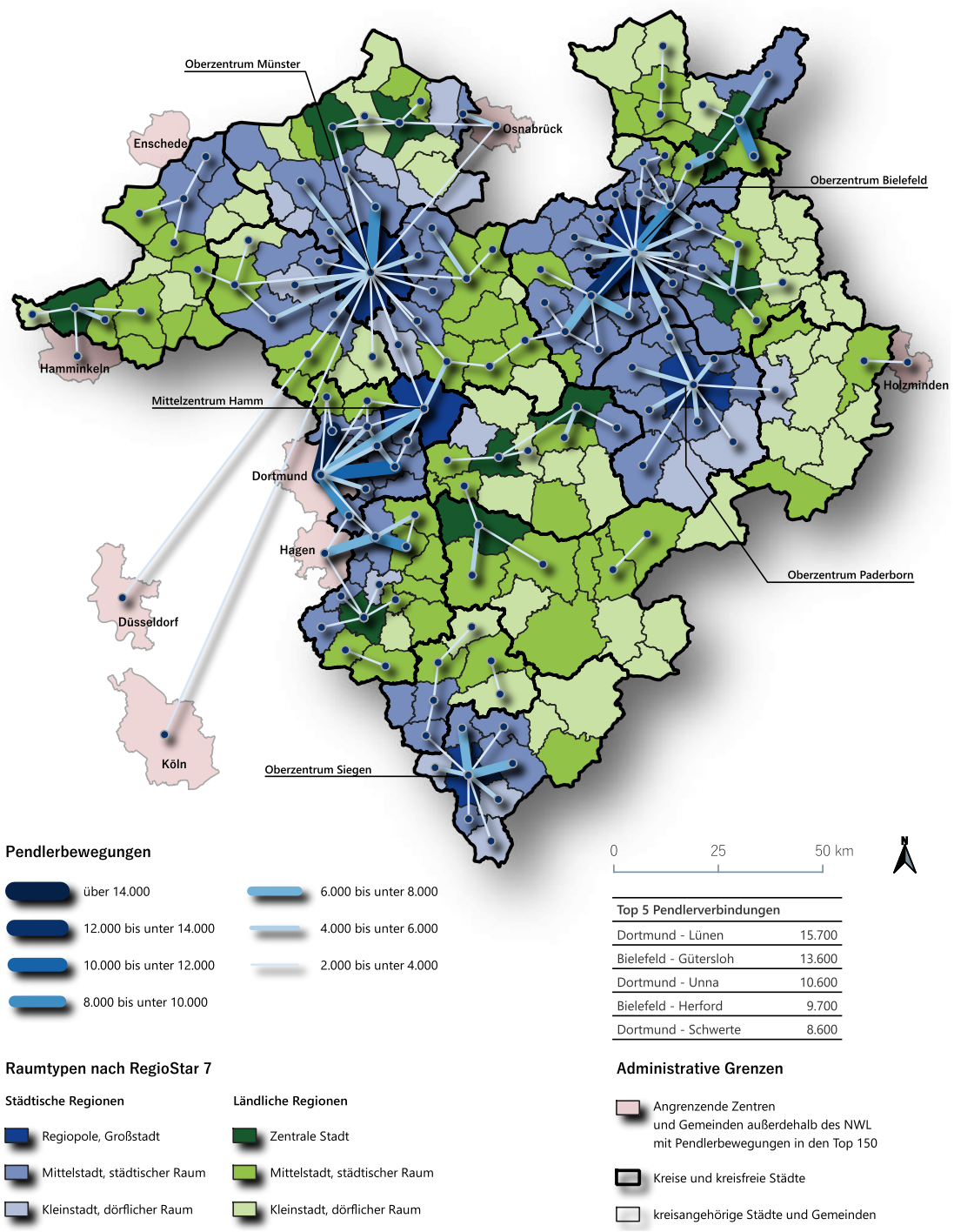


Abb. 32: Pendlerbeziehungen von und zu Kommunen innerhalb des Verbandsgebiets

Quelle: NWL 2025; Daten: STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2024

Die zugrunde liegenden Daten stammen aus der amtlichen Pendlerstatistik, die sozialversicherungspflichtig Beschäftigte erfasst. Dabei wird der Wohnort der Beschäftigten mit ihrem Arbeitsort verknüpft, wodurch die Hauptpendlerströme sichtbar werden. Auch wenn die Datengrundlage nicht alle Mobilitätsformen abdeckt, bietet sie dennoch eine verlässliche Basis zur Analyse übergeordneter Verkehrsstrukturen. Ergänzend dazu liefern Werte aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) weitere Einblicke in berufsbedingte Mobilität, die auch Gruppen wie Selbstständige oder Beamte einbezieht. Diese Kombination ermöglicht es, fundierte Aussagen über Pendlerverflechtungen zu treffen und regionale Mobilitätsmuster zu erkennen.

B1.9.5 Ableitungen und Erkenntnisse für den NWL

Aus den zuvor beschriebenen Daten und Informationen lassen sich wichtige Ableitungen und Implikationen für den NWL ziehen. Zunächst bestätigt die Analyse eine starke Abhängigkeit vom Auto, insbesondere als Fahrer mit einem Gesamtanteil von 46 Prozent. Diese Abhängigkeit ist in ländlichen Räumen sowie für Arbeits- und Dienstwege besonders ausgeprägt, oftmals bedingt durch wahrgenommene Vorteile bei Flexibilität und Schnelligkeit oder einen Mangel an attraktiven Alternativen, und stellt eine Herausforderung für die Ziele der Verkehrswende dar. Gleichzeitig zeigt sich Potenzial im Radverkehr, der mit 12 Prozent einen signifikanten Anteil hat, was auf Faktoren wie Gesundheitsbewusstsein, Umweltaspekte, Kosteneinsparungen oder die Schnelligkeit auf kurzen urbanen Strecken zurückgeführt werden kann. Dieser kommt v. a. in größeren Städten, für kürzere bis mittlere Distanzen bis fünf Kilometer sowie für Ausbildungs- und Freizeitwege zum Tragen. Es besteht die Möglichkeit, diesen Anteil auszubauen, etwa als Alternative zum Auto auf kürzeren Pendelstrecken, für Einkaufswege, oder durch erweiterte Aktionsradien durch E-Bikes und Speed-Pedelecs. Die sehr geringe Nutzung in ländlichen Räumen deutet auf mögliche Infrastrukturdefizite, aber auch auf größere Entfernungen oder Sicherheitsbedenken hin.

Der ÖPV spielt gesamthaft betrachtet nur eine vergleichsweise untergeordnete Rolle mit 7 Prozent. In einzelnen Bevölkerungsgruppen und Mobilitätswegen ist der Anteil jedoch bedeutend hoch. So zum Beispiel sind Schüler und Auszubildende etwa aufgrund eines fehlenden Führerscheins oder Autos häufig auf den ÖPV angewiesen, 30 Prozent nutzen ihn als Hauptmobilitätsmittel. Ebenfalls ist der ÖPV für längere Distanzen zwischen 50 bis 100 Kilometer unverzichtbar (16 bis 25 Prozent), was oft an der Kosteneffizienz oder der Möglichkeit zur flexiblen Nutzung der Reisezeit liegt, im Gegensatz zur beim Autofahren benötigten aktiven Konzentration. Die vergleichsweise geringe Nutzung im Berufsverkehr außerhalb der Frühspitze und in ländlichen Räumen deutet auf Verbesserungspotenziale bei Angebot, Taktung, Netzabdeckung oder Erreichbarkeit hin, um Hürden wie lange Reisezeiten oder Umsteigezwänge abzubauen und so eine attraktivere Alternative zum Auto zu schaffen. Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung des Fußverkehrs mit einem Anteil von 22 Prozent, insbesondere für kurze Wege, Einkäufe und Freizeitaktivitäten. Dies unterstreicht die Wichtigkeit einer guten, sicheren und barrierefreien Fußgängerinfrastruktur, da das Zufußgehen für viele Menschen die naheliegendste und neben dem Radverkehr oft einzige Option für diese Wege ist.

Schließlich deutet der konstant relevante Anteil der Mitfahrer im Auto (13 Prozent) auf das Potenzial von Fahrgemeinschaften oder Mitfahrangeboten hin. Auf diese Weise kann der hohe Anteil der allein fahrenden Autofahrer reduziert werden, indem die Auslastung der ansonsten häufig leer bleibenden Pkw-Sitzplätze gesteigert wird. Die Altersdaten zeigen, dass es sich hierbei v. a. um Kinder, Jugendliche und zunehmend ältere Senioren handelt, was auf deren eingeschränkte eigenständige Mobilitätsoptionen zurückzuführen ist und Ansatzpunkte für die Organisation entsprechender Angebote (z. B.

Seniorentransporte) liefert. Nicht zu vernachlässigen ist hierbei die einhergehende Abhängigkeit dieser sozialen Gruppen von anderen Menschen. Wenn es – insbesondere bei Senioren – um die individuelle Mobilität geht, muss unabhängig davon, ob sich der Lebensmittelpunkt in urbanen oder ländlichen Regionen abspielt, ein Mobilitätsangebot seitens der öffentlichen Hand gewährleistet sein.

Die starken Unterschiede nach Wegezweck, Raumtyp und Alter legen nahe, dass Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zielgruppenspezifisch sein müssen, z. B. durch angepasste ÖPV -Angebote für Pendler, die deren spezifische Zeit- und Komfortbedürfnisse adressieren, oder bessere Radinfrastruktur für Alltagswege, die Sicherheit und Direktheit gewährleistet.

Zusammenfassend ergibt sich für das NWL-Gebiet das Bild eines gemischt strukturierten Raums mit starker Autoorientierung, aber auch erkennbaren Potenzialen im Radverkehr und wichtigen Nischen für den ÖPV. Um die Verkehrswende voranzutreiben, sind gezielte Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPV) notwendig, die auf die spezifischen Rahmenbedingungen unterschiedlicher Raumtypen und Wegezwecke sowie die dahinterliegenden Mobilitätsbedürfnisse und -barrieren eingehen.

B1.10 Zeitgemäße Mobilität für eine wirksame Verkehrswende

Der ÖPNV steht im Spannungsfeld zwischen der Herausforderung einer erfolgreichen Verkehrswende und der Integration innovativer, zunehmend digitaler Mobilitäts- und Serviceangebote. Diese neuen Angebotsformen – wie On-Demand-Verkehre, Ridepooling, Sharing-Systeme oder plattformbasierte Mobilitätslösungen – verändern das Mobilitätsverhalten nachhaltig und beeinflussen die Anforderungen an ein modernes (Nah-) Verkehrssystem. Dieses Kapitel untersucht, wie klassische und neue Mobilitätsformen wirksam miteinander verzahnt werden können, welche Rolle der SPNV in einem multimodalen System übernimmt und welche strategischen und organisatorischen Fragen sich daraus für Aufgabenträger wie den NWL ergeben. Dabei steht nicht der Wettbewerb im engeren Marktverständnis im Vordergrund, sondern die übergeordnete Zielsetzung eines leistungsfähigen, nutzerorientierten und integrierten Mobilitätsverbunds. Abschließend wird das (kommunale) Mobilitätsmanagement als ein Instrument nachhaltiger Mobilitätsentwicklung betrachtet.

Darstellung neuer Angebotsformen

Zu den Mobilitätsformen, die zunehmend and Bedeutung gewinnen, zählen insbesondere ridepooling-basierte On-Demand-Verkehre, Anbieter von Mobility-as-a-Service Lösungen[11], autonome Shuttle-Systeme sowie elektronisch betriebene Sharing-Angebote wie E-Scooter, E-Bikes und Fahrräder. Diese Entwicklungen basieren auf der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung im Mobilitätssektor und zielen auf eine individuelle, flexible und multimodal integrierte Nutzung des Mobilitätssystems ab. In urbanen Räumen profitieren diese Angebote insbesondere von der hohen Nutzerdichte und den kurzen Wegen. Hier lassen sich multimodale, digital gesteuerte Systeme häufig schneller integrieren und skalieren sowie auch für externe Anbieter wirtschaftlicher darstellen. In ländlichen Räumen hingegen sind die Voraussetzungen und Potenziale grundlegend anders gelagert. Gerade aufgrund der geringeren Siedlungsdichte, längeren Wege und wirtschaftlich oft nicht tragfähigen klassischen Linienverkehre können flexible, digital unterstützte Mobilitätsangebote jedoch einen besonders hohen Mehrwert bieten. Dort, wo

[11] Mobility-as-a-Service bezeichnet Mobilitätsangebote, die sich zunehmend an den individuellen und flexiblen Bedürfnissen der Reisenden orientieren.

bestehende Systeme Lücken aufweisen, ermöglichen neue Angebotsformen eine bedarfsorientierte Ergänzung, die zur Sicherung der Erreichbarkeit und eines Grundangebots beitragen kann. Voraussetzung ist eine angepasste, wirtschaftlich tragfähige Ausgestaltung – nicht zuletzt, um nicht angebundene Gebiete zu erschließen und eine gleichwertige Mobilitätsperspektive zu schaffen.

Neue Angebotsformen sowie die Vernetzung und digitale Ausgestaltung der Angebote können somit einerseits das Grundangebot sichern und andererseits beispielsweise durch eine verbesserte Feinerschließung das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs deutlich aufwerten und attraktiver gestalten. Somit können derartige Angebote deutlich über die reine Grundversorgung hinausgehen.

Unabhängig vom räumlichen Kontext liegt der Fokus häufig auf Verlässlichkeit, Komfort, Sicherheit, Verfügbarkeit in Echtzeit, Benutzerfreundlichkeit und einer durchgängigen digitalen Steuerung von Planung, Buchung, Bezahlung und Information. Damit wird die Position des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV deutlich gestärkt, sodass das diversifizierte Angebot aus Sicht der Verkehrswende als positiv bewertet werden muss. In diesem Zusammenhang kommt dem Schienenverkehr eine besondere Bedeutung zu. Spurgeführte Systeme zeichnen sich durch eine hohe Kapazität sowie Flächen- und Energieeffizienz aus. Sie sind in der Lage, große Personen- und auch Gütermengen auf zentralen Relationen und über längere Strecken effizient zu befördern und bilden damit das strukturelle Rückgrat eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems. In urbanen Zentren, entlang hochbelasteter Korridore sowie in wachstumsstarken Regionen ist die Schiene daher ein unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtangebots wie in ländlichen Räumen. Ergänzt durch kleinteilige, flexible Mobilitätsangebote im Nahbereich zur Feinerschließung sowie einer Mobilität von Tür zu Tür entsteht ein integriertes System, das sowohl weiträumige Verlagerungseffekte als auch individuelle Erreichbarkeit sicherstellt. Erst wenn diese beiden Systemebenen wirksam ineinandergreifen, kann eine nachhaltige und breit akzeptierte Verkehrswende gelingen.

In urbanen Räumen werden neue Mobilitätsangebote zunehmend als Ergänzung oder auch Alternative zum klassischen ÖPNV wahrgenommen. Besonders die hohe räumliche Dichte, kurze Wege und ein technologieoffenes Umfeld begünstigen die Skalierbarkeit und Integration solcher Angebote. Durch Sharing-Systeme und flexible, nicht liniengebundene Verkehrsangebote lassen sich auch kleinteilige Wege sowie die sogenannte „letzte Meile" im Sinne eines hierarchisch gegliederten Rollenmodells der verschiedenen Verkehrsträger effizient abdecken. Damit leisten sie potenziell einen Beitrag zur Reduktion des MIV, insbesondere dann, wenn sie sinnvoll in bestehende ÖPNV-Strukturen eingebunden sind. In urbanen Räumen begünstigen auch strukturelle Push-Faktoren wie begrenzte Platzverfügbarkeit, zunehmende Verkehrsbelastung sowie der wachsende politische Wille zur Neuverteilung des Straßenraums die Etablierung und Akzeptanz alternativer Mobilitätsformen.

In ländlichen Räumen ist das Einsatzpotenzial dieser Angebote grundsätzlich anders gelagert. Aufgrund der niedrigeren Besiedlungsdichte, längerer Wege und geringer Nachfrage in Randzeiten ist eine flächendeckende Bedienung durch klassische ÖPNV-Angebote wie dem liniengebundenen Busverkehr oft nicht wirtschaftlich. Hier gewinnen insbesondere On-Demand-Verkehre an Bedeutung. Sie können helfen, Angebotslücken zu schließen, eine bedarfsorientierte Versorgung zu gewährleisten und so die Erreichbarkeit von Bildungs-, Versorgungs- und Arbeitsstandorten aufrechtzuerhalten. In Kombination mit digitalen Buchungssystemen und Echtzeitinformationen lassen sich flexible Bedienkonzepte umsetzen. Diese können je nach Gestaltung des Konzepts sowohl eine hohe Nutzerfreundlichkeit als auch eine Alternative zum starren Linienverkehr mit geringer Auslastung bieten. Insgesamt kann dadurch eine attraktivere Alternative zum MIV geschaffen werden, welcher v. a. in ländlichen Regionen noch mobilitätsbestimmend ist.

Herausforderungen bei der Integration neuer Mobilitätsformen

Die Integration neuer Mobilitätsformen in eine umfassende Mobilitätsstrategie stellt eine erhebliche Herausforderung dar. Angebote des Umweltverbundes sind als Einheit im Sinne eines Mobilitätsverbundes zu verstehen und dürfen sich demnach nicht nur auf den ÖPNV beschränken. Es besteht die Gefahr einer zunehmenden Fragmentierung des Verkehrsmarkts, bei der neue Anbieter v. a. wirtschaftlich attraktive Teilsegmente bedienen – beispielsweise in verdichteten urbanen Räumen oder zu nachfragestarken Zeiten – ohne dabei einen substanziellen Beitrag zur flächendeckenden Daseinsvorsorge zu leisten. Dies kann zu einer Erosion integrierter Verkehrsangebote führen und bestehende, auf Solidarität und Ausgleich beruhende Strukturen im ÖPNV unter Druck setzen. An der Stelle ist der NWL als Aufgabenträger im Sinne einer koordinierenden Funktion gefragt.

Die erfolgreiche Einführung erfordert eine sorgfältige Koordination zwischen öffentlichen Aufgabenträgern, privaten Anbietern, kommunalen Verwaltungen und Verkehrsunternehmen. Zudem bedarf es einer belastbaren technischen Infrastruktur – etwa in Form leistungsfähiger Datenplattformen, digitaler Schnittstellen und interoperabler Buchungs- und Zahlungssysteme. Nur so kann eine systematische Verknüpfung zwischen den einzelnen Mobilitätsbausteinen gelingen. Auch rechtlich und organisatorisch ist die Einbindung komplex. Hinzu kommt die Frage nach der Finanzierung derartiger Leistungen, die v. a. in ländlichen Räumen nur selten kostendeckend betrieben werden können.

Nicht zuletzt stellt sich die Frage, wie tragfähig und dauerhaft neue Mobilitätsformen sind. Viele Pilotprojekte, insbesondere im Bereich autonomer Shuttles oder vernetzter Plattformen, befinden sich noch im Experimentierstadium und sind aufgrund fehlender Kostendeckung stark von öffentlicher Förderung abhängig. Für eine langfristige Integration ist daher nicht nur eine hohe Akzeptanz auf Seiten der Nutzer erforderlich, sondern auch ein belastbares Geschäftsmodell, das sowohl wirtschaftlich als auch organisatorisch tragfähig ist und über Pilotphasen hinausgeht. Die Fortführungsperspektive und etwaige Rahmenbedingungen sind daher bereits bei der Pilotierung zu berücksichtigen, um subjektiv wahrgenommene Rückschritte bei den Bürgern zu vermeiden. Die Abwägung zwischen öffentlichem Interesse an Mobilitätssicherung und der Integration innovativer, teilweise kommerziell ausgerichteter Lösungen muss sorgfältig erfolgen, um langfristige Perspektiven zu schaffen.

Gleichzeitig stellen sich komplexe regulatorische Fragen, die auch im weiteren Verlauf dieses Nahverkehrsplans näher bearbeitet und teils mit Lösungsansätzen hinterlegt werden: Wie lassen sich neue Akteure in bestehende Tarif- und Vertriebssysteme einbinden? Welche Vorgaben gelten für Sicherheits- und Qualitätsstandards? Inwieweit sind Fördermittel an bestimmte öffentliche Anforderungen zu koppeln? Diese Aspekte erfordern klare Rahmenbedingungen, um Wettbewerb und Innovation in diesem dynamischen Umfeld zu ermöglichen, ohne die öffentlichen Steuerungsziele aus dem Blick zu verlieren.

Für Aufgabenträger wie den NWL ergeben sich daraus strategische Herausforderungen: Es gilt, neue Mobilitätsangebote systematisch zu beobachten, modellhaft zu erproben und – wo sinnvoll – strukturiert in bestehende Verkehrsnetze zu integrieren. Dabei gilt es zu berücksichtigen, die neuen Mobilitätsformen nicht als Konkurrenz zum Kerngeschäft des SPNV zu begreifen, sondern vielmehr als Weiterentwicklung einer multimodal ausgestalteten Mobilitätskette, sodass das Mobilitätsbedürfnis der Nutzer im Mittelpunkt des Handelns steht. Die neuen Angebote fungieren dabei als Ergänzung zu den bestehenden und sind als Erweiterung der Daseinsvorsorgefunktion zu betrachten. Lediglich durch eine vorausschauende, koordinierte Planung, gezielte Steuerung und Integration sowie Vernetzung mit bestehenden Systemen können die Chancen neuer Mobilitätsangebote genutzt und kann den derzeitigen

herausfordernden Rahmenbedingungen begegnet werden, ohne bestehende Versorgungsstrukturen zu gefährden. Letzteres ist insbesondere aufgrund der verschiedenen Rollen etwa von SPNV und kleinräumlicher Mobilität nicht zu erwarten, sodass auch hier der ergänzende Charakter im Vordergrund der Entwicklung stehen und auf die Synergien verwiesen werden sollte. Der gegenwärtige rechtlich-regulatorische Rahmen lässt ein solches Vorgehen jedoch nur bedingt zu.

Es stellt sich damit zunehmend die Frage, wie ein funktionierender Wettbewerb mit neuen Marktteilnehmern gestaltet werden kann, ohne zentrale Prinzipien des ÖPNV – wie Tarifintegration, verlässliche Anschlussverpflichtungen, Bedienstandards oder Barrierefreiheit – zu gefährden und gleichzeitig die Kernaufgaben aus der Organisation des SPNV sowie der Hinwirkung auf eine integrierte Gestaltung des ÖPNV (vgl. § 5 ÖPNVG NRW) zu vernachlässigen. Gleichzeitig müssen die dargelegten Marktentwicklungen (vgl. Kapitel B1.7) als zentrale Herausforderungen des SPNV-Wettbewerbs beachtet und bearbeitet werden. Es bedarf eines regulativen Rahmens, der Innovation zulässt, gleichzeitig aber verhindert, dass sich parallele, voneinander abgekoppelte Systeme entwickeln, die langfristig die Kohärenz und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs untergraben. Auch in Bezug auf den SPNV-Wettbewerb müssen neue Rahmenbedingungen etabliert werden, deren Notwendigkeit im Folgenden näher beschrieben wird.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Der Wandel zu einer nachhaltigen, zeitgemäßen Mobilität erfordert auch das Aufbrechen tradierter Planungsmuster und Mobilitätsroutinen. Klassische Verkehrsplanung wird dabei zu einem integrierten Mobilitätsmanagement weiterentwickelt, das ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen berücksichtigt.

Mobilitätsmanagement wird von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch koordinierte organisatorische, informatorische und beratende Maßnahmen definiert. Der Ansatz unterscheidet dabei zwischen Mobilität als Möglichkeit der Zielerreichung sowie Verkehr als physischer Fortbewegung und eröffnet damit neue Handlungsfelder kommunaler Verkehrsplanung jenseits reiner Infrastrukturplanung.

Im Fokus stehen die individuellen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten, etwa Gewohnheiten, Präferenzen, Lebenssituationen und Informationsstände. Dadurch werden die Ansätze klassischer Verkehrsplanung erweitert, die v. a. aggregierte Größen wie Reisezeiten oder Kosten berücksichtigen. Mobilitätsentscheidungen werden damit als gestaltbare, gemeinwohlorientierte Aufgabe begriffen. Ihre gezielte Beeinflussung setzt insbesondere auf kommunaler Ebene eine vernetzte Verwaltung, eine klare strategische Steuerung sowie angepasste Planungs- und Entscheidungsprozesse und maßgeschneiderte Konzepte voraus.

Die Kommunen nehmen eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der Mobilitätswende ein. Kommunales Mobilitätsmanagement schafft die politischen, organisatorischen und kommunikativen Rahmenbedingungen, um Verkehrsbelastungen zu reduzieren und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern, ohne dabei die Mobilität der Menschen einzuschränken. Es ergänzt die klassische Verkehrs- und Stadtplanung, indem sowohl individuelle Einflussfaktoren und Bedürfnisse wie etwa Alter, Lebenssituationen sowie Mobilitätsgründe systematisch berücksichtigt werden. Einzelne Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements werden in Kapitel B4.1.9 beleuchtet.

Baustein B2

Bestandsanalyse

B2 Bestandsanalyse

Aufbauend auf der vorangegangenen Darstellung des Gestaltungsrahmens, in dem sich der SPNV in Westfalen-Lippe bewegt, erfolgt nun eine umfassende Bestandsanalyse, die den Status Quo im Zuständigkeitsbereich des NWL systematisch abbildet.

Die Analyse liefert eine umfassende Zustandsbeschreibung als Grundlage zur Ermittlung von Handlungsbedarfen. Dabei fließen auch die Zielsetzungen des Nahverkehrsplans 2011 als auch die seither umgesetzten Maßnahmen ein. Die Ergebnisse bilden das Fundament für die strategische Ausrichtung des NWL (B3) und das Handlungskonzept (B4) zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Westfalen-Lippe, die im weiteren Verlauf konkretisiert werden.

Aufbauend auf den im Baustein B1 dargestellten Grundlagen und Rahmenbedingungen wird in der Bestandsaufnahme das aktuelle SPNV-Angebot im Verbandsgebiet dargestellt, einschließlich der Nachfrage sowie der seit dem letzten Nahverkehrsplan 2011 eingetretenen und durch Maßnahmen aktiv gestalteten Entwicklungen. Entsprechend der Hinwirkungsaufgabe des NWL wird dabei auch das über den SPNV hinausgehende Mobilitätsangebot im Rahmen einer integrierten Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

Es folgt eine umfassende Beschreibung der Infrastruktur mit ihren Strecken und Stationen, einschließlich der Einrichtungen für vernetzte Mobilität. Die eingesetzten Fahrzeuge werden als zentraler Bestandteil des Leistungsangebots ebenso dargestellt wie die aktuelle Situation der Verkehrsverträge. Darüber hinaus werden die Themen Qualität und Sicherheit als Schlüsselfaktoren für einen attraktiven SPNV aufgeführt und analysiert.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Darstellung der gegenwärtigen Tarifstruktur, ergänzt um bestehende Vertriebsmaßnahmen. Auch die werbliche Kommunikation, die Fahrgastinformation mit ihren Hintergrund- und Ausspielsystemen sowie die Baustellenkommunikation werden im Zusammenhang dieses Bausteins berücksichtigt und ausführlich analysiert, um eine fundierte Grundlage für die weitere Betrachtung im Rahmen dieses Nahverkehrsplans zu schaffen.

B2.1 Angebot

Ein leistungsfähiges, verlässliches und flächendeckendes Verkehrsangebot im SPNV ist das Rückgrat eines zukunftsgerichteten und leistungsfähigen ÖPNV in Westfalen-Lippe. Der NWL stellt durch die Organisation des SPNV eine zentrale Säule des ÖPNV-Angebots in seinem Verbandsgebiet sicher und hat seit dem letzten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 zahlreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Stärkung dieses Systems umgesetzt. Im Mittelpunkt dieses Kapitels steht daher die Darstellung des gegenwärtigen SPNV-Angebots, seine Entwicklung in den vergangenen Jahren sowie den bestehenden Strukturen hinsichtlich Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anbindung an Oberzentren und Vernetzung mit zentralen Knotenpunkten.

Ergänzt wird diese Betrachtung um die weitergehende Erschließung neuer Räume durch Streckenreaktivierungen und die Inbetriebnahme zusätzlicher Stationen entlang des Bestandsnetzes. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, das bestehende Schienennetz neben der Stärkung und Zuverlässigkeit gezielt zu erweitern, Versorgungslücken zu schließen und den SPNV als leistungsfähige und umweltfreundliche Mobilitätsalternative raumwirksam weiter zu stärken.

Gleichzeitig entwickelt sich der NWL zunehmend zu einem Mobilitätsverbund und verfolgt im Rahmen seiner Hinwirkungsaufgabe das Ziel, weitere Verkehrsträger stärker in seinen Planungen zu berücksichtigen und deren Verknüpfung mit dem SPNV systematisch auszubauen. Im Sinne einer ganzheitlichen Mobilitäts- und Wegekette werden die Schnittstellen zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern wie dem Bus oder dem Fahrrad gezielt weiterentwickelt. Ein besonderer Fokus liegt auf den Schnellbusverkehren, die auch schienenferne Räume an das öffentliche Verkehrsnetz anschließen und interkommunale Verbindungen sichern. Diese integrierte Perspektive trägt sowohl den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung als auch den Anforderungen an ein flächendeckend abgestimmtes und zukunftsfähiges Verkehrsangebot Rechnung.

Außerdem wird auch der Fernverkehr in die Angebotsbetrachtung einbezogen, da seine enge Verzahnung mit dem SPNV in den Knotenpunkten wichtig für die Anbindung der Region an das überregionale Verkehrsnetz und damit für die Erreichbarkeit des Verbandsgebiets ist.

B2.1.1 Entwicklung des SPNV-Angebots von 2011 bis 2025

Im Verbandsgebiet des NWL werden auf einem Netz mit rund 1.700 Kilometer Schienenstrecke insgesamt 280 Stationen bedient. Es verkehren derzeit 22 RE-Linien, davon 3 Linien im Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express mit dem Zusatz (RRX), 32 RB-Linien und 3 S-Bahn-Linien. Der vom NWL beauftragte Regelfahrplan auf diesen Linien umfasst 2025 ein Leistungsangebot von ca. 37,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr, davon ca. 55 Prozent als RB, 41 Prozent als RE, 3 Prozent als S-Bahn sowie 1 Prozent als IC mit Nahverkehrsfreigabe zwischen Dillenburg/Siegen und Dortmund (bis Dezember 2026).

Das vom NWL bestellte Regelangebot konnte in den letzten Jahren jedoch nicht immer vollständig gefahren werden. Neben geplanten Zugausfällen durch Baustellen oder bedingt durch übliche, ungeplante Zugausfälle, gab es in den vergangenen Jahren Einschränkungen des Regelangebotes auch durch Umwelteinflüsse wie beispielsweise ein Starkregenereignis an der Strecke Hagen – Lüdenscheid, wo Streckenteile unterspült wurden und längerfristig unbefahrbar waren, oder Dachsbauten an der Strecke Unna – Fröndenberg, die schon seit 2022 nicht mehr befahren werden kann. Auf zahlreichen Linien führten Personalengpässe bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu spürbaren Angebotsreduzierungen. Ähnliche Einschränkungen ergaben sich durch Engpässe beim Streckenpersonal der DB InfraGO. Während der Corona-Pandemie wurde das Regelangebot vieler Strecken gezielt reduziert, da einerseits die Nachfrage deutlich zurückging und andererseits die Personalressourcen entsprechend eingeschränkt waren.

Die im weiteren Verlauf näher dargestellten Daten der Zugkilometerleistungen der letzten Jahre beziehen sich im Folgenden immer auf den Regelfahrplan. In den nachstehenden Kapiteln wird die Entwicklung dieser Leistungen näher dargestellt.

Das SPNV-Angebot in Westfalen-Lippe wurde in den vergangenen 15 Jahren seit dem ersten Nahverkehrsplan 2011 (NVP 2011) deutlich ausgebaut. Die Betriebsleistung[12] stieg von rund 31,4 Millionen Zugkilometer auf 37,7 Millionen Zugkilometer, was einer Steigerung von etwa 20 Prozent entspricht (s. Abb. 33). Die Entwicklung des Angebots erfolgte im Rahmen des ITF NRW und orientierte sich dabei an den

[12] Die Betriebsleistung beschreibt das im jeweiligen Jahr bestellte Fahrplanangebot und wird in Zugkilometern pro Jahr angegeben.

im NVP 2011 definierten Anforderungen hinsichtlich Verbindungen, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeiten.

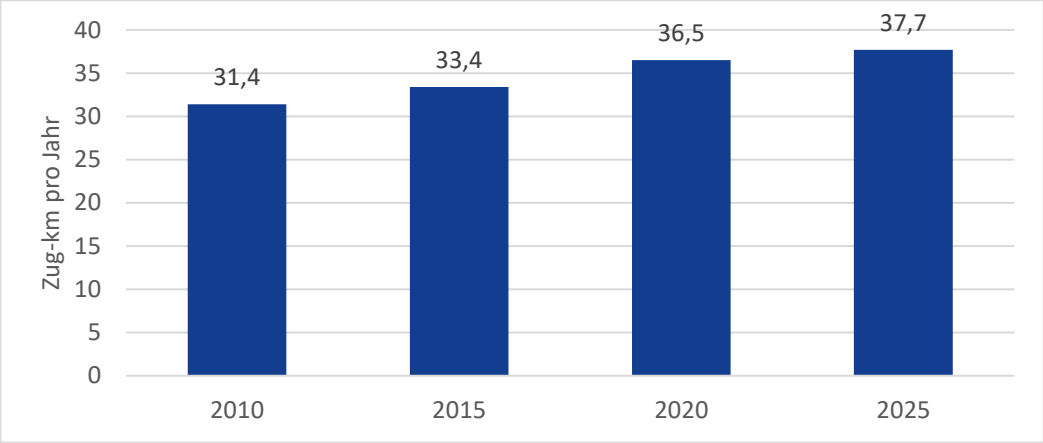
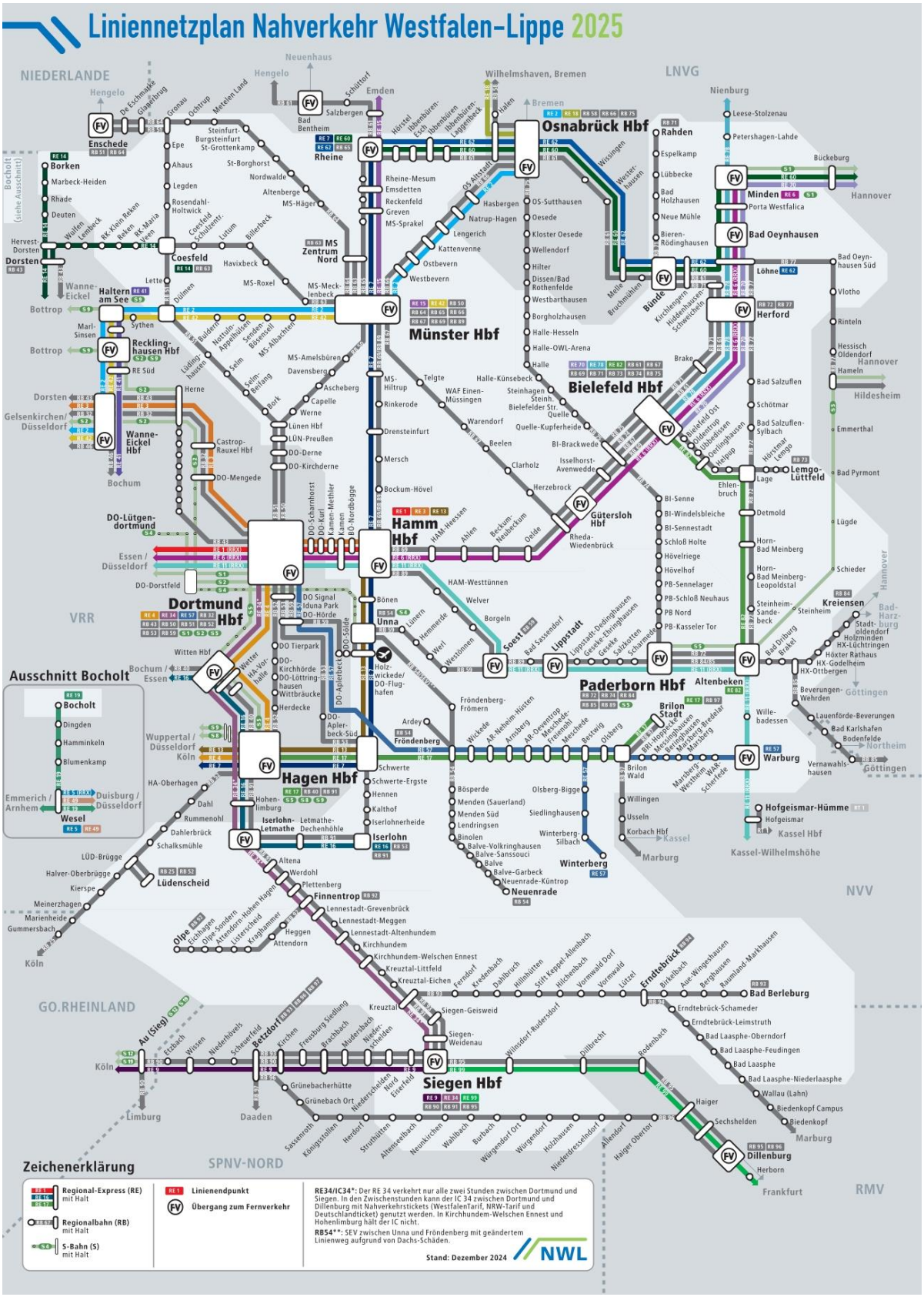


Abb. 33: Entwicklung des Leistungsvolumens (Zugkilometer pro Jahr) 2010 bis 2025
Quelle: NWL 2025

Das SPNV-Angebot im Verbandsgebiet für den Jahresfahrplan 2025 ist in der folgenden Liniengrafik (s. Abb. 34) dargestellt. Das Basisangebot wird in der Regel mit RB-Linien mit Bedienung aller Stationen gefahren, die auf vielen Hauptstrecken von RE-Linien überlagert werden, die nur an ausgewählten und stärker frequentierten Stationen halten. Auf einigen Abschnitten ohne schwach frequentierte Stationen verkehren ausschließlich RE-Linien. Die RE-Linien haben überregionale Bedeutung und verbinden Oberzentren und bedeutenden Knotenpunkte in Westfalen-Lippe, NRW und den benachbarten Bundesländern. Als Vorläufer für den in NRW geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) verkehren einzelne RE-Linien seit 2019 bereits mit neuen RRX-Fahrzeugen und dem Zusatz (RRX). Im Bereich des NWL handelt es sich dabei um die Linien RE 1 (RRX) Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm, RE 6 (RRX) Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden sowie RE 11 (RRX) Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel. In den Randbereichen des Verbandsgebiets verkehren auch S-Bahn-Linien aus benachbarten Räumen, so die S-Bahn Rhein-Ruhr mit der S 4 bis Unna und die S-Bahn Hannover mit der S 1 bis Minden und der S 5 H bis Paderborn.



1

2 ***Abb. 34: Liniennetzplan NWL 2025***

3 Quelle: NWL 2024

B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025

Das Verbandsgebiet des NWL weist, wie in Kapitel B1.8 Demografisch-strukturelle Rahmenbedingungen ausführlich dargelegt, eine heterogene Struktur auf, die sich auch in der SPNV-Nachfrage widerspiegelt. Das Angebot im Verbandsgebiet mit starken Oberzentren, dem nahen Umland zur Metropolregion Rhein-Ruhr sowie weit in die Region und ländliche Räume hineinführenden Strecken wird sehr unterschiedlich nachgefragt. Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die durchschnittliche Fahrgastnachfrage auf den Streckenabschnitten an verschiedenen Verkehrstagen grafisch (s. Abb. 35 bis Abb. 37).

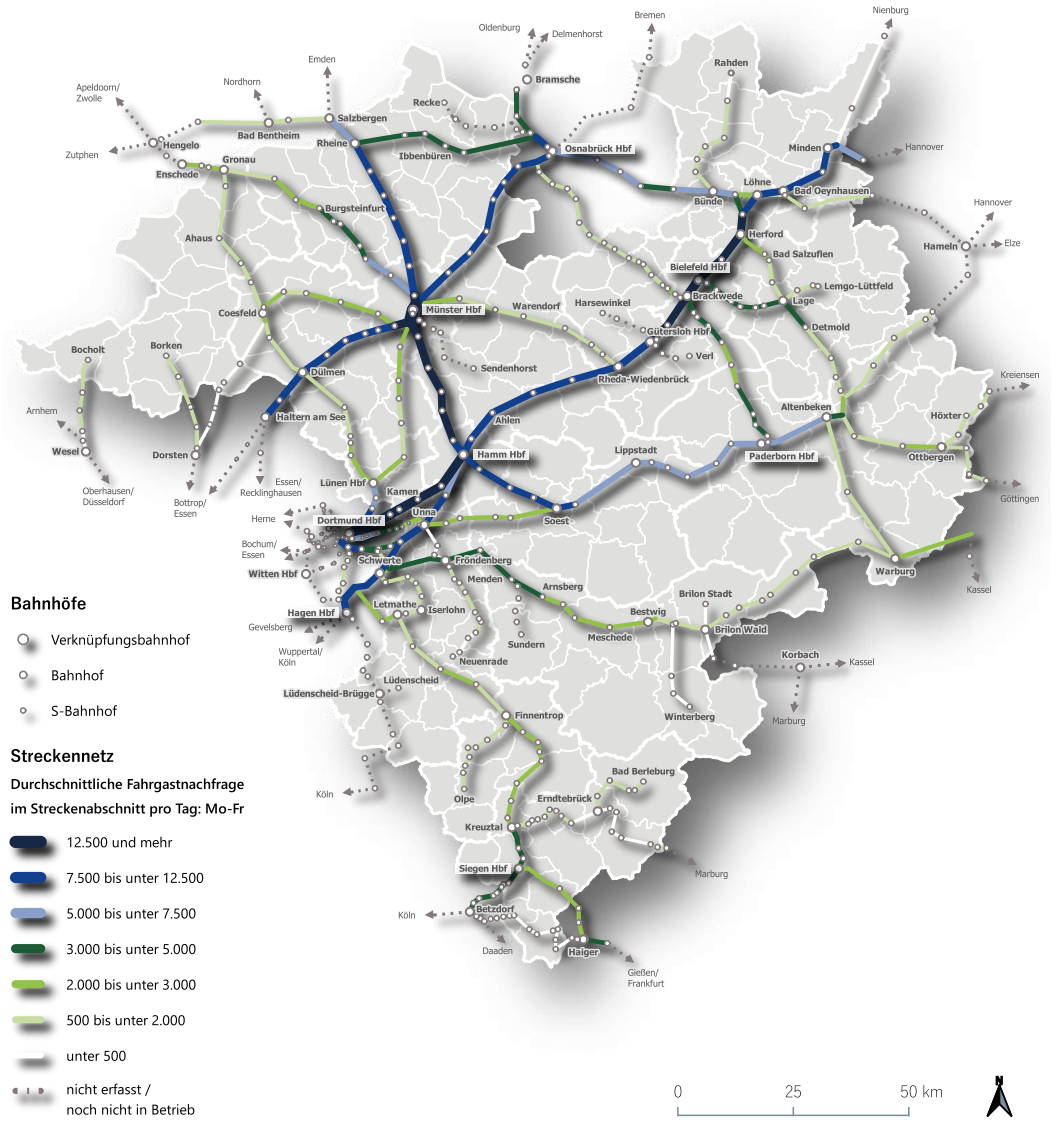


Abb. 35: Fahrgastnachfrage Montag bis Freitag
Quelle: NWL 2025

Die im Streckenquerschnitt am stärksten nachgefragten Abschnitte liegen werktags im Zulauf von Hamm nach Dortmund mit über 20.000 Reisenden pro Tag sowie im Zulauf auf die westfälischen Oberzentren: in Bielefeld mit rund 19.000 Reisenden pro Tag zwischen Brackwede und Bielefeld Hbf und in Münster mit etwa 18.000 Reisenden pro Tag zwischen Münster Zentrum Nord und Münster (Westf) Hbf. Innerhalb des NWL weist die Strecke Münster (Westf) Hbf – Hamm durchgängig hohe Querschnittszahlen auf, mit etwa 15.000 Reisenden pro Tag zwischen Münster (Westf) Hbf und Münster-Hiltrup sowie rund

12.000 vor Hamm Hbf. Demgegenüber stehen in weniger dicht besiedelten Gebieten schwach frequentierte Strecken mit Querschnitten unter 500 Reisenden pro Tag, wie Minden – Nienburg, Bestwig – Winterberg, Erndtebrück – Bad Laasphe und Neunkirchen – Haiger, auf denen in der Regel nur ein eingeschränktes Zweistundenangebot besteht. Diese beiden Extremwerte illustrieren die erheblichen Unterschiede in der Nachfrage.

Neben der Betrachtung der Spitzenbelastungen an Werktagen durch Pendlerbewegungen gewinnt die Nachfrage an Wochenenden und Feiertagen zunehmend an Bedeutung. Dies ist v. a. auf ein verändertes Freizeitverhalten sowie auf die modifizierte Preispolitik, beispielsweise durch die Einführung des Deutschlandtickets, zurückzuführen. Besonders auf den Hauptachsen des SPNV im NWL lassen sich diese gestiegenen Wochenendnachfragen beobachten. Auf den Linien RE-Linien RE 1, RE 2, RE 7, RE 9, RE 15, RE 60 und RE 99 sowie den RB-Linien RB 50 und RB 66 ist die Nachfrage etwa insbesondere an Samstagen höher als an Werktagen. Aber auch abseits der genannten Hauptstrecken ist die tägliche Nachfrage auf den Linien RE 18, RB 25, RB 58, RB 77, RB 85, RB 97, S 1 H und S 5 H an Samstagen größer als montags bis freitags, da auch hier überregionale Verbindungen im SPNV abseits der Fernverkehrsstrecken bestehen und durch die Angebote attraktive touristische Regionen erreicht werden.

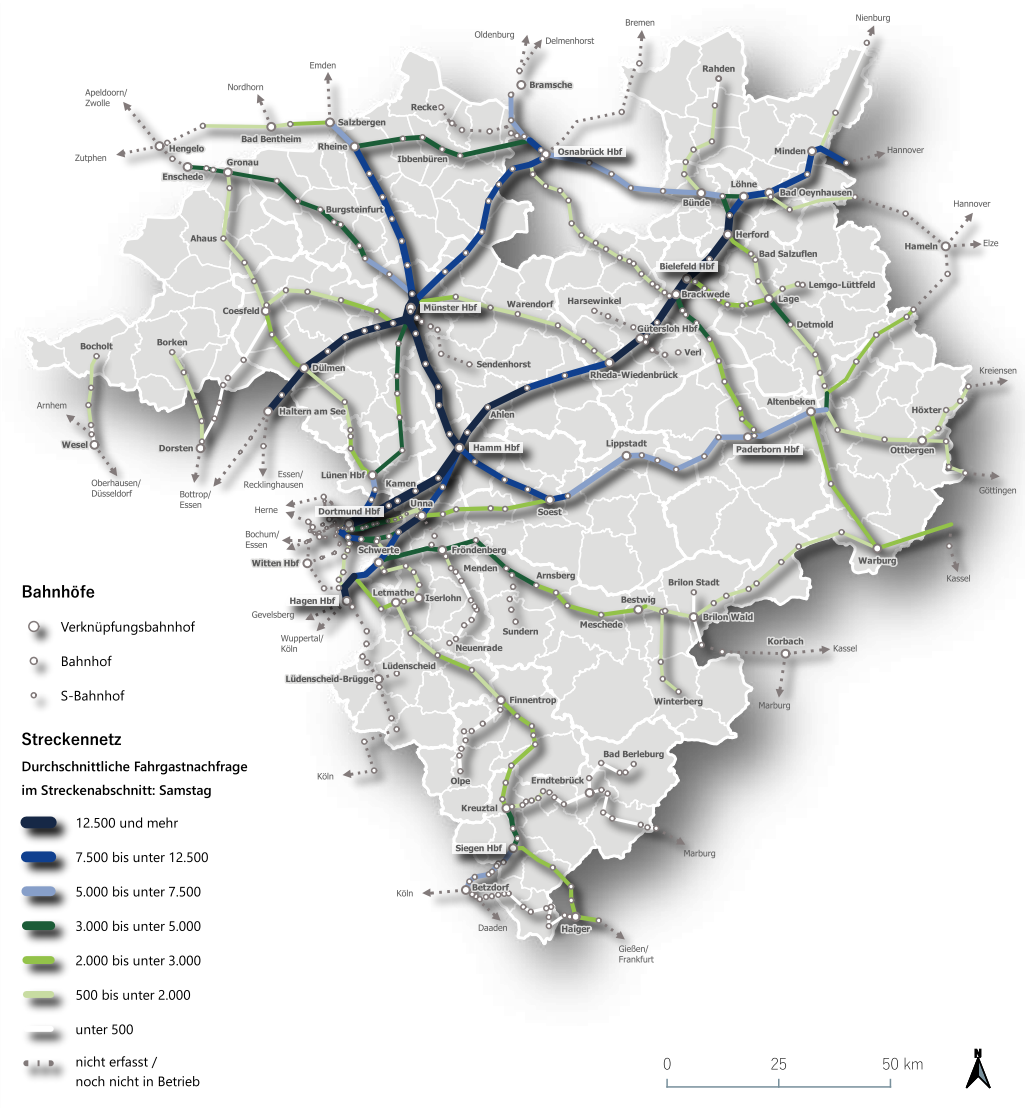


Abb. 36: Fahrgastnachfrage Samstag
Quelle: NWL 2025

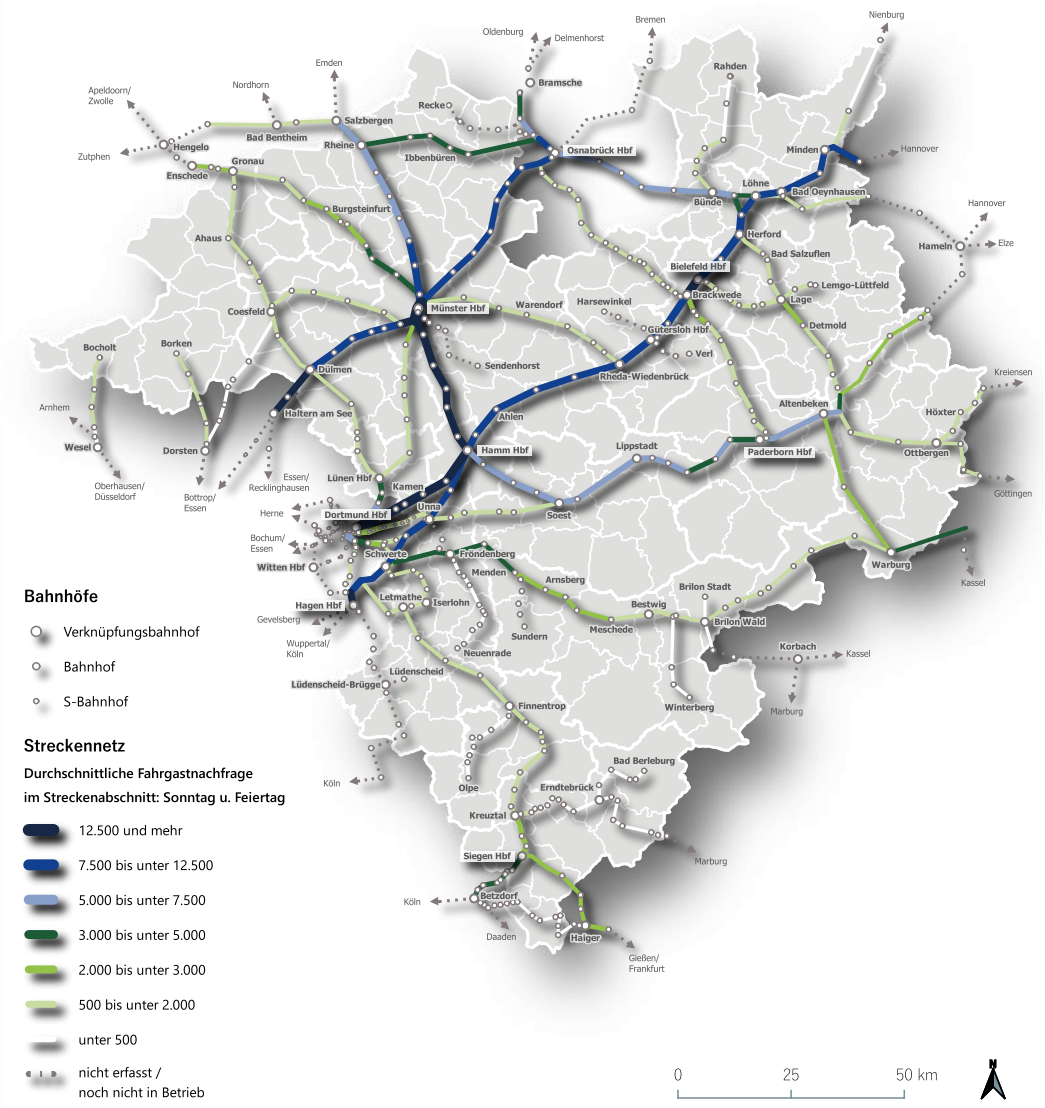


Abb. 37: Fahrgastnachfrage Sonntag

Quelle: NWL 2025

B2.1.3 Umsetzung der Anforderungen aus dem NVP 2011

Im Folgenden wird dargestellt, inwieweit die im NWL-Nahverkehrsplan 2011 (NVP 2011) definierten Anforderungen im aktuellen Fahrplan umgesetzt und erreicht sind. Dabei stehen insbesondere die Verbindungen zwischen und zu den Oberzentren, die Bedienungshäufigkeit und Taktfolge, die Fahrzeiten sowie die Anbindung an Knotenpunkte und die Anschlussbeziehungen im Fokus.

Verbindungen zwischen Oberzentren in NRW und in benachbarte Räume

Das Ziel, die Oberzentren Münster, Bielefeld, Paderborn und Hamm im Stundentakt direkt mit der Landeshauptstadt Düsseldorf, dem Ruhrgebietskorridor (Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg) und Köln zu verbinden, ist für Münster bereits 2011 mit Verlängerung der RE 2 nach Düsseldorf erreicht worden. Diese Verbindung ist 2019 durch das Auslassen von Halten zwischen Münster und Recklinghausen nochmals beschleunigt worden.

Bielefeld erhielt im Jahr 2019 im Rahmen des Vorlaufbetriebs des Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit der RE 6 (RRX) eine Direktverbindung nach Köln, wobei die Züge zwischen Düsseldorf und Köln über Neuss verkehren. Für Paderborn entfiel bereits 2016 die mit der RE 1 bestehende zweistündliche

Direktverbindung nach Köln. Diese wurde auf dem Hellwegkorridor von der RE 11 abgelöst, die zunächst zwischen Hamm und Paderborn ebenfalls im Zweistundentakt verkehrte und ab 2019 als RE 11 (RRX) stündlich eingesetzt wird. Im Kernraum Nordrhein-Westfalens verkehrt die RE 11 (RRX) jedoch nur bis Düsseldorf. Die Direktverbindung Paderborn – Köln ist im Zielnetz 2040 vorgesehen und soll mit der stündlichen Linie RRX 2 im Rahmen des RRX-Zielzustands wiederhergestellt werden.

In Siegen wurde 2022 im Zusammenhang mit der Sperrung und dem Abriss der Rahmedetalbrücke der A 45 die RE 34 als neue zweistündliche Direktverbindung nach Dortmund eingeführt. Ergänzt wird das Angebot durch weitgehend für den Nahverkehr freigegebene Züge der IC-Linie 34. Im Gegenzug entfiel die Direktverbindung von Siegen nach Essen mit der RE 16. Für das Oberzentrum Siegen wurde die Anforderung einer schnellen Direktverbindung nach Dortmund als Ergänzung zum NVP 2011 beschlossen. Die im NVP 2011 vorgesehene Direktverbindung nach Frankfurt wird heute zweistündlich direkt mit der RE 99 bedient und erreicht, ergänzt durch eine zweistündliche Verbindung mit Umstieg in Gießen.

Aus dem Kernraum NRW heraus wurden in den vergangenen Jahren zudem Oberzentren außerhalb des Bundeslands direkt angebunden, etwa durch die Verlängerung der RE 2 nach Osnabrück (2019) sowie der RE 11 bis Kassel. Das Oberzentrum Osnabrück wurde im Dezember 2016 hinsichtlich der Verbindung in die Metropolregionen NRW den westfälischen Oberzentren gleichgestellt. Auch eine direkte Verbindung von Köln und/oder Dortmund über Siegen hinaus nach Gießen wäre im Zusammenhang der Anbindung von angrenzenden Oberzentren sinnvoll, da die heutigen knappen Anschlüsse von Köln (RE 9) und Dortmund (RE 34) in Siegen Hbf an die RE 99 nach Gießen häufig nicht erreicht werden

In unmittelbar benachbarte Oberzentren außerhalb von NRW wurde 2015 mit der Umsetzung des Flügelzugkonzepts der RB 84/85 eine stündliche Direktverbindung von Paderborn nach Göttingen eingerichtet, die jedoch am Wochenende ab Samstagnachmittag nur im Zweistundentakt verkehrt. Die direkte Verbindung Paderborn – Kassel wurde 2013 durch die Verlängerung der RB 89 zweistündlich hergestellt und 2016 von der RE 11 abgelöst, zunächst noch mit Bedienungslücken in Zeitlagen des Fernverkehrs. Seit 2023 verkehrt die RE 11 (RRX) stündlich bis Kassel-Wilhelmshöhe. Von Paderborn nach Hannover wurde 2015 mit der S 5 H eine stündliche Direktverbindung auch am Wochenende eingerichtet.

Stündliche Direktverbindungen von Bielefeld und Osnabrück nach Hannover sind bislang nicht vorhanden und das Ziel aus dem NVP 2011 damit nicht erreicht. Die zweistündlich verkehrenden Linien RE 60 von Rheine und Osnabrück sowie RE 70 von Bielefeld verkehren ab Löhne im Stundentakt. In den Stunden ohne Direktverbindung bestehen jedoch jeweils Anschlüsse: von Bielefeld über die RE 78 in Minden an die RE 60 und seit 2023 von Rheine und Osnabrück über die RE 62 in Löhne an die RE 70 nach Hannover.

Das Ziel der direkten Verbindung benachbarter und der Oberzentren untereinander mindestens im Stundentakt wird innerhalb des NWL und NRW heute überall erreicht. 2011 gab es noch Einschränkungen in der direkten Verbindung zwischen Bielefeld und Paderborn, da die RB 74 bis 2014 an Sonn- und Feiertagen nur zweistündlich verkehrte. Zwischen Paderborn und Dortmund konnte die Direktverbindung zunächst nur zweistündlich, erst durch die RE 1 und später die RE 11 hergestellt werden, bevor 2019 mit der RE 11 (RRX) zum Stundentakt verdichtet wurde.

Erreichbarkeit der Oberzentren aus der Region

In Bezug auf die Erreichbarkeit der Oberzentren wird im NVP 2011 als Ziel des ITF NRW benannt, dass von jeder Station innerhalb von 60 Minuten ein Oberzentrum erreicht werden soll. Im Verbandsgebiet des NWL kann dieses aufgrund der räumlichen Struktur mit großen Entfernungen z. B. ins

Westmünsterland, ins Sauerland und ins Wittgensteiner Land weiterhin nicht erreicht werden. Hingegen wurden bei dem weiteren Ziel der Direktverbindungen in Oberzentren jedoch Verbesserungen erreicht.

Demnach konnten für drei Strecken seit 2011 neue Direktverbindungen in nahegelegene Oberzentren hergestellt werden. Die Strecke Bocholt – Wesel wurde 2019 nach der Elektrifizierung der Strecke durch das Flügelzugkonzept der RE 19 direkt an Düsseldorf angebunden. Ebenfalls wurde die Strecke Coesfeld – Dorsten 2021 mit dem Flügelzugkonzept der RE 14 direkt an Essen angebunden (an Wochenenden bereits seit 2018). Bereits 2015 wurde die Strecke Höxter-Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen durch das Flügelzugkonzept der RB 84/85 mit der RB 84 direkt an das Oberzentrum Paderborn angebunden.

Von der Strecke Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück verkehren seit 2019 an Samstagen einzelne Züge der RB 94 direkt weiter nach Siegen. Hier konnte ein angestrebtes Flügelzugkonzept mit der RB 93 wegen der erforderlichen Infrastrukturausbauten bisher noch nicht umgesetzt werden.

Von der Strecke Hameln – Vlotho – Löhne verkehren seit 2022 die Züge der RB 77 über Löhne hinaus täglich bis Herford. Montags bis freitags verkehrten zuvor lediglich einzelne Züge nach Bünde. In Herford bestehen gute Anschlüsse in Richtung Bielefeld, Osnabrück und Detmold/Paderborn. Eine Weiterführung bis ins Oberzentrum Bielefeld und damit eine Schaffung einer Direktverbindung ist aufgrund der stark belegten Strecke zwischen Herford und Bielefeld aktuell nicht möglich.

Auf den Strecken Neuenrade – Menden – Fröndenberg – Unna (RB 54), Olpe – Finnentrop (RB 92) und Betzdorf – Neuenkirchen – Burbach – Haiger – Dillenburg (RB 96) bestehen weiterhin keine Direktverbindungen in die nächstgelegenen Oberzentren. Ursache hierfür sind u. a. Systemunterschiede (elektrifiziert/nicht elektrifiziert), unterschiedliche Kapazitätsanforderungen und erforderliche Fahrtrichtungswechsel, die eine Umsetzung sinnvoller Konzepte bisher erschweren.

Bedienungshäufigkeit / Taktfolge

Mit der Einführung des ITF NRW im Jahr 1998 wurde landesweit der Stundentakt Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr und Samstag von 7 bis 16 Uhr sowie der Zweistundentakt Samstag von 16 bis 20 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 10 bis 20 Uhr als Mindestangebot festgelegt. Im NVP 2011 wurden Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zur Erreichung eines Zielstandards im NWL an den Nachfragezahlen ausgerichtet. Im Dezember 2016 wurden die Bedienungsstandards durch Beschluss der Verbandsversammlung, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, nochmals konkretisiert (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Anforderungen Bedienungshäufigkeit nach Belastungsquerschnitt 2016

Durchschnittlicher Belastungsquerschnitt im Streckenabschnitt (Tageswert im SPNV)	Anforderung an die Bedienungshäufigkeit
12.500 Reisende und mehr	Mindestens 4 stündliche Verbindungen mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge
7.500 bis unter 12.500 Reisende	Mindestens 3 stündliche Verbindungen
5.000 bis unter 7.500 Reisende	Mindestens 2 stündliche Verbindungen mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit oder zusätzlichem 120-Min-Takt mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge
3.000 bis unter 5.000 Reisende	2 stündliche Verbindungen
2.000 bis unter 3.000 Reisende	Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit
500 bis unter 2.000 Reisende	Stundentakt
unter 500 Reisende	Stundentakt, in begründeten Fällen 120-Min-Takt

Quelle: NWL 2025

Die im NVP 2011 formulierten Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit wurden grundsätzlich auf längere und betrieblich sinnvolle Streckenabschnitte angewendet. Für diese Abschnitte wurde ein nivellierter Wert ermittelt, indem die in diesem Abschnitt erbrachten Personenkilometer auf die Streckenlänge bezogen wurden. Daraus ergibt sich die Kennziffer der Reisendenintensität, die im Folgenden als Wert für Bedienungsstandards angewendet wird. Die Reisendenintensität gibt die Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge an (Rkm/kmBL). Die folgende Karte (s. Abb. 38) veranschaulicht die auf Basis der aktuellen Werte (Erhebung 2023) ermittelte Einordnung der Streckenabschnitte in Kategorien der geforderten Bedienungshäufigkeit.

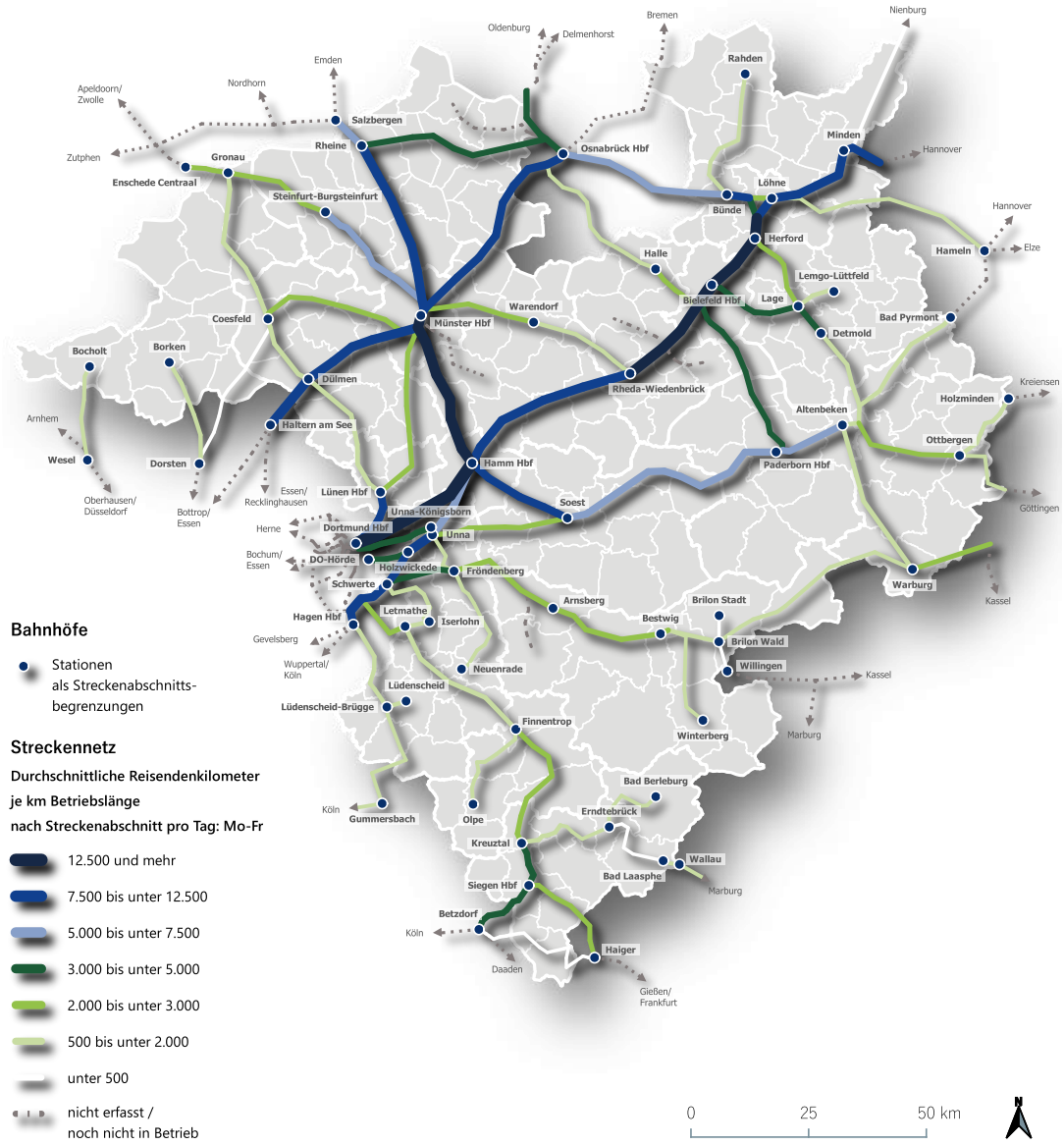


Abb. 38: Reisendenintensität (Rkm/kmBL) nach Streckenabschnitt
Quelle: NWL

Die aktuell nicht erfüllten Bedienungsstandards in Bezug auf die Bedienungshäufigkeit werden nachfolgend beschrieben und durch eine kartografische Darstellung zusammengefasst (s. Abb. 39).

Für die stark frequentierten Strecken mit mehr als 12.500 Reisenden ist zwischen Gütersloh und Bielefeld die Anforderung einer vierten stündlichen Verbindung aktuell nicht erfüllt. Hier fehlt ein zweite RE-

Linie. Zwischen Münster und Greven fehlt außerhalb der ausgedehnten Hauptverkehrszeit die zweite stündliche Verbindung der RB 65.

Bei den Streckenabschnitten mit 7.500 bis 12.500 Reisenden wird die Anforderung von drei stündlichen Verbindungen zwischen Hamm und Rheda-Wiedenbrück sowie zwischen Herford und Minden nicht erfüllt. Auch zwischen Schwerte und Holzwickede und weiter zwischen Unna und Hamm fehlt eine dritte stündliche Verbindung in der Relation Hagen – Hamm. Die Achse Münster - Osnabrück liegt inzwischen ebenfalls über dem Schwellenwert von 7.500 Reisenden, weshalb auch hier aktuell eine dritte stündliche Leistung fehlt. Die Verlängerung der RE 2 bis Osnabrück im Jahr 2019 bei Wegfall der HVZ-Verdichtung der RB 66 ist hier nicht ausreichend.

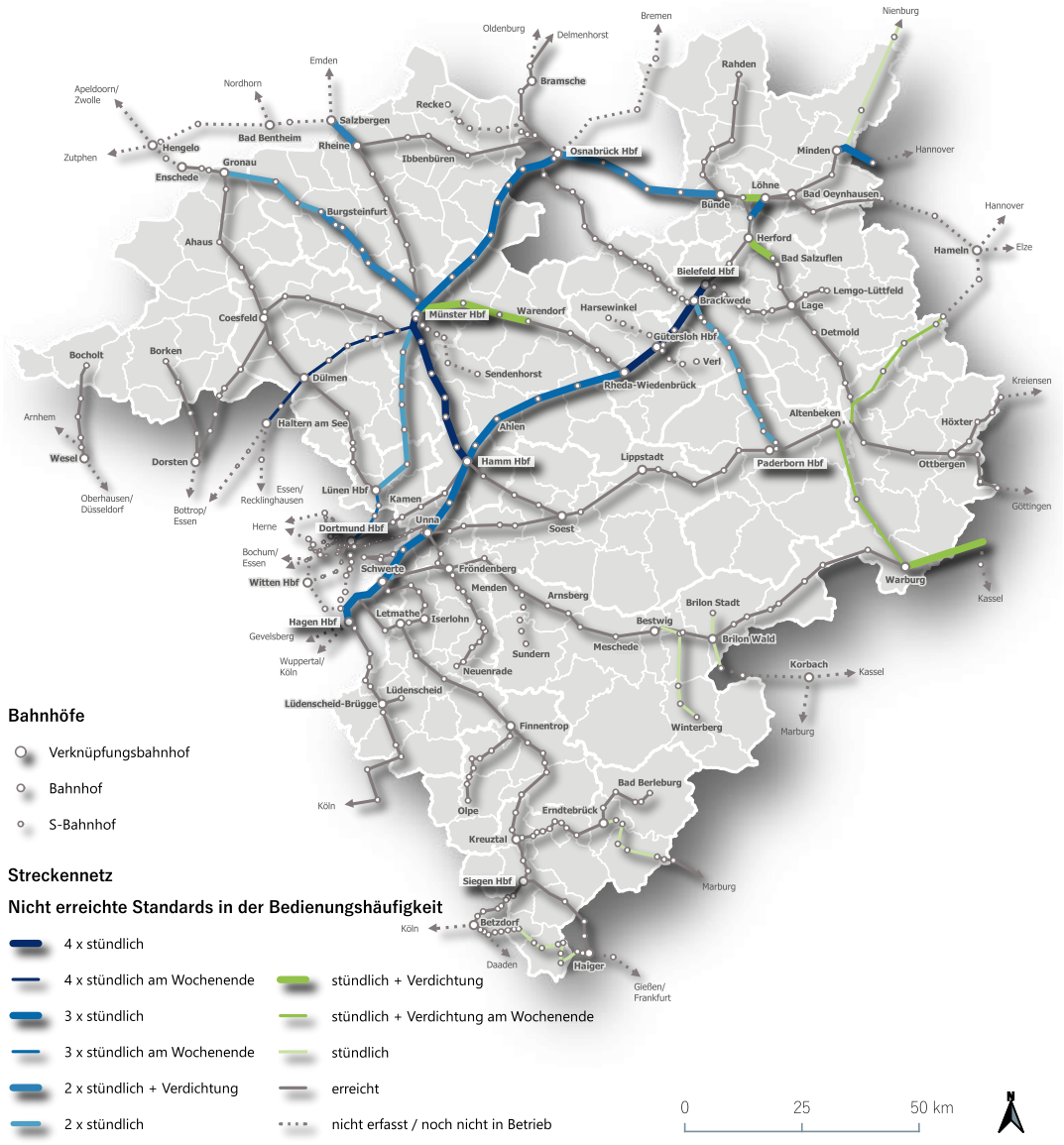


Abb. 39: Nicht erreichte Standards bzgl. Bedienungshäufigkeit
Quelle: NWL 2025

Die Anforderung für Strecken zwischen 5.000 und 7.500 Reisenden, über eine halbstündliche Bedienung hinaus eine Verdichtung in der Hauptverkehrszeit oder einen zusätzlichen Zweistundentakt mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge vorzusehen, ist derzeit nicht erfüllt auf der Strecke Münster – Burgsteinfurt, auf der heute nur ein Stundentakt mit Verdichtung in einer ausgedehnten

Hauptverkehrszeit besteht. Auch von Minden in Richtung Bückeburg/Hannover mit zwei stündlichen Linien ist diese Anforderung nicht erfüllt.

Für die Abschnitte Rheine – Osnabrück und Osnabrück – Bünde in der Kategorie zwischen 3.000 und 5.000 Reisenden ist 2023, mit der Einführung der RE 62, die Anforderung mit zwei stündlichen Verbindungen erreicht worden. In dieser Kategorie fehlt für die Strecke Bielefeld – Paderborn (Sennebahn) der ganztägige Halbstundentakt mit Schließung der letzten Taktlücken am Vormittag. Zwischen Münster und Lünen ist die Anforderung einer zweiten stündlichen Leistung ergänzend zur RB 50 auf der eingleisigen Strecke mit stündlichem Fernverkehr weiterhin nicht erreicht. Im südlichen Bereich der Ruhr-Sieg-Achse zwischen Finnentrop und Kreuztal bestehen zwar mit der RB 91 und der RE 34 bzw. dem für den Nahverkehr freigegebenen IC 34 zwei stündliche Verbindungen, jedoch nicht für die kleineren Stationen, die von RE und IC nicht bedient werden.

In der Kategorie zwischen 2.000 und 3.000 Reisenden ist die Anforderung einer Verdichtung des Stundentaktes weiterhin nicht erfüllt auf den Strecken Münster – Warendorf/Beelen und Herford – Bad Salzuflen. Zwischen Bünde/Kirchlengern und Löhne verkehren nach Einführung der RE 62 (2023) jetzt stündlich Züge. Die Anforderung aus dem NVP 2011 mit einer weiteren Verdichtung ist hier noch nicht umgesetzt. Für alle Strecken zwischen 500 und 2.000 Reisenden ist der erforderliche Stundentakt zumindest an Mo-Fr umgesetzt. An Wochenenden bestehen auf einigen Strecken noch Zweistundentakte.

Auch für Strecken unter 500 Reisenden soll generell der Stundentakt gelten. Dieser ist auf den Strecken Minden – Nienburg, Bestwig – Winterberg, Brilon Wald – Willingen, Erndtebrück – Bad Laasphe und Neunkirchen – Haiger/Dillenburg noch nicht realisiert. Nach Winterberg verkehren Züge an Wochenenden in einem Stundentakt. Hier ist auch die Nachfrage insbesondere samstags deutlich höher.

Bedienungszeiten

Weiterhin werden im NVP 2011 Festlegungen zur Ausgestaltung der Bedienungszeiten in Abhängigkeit des Belastungsquerschnitts sowie der Lastrichtung getroffen. Die Bedienungszeiten für den SPNV im NWL-Verbandsgebiet weichen je nach Lage zur Metropolregion und zu den Oberzentren im NWL von letzten Zügen nach Mitternacht bis hin zu letzten Zügen bereits vor 21 Uhr deutlich ab. Insbesondere in den Jahren von 2011 bis 2019 sind immer wieder auf einzelnen Strecken die Bedienungszeiten im täglichen Verkehr und an Wochenenden in den Nächten auf Samstag und Sonn- und Feiertage ausgedehnt worden. Die detaillierten aktuellen Bedienungszeiten auf den Strecken in Westfalen-Lippe sind in korridorspezifischen Steckbriefen werden dargestellt. Im NVP 2011 wurden auch für die Bedienungszeiten an der aktuellen Nachfrage orientierte Anforderungen als Bedienungsstandards aufgestellt (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Anforderungen Bedienungszeiten nach Belastungsquerschnitt 2011

Durchschnittlicher Belastungsquerschnitt im Streckenabschnitt (Tageswert im SPNV)	Anforderung an die Bedienungszeiten
5.000 und mehr	Mo bis Sa von 5 bis 0 Uhr und So von 6 bis 0 Uhr
3.000 bis unter 5.000 Reisende	Mo bis Sa von 6 bis 23 Uhr und So von 7 bis 23 Uhr
1.000 bis unter 3.000 Reisende	Mo bis Sa von 6 bis 22 Uhr und So von 8 bis 22 Uhr
Unter 1.000 Reisende	Mo bis Fr von 6 bis 20 Uhr, Sa von 8 bis 20 Uhr und So von 10 bis 20 Uhr

Quelle: NWL 2025

Die detaillierte Auswertung zeigt, dass die Anforderung zu den letzten Zugverbindungen auf vielen Strecken durch Ausweitungen in den letzten Jahren erfüllt ist. Nicht erfüllt ist etwa letzte Verbindungen an Mo-Fr nach 0 Uhr auf der Hauptstrecke von Bielefeld nach Minden (heute 23:24 Uhr), von Hamm nach Dortmund (heute 23:44 Uhr), von Hamm nach Unna/Hagen (heute 23:00 Uhr) und von Hagen nach Unna/Hamm (heute 23:31 Uhr). Letzte Verbindungen an Werktagen fehlen nach 23:00 Uhr z. B. ab Bielefeld nach Lage/Lemgo/Detmold und nach 22:00 Uhr ab Paderborn nach Detmold sowie ab Bielefeld nach Warendorf/Münster. Für Strecken mit weniger als 1.000 Reisenden wird eine letzte Abfahrt nach 20:00 Uhr nicht überall gewährleistet, wenn die Anbindung an weiter entfernte Oberzentren berücksichtigt wird. Demnach fährt die letzte RE 78 von Minden nach Nienburg zwar noch um 20:01 Uhr, ab Bielefeld jedoch bereits um 19:24 Uhr und damit vor der geforderten Zeit. Bei dieser Art der Betrachtung erscheint eine Konkretisierung im Zusammenhang mit der jeweiligen Lastrichtung notwendig. Diese Konkretisierung ist insbesondere auch für die ersten Züge erforderlich mit Blick auf die Ankünfte in den Zentren vor 5 oder 6 Uhr an Werktagen, aber auch an Wochenenden. Hier zeigt die Auswertung, dass erste Züge vielfach erst später als gefordert ankommen. Dabei ist insbesondere die geforderte Ankunft vor 5 Uhr zu prüfen und ggfs. auch in Frage zu stellen. Auf vielen Hauptstrecken kommen die ersten Züge gegen 5:30 Uhr in den Zentren an. Die folgende Karte gibt eine Übersicht über die nicht erfüllten Bedienungsstandards (s. Abb. 40).

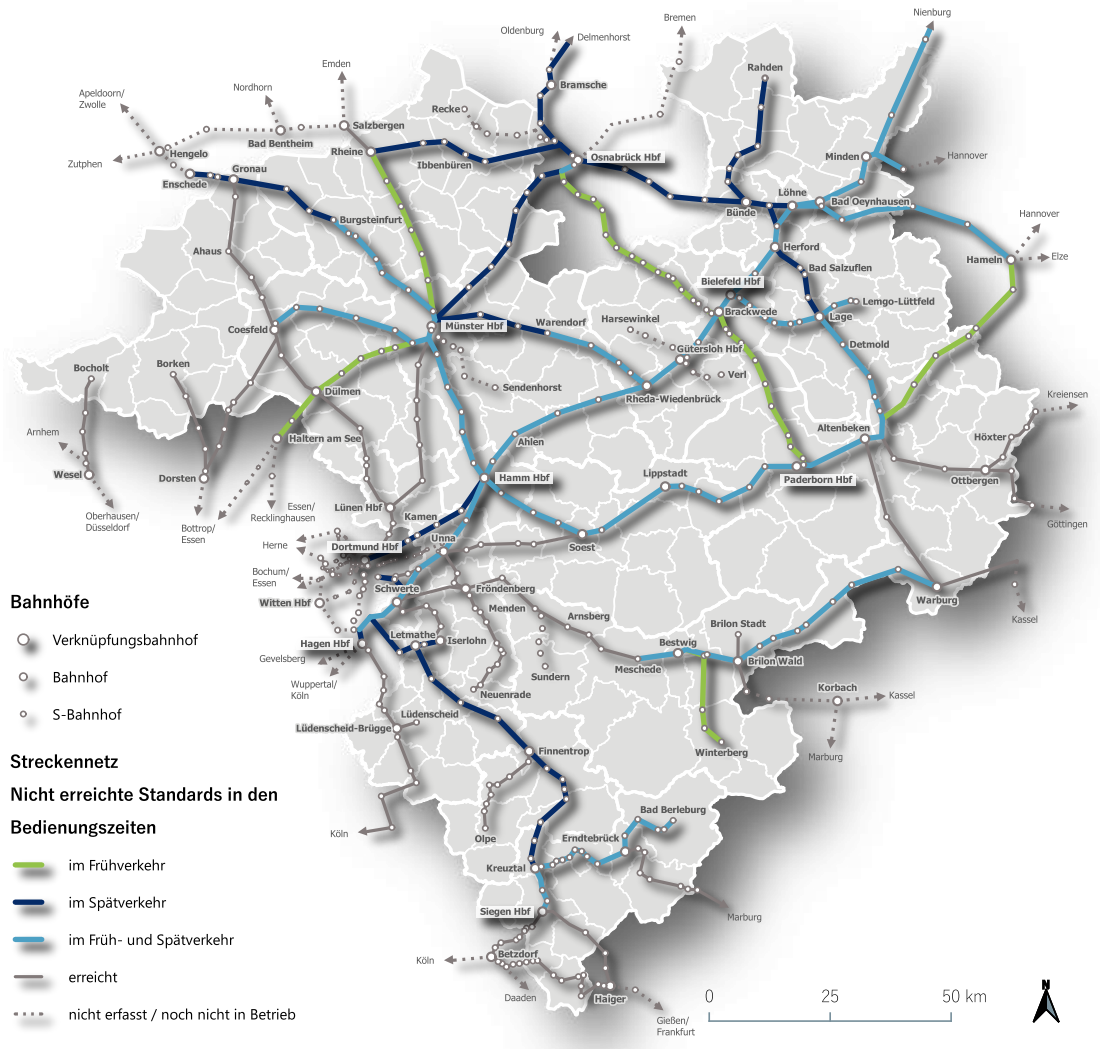


Abb. 40: Nicht erreichte Standards bzgl. der Bedienungszeiten
Quelle: NWL 2025

Knotenpunkte und Anschlüsse

Der SPNV als integriertes System basiert auf der Verknüpfung der Linien an den Knotenpunkten. Über die bestehenden Direktverbindungen hinaus werden so weitere Ziele über Umstiege erschlossen und das gesamte Netz zugänglich gemacht. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) NRW bildet die Grundlage für die planerischen Überlegungen und die Vernetzung aller Linien. Die Funktionsweise des ITF ist in Kapitel B1.4.5 näher erläutert.

Die Anschlüsse an den Knotenpunkten des ITF NRW sollen einerseits schnelle Umstiege und damit geringe Reisezeiten ermöglichen, andererseits aber auch verlässlich sein. Eine etwas längere Umsteigezeit dient dabei dazu, kleinere Verspätungen abzufedern. Die DB InfraGO legt für Anschlussbeziehungen stationsspezifische Mindestübergangszeiten fest. Diese liegen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten zwischen fünf und acht Minuten. Bei bahnsteiggleichen Anschlüssen gelten in der Regel drei Minuten als Übergangszeit. In begründeten Fällen kann die Mindestübergangszeit für einzelne Anschlussbeziehungen reduziert werden, etwa wenn kurze Wege bestehen.

Für die Anschlussbeziehungen in Westfalen-Lippe werden Übergangszeiten von 5 bis 15 Minuten angestrebt. Durch Abhängigkeiten von anderen Verkehren sowie der Infrastruktur können jedoch nicht immer alle gewünschten Anschlussbeziehungen in diesen Übergangszeiten umgesetzt werden.

Die wichtigsten Knotenpunkte im Verbandsgebiet sind Münster (Westf) Hbf, Bielefeld Hbf und Hamm Hbf mit stündlichen Anschlüssen zum Fernverkehr und zahlreichen SPNV-Anschlüssen sowie Paderborn Hbf, Siegen Hbf, Herford und Rheine. Von ebenso großer Bedeutung für den NWL sind die angrenzenden Knotenpunkte Osnabrück Hbf, Dortmund Hbf und Hagen Hbf, auch für Verbindungen mit Start und Ziel im NWL. Darüber hinaus sind für den Regionalverkehr in NRW die großen Knoten Essen Hbf, Duisburg Hbf, Düsseldorf Hbf und Köln Hbf relevant sowie außerhalb NRW die Knotenpunkte Enschede, Hannover Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe und Gießen für die bundes- und europaweite weite Anbindung. Die nachfolgende Karte (s. Abb. 41) zeigt die wichtigsten Knotenpunkte im Verbandsgebiet.

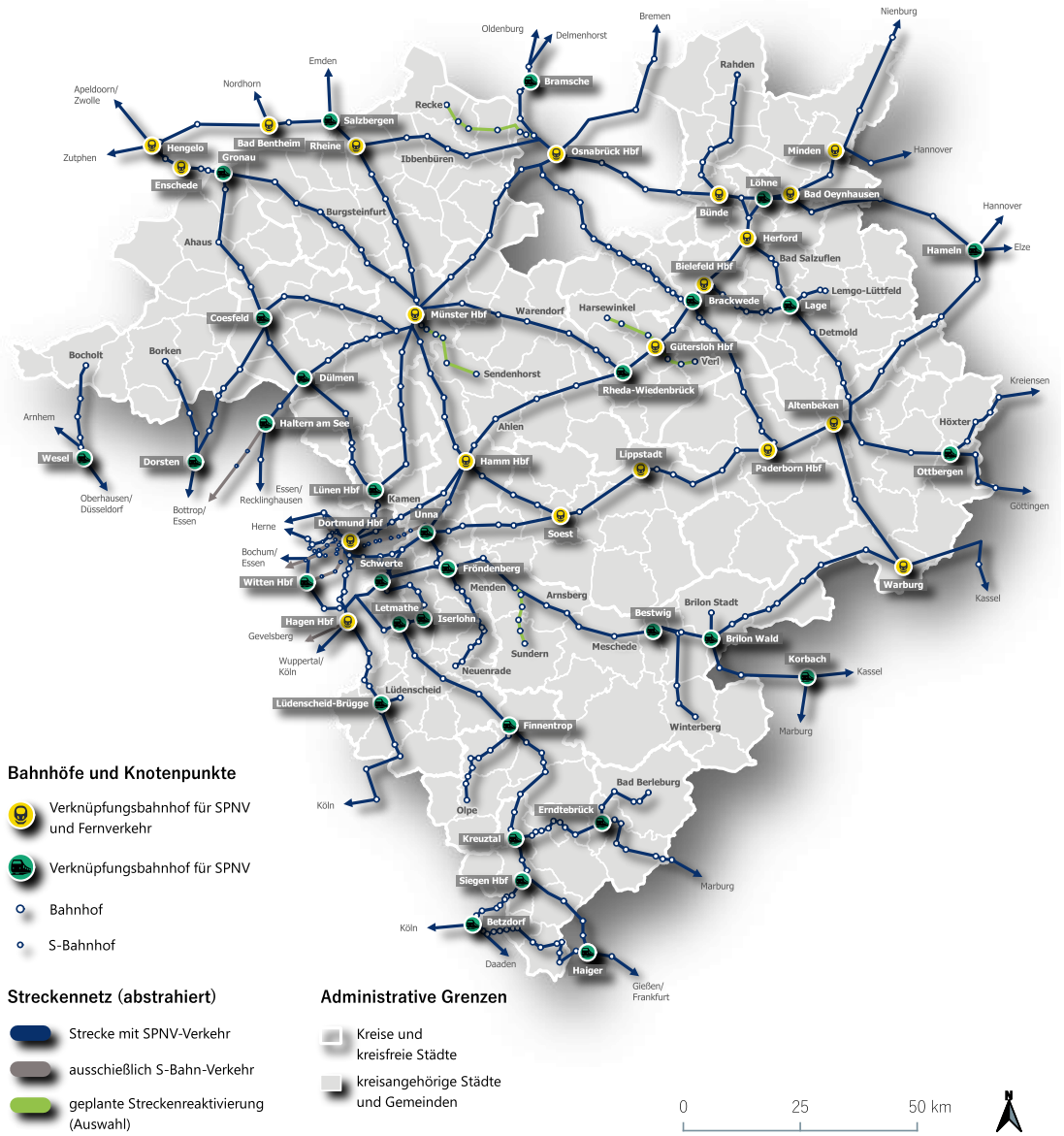


Abb. 41: Knotenpunkte im Verbandsgebiet
Quelle: NWL 2025

Der NVP 2011 hat zu verbessernde und nach Möglichkeit neu aufzubauende Anschlussverbindungen identifiziert und benannt. In Löhne konnte etwa 2023 mit der neuen Linie RE 62 zweistündlich der Anschluss von der RB 77 aus Hameln in Richtung Osnabrück hergestellt werden. Mit der Beschleunigung und Verlängerung des RE 2 nach Osnabrück konnte 2019 der Anschluss aus Münster und NRW an den

niedersächsischen RE 9 nach Bremen hergestellt werden, was maßgeblich zur Steigerung der Nachfrage auf der Achse Münster – Osnabrück beigetragen hat.

Die 2011 noch bestehenden Anschlüsse in Wesel von/nach Bocholt in Dorsten von/nach Coesfeld und in Ottbergen von/nach Göttingen sind durch Herstellung der Direktverbindungen mit den Flügelzugkonzepten der RE 19, RE 14 und RB 84/85 entfallen.

Die Herstellung neuer Anschlüsse ist in den meisten Fällen nur durch zusätzliche Leistungen, d.h. neue Linien oder Taktverdichtungen auf einer der zu verknüpfenden Strecken zu erreichen. Dieses wird mit den Zielnetzen in den weiteren Kapiteln des vorliegenden Nahverkehrsplans verfolgt, ebenso die qualitative Verbesserung von heute sehr knappen Anschlüssen.

Erschließung neuer Bereiche durch neue Stationen an bestehenden SPNV-Strecken und Reaktivierung des SPNV auf Strecken ohne SPNV

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene verfolgt der NWL bei entsprechend zu erwartender Nachfrage sowohl die Reaktivierung des SPNV auf derzeit nicht bedienten Strecken als auch die Erschließung neuer Bereiche durch zusätzliche Stationen an bestehenden SPNV-Linien.

Seit 2011 wurden im NWL die im letzten Nahverkehrsplan dargestellten neuen Stationen in Bielefeld-Senne (2011) für die RB 74, Coesfeld Schulzentrum (2011), Münster-Roxel (2014) und Münster-Mecklenbeck (2018) für die RB 63, Warendorf Einen-Müssingen (2016) für die RB 67 und Hamm-Westtünnen (2024) für die RB 89 sowie die unter weitere zu prüfende Stationen genannte Station Klein Reken (2019) für die RE 14 in Betrieb genommen. Geschlossen wurden hingegen die Stationen Brackwede Süd und Raestrup-Everswinkel im Zusammenhang mit den neuen Stationen Bielefeld-Senne und Warendorf Einen-Müssingen.

Die Stationen Paderborn-Rosentor und Höxter Corvey wurden nicht umgesetzt. Die Station Lünen-Alstedde und die unter weitere zu prüfende Stationen genannte Station Kreuztal Buschhütten sind in der DB Kapazitätsoffensive enthalten, ebenso die neue Station Bocholt-Mussum.

Eine Reaktivierung von Strecken für den SPNV erfolgte 2011 auf der Strecke Brilon Wald – Brilon Stadt für die RE 57 von Dortmund und die heutige RB 97 aus Richtung Willingen/Korbach. Auf der Strecke Marienheide – Lüdenscheid-Brügge wurde die RB 25 von Köln 2013 von Marienheide bis Meinerzhagen und 2017 von Meinerzhagen bis Lüdenscheid-Brügge sowie weiter bis Lüdenscheid verlängert.

Von den im NVP 2011 als Reaktivierungsmaßnahmen mit hohem verkehrlichem Nutzen und mit einer guten Auslastung des vorgesehenen SPNV-Angebotes benannten drei vordringlichen Reaktivierungsprojekten befinden sich die Strecken Münster - Sendenhorst (WLE) als erste Stufe der gesamten Strecke Münster – Neubeckum sowie die Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE) aktuell im Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung für den SPNV. Parallel läuft derzeit die Ausschreibung der Betriebsleistungen für einen Betrieb der RB 68 Münster – Sendenhorst und der RB 76 Harsewinkel – Gütersloh – Verl mit bereits bestellten batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU, s. dazu auch Kapitel B2.3.4). Für die Strecke Osnabrück – Recke (Tecklenburger Nordbahn, Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)) befinden sich die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens aktuell in Bearbeitung.

Bei den weiteren im NVP 2011 dargestellten Strecken zur Reaktivierung liegt für die Strecke Neheim-Hüsten Sundern (Röhrtalbahn, RLG) die Planung der Leistungsphasen HOAI 1 und 2 vor. Für die Strecken

Lemgo-Lüttfeld – Barntrup und Paderborn – Büren sowie Sendenhorst – Neubeckum als zweite Stufe der Strecke Münster – Neubeckum liegen aktuelle Machbarkeitsstudien vor, die jeweils einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor größer 1 ausweisen. Damit erfüllen diese Projekte eine wesentliche Voraussetzung für eine mögliche Förderung und weitere Planungsschritte.

B2.1.4 Ersatz- und Sonderverkehre

Neben dem regulären Fahrplanbetrieb sind im SPNV auch temporäre Verkehre von Bedeutung, die etwa im Zuge von Baumaßnahmen, Veranstaltungen oder besonderen Anlässen eingerichtet werden. Der NVP 2011 enthält hierzu keine spezifischen Festlegungen. Dennoch ist eine Betrachtung vor dem Hintergrund ihres Bedeutungszuwachses in den vergangenen Jahren an dieser Stelle erforderlich.

Ersatzverkehre

Vor dem Hintergrund eines stark gestiegenen Baugeschehens im Schienennetz von Westfalen-Lippe kommt dem Schienenersatzverkehr (SEV) eine wachsende Bedeutung im Betrieb des SPNV zu. Insbesondere im Zuge umfangreicher Baumaßnahmen zur Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur werden SEV-Leistungen regelmäßig erforderlich, um die Erreichbarkeit von Regionen und die Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots sicherzustellen. Während die Bauaktivitäten maßgeblich durch den Infrastrukturbetreiber DB InfraGO geplant und veranlasst werden, entfällt die Organisation und Umsetzung von baubedingten Ersatzverkehren in das Aufgabenspektrum der operierenden EVU. Die Anforderungen seitens des NWL an die EVU für Ersatzverkehre werden in den Verkehrsverträgen geregelt.

Der Umfang der Ersatzverkehre hat sich bereits in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Demnach stieg die Zahl der Ersatzkonzepte in Westfalen-Lippe, die gemeinsam mit den EVU entwickelt und abgestimmt werden mussten, von etwa 200 im Jahr 2021 über rund 400 im Jahr 2023 auf voraussichtlich deutlich über 1.000 im Jahr 2025.

Im Zusammenhang mit den Ersatzverkehren koordiniert der NWL alle relevanten Akteure und übernimmt dabei auch relevante Planungsaufgaben. So gestaltet der NWL maßgeblich die Ersatzverkehrskonzepte mit. Primäres Ziel ist es, den nicht befahrbaren Abschnitt auf ein Minimum zu begrenzen und an den wenigen möglichen Stellen im Netz Alternativlösungen auf der Schiene anzubieten. In den meisten Fällen ist jedoch ein Ersatzverkehr mit Bussen erforderlich. Neben den Ersatzbussen, die alle Stationen erschließen, werden bei längeren Sperrabschnitten auch punktuell Direktbusse zwischen größeren Städten eingesetzt, die durch die Nutzung des überregionalen Straßennetzes deutlich Fahrzeit einsparen können.

Es bestehen weiterhin Herausforderungen in der Angebotsgestaltung von Ersatz- und Umleiterverkehren, insbesondere im Hinblick auf die Integration in bestehende Liniennetze und Taktknoten sowie die Koordination mit dem Fahrplan. Der Balanceakt zwischen der Vermeidung von Kapazitätsengpässen und der Bereitstellung von Überkapazitäten steht im Fokus zwischen Fahrgastinteressen und Wirtschaftlichkeitsdenken des NWL. In Bezug auf Informationen zu Fahrtzeiten, Umsteigemöglichkeiten, Alternativen und Haltestellenverlegungen arbeiten die beteiligten Akteure derzeit intensiv daran, die zum Teil noch bestehenden Herausforderungen im Sinne der Fahrgäste zu optimieren. Hinzu kommen systemische Defizite in der Integration des SEV in bestehende Auskunftssysteme sowie im Daten- und Zählmanagement, was eine differenzierte Auslastungssteuerung erschwert.

Einheitliche organisatorische und operative Planungsgrundsätze und Standards für Kommunikation sowie Fahrgastinformation wurden landesweit durch die drei SPNV-Aufgabenträger in Nordrhein-

Westfalen erarbeitet, in einer Kooperationsvereinbarung festgehalten und in den letzten Jahren erfolgreich etabliert. Weitere Ausführungen dazu sind in Kapitel B2.10.2 Baustellenkommunikation dargestellt.

Sonder-, Verstärker- und Veranstaltungsverkehre

Bei Großveranstaltungen sind aufgrund eines temporär stark erhöhten Fahrgastaufkommens die Kapazitäten im Regelangebot oftmals nicht ausreichend. Zur Aufrechterhaltung der Angebotsqualität, wird das Regelangebot mit Sonder- und Veranstaltungsverkehren ergänzt oder um zusätzliche Kapazitäten erweitert. Dies betrifft v. a. Großveranstaltungen mit überregionalem Zulauf, wie Sportveranstaltungen, Festivals oder Messen sowie saisonale Verkehrsspitzen beispielsweise im Freizeit- und Ausflugsverkehr im Sauerland. Derzeit werden jedoch nur für einen umgrenzten Kreis von Großveranstaltungen Sonderverkehre angeboten, etwa anlässlich der Soester Allerheiligenkirmes oder bei Heimspielen von Borussia Dortmund. Aber auch in der Adventszeit zur Bewältigung des erhöhten Reiseaufkommens im Zusammenhang mit den Weihnachtsmärkten in der Region werden die Kapazitäten des Regelangebots etwa durch zusätzliche Fahrzeuge erweitert. Dabei werden Sonderverkehre auch vereinzelt auf Anforderung der Bundespolizei eingesetzt, insbesondere im Kontext von Fußballverkehren. Im Zusammenhang der Großveranstaltungen setzt der NWL sich überdies dafür ein, dass während der Veranstaltungszeit Baumaßnahmen der DB InfraGO im betroffenen Bereich pausieren, um einen möglichst reibungslosen SPNV-Betrieb gewährleisten zu können.

Dem erhöhten Fahrgastaufkommen im Zusammenhang mit Großveranstaltungen wird in Westfalen-Lippe in Form von zusätzlichen Fahrten, Zügen oder durch die Bereitstellung weiterer Triebwagen bzw. einer Erhöhung der Kapazität auf bestehenden Linien begegnet. Voraussetzung für die Durchführung entsprechender Angebote ist, dass die vorhandene Kapazität der Infrastruktur den Einsatz zusätzlicher Verkehre zulässt. Mögliche weitere Einschränkungen ergeben sich aus der begrenzten Verfügbarkeit von Personal beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Insbesondere die Besetzung von Stellwerken außerhalb der regulären Betriebszeiten einzelner Strecken führt immer wieder zu betrieblichen Problemen. Infrastrukturdefizite und Personalengpässe beim EIU schränken die betriebliche Flexibilität im SPNV spürbar ein. Auch müssen die Verkehre durch die jeweiligen EVU in Zeiten des Fachkräftemangels darstellbar sein. Herausfordernd sind hier insbesondere Sonderverkehre in den Nachtstunden zu nennen, da diese besonders personalbindend sind. Der NWL hat indes gemeinsam mit dem VRR und go.Rheinland die Durchführung von Sonderverkehrsleistungen an das Unternehmen Train Rental GmbH (TRI) für den Zeitraum von Ende 2025 bis Ende 2035 vergeben.

Aufgrund von personellen Engpässen im Bereich des Betriebspersonals kann im Jahr 2025 nicht auf allen Linien das vorgesehene, planmäßige Zugangebot gefahren werden. In dieser Situation ist es aktuell kaum möglich, dass Zugangebot, um zusätzliche Züge im Rahmen von Sonderverkehren zu erhöhen. Zusätzliche Zugleistungen erhöhen den Personalbedarf (noch dazu oft in den Nachtstunden) enorm und stehen im Konflikt mit dem Regelverkehrsangebot. Dies führt dazu, dass das Angebot an Sonderverkehr derzeit auf dem Stand von 2023 eingefroren ist. Somit ist es derzeit nicht möglich, dass Angebot an Sonderverkehr für bestehende Veranstaltungen auszuweiten oder Sonderverkehre für zusätzliche Veranstaltungen anzubieten. Demzufolge kann die Weiterentwicklung der Sonderverkehre erst nach Rückkehr zum Regelverkehrsangebot erfolgen. Die Weiterentwicklung umfasst auch die Definition des Rahmens mit einer Mindestnachfrage sowie den Größen der Veranstaltungen. Auch sind die tarifliche Integration sowie die finanziellen Rahmenbedingungen zu klären.

Aufgrund organisatorischer und finanzieller Rahmenbedingungen sowie fehlender klarer Kriterien für die Bemessung und tarifliche Integration entsprechender Sonderverkehrsangebote werden Anlässe für Sonderverkehre aktuell nur noch in einem eng umgrenzten Rahmen aufgegriffen. Eine systematische Planung mit Qualitätskriterien oder ein definierter Anlassbezug, beispielsweise anhand festgelegter Mindestnachfrage oder Ereignisgrößen, besteht gegenwärtig nicht. Dies führt dazu, dass das Angebot an Sonderverkehren derzeit faktisch eingefroren ist. Darüber hinaus bestehen gegenwärtig Herausforderungen im Hinblick auf die Abstimmung mit anderen Verkehrsangeboten sowie bei der Fahrgastinformation und eine entsprechende Kommunikationsstrategie. Die Integration in bestehende Informationssysteme, der frühzeitige Einbezug von Veranstaltern und Kommunen sowie klare Zuständigkeiten in Planung und Durchführung sind weitere Aspekte, die im derzeitigen System nur bedingt geregelt sind.

Trotz der beschriebenen Einschränkungen bleibt die Bedeutung von Sonderverkehren hoch, insbesondere mit Blick auf die Sicherung der Betriebsqualität unter außergewöhnlichen Bedingungen. Sie sind ein zentraler Baustein, um Überlastungen im Regelangebot zu vermeiden und das SPNV-System auch bei stark schwankender Nachfrage leistungsfähig und attraktiv zu halten. Gleichzeitig ermöglichen Sonderverkehre eine umweltfreundliche, gesellige An- und Abreise zu Veranstaltungen und tragen zudem zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen sowie Parkplatzengpässen bei.

B2.1.5 Ergänzende Nahverkehrsangebote

Das schienengebundene Nahverkehrsangebot bildet das Rückgrat der öffentlichen Mobilität im Verkehrsraum des NWL. Doch erst im Zusammenspiel mit den übrigen Verkehrsangeboten im ÖPNV entsteht ein flächendeckend wirkendes Mobilitätsnetz, das auch abseits der Schiene verlässliche und attraktive Wegebeziehungen ermöglicht. Dabei werden immer häufiger auch verschiedene Verkehrsmittel auf einzelnen Wegeketten miteinander kombiniert. Vor diesem Hintergrund rückt das Zusammenwirken von SPNV und übrigem ÖPNV bzw. den weiteren Nahverkehrsangeboten zunehmend in den planerischen Fokus. Das SPNV-Angebot wird also durch ein breit gefächertes Angebot weiterer ÖPNV-Dienstleistungen ergänzt. Das Ziel einer durchgängigen, verlässlichen und nutzerfreundlichen Mobilitätskette vom Start- bis zum Zielort kann nur durch eine sorgfältig aufeinander abgestimmte Vernetzung der verschiedenen Systemebenen erreicht werden. Dabei ist auch die unterschiedliche Flächenwirkung der verschiedenen Verkehrsträger zu berücksichtigen. Alle Bestandteile der Mobilitätskette müssen ihren Beitrag für das Zusammenwirken aller Glieder leisten. In diesem Zusammenhang ist es zudem von besonderer Wichtigkeit, dass der SPNV als zentrales Element des ÖPNV zuverlässig, d.h. pünktlich und ohne Ausfälle funktioniert, damit die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern adäquat genutzt werden können. Die derzeit oftmals unzufriedenstellende Betriebsqualität im SPNV beeinflusst die Gesamtwirkung der Mobilitätskette. Eine Verbesserung der Zuverlässigkeit des SPNV zahlt damit auf die Zuverlässigkeit und Attraktivität des Gesamtsystems ein.

Weitere Angebote wie Schnellbusverkehre leisten überdies einen Beitrag zur Anbindung schienenferner Räume und damit zur Ergänzung der SPNV-Angebote mit dem Ziel einer Stärkung des Gesamtsystems. Der SPNV fungiert im Sinne des ÖPNVG NRW als Taktgeber und zentrales Bindeglied des ÖPNV, an dem sich die übrigen Verkehrsmittel orientieren. In Kombination mit regionalen und städtischen Buslinien sowie flexiblen Bedarfsverkehren wie moderne On-Demand-Verkehren entsteht ein differenziertes System, das auf die jeweilige Nachfrage und Siedlungsstruktur abgestimmt werden kann. Die Qualität des Gesamtangebots hängt in besonderem Maße von funktionierenden und sinnvoll gestalteten intermodalen Schnittstellen sowohl in infrastruktureller als auch angebotsgestalterischer Hinsicht ab. Dabei ist

hervorzuheben, dass der NWL seiner Hinwirkungsfunktion entsprechend, eine integrierte Verkehrsgestaltung fördert, auch wenn seine direkten Einflussmöglichkeiten auf die Ausgestaltung und Organisation weiterführender Nahverkehrsangebote in vielen Bereichen derzeit eingeschränkt sind und die jeweiligen Zuständigkeiten berücksichtigt werden müssen.

Busverkehre

Die Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr ist zentral für ein flächendeckendes Nahverkehrssystem und ein integriertes, attraktives ÖPNV-Angebot. Im teilweise ländlich geprägten NWL-Gebiet übernimmt der Busverkehr v. a. die Zubringerfunktion zum regionalen und überregionalen SPNV, stellt die Feinerschließung sicher und bindet schienenferne Räume an den SPNV und die nächstgelegenen Oberzentren an.

Bereits der letzte Nahverkehrsplan des NWL hat die Bedeutung der Verknüpfung von Bus und Schiene erkannt und befasst sich beschreibend damit, an welchen Stellen es Verknüpfungspunkte von Bahn und Bus-Angeboten gibt. Nähere Definitionen zur verkehrlichen und räumlichen Ausgestaltung gibt es im NVP 2011 jedoch nicht, außer der Festlegung, dass an Verknüpfungspunkten zwischen Bahnsteigen und Bushaltestellen eine maximale Entfernung von 300 Metern anzusetzen ist. In Bezug auf die verkehrliche Verknüpfung beschränkte sich der NVP 2011 auf grundsätzliche Aussagen zum erforderlichen Abstimmungsprozess. Dazu zählen die Notwendigkeit planerischer Angebotsabstimmungen zur Verbesserung der Anschlusssicherheit, deren Ergebnisse in angepasste Wartezeitregelungen einfließen, sowie der Aufbau geeigneter Kommunikationsstrukturen zwischen SPNV und ÖPNV. Aufgrund der seinerzeit fehlenden Zuständigkeiten des NWL wurden keine weitergehenden Festlegungen getroffen.

Die Rolle der ÖPNV-Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr übernehmen grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte. Sie planen, organisieren und gestalten den regionalen Busverkehr.

Die aktuelle Bestandsanalyse zeigt in diesem Zusammenhang, dass etwa die Betriebszeiten von Bus und Bahn derzeit vielerorts nicht harmonisiert sind, sodass in Tagesrandlagen Anschlüsse entfallen. Die Qualität der Schnittstellen zwischen Bus und Schiene beeinflusst also maßgeblich die Attraktivität des Gesamtsystems des öffentlichen Verkehrs.

<u>Schnellbusse</u>

Eine besondere Bedeutung kommt im Gesamtsystem den Schnellbussen zu, die für die Flächenerschließung und Anbindung schienenferner Räume bedeutsam sind. Ebenso besteht eine wichtige Funktion der Schnellbusse darin, die zentralen Orte untereinander zu verbinden, sofern dort jeweils keine Schienenverbindung besteht. Weiter können sie zur Quererschließung zwischen SPNV-Achsen beitragen und können größere Personenzahlen auf direkten und schnellen Verbindungen über größere Entfernungen transportieren. Dadurch bilden sie insgesamt als leistungsfähige Imageträger eine sinnvolle Ergänzung zum SPNV. Auch das Schnellbus-Angebot ist jedoch auf geeignete Verknüpfungspunkte zur Feinverteilung und zum SPNV angewiesen, um ein attraktives Angebot sicherstellen zu können.

Aktuell gibt es kein einheitliches Schnellbusprodukt im Verbandsgebiet des NWL. Dies ist insbesondere der Historie geschuldet, in der Schnellbusse regional nach den individuellen strukturellen Bedürfnissen (z.B. auch als Sprinter- oder Expressbus) eingesetzt wurden, ohne diese bisher aber in ein flächendeckend integriertes Gesamtsystem zu überführen. Die regionale Ausgestaltung ist daher bis heute hinsichtlich der Linieneigenschaften (bspw. in Bezug auf Haltestellenabstände, Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit, SPNV-Anschlüsse) und des Umfangs (z. B. Taktfolge und Betriebszeiten) sehr

unterschiedlich. Die Bedeutung der Schnellbusse für die Mobilität, insbesondere in ländlichen und schienenfernen Räumen, wurde erkannt und führte zu einer Aufwertung, die sich u. a. in der Förderung von Schnellbuslinien widerspiegelt. Auch haben sich die Rolle des NWL als auch die zur Verfügung stehenden Instrumente (planerisch und finanziell) seit dem NVP 2011 in mehreren Schritten weiterentwickelt.

Demnach wurde zunächst 2016 die bis dahin eher allgemein definierte Hinwirkungsaufgabe der Aufgabenträger in § 2 Abs. 4 ÖPNVG NRW mit der Aufnahme von regionalen Schnellbussen im ÖPNVG näher konkretisiert. Das Gesetz legt dazu fest, dass die Hauptfunktion des Nahverkehrsnetzes beim Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr liegt, ergänzt durch ein abgestimmtes Busnetz mit Erschließungs- und Zubringerfunktion. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche und barrierefreie Gestaltung der Umsteigeanlagen sowie unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.

Die dem NWL dafür zur Verfügung stehenden Instrumente wurden 2021 über eine gesonderte Erhöhung der pauschalen Finanzierung auf die Entwicklung neuer und Ausweitung bestehender Schnellbuslinien ausgerichtet. Mit den Mitgliedszweckverbänden wurden Förderkriterien entwickelt, die nach Abstimmung aller drei SPNV-Aufgabenträger (VRR, go.Rheinland und NWL) und des Landes NRW (Verkehrsministerium) landesweit Anwendung fanden. Einheitliche Anforderungen für die Förderung sind in der Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes (vom 05.12.2019, zuletzt geändert 17.03.2023) festgelegt. Mit diesen Förderungen, über die der NWL seinen Mitgliedszweckverbänden anteilig Mittel zur Angebotsgestaltung bereitstellte, wurde das Schnellbusangebot im NWL-Raum weiterentwickelt und ausgebaut. Die angelegten Förderkriterien tragen damit zur Etablierung von Standards bzgl. Fahrzeug- und Angebotsmerkmalen für die Schnellbusse im Verbandsgebiet bei.

Im Bereich der schienenfernen Korridore konnten das bestehende Angebot u. a. durch verlängerte Betriebszeiten bis in die späten Abendstunden sowie durch die Einführung verlässlicher Grundtakte an Samstagen, Sonn- und Feiertagen deutlich ausgeweitet und verbessert werden. Weiterhin konnten Angebote gesichert und verstetigt werden sowie Linien wieder eingeführt werden, die zuvor aus den jeweiligen Regionen nicht mehr finanzierbar waren. Auf einzelnen Achsen konnten überdies auch erstmals Schnellbusverkehre eingerichtet werden.

Zugleich gaben diese Mittel in mehreren Teilräumen den Anstoß, erstmals ein teils auch kreisüberschreitendes Schnellbusangebot zu entwickeln, das perspektivisch umgesetzt werden soll. Zudem werden aufgrund der in den Förderkriterien festgelegten Berichtspflichten die technische Ausgestaltung, Umsetzung und Auswertung automatischer Fahrgastzähleinrichtungen seitdem zentral koordiniert. Derzeit laufen Planungen für neue Schnellbusachsen, mit denen sechs Linien insgesamt elf Kommunen im NWL-Verbandsgebiet neu an den SPNV anbinden könnten.

Regionalbusse

Das Angebot der Schnellbusse wird zudem durch Regionalbusse ergänzt, die jedoch ebenfalls kein flächendeckend einheitliches Produkt darstellen und im Verbandsgebiet nicht immer klar von Schnellbussen abgrenzbar sind. Im Münsterland und Raum Ruhr-Lippe gibt es z. B. mit dem Produkt RegioBus (gekennzeichnet durch ein R vor der zweistelligen Liniennummer) ein hervorgehobenes Angebot im Taktverkehr mit großer Relevanz für die Verknüpfung mit dem Bahnangebot. Auch in anderen Räumen ist das Busangebot differenziert mit Linien im regelmäßigen Stundentakt auf den Hauptverbindungen und weiteren Linien zur Feinerschließung angelegt. Regionalbusse erweitern das Schnellbusangebot und

erzielen eine höhere Flächenwirksamkeit durch die Bedienung mehrerer Haltestellen in dichterem Abstand. Auch sie verkehren über Gemeinde- und Stadtgrenzen hinweg und verbinden diese sowie die Regionen miteinander. Dabei sind sowohl die Vernetzung an geeigneten Punkten als auch die Abstimmung des Angebots in Fahrplänen von gleicher Bedeutung wie bei den Schnellbussen, um ein attraktives und durchgängiges Angebot zu schaffen. Die Zuständigkeit für Regionalbusse liegt nicht beim NWL, sondern bei den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern.

Weitere Busverkehre

Neben den Schnell- und Regionalbusverkehren wird das straßengebundene ÖPNV-Angebot vielerorts durch Stadtbussysteme erweitert, die in der Regel innerhalb kommunaler Grenzen auf verschiedenen Linienwegen Busverkehre anbieten und die weitere Feinerschließung sichern, sodass sie eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Angebots darstellen. Diese Verkehre werden in der Regel durch die Kommunen selbst bzw. entsprechende kommunale Aufgabenträger organisiert. Eine enge Abstimmung mit dem SPNV, weiteren ÖPNV-Angeboten sowie die Integration in übergeordnete Takt- und Tarifstrukturen sind dabei zentrale Voraussetzungen für ein nutzerfreundliches und verlässliches Gesamtangebot.

Ergänzend zum regulären ÖPNV wird das Verkehrsangebot in zahlreichen Kommunen durch Bürgerbusse erweitert, die insbesondere in ländlich geprägten Räumen eine bedeutende Rolle einnehmen. Der Betrieb der Bürgerbusse erfolgt überwiegend auf Grundlage eines hohen ehrenamtlichen Engagements, das vielfach von lokal verankerten Bürgerbusvereinen getragen wird. Auf diese Weise leisten Bürgerbusse einen wesentlichen Beitrag zur Erschließung ländlicher Gebiete und zur Sicherstellung der Mobilität insbesondere für Bevölkerungsgruppen ohne eigenen Pkw-Zugang. In einzelnen Kommunen sind die Angebote bereits teilweise als On-Demand-Verkehre verfügbar. Die Mehrzahl der Bürgerbusangebote im Verbandsgebiet sind derzeit nicht in den WestfalenTarif integriert, stattdessen kommen jeweils eigenständige Tarif- und Vertriebsstrukturen zur Anwendung.

On-Demand-Verkehre

Eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Angebots stellen On-Demand-Angebote dar. Diese sollen insbesondere in ländlichen Räumen Erreichbarkeitslücken schließen. Der On-Demand-Verkehr in Nordrhein-Westfalen ist durch eine Vielzahl inselartiger, voneinander unabhängiger Bediengebiete geprägt. On-Demand-Verkehre sind an sich kein neues Phänomen, erlangen aber u. a. wegen zunehmend digitaler Lösungen im Vergleich zu früheren Modellen wie dem Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder TaxiBus wieder mehr Bedeutung. Weiter kann die digitale Integration Zugangshürden verringern. Die neu eingerichteten On-Demand-Verkehre haben häufig den Status von Pilotprojekten, ohne dass bereits eine dauerhaft tragfähige wirtschaftliche Basis gegeben ist. Die Anschlussfinanzierung nach Auslaufen der Förderphase kann derweil in vielen Fällen nicht gesichert oder nur durch Ausgleichszahlungen der Kommunen gewährleistet werden. Eine Integration in Auskunftssysteme ist für den Zugang und zur Senkung der Hemmschwelle bzgl. der Nutzung derartiger Verkehrsdienstleistungen ebenso entscheidend und wird durch den NWL vorangetrieben (vgl. Kapitel B2.10.1). Das Erfordernis zusätzlicher Apps und Accounts zur Nutzung soll durch eine Tiefenintegration vermieden werden. Auch bestehen teilweise Systeme mit gleichem Namen, aber unterschiedlichen Bedienkonzepten (Bsp. „Holibri“), was ein Verständnis des Systems erschwert.

Mit der landesweiten On-Demand-Ridepooling-Plattform rufmobil.nrw wurde eine zentrale digitale Infrastruktur für flexible Bedienformen im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen etabliert. Die Plattform bündelt Ridepooling-Dienste, Rufbusse und Anrufsammeltaxis, ermöglicht deren einheitliche Buchung,

Steuerung und tarifliche Integration und schafft damit die Grundlage für eine landesweit harmonisierte, digitale On-Demand-Landschaft. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW unter Federführung des Kompetenzcenters Digitalisierung NRW. Die modulare und skalierbare Ausgestaltung der Plattform ermöglicht die Einbindung sowohl bestehender als auch zukünftiger On-Demand-Angebote. HochstiftBewegt hat seine Verkehre bereits auf die neue Plattform migriert.

Die Einrichtung von On-Demand-Verkehren ist für Kommunen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit erheblichem personellem und finanziellem Aufwand verbunden. Kommunenkönnen dabei selbst als Aufgabenträger auftreten, müssen dies jedoch nicht. In anderen Fällen, wie beispielsweise beim Holibri in Höxter, übernimmt diese Rolle HochstiftBewegt.

Der Aufwand entsteht u. a. durch die notwendigen Vergabeverfahren für die digitalen Plattformen, die Beschaffung geeigneter Fahrzeuge, die Erarbeitung von Bedienkonzepten und die anfallenden Betriebskosten. Gleichzeitig ist die Einnahmeseite insbesondere seit Einführung des Deutschlandtickets nicht mehr so ergiebig. Dies führt in der Summe zu einem Ungleichgewicht bei der Finanzierung von On-Demand-Verkehren. So lag beispielsweis der Kostendeckungsgrad für die Jahre 2020 und 2021 beim On-Demand-Angebot LOOPmünster bei lediglich 6,5 Prozent (STADTWERKE MÜNSTER 2024a). Zudem begeben sich die Betreiber der On-Demand-Verkehre in eine Abhängigkeit von gewinnorientierten, externen Systemanbietern, zu denen es bisher keine Alternative gibt.

Nur wenige Aufgabenträger sind daher bisher bereit, nach Ende der Förderphasen die Finanzierung anfallender Betriebskostendefizite zu übernehmen und damit die Fortführung der On-Demand-Verkehre über den Förderzeitraum hinaus zu ermöglichen. In Münster etwa wurde das On-Demand-Angebot LOOPmünster nach Ende der Förderphase eingestellt, da eine kommunale Anschlussfinanzierung durch den Rat der Stadt Münster abgelehnt wurde (STADTWERKE MÜNSTER 2024b). Eine Fortführung konnte u. a. beim Stadtbus Gütersloh mit dem Shuttle sowie bei Holibri Höxter erreicht werden.

Trotz systemischer Herausforderungen können On-Demand-Verkehre eine wertvolle Ergänzung des Nahverkehrsangebots darstellen, insbesondere in ländlichen Räumen sowie in verkehrsschwachen Zeiten, in denen der Einsatz größerer Fahrzeuge aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist. Zudem können Sie wirksame Verbindungen zu bestehenden Achsen des ÖPNV herstellen. Sie können somit die Lücke zwischen dem klassischen Linienbusverkehr und individuellen Verkehrsmitteln wie dem Taxi- oder motorisierten Individualverkehr füllen und berücksichtigen bei Tarifintegration auch Aspekte wie soziale Teilhabe und Zugang zu Mobilität für alle Bevölkerungsschichten. Gerade die zunehmende Digitalisierung auch dieses Verkehrsträgers bietet große Chancen sowohl in der Erschließung neuer Zielgruppen als auch bei der Gewinnung von neuen Ehrenamtlern. Durch das Schließen von Angebotslücken wie der „letzten Meile" können On-Demand-Angebote den ÖPNV als verlässliches Verkehrsmittel qualifizieren und somit auch neue Kunden- und Nutzergruppen erschließen. Dazu tragen auch die positiven Konnotationen bei, die mit On-Demand-Angeboten als neue und innovative Produkte assoziiert werden.

Auch bieten automatisierte On-Demand-Angebote zukünftig, insbesondere in Regionen in denen deutlich mehr Strom aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen als verbraucht wird, die Möglichkeit, die Verkehrs- mit der Energiewende zu verknüpfen, indem autonom verkehrende Shuttle nicht nur mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden, sondern auch als Stromspeicher Leistungs- und Lastschwankungen im Stromnetz auffangen können. Mit der Neuen Mobilität Paderborn und dem

Projekt NeMo.bil werden entsprechende Angebote derzeit für den Personen- und zukünftig auch für den lokalen Gütertransport entwickelt (NEMO PADERBORN 2024).

Der On-Demand-Verkehr kann auch mit anderen Formen des Busverkehrs verknüpft werden. Beispielhaft können hier die Bürgerbusse in Rhede, Olfen oder Lüdinghausen genannt werden, die dort auch ein On-Demand-Angebot darstellen, indem sie bedarfsorientierte Fahrten anbieten. Dabei wird auf eine im Rahmen des kommit-Projektes des Kreises Coesfeld entwickelte und einheitliche Softwarelösung für Bürgerbusse zurückgegriffen.

Zudem werden Taxis nach wie vor im Rahmen klassischer On-Demand-Verkehre eingesetzt, etwa als TaxiBus oder Anruf-Sammel-Taxi. Sie kommen v. a. in Zeiten oder Räumen mit geringer Nachfrage zum Einsatz, und die Fahrten müssen im Voraus angemeldet werden. Das Angebot wird lokal ausgestaltet.

Weiterhin haben sich lokalspezifische Sonderformen des Taxiverkehrs als ergänzendes Angebot zum ÖPNV in ländlichen Regionen entwickelt. Beispielsweise bieten die Städte Nieheim, Marienmünster und Steinheim aus dem Kreis Höxter gemeinsam das „Stadttaxi“ an. Das Angebot ermöglicht bestimmten Nutzergruppen vergünstigte Taxifahrten zu festgelegten Zeiten und Zielen, wobei nur ein Drittel des regulären Fahrpreises zu zahlen ist und der Rest von Kommunen und Taxiunternehmen getragen wird. Demgegenüber schließt etwa das ÖPNV-Taxi in Verl und Harsewinkel Taktlücken im ÖPNV durch flexible Fahrten im Bediengebiet, die mit Komfortzuschlag auch von oder bis zur Haustür möglich sind und grundsätzlich durch alle Personen nutzbar sind.

Abseits der beschriebenen On-Demand-Verkehre besteht mit klassischen Taxis ein weiteres öffentlich nutzbares Mobilitätsangebot. Das Taxi übernimmt dabei auch weiterhin in der individuellen Zubringerfunktion zum Schienennah- und -Fernverkehr eine wichtige Rolle. Gerade außerhalb von Bedienungszeiten des ÖPNV kommt Taxis eine hohe Bedeutung zur Sicherung der Mobilität zu.

Carsharing

Carsharing ist ein Angebot, bei dem Fahrzeuge gemeinschaftlich genutzt statt individuell besessen werden. Nutzer greifen bei Bedarf auf ein Fahrzeug zu, ohne selbst für Anschaffung, Wartung oder Versicherung aufkommen zu müssen. Dadurch bietet Carsharing eine flexible und kosteneffiziente Alternative zum eigenen Auto und leistet zugleich einen Beitrag zur Entlastung des öffentlichen Raums, da weniger Autos dauerhaft geparkt werden müssen und somit weniger Fläche in Anspruch nehmen. In Verbindung mit einem gut ausgebauten ÖPNV kann ein verlässliches Carsharing-Angebot dazu beitragen, die Abhängigkeit vom eigenen Pkw stark zu reduzieren. Carsharing lässt sich grundsätzlich in stationsbasiertes und stationsunabhängiges (sogenanntes Free-Floating) Carsharing unterscheiden. Insbesondere den stationsbasierten Angeboten kommt dabei die größte verkehrsentlastende Wirkung zu, da dies annähernd die gleiche Zuverlässigkeit bietet wie ein privat besessenes Auto vor der eigenen Haustür. Dieses Angebot gewinnt in Kombination mit Quartiersmobilstationen in Wohnquartieren besondere Relevanz. Die Angebote sind in Teilen bereits in die Apps der Verkehrsräume integriert. So ist beispielsweise die Buchung eines Autos von Stadtteilauto Münster über die BuBiM (Bus und Bahn im Münsterland)-App möglich. Diese Entwicklung unterstützt der NWL aufgrund der vorgenannten Gründe intensiv. In diesem Zusammenhang bleibt jedoch abzuwarten, inwieweit sich stationsbasiertes Carsharing auch in ländlichen Räumen zukünftig wirtschaftlich abbilden lässt. Erste gute Beispiele zeigen sich etwa bereits in Coesfeld, Ostbevern, Rheine oder Stemwede.

In Westfalen-Lippe wird das Carsharing-Angebot derzeit überwiegend durch die beiden großen Anbieter Cambio (Hauptstandort Bielefeld) und Stadtteilauto Münster (Hauptstandort Münster) dominiert. Diese

sind nicht nur in den jeweiligen Großstädten, sondern ebenso in zahlreichen Kommunen in deren näheren und mittleren räumlicher Umfeld vertreten. Cambio betreibt beispielsweise auch Standorte in Steinhagen und Werther. Stadtteilauto Münster ist mit Stationen in zwölf weiteren Kommunen vertreten. Bundesweite Anbieter wie DB Flinkster sind ebenfalls im Verbandsgebiet vertreten, so z. B. in Bielefeld, Bocholt, Borken, Coesfeld, Drolshagen, Gütersloh, Hamm, Lüdinghausen, Minden, Münster, Paderborn und Rheda-Wiedenbrück.

Auch existieren kleine Anbieter wie Stattauto in Detmold, MindenGo in Minden oder Classic Carsharing in Espelkamp. Als eine Sonderform des Carsharings kann das Linien-E-Carsharing in Borgholzhausen genannt werden. Mit diesem bundesweit einzigartigen Ansatz kann auf festgelegten Linien ein Carsharingauto zum ÖPNV-Tarif genutzt werden.

Bikesharing

Analog zum Carsharing ergänzen auch mehrere öffentliche Fahrradverleihsysteme das Angebot einer flexiblen öffentlichen Mobilität. Dies erfolgt v. a. durch den Anbieter nextbike beispielhaft in folgenden Städten: Bielefeld (meinSiggi), Gütersloh, Hamm und Lünen (alle metropolradruhr) sowie Soest und Lippstadt (beide HelBi). Hinzu kommt das Angebot Call-a-Bike von der Deutschen Bahn, welches in den Städten Bielefeld und Gütersloh genutzt werden kann. In Münster betreibt der lokale Anbieter Tretty ebenfalls ein Bikesharingsystem, bei dem auch Lastenräder genutzt werden können. Zusätzlich besteht ein Verleihangebot von Fahrrädern oder auch Lastenrädern über manche Radstationen sowie durch lokale Anbieter – teilweise auch in Mobilstationen integriert. Weitere Möglichkeiten zum Fahrradverleih bestehen in manchen Städten über verschiedene Anbieter von Mikromobilität, die im nachfolgenden Abschnitt näher beleuchtet werden.

Notwendige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades (egal ob Leih- oder Privatfahrzeug) für die erste und letzte Meile zum bzw. vom Bahnhof ist die Möglichkeit, das Fahrrad sicher, komfortabel und in Haltestellennähe abstellen zu können (vgl. Kapitel B2.2.3, B3.3.4 und B4.2.7). Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat der NWL zusammen mit go.Rheinland mit radbox.nrw ein digitales Buchungs- und Zugangssystem für das Bike+Ride-Anlagen ins Leben gerufen (vgl. auch Kapitel B2.10.1 Fahrgastinformation und Hintergrundsysteme).

Mikromobilität

Seit Juni 2019 ist in Deutschland die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft. Seitdem sind in vielen Städten teilweise mehrere Sharinganbieter aktiv, die e-Tretroller zum Verleih anbieten. Nach Vorstellung der Bundesregierung und der Anbieter sollen die Fahrzeuge das städtische Nahmobilitätsangebot v. a. für die erste (Zubringer zum ÖPNV) und letzte Meile (Abbringer vom ÖPNV zum Fahrtziel) ergänzen und in Verbindung mit dem ÖPNV eine Alternative zum privaten Pkw darstellen.

Studien zeigen, dass Fahrten mit diesem recht neuen Sharingverkehrsmittel tatsächlich oft an Haltestellen des ÖPNV beginnen oder enden. Dies ist ein klares Indiz für die Nutzung auf dem Schul- oder Arbeitsweg und die Stärkung des Umweltverbundes durch die neue Fahrzeugklasse. Durch ausgewiesene Abstellflächen, z. B. an Mobilstationen, sollte die Akzeptanz bei den Bürgern erhöht werden. Einige Städte wie etwa Münster haben inzwischen Abstellflächen in innerstädtischen Bereichen ausgewiesen, um die Abstellung der e-Tretroller zu ordnen.

E-Tretroller-Angebote bestehen in diversen Städten innerhalb des NWL-Verbandsgebiets. Diese werden von verschiedenen Anbietern, wie z. B. Lime, Bolt, Bird, VOI, Dott, Jawls oder Tretty bereitgestellt. Zum

Teil werden dabei nicht nur E-Tretroller angeboten, sondern auch (Lasten-)Fahrräder oder konventionelle Tretroller wie etwa von Tretty in Münster.

Eine Mitnahme von Verkehrsmitteln der Mikromobilität, wie etwa E-Rollern, ist im ÖPNV nicht überall möglich.

Fahrgemeinschaften

Im Rahmen von kommunalem und betrieblichen Mobilitätsmanagement können Fahrgemeinschaften eine wichtige Rolle spielen. Insbesondere Arbeitswege mit täglich wiederkehrenden gleichen Wegen bieten ein großes Potenzial für eben diese. Hierdurch ließe sich die Belastung durch CO_2 im Berufsverkehr deutlich senken. In Zeiten gestiegener Energiepreise und Lebenshaltungskosten ist zudem der monetäre Anreiz, Fahrgemeinschaften zu suchen und zu bilden, größer geworden. Jedoch sind in diesem Zusammenhang auch Entwicklungen wie die Flexibilisierung der Arbeitswelt etwa mit vermehrter Homeoffice-Tätigkeit zu berücksichtigen, die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten haben können.

Es existieren jetzt bereits zahlreiche Angebote von Mitfahrportalen. So nutzen bereits einige Kommunen und Kreise Anbieter wie „Pendlerportal NRW“ oder „Pendla“. Das Portal Pendla wird etwa im Kreis Coesfeld intensiv genutzt und auch von zahlreichen Arbeitgebern wie dem Universitätsklinikum Münster eingesetzt. Auch kann dabei das „FAHR MIT!-Portal“ des Kreises Warendorf genannt werden. Dieses bietet eine Möglichkeit, Mitfahrgelegenheiten bzw. Mitfahrer in der Region der Gemeinden Wadersloh und Langenberg (Kreis Gütersloh) sowie von den Städten Oelde, Sassenberg, Telgte und Warendorf zu finden. Dabei sollen sowohl Fahrgemeinschaften für regelmäßig zurückgelegte Strecken wie der Weg zur Arbeit oder einer Freizeitaktivität als auch für einmalige Fahrten gegründet bzw. genutzt werden.

Stadtbahnen

Im Oberzentrum Bielefeld verkehrt durchgehend vertaktet die im Raum des NWL einzige Stadtbahn. Vier Stadtbahnlinien mit einer Streckenlänge von derzeit rund 42 Kilometern und 67 Stationen bilden eine zentrale Säule des ÖPNV der Stadt. Sie sind stadtteilverbindend ausgerichtet und verknüpfen auch den Universitätscampus mit der Innenstadt. Im Innenstadtbereich, wo die Linien aufeinandertreffen und sich zwischen Hauptbahnhof und Rathaus zu einem dichten Takt überlappen, verläuft die Stadtbahn in einem Tunnel. Die Außenstrecken sind zu nennenswerten Teilen mit unabhängigen, vom Straßenverkehr entkoppelten Bahnkörpern ausgestattet. Zentrale Umsteigepunkte sind der Jahnplatz und der Hauptbahnhof, weitere Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln befinden sich im jeweiligen Streckenverlauf sowie an den Endpunkten der Linien. Ein SPNV-Anschluss besteht neben dem Hauptbahnhof am Bahnhof Brackwede. Die barrierefreie Umgestaltung der Stadtbahnstationen erfolgt mittels Hochbahnsteigen und dazu passendem Wagenmaterial. Sukzessive wird die Stadtbahn mit modernen, barrierefreien und geräumigen Stadtbahnwagen ausgestattet. Die letzte größere Modernisierung erhielt die Stadtbahn bei der Linie 1 im Stadtteil Brackwede in der dortigen Hauptstraße, wo an drei Haltestellen barrierefreie Hochbahnsteige errichtet und bauliche Anpassungen für das neue Wagenmaterial vorgenommen wurden (Eröffnung im Juni 2025). Die Stadt Bielefeld verfolgt gezielte Ausbauplanungen, die neben der vollständigen Barrierefreiheit auch Maßnahmen zur Erschließung weiterer Stadtteile beinhalten.

Mit der Stadt Lünen (Kreis Unna) wird eine weitere Stadt durch eine Stadtbahn-Linie erschlossen. Anders, als in der Stadt Bielefeld hat die Stadt Lünen jedoch kein eigenes Netz, sondern wird durch die Stadtbahn der Stadt Dortmund erschlossen (Linie U41). Dies ermöglicht aus dem Ortsteil Lünen-

Brambauer umsteigefreie Verbindungen in das Stadtzentrum von Dortmund mit den Bahnstationen Hauptbahnhof und Dortmund-Stadthaus.

Weitere Mobilitätsdienstleister und Sonderverkehrsmittel

Außerhalb des ÖPNV existieren bereits heute weitere Mobilitätsdienstleister. Hier gehören private Shuttle-Dienste (z. B. in der Anbindung der Flughäfen, z. B. in Holzwickede). Ebenso bieten viele soziale Einrichtungen auf Anfrage Fahrdienste zu medizinischen Anlässen (z. B. Deutsches Rotes Kreuz und Caritas). Die sonstigen Mobilitätsangebote sind rein touristisch und überwiegend nur saisonal von Frühjahr bis Herbst verfügbar. Dies umfasst sechs Fähren v. a. im Sauerland und insgesamt sieben Museumseisenbahnen. Außer den Seilbahnen für den Wintersport v. a. im Hochsauerlandkreis existieren keine weiteren Seilbahnen im Verbandsgebiet und spielen daher in der öffentlichen Mobilität bisher keine Rolle. Grundsätzlich können aber auch Seilbahnen zu öffentlichen Verkehrsmitteln zählen.

B2.1.6 Fernverkehr

Für eine umfassende Bestandsanalyse sowie Weiterentwicklung der Mobilität im Verbundraum des NWL ist auch eine integrierte Betrachtung des öffentlichen Fernverkehrs notwendig. Hierzu gehören einerseits der Fernverkehr auf der Schiene und andererseits auch auf der Straße (Fernbus) sowie der Flugverkehr. Fähren kommt in Westfalen-Lippe lediglich eine touristische Bedeutung zu. Die nachstehende Abb. 42 verdeutlicht die Fernverkehrsachsen im Verbandsgebiet.

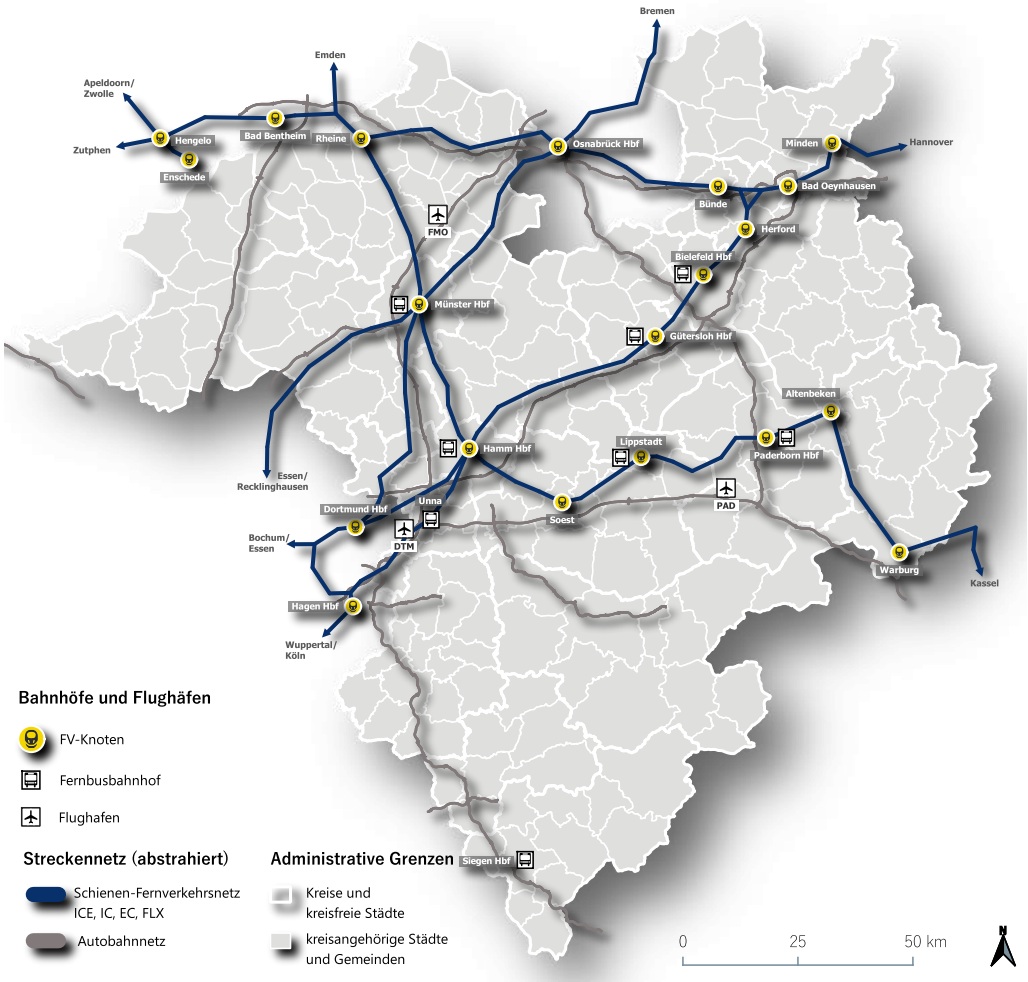


Abb. 42: Fernverkehrsnetz in Westfalen-Lippe
Quelle: NWL 2025

Der Fernverkehr auf der Schiene und Straße verläuft im NWL überwiegend in denselben Korridoren, die ebenfalls maßgeblich für die Siedlungsstruktur im Verbandsgebiet sind, wie im Kapitel B1.8.1 beschrieben. Hierzu gehören v. a. Korridore, die von der Stadt Dortmund ausgehen: Richtung Norddeutschland über die Stadt Münster, Richtung Hannover/Berlin über die Stadt Bielefeld und Richtung Hessen über die Städte Paderborn (Nordhessen) oder Siegen (Südhessen). Hinzu kommt der Korridor zwischen den Städten Paderborn, Bielefeld, Osnabrück, Rheine und Enschede.

Bahnlinien

Im Verbandsgebiet des NWL kann an 24 Bahnhöfen (Fahrplan 2025) auf den Fernverkehr (ICE, IC/EC, Flixtrain) umgestiegen werden. Der Fernverkehrshalt erfolgt überwiegend an den Bahnhöfen in den jeweiligen Stadtzentren. Eine Ausnahme ist die Stadt Iserlohn, in der ein Halt im Ortsteil Letmathe erfolgt.

Zwei Fernverkehrslinien haben mindestens ein stündliches Angebot (**Fett**geschriebene Bahnhöfe liegen im NWL-Verbandsgebiet):

- ICE 10: Rheinland – Ruhrgebiet – **Hamm Hbf** – **Bielefeld Hbf** – Hannover – Wolfsburg – Berlin
  In ***Minden*** *hält der Fernverkehr auf dieser Relation alle zwei Stunden.*
- ICE42/43 Rheinland – Ruhrgebiet – **Münster (Westf) Hbf** – Osnabrück – Hamburg

Fünf Fernverkehrslinien haben mindestens ein zweistündliches Angebot:

- ICE19: Bonn – Wuppertal – **Hamm Hbf – Bielefeld Hbf** – Hannover – Berlin
- IC34: Frankfurt – Siegen Hbf – Dortmund (bis Dezember 2026)
  *Zwischen **Siegen** und Dortmund wird das Angebot mit der Linien RE 34 ergänzt. Im Fernverkehr ist auf diesem Abschnitt die Nutzung von Nahverkehrsfahrkarten zugelassen. Eine vollständige Übernahme der Linie durch die RE 34 ist ab Dezember 2026 vorgesehen.*
- IC35: Rheinland – Ruhrgebiet – **Münster (Westf) Hbf – Rheine** – Emden – Norddeich
- IC55: Ruhrgebiet – **Hamm Hbf – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf – Herford – Bad Oeynhausen – Minden** – Hannover – Magdeburg – Dresden
- IC77: Amsterdam – **Rheine** – Osnabrück – **Bünde** – Hannover – Berlin

Fünf Fernverkehrslinien haben vereinzelt über den Tag ein Angebot:

- ICE14: **Münster (Westf) Hbf** – Osnabrück – Berlin
- ICE14: Bonn – Ruhrgebiet – **Hamm Hbf – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf – Herford** – Hannover – Berlin
- IC39: Rheinland – Ruhrgebiet – **Münster (Westf) Hbf** – Osnabrück – Hamburg
- IC51: Düsseldorf – Ruhrgebiet – **Hamm Hbf – Soest – Lippstadt – Paderborn Hbf. Altenbeken** - Gera
- FLX: Rheinland – Ruhrgebiet – **Münster (Westf) Hbf** – Osnabrück – Hamburg
- FLX: Rheinland – Ruhrgebiet – **Hamm Hbf. – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf** – Hannover – Berlin

Fernbus-Linien

Das Netz der Fernbuslinien orientiert sich überwiegend am Autobahnnetz in Westfalen-Lippe. Dabei verändert sich das Netz stetig und verhält sich dabei sehr marktorientiert. Große Teile der Verbindungen im Verbandsgebiet werden durch das Unternehmen FlixBus angeboten. Das Linienangebot war bis zur Corona-Pandemie am stärksten ausgeprägt. In Folge von Herausforderungen wie Fachkräftemangel und der Konkurrenzsituation konnte das Angebot den Vor-Corona-Zustand bisher nicht wieder erreichen.

Die wichtigste Verbindung erfolgt in West-Ost-Richtung. Hier entstehen Verbindungen in das Ruhrgebiet und Rheinland im Westen und in die Städte Hannover und Berlin im Osten. Dies umfasst im NWL-Verbandsgebiet z. B. Halte in den Städten Hamm, Gütersloh und Bielefeld.

Hinzu kommen weitere Verbindungen, welche ebenfalls das Ruhrgebiet mit dem NWL-Gebiet und weiteren Regionen in Deutschland verbindet. Dazu gehören Strecken, die in der Stadt Dortmund durch das Sauerland in Richtung der Stadt Kassel und durch Südwestfalen in Richtung der Stadt Siegen und des Rhein-Main-Gebiets führen. Eine weitere Verbindung verläuft aus dem westlichen und mittleren Ruhrgebiet über die Stadt Münster in Richtung Norddeutschland.

Im Jahr 2024 werden 20 Städte durch Fernbuslinien bedient: Arnsberg, Bad Oeynhausen, Bad Salzuflen, Bielefeld, Brilon, Bünde, Detmold, Gütersloh, Hamm, Isselburg, Marsberg, Medebach, Meschede, Münster, Olsberg, Paderborn, Schmallenberg, Schwerte, Siegen und Winterberg.

Flugverkehr

Im Gebiet des NWL befinden sich drei Flughäfen: der Flughafen Münster/Osnabrück, klassifiziert als internationaler Flughafen, sowie die Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Siegerland, beide in der Kategorie regionaler Flughafen. Darüber hinaus liegt mit dem Flughafen Dortmund ein weiterer regionaler Flughafen in unmittelbarer Nähe zur westlichen Grenze des NWL-Verbandsgebiets, im Gebiet des VRR. Auch die internationalen Flughäfen Düsseldorf, Köln-Bonn und Hannover liegen außerhalb des Verbandsgebiets, die jeweiligen Terminals sind jedoch mit dem SPNV teils umsteigefrei aus dem NWL-Gebiet erreichbar.

Von den Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund bestehen regelmäßige Flugverbindungen zu diversen europäischen Destinationen. Innerhalb Deutschlands werden insbesondere die Flughäfen in Frankfurt am Main, Stuttgart und München regelmäßig angeflogen. Am Flughafenstandort Siegerland findet derzeit kein Linienflugverkehr statt.

Alle genannten Flughäfen sind dezentral verortet, also ohne direkten SPNV-Anschluss, wodurch für die Erreichbarkeit ergänzende Mobilitätsangebote zum SPNV erforderlich sind. Der Flughafen Münster/Osnabrück verfügt über eine Fernbusanbindung, die eine überregionale Erreichbarkeit sicherstellt. Darüber hinaus wird die Anbindung der Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund durch (Schnell-) Buslinien im Nahverkehr gewährleistet. Diese ermöglichen umsteigefreie Direktverbindungen zu nahegelegenen Oberzentren und umliegenden Bahnhöfen, die durch den SPNV und teils auch den Schienenfernverkehr bedient werden. Eine wichtige Funktion der ÖPNV-Anbindung von Flughäfen ist die Erschließung des Raums sowie Erreichbarkeit von benachbarten Oberzentren. Einzig der Flughafenstandort Siegerland ist derzeit nicht in das ÖPNV-Netz eingebunden.

Ergänzend zum öffentlichen Nahverkehr sind alle Flughäfen über individuelle Verkehrsdienste wie Taxis und private Shuttle-Services erreichbar.

B2.2 Infrastruktur

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundlage für einen attraktiven SPNV und auch die intermodale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger. Ohne eine entsprechende Infrastruktur kann kein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Rahmen der Bestandsanalyse wird in diesem Kapitel der aktuelle Bestand, der für den SPNV relevanten Infrastruktur im NWL-Gebiet systematisch erfasst und bewertet.

Ein zentraler Fokus liegt auf dem Streckennetz, das die Grundlage für die Bedienung der Region durch den SPNV bildet. Neben der räumlichen Abdeckung und Entwicklungen werden insbesondere der Zustand, Elektrifizierungsgrade sowie Ausbaustand (Ein- oder Mehrgleisigkeit) betrachtet.

Ein zweiter Schwerpunkt liegt auf den Stationen als Zugangspunkten zum SPNV. Hier werden v. a. Aspekte der Barrierefreiheit analysiert sowie auch Bahnsteighöhen und Bahnsteignutzlängen. Die Qualität und die Ausstattung der Stationen sind ein wesentlicher Faktor für die Nutzungsbereitschaft der Fahrgäste und spielt eine bedeutende Rolle für eine inklusive, komfortable Mobilität.

Darüber hinaus wird die Infrastruktur für vernetzte Mobilität dargestellt. Diese umfasst u. a. Umsteigepunkte zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Individualverkehr. Im Fokus stehen Mobilstationen, Park and Ride- (P+R) und B+R- Anlagen sowie deren Anbindung und Qualität. Die Betrachtung dieser Schnittstellen ist entscheidend für die Integration des SPNV in ein ganzheitliches, zukunftsfähiges Mobilitätssystem im Zusammenhang der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region.

B2.2.1 Streckennetz

Im NWL-Verbandsgebiet werden aktuell rund 1.700 Kilometer Schienenstrecke für den SPNV genutzt. 98,3 Prozent davon sind Strecken der DB InfraGO. Zum großen Teil werden die Strecken durch den Regionalbereich West in Duisburg betreut, nördlich von Emsdetten, Lengerich, Herford und dem Abzweig Himmighausen in Richtung Hameln sowie in einem kleinen Teilstück im Bereich Beverungen-Würgassen an der Strecke Ottbergen – Göttingen ist der Regionalbereich Nord in Hannover zuständig, südlich von Altenbeken an der Strecke über Warburg nach Kassel der Regionalbereich Mitte.

Das Regionetz Kurhessenbahn der DB RegioNetz Verkehrs GmbH betreibt im Verbandsgebiet des NWL mit einem Anteil von lediglich 1,6 Prozent einen vergleichsweise kleinen Abschnitt des Streckennetzes in Westfalen-Lippe. Dieser reicht aus dem hessischen Raum bis nach Erndtebrück (RB 94) sowie Brilon Wald (RB 97). In diesem Bereich erbringt die Kurhessenbahn sowohl die Infrastrukturleistungen als auch den Zugverkehr aus einer Hand. Sie ist zugleich ein Unternehmen des DB-Konzerns. Der Anteil der nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) am Streckennetz liegt aktuell nur bei 0,1 Prozent mit dem kurzen Teilstück der Verkehrsbetriebe Extertal GmbH (VBE) mit dem Bahnhof Lemgo und 1,8 Kilometer Strecke bis nach Lemgo-Lüttfeld, auf dem die RB 73 von Bielefeld verkehrt. Die RB 75 von Bielefeld über Halle (Westf) nach Osnabrück verkehrt außerhalb des Verbandsgebietes auf der von der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO) betriebenen Infrastruktur, die von der VLO 1999 für 30 Jahre von der DB gepachtet wurde.

Bei weiteren, nicht bundeseigenen Eisenbahnen gibt es zum Teil bereits weit fortgeschrittene Planungen, derzeit ausschließlich im Güterverkehr genutzte Strecken künftig auch für den SPNV zu reaktivieren. Im ÖPNV-Bedarfsplan Stufe 1 und im Infrastrukturfinanzierungsplan sind die Strecken Münster – Sendenhorst der Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE), Harsewinkel – Gütersloh – Verl der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE) und Osnabrück-Eversburg – Recke der RVM enthalten und vorgesehen.

Elektrifizierung

Etwas mehr als die Hälfte (50,8 Prozent) des für den SPNV genutzten Schienennetzes in Westfalen-Lippe ist elektrifiziert. Auf Grundlage eines Prüfauftrags aus dem NVP 2011 wurde zuletzt die Strecke Wesel – Bocholt elektrifiziert, deren Fertigstellung im Februar 2021 erfolgte. Für die Elektrifizierung der Strecken von Münster Zentrum Nord bis Enschede sowie von Coesfeld bis Gronau laufen derzeit die Planungen

bei DB InfraGO. Darüber hinaus wird die Integration neuer Antriebstechnologien wie batterieelektrischer Triebzüge (BEMU) gemeinsam mit den EIU ebenso vorangetrieben wie der dafür erforderliche Infrastrukturausbau.

Ein- und Mehrgleisigkeit

Das Netz im Verbandsgebiet besteht aus ein- und mehrgleisigen Strecken, wobei lediglich 47,3 Prozent des Schienennetzes im Verbandsgebiet des NWL als mehrgleisig gelten. Als viergleisig gilt die Strecke von Hamm über Bielefeld bis Minden, da es hier zu einer Kombination aus einer zweigleisigen Hauptbahn und einer weiteren zweigleisigen Güterbahn kommt. Vor Hamm (aus den Richtungen Dortmund und Hagen) sowie hinter Minden (in Richtung Hannover) sind die Strecken jedoch nur zweigleisig, sodass Personen- und Güterverkehr hier wieder zusammengeführt werden müssen, was zu Kapazitätsengpässen führt. Von den zweigleisigen Strecken in Westfalen-Lippe ist lediglich die Obere Ruhrtalbahn zwischen Schwerte und Brilon Wald nicht elektrifiziert. Die nachstehende Abbildung (s. Abb. 43) stellt die Anzahl der Gleise je Strecke sowie deren Elektrifizierungsstatus übersichtlich dar.

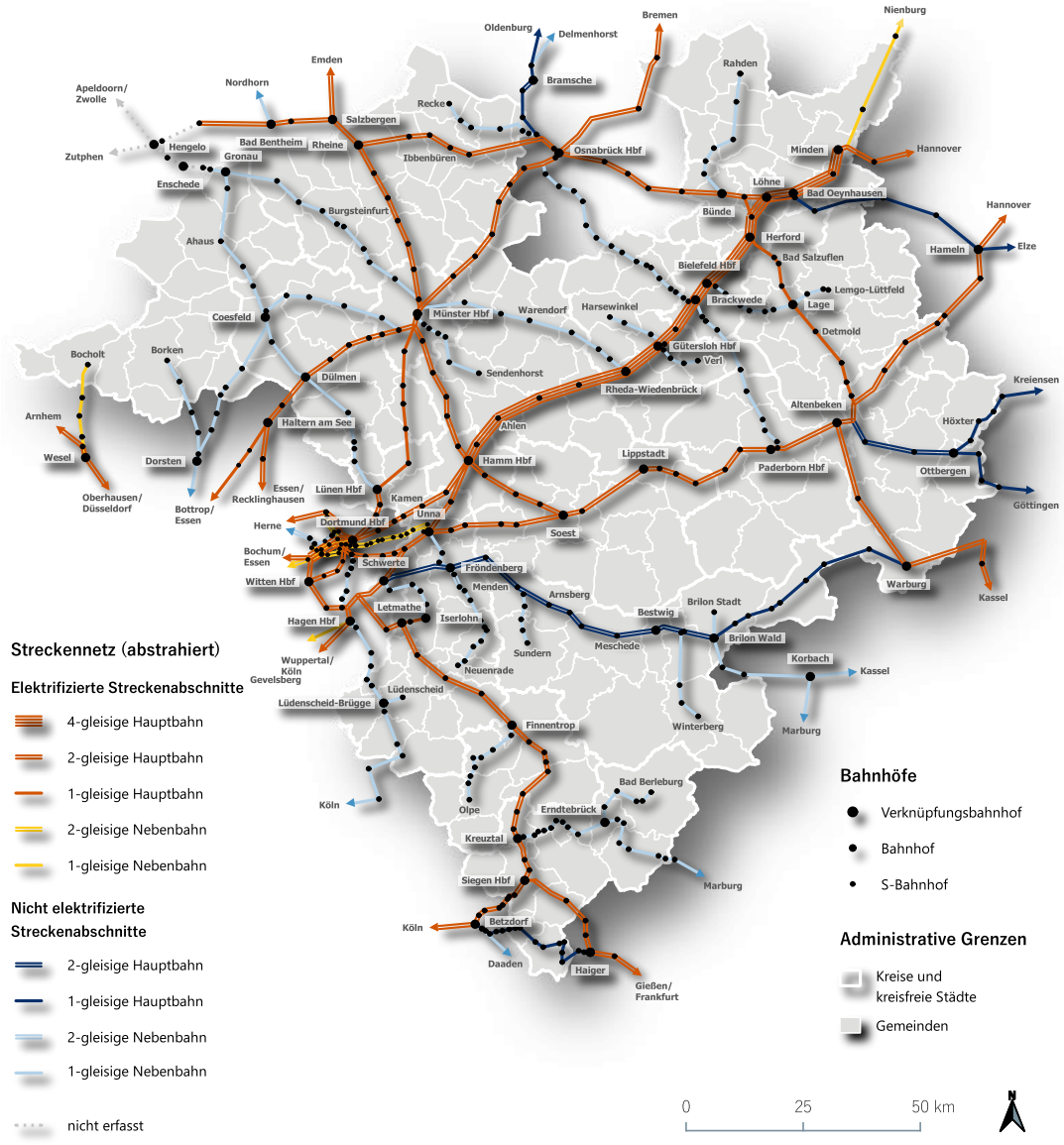


Abb. 43: Anzahl Gleise und Elektrifizierung
Quelle: NWL 2025

Die Mehrheit (52,7 Prozent) der Strecken im Verbandsgebiet des NWL ist lediglich eingleisig. Dazu gehören u. a. die elektrifizierten Abschnitte zwischen Münster und Lünen, von Herford über Lage und Detmold bis zum Abzweig Himmighausen, von Letmathe nach Iserlohn, von Wesel nach Bocholt sowie von Minden nach Nienburg. Weitere kleinere eingleisige Abschnitte sind die Verbindungskurve von Hiddenhausen-Schweicheln nach Kirchlengern, die Verbindungskurve von Siegen in Richtung Dillenburg bis Siegen-Ost sowie die S-Bahn-Strecke zwischen Unna und Unna-Königsborn. Die größten Engpässe treten in diesem Zusammenhang auf der Strecke Münster – Lünen auf. Diese wird jedoch als Ausbaustrecke (ABS) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege geführt, sodass die Planungen zur Beseitigung dieses Engpasses bereits vorangetrieben werden.

Abseits der elektrifizierten und mindestens zweigleisigen Strecken gibt es in Westfalen-Lippe ein weit verzweigtes Netz aus eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecken, das 44,1 Prozent des Gesamtnetzes ausmacht. Insbesondere in diesem Netz gab es zahlreiche Ausbaumaßnahmen im Vergleich zum Zustand des NVP 2011. Diese waren insbesondere erforderlich, um Angebotsverdichtungen zu ermöglichen oder die Qualität zu verbessern. Von den größeren Streckenmaßnahmen ist der Ausbau der Baumbergebahn Münster – Coesfeld in Stufen 2018 mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnsteigs in Münster Zentrum Nord abgeschlossen worden. Der Ausbau der Sennebahn Bielefeld – Paderborn konnte 2015 abgeschlossen werden. Auf beiden Strecken konnte durch den Ausbau der Strecke ein Halbstundentakt umgesetzt und etabliert werden, wobei für einzelne Stationen der Strecke aus betrieblichen Gründen weiterhin nur ein Stundentakt besteht. Auf der Strecke Bestwig – Winterberg wurde die Station Bigge 2016 zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut, wodurch Taktverdichtungen (z. B. an Wochenenden) im Abschnitt Bestwig – Winterberg möglich sind, ohne dafür die Fahrlage im Zuglauf Dortmund – Bestwig auch ändern zu müssen.

Der Ausbau der Strecke Münster – Gronau mit Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Altenberge und Nordwalde, um auch hier einen Halbstundentakt auf dem gesamten Laufweg umsetzen zu können, ist im Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes enthalten, konnte jedoch bisher nicht umgesetzt werden. Hier laufen bei DB InfraGO die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI. Für den Ausbau der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück sind im Abschnitt zwischen Telgte und Warendorf erste Bahnübergangsmaßnahmen umgesetzt worden. Ein Halbstundentakt zwischen Münster und Warendorf ist jedoch erst möglich, wenn zwischen Telgte und Warendorf alle Bahnübergangsmaßnahmen abgeschlossen sind und im Zuge dessen die Streckengeschwindigkeit erhöht wurde. Auch im südlichen Westfalen konnten die im NVP 2011 genannten Ausbaumaßnahmen zur Verdichtung vom 120 Minuten auf einen 60 Minuten Takt auf den Relationen Kreuztal – Bad Berleburg, Erndtebrück – Bad Laasphe und Betzdorf – Neunkirchen – Haiger bisher nicht umgesetzt werden.

Die Anzahl der Gleise je Strecke weist indes einen engen Zusammenhang zu deren Elektrifizierung auf, wie die folgende Abbildung (s. Abb. 44) zeigt.

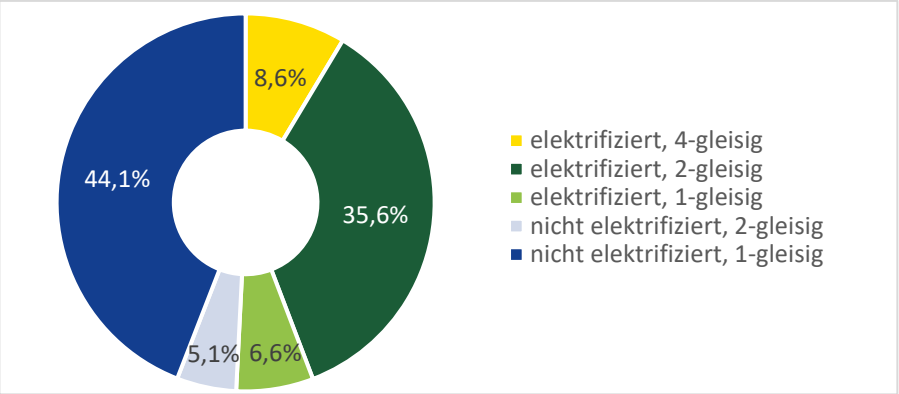


Abb. 44: Anteil elektrifizierter Strecken
Quelle: NWL 2025

Zustand der Infrastruktur

Der Zustand der Schieneninfrastruktur im Verbandsgebiet des NWL ist insgesamt als unzureichend zu bewerten. Während die Verkehrsleistung im Schienennetz seit 1998 signifikant gestiegen ist, erfolgte parallel keine entsprechende Ausweitung oder Modernisierung der Infrastruktur. Eine Vielzahl struktureller Defizite, darunter veraltete Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, störanfällige und geschwindigkeitsbegrenzende Weichen, infrastrukturelle Engpässe sowie ein erheblicher Instandhaltungsrückstand, beeinträchtigt den zuverlässigen Betrieb des SPNV in Westfalen-Lippe zunehmend. Diese infrastrukturellen Schwächen führen nicht nur zu wiederkehrenden Verspätungen, betrieblichen Unregelmäßigkeiten und Ausfällen. Die daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf die Qualität, sondern entfalten darüber hinaus auch eine direkte strukturelle Wirkung auf die Fahrplangestaltung und das Angebot.

Im Bereich des NWL sind die Strecken Gelsenkirchen Hbf – Münster Hbf und Minden – Wunstorf zu überlasteten Schienenwegen (ÜLS) erklärt worden. Als ÜLS festgestellte Streckenabschnitte hat DB InfraGO eine Kapazitätsanalyse gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (§ 58 ERegG) zu erstellen und einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (§ 59 ERegG) zu erarbeiten. Im Kernraum NRW sind zudem die Rhein-Ruhr-Achse Köln-Mülheim – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf und der Abschnitt Köln Hbf – Köln-Mülheim überlastete Schienenwege mit großen Auswirkungen auf die Verkehre im NWL.

Bedingt durch das niedrige Pünktlichkeitsniveau im Eisenbahnnetz werden Fahrzeiten auf einigen Linien verlängert, der zeitliche Abstand zwischen zwei Zugfahrten erhöht oder Linienführungen gekürzt, um das Angebot zu stabilisieren. Derartige Anpassungen, die ursprünglich als temporäre Reaktionen auf infrastrukturelle Einschränkungen gedacht waren, verstetigen sich jedoch auch zunehmend im Fahrplan und beschränken auch dauerhaft die Entwicklungsmöglichkeiten eines attraktiven, verlässlichen und ausbaufähigen SPNV-Angebots. Die Angebotsqualität wird somit auch unmittelbar durch die infrastrukturelle Ausgangslage bestimmt. Ein Zustand, der den Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung des SPNV und der Mobilität im Allgemeinen zuwiderläuft.

Die angespannte Situation wird gegenwärtig durch eine erhöhte Bautätigkeit verschärft. Bauarbeiten führen temporär zu weiteren Einschränkungen in der Betriebsqualität und dem Leistungsangebot. Sie sind jedoch grundsätzlich als positives Signal zu verstehen, denn sie zeugen von einem gestiegenen Bewusstsein, dass Maßnahmen in Bezug auf Bestandsanlagen für die Aufrechterhaltung eines attraktiven Angebots unumgänglich sind und stellen einen wichtigen Beitrag zur Behebung der bestehenden Defizite sowie einer zukunftsgerichteten Entwicklung der Infrastruktur dar. Gleichzeitig verdeutlichen die

baustellenbedingten Einschränkungen die Komplexität der infrastrukturellen Gesamtsituation, in der kurzfristige Belastungen in Kauf genommen werden müssen, um mittel- und langfristige Verbesserungen zu erreichen. Im Zuge der Bauarbeiten eröffnen sich für die SPNV-Koordination weitere Handlungsfelder wie etwa die Organisation von Ersatzverkehren und die damit verbundene Kommunikation gegenüber den Fahrgästen (vgl. Kapitel B2.1.4 Ersatz- und Sonderverkehre).

Ein zentrales Merkmal für die mangelhafte Leistungsfähigkeit des Netzes in NRW ist die anhaltend hohe Anzahl an Langsamfahrstellen. Während baustellenbedingte Langsamfahrstellen, die aktuellen den größten Faktor darstellen, in der Regel temporärer Natur sind, nimmt die Zahl der mängelbedingten Langsamfahrstellen mit entsprechend langfristiger Auswirkung auf Fahrplan und Betrieb deutlich zu. Besonders auffällig ist der landesweite Anstieg infrastrukturell bedingter Einschränkungen etwa infolge von Brückenschäden sowie signal- oder sicherungstechnischen Mängeln. Während im bundesweiten Vergleich zuletzt Verbesserungen des Zustands der Fahrweginfrastruktur erreicht, werden konnten (vgl. Zustandsbericht DB InfraGO), konnten diese in NRW nicht beobachtet werden. Die DB InfraGO selbst bewertet sein Netz in Nordrhein-Westfalen lediglich mit der Note 3,27. Insgesamt betrachtet belegt der Zustand der Schieneninfrastruktur in NRW im bundesweiten Vergleich lediglich einen unzufriedenstellenden vorletzten Platz und in Bezug auf die Flächenländer gar den letzten Platz.

Die dargestellte Herausforderung wird im jährlichen Qualitätsbericht SPNV NRW detailliert bestätigt und weiter differenziert. Für eine vertiefende Auseinandersetzung mit den infrastrukturellen Herausforderungen im nordrhein-westfälischen SPNV wird daher auf diesen Bericht verwiesen.

B2.2.2 Stationen

Bahnstationen sind zentrale Zugangspunkte zum SPNV und bilden eine wichtige Schnittstelle zwischen dem Zugangebot und den Fahrgästen. Die Stationen prägen als Zugangsstellen zum SPNV den ersten Eindruck der Fahrgäste vom System Schienenverkehr. Damit sind sie wesentlicher Teil der SPNV-Infrastruktur. Die Gestaltung und das Erscheinungsbild der Stationen haben somit wesentlichen Einfluss auf die Wahrnehmung des SPNV durch die Bürger. Neben der Ausstattung der Station ist v. a. die Barrierefreiheit der Bahnsteige für einen problemlosen Einstieg in die Fahrzeuge von Bedeutung.

Im Gebiet des NWL liegen 280 Bahnstationen, die durch den SPNV bedient werden. Darunter sind u. a. große Stationen wie Münster (Westf) Hbf mit ca. 55.000 Reisenden im SPNV und Bielefeld Hbf und Hamm Hbf mit jeweils ca. 30.000 Reisenden am Tag (Werktags) aber auch viele kleinere Stationen mit bis zu unter 100 Reisenden am Tag. Der überwiegende Großteil der Stationen wird dabei analog zum Netz von der DB InfraGO AG (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) betrieben. Lediglich sechs Stationen an der oberen Lahntalbahn östlich von Erndtebrück werden im Regionetz Kurhessenbahn von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH betrieben und die Stationen Lemgo und Lemgo-Lüttfeld von der Verkehrsbetriebe Extertal GmbH (VBE). Die Qualität der Stationen wird in Kapitel B2.5.4 Stationsqualität näher beleuchtet. Die nachstehende Karte (s. Abb. 45) gibt einen Überblick über die Zahl der Ein- und Ausstiege an den Stationen im Verbandsgebiet des NWL.



Abb. 45: Übersicht aller Stationen nach Ein- und Ausstiegen
Quelle: NWL 2025

Barrierefreiheit

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat der Nahverkehrsplan die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Im NVP 2011 ist dementsprechend das Ziel benannt worden, an allen Stationen im Verbandsgebiet einen barrierefreien Zugang zum SPNV zu ermöglichen. Der Zielzustand konnte bis zum Jahr 2025 noch nicht erreicht werden. Seit 2011 bis 2025 wurde jedoch für 99 bestehende Stationen die Barrierefreiheit hergestellt. Der Begriff der Barrierefreiheit beschreibt in diesem Zusammenhang den stufenfreien Zugang zu Bahnsteigen, taktilen Leitsystemen für Sehbehinderte und gut lesbaren Informationsanzeigen sowie ein niveaugleicher und weitgehend restspaltfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug. Die Finanzierung konnte über verschiedene Programme, wie z. B. die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (MOF), das 1000-Bahnhöfe-Programm und das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) gesichert werden. Die beiden letztgenannten sind bei der DB in die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) übergangen. Die Modernisierung einer Station umfasst dabei immer gleichzeitig auch die Herstellung der Barrierefreiheit.

Im Jahr 2011 waren in Westfalen-Lippe noch 202 Stationen (75 Prozent) nicht barrierefrei. Heute sind es noch 103 Stationen (37 Prozent). Davon laufen für weitere 66 Stationen schon intensive Planungen

für die Modernisierung in verschiedenen Programmen. Für 29 Stationen ist die Modernisierung bereits finanziert. Die noch nicht barrierefreien Stationen sind hauptsächlich Stationen mit geringeren Fahrgastaufkommen. Bezogen auf die Anzahl der Fahrgäste sind heute bereits 86 Prozent der Ein- und Ausstiege an den Stationen im Verbandsgebiet barrierefrei. Die nachstehende Abbildung (s. Abb. 46) veranschaulicht die Barrierefreiheit im Vergleich der absoluten Anzahl der Stationen und der Anzahl der Fahrgäste.

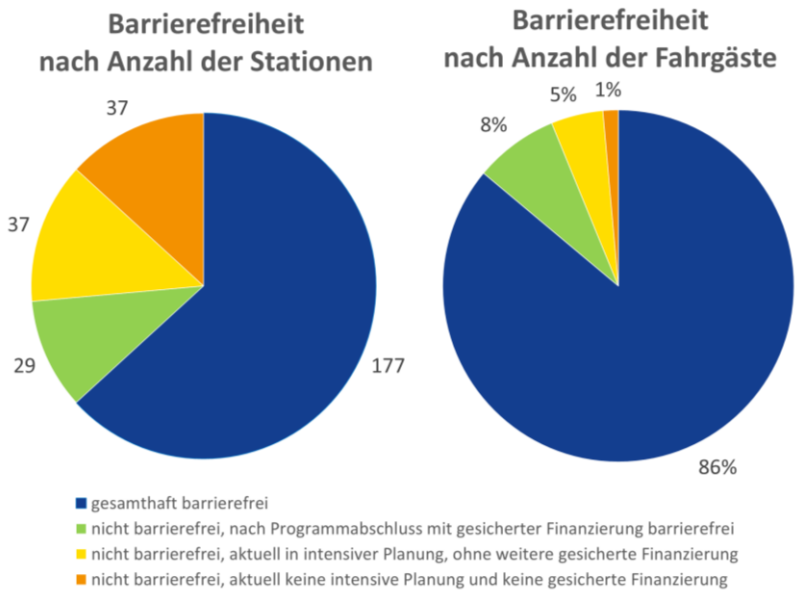


Abb. 46: Barrierefreiheit nach Anzahl Stationen und Anzahl Fahrgäste
Quelle: NWL 2025

Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW

Die Bahnsteighöhe und -nutzlänge sind weitere zentrale Parameter der Stationsinfrastruktur, da sie maßgeblich die Barrierefreiheit, den Fahrgastwechsel und den Einsatz geeigneter Fahrzeugtypen im SPNV beeinflussen. In NRW besteht für die Bahnsteighöhe an den Stationen der landesweite Zielstandard von 76 Zentimeter über der Schienenoberkante. Um sowohl für die Bahnsteighöhe als auch die Bahnsteignutzlänge eine langfristige Planungssicherheit zu gewährleisten wurde durch das KC ITF in Abstimmung mit der DB InfraGO, den SPNV-Aufgabenträgern und dem für Verkehr zuständigen Ministerium ein landesweites Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept entwickelt, das im März 2016 über die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNV-Gesetz NRW in Kraft getreten und bei Infrastrukturförderungen nach dem ÖPNVG NRW von den Bewilligungsbehörden zwingend zu beachten ist.

Neben der landesweiten Zielhöhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante dürfen Bahnsteige nur für die S-Bahn Rhein-Ruhr abweichend ausgestaltet sein. Diese können mit einer Bahnsteighöhe von 96 Zentimeter über Schienenoberkante gebaut werden, sofern gleichzeitig technische Vorkehrungen für eine spätere Anpassung auf 76 Zentimeter geschaffen werden. Dieses trifft im NWL ausschließlich für die Stationen der S 4 in Unna zu. An einigen Stationen im Siegerland und Wittgensteiner Land im Übergang zu den Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz ist im Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept lediglich eine Höhe von 55 Zentimeter verzeichnet. Auch hier wird jedoch zukünftig eine Höhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante verfolgt. Dabei ist eine Abstimmung und ggf. Harmonisierung mit Konzepten der benachbarten Bundesländer und Aufgabenträger erforderlich. Das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept befindet sich aktuell in der Überarbeitung zur Anpassung an die SPNV-Zielnetze 2032 und 2040.



Abb. 47: Bahnsteighöhen in Westfalen-Lippe
Quelle: NWL 2025

Die vorstehende Karte gibt einen Überblick über den Ausbauzustand der Stationen im Hinblick auf die Bahnsteighöhe (s. Abb. 47).

Im NVP 2011 sind in Ostwestfalen-Lippe einige Stationen an den Linien RB 71 (Bielefeld – Rahden) und RB 73 (Bielefeld – Lemgo) mit einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimeter als modernisiert und barrierefrei dargestellt worden, was im Zusammenhang mit den seit dem Jahr 2000 eingesetzten Fahrzeugen der Eurobahn mit der entsprechenden Fußbodenhöhe korrekt ist. Gemäß Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept ist hier jedoch für den Einsatz der nächsten Fahrzeuggeneration die landesweite Zielhöhe 76 Zentimeter vorgesehen und zum Erhalt der Barrierefreiheit erforderlich.

B2.2.3 Infrastruktur für vernetzte Mobilität

Eine leistungs- und zukunftsfähigefähige Mobilität endet nicht am Bahnsteig. Sie lebt von der intelligenten Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger - vom Fuß- und Radverkehr über Bus und Bahn bis hin zu Sharing-Angeboten und dem motorisierten Individualverkehr. Damit diese Verknüpfung im Alltag reibungslos funktioniert, sind geeignete bauliche Strukturen unerlässlich. An allen Orten, an denen Menschen zwischen Verkehrsmitteln umsteigen, müssen gut gestaltete, klar strukturierte und physisch präsente Verknüpfungspunkte vorhanden sein, die einen effizienten, sicheren und

komfortablen Wechsel ermöglichen. Dabei können diese Verknüpfungspunkte als Mobilstation ausgewiesen sein.

Derartige Umsteigepunkte können unterschiedlich ausgestaltet sein. Die Möglichkeiten reichen vom einfachen Haltepunkt mit fußläufiger Erreichbarkeit, angebunden an das örtliche Fuß- und Radwegenetz, bis hin zu größeren Umsteigeknoten mit (gesicherten) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw (Bike+Ride, Park+Ride), Kiss+Ride-Flächen oder Stationen für Sharingangebote wie für Carsharing, Bikesharing oder E-Tretrollersharing. All diese Elemente müssen definiert, räumlich verortet und hinsichtlich ihrer Kapazität und Funktionalität angemessen dimensioniert werden, um den Anforderungen eines intermodalen Verkehrs gerecht zu werden. Sie bilden die physische Grundlage für ein integriertes, nachhaltiges Mobilitätssystem und sind damit ein zentraler Bestandteil moderner Mobilitätsplanung. Der NWL denkt diese Aspekte bereits heute in der Planung neuer Bahnstationen mit.

Im Fokus dieses Teilkapitels steht daher die Analyse der bestehenden Infrastruktur für vernetzte Mobilität im Gebiet des NWL. Dazu zählen insbesondere Mobilstationen, die als multifunktionale Knotenpunkte eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten bündeln und auf diese Weise Intermodalität im Alltag erleichtern. Einzelne Aspekte der Vernetzung wie beispielsweise die Fahrgastinformation werden ergänzend in weiteren Kapiteln des Nahverkehrsplans behandelt (vgl. Kapitel B2.10.1). Auch werden die Unterstützungsmöglichkeiten für andere Akteure wie Kommunen durch den NWL bei der Umsetzung derartiger Infrastruktur in diesem Kapitel abgebildet.

Park+Ride (P+R)

P+R beschreibt ein Verknüpfungsprinzip in der Verkehrsplanung, bei dem in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV Parkplätze für Pkw und teilweise auch für Motorräder zur Verfügung gestellt werden. So wird insbesondere Pendlern die Möglichkeit gegeben, den privaten Pkw abzustellen und mittels ÖPNV den Großteil der Strecke zurückzulegen. Dadurch werden individuelle und öffentliche Verkehrsmittel an einem Ort miteinander verknüpft. Gerade in den Umlandkommunen größerer Zentren mit hohem Einpendelaufkommen schafft P+R entlang der Verkehrsachsen ein attraktives Angebot und sorgt dadurch für Entlastung in den Innenstädten.

Um Kommunen beim Aufbau von P+R zu unterstützen, bietet der NWL die finanzielle Förderung der Infrastruktur (§ 12 ÖPNVG) an. Im Verbandsgebiet des NWL existieren derzeit ca. 160 offiziell ausgewiesene P+R Parkplätze. Seit dem letzten Nahverkehrsplan 2011 konnten größere P+R Anlagen in Soest, Kamen und Rheda-Wiedenbrück in Betrieb genommen werden.

Im Zusammenhang mit bestehenden P+R-Anlagen, insbesondere in innerstädtischen Bereichen, zeigte sich in den vergangenen Jahren zunehmend die Herausforderung, dass die Parkflächen durch andere Nutzergruppen zweckentfremdet wurden. Hier bietet sich perspektivisch das Potenzial, mit intelligenten digitalen Systemen, Lösungen zu finden, die das Nutzen der Parkflächen nur bei gleichzeitiger Nutzung des ÖPNV kostenlos ermöglichen.

Bike+Ride (B+R)

Während P+R die Anreise mit dem Pkw abdeckt, liegt der Fokus von B+R auf der Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV. Dies ist angesichts stark steigender Nutzungszahlen von E-Bikes und einem soliden Radverkehrsanteil von 12 Prozent des Modal Splits (Tendenz steigend) nicht zu unterschätzen.

Der NWL denkt daher die attraktive Wegekette für Radfahrende mit und möchte den Nutzenden ein sicheres Parken des eigenen Fahrrads ermöglichen. Gefördert werden einerseits Fahrradabstellanlagen

an ÖPNV-Haltepunkten, häufig auch mit Überdachung (§ 12 ÖPNVG). Darüber hinaus stellt den Kommunen kostenfrei die Lizenz zur Nutzung des B+R Buchungs- und Zugangssystems radbox.nrw zur Verfügung (vgl. Kapitel 2.10.1 Fahrgastinformation und Hintergrundsysteme). Radbox.nrw ermöglicht das Buchen und den Zugang aller Abstellplätze, die an das System angeschlossen sind. Aktuell sind dies ca. 3.600 Stellplätze in Westfalen-Lippe. Die Vielfalt der Standorte in Westfalen-Lippe reicht derzeit von kleinen Standorten mit fünf Einzelboxen bis hin zu 700 Stellplätzen in einem Fahrradparkhaus. Insgesamt sind aktuell über 90 Anlagen in ca. 50 Kommunen in Westfalen-Lippe entstanden. Zahlreiche weitere Anlagen befinden sich aktuell im Bau. Zusätzlich werden mehrere Bestandsanlagen auf radbox.nrw umgerüstet. An einigen Stellen bieten Kommunen auch Schließfachanlagen an, die sich ebenfalls an radbox.nrw anbinden und flexibel buchen lassen. So können Radfahrende z. B. Gepäck, Helm, Fahrradcomputer, Akku, etc. sicher verwahren. Die nachstehende Karte gibt eine Übersicht über die Standorte von radbox.nrw im Verkehrsraum Westfalen-Lippe (s. Abb. 48).

Für die Vernetzung des SPNV mit dem Fahrrad besteht dabei in NRW zudem das Angebot „Radstation“. Dieses bietet ein gesichertes und wetterunabhängiges Parken, einen Service-Bereich für kleinere Reparaturen und eine Vermietung von Fahrrädern und Pedelecs. Immer mehr Radstationen sind bereits in radbox.nrw integriert. Die Vermietung von Fahrrädern und Pedelecs hat dabei den Charakter eines öffentlichen Verleihsystems. In der Regel müssen die Räder wieder zu der Station zurückgebracht werden, an der sie ausgeliehen wurden. Fast die Hälfte der 70 Radstationen in NRW liegt im Gebiet des NWL (29 Standorte).

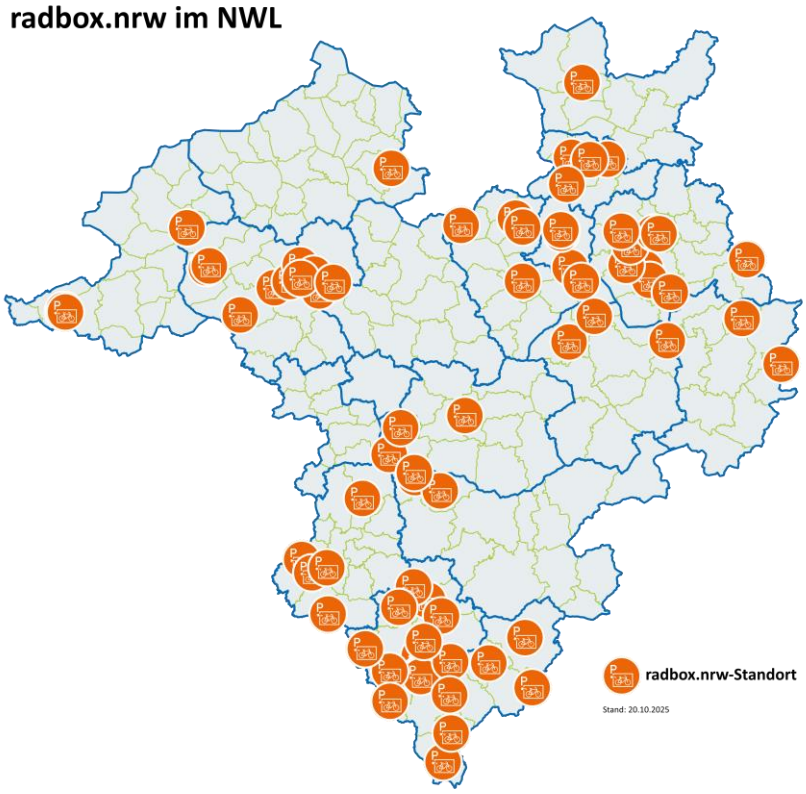


Abb. 48: Übersicht Stationen radbox.nrw in Westfalen-Lippe
Quelle: go.Rheinland 2025

Mobilstationen

Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Durch die räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Wegweisungs- und Gestaltungselemente mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzenden wird ein schneller Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert.[13] Insgesamt befinden sich im NWL-Gebiet bereits zahlreiche Mobilstationen. An mehr als 50 Standorten können Menschen dieses attraktive und vernetzte Mobilitätsangebot wahrnehmen.

Die Ausstattung von Mobilstationen kann je nach Standort variieren und um Service-Angebote ergänzt werden. Das Handbuch Mobilstationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt eine gute Übersicht über potenzielle Ausstattungsmerkmale je nach Raumkategorie der Mobilstation, wie die nachstehende Abbildung (s. Abb. 49) verdeutlicht.

Bei all diesen Merkmalen ist eine nutzungsfreundliche und barrierefreie Gestaltung wichtig. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus sollen sie als Orts-, Stadtteil- und Quartierszentren auch eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. So reichen mögliche Ausstattungselemente vom Haltepunkt für Bahn oder Bus über P+R-, B+R-, K+R-Anlagen und Sharingangebote bis hin zu Reparaturdienstleistungen, Schließfächern, öffentlichen Toiletten, Informationsbüros, Cafés sowie Coworking-Spaces. Mobilstationen entfalten ihren vollen Nutzen nur, wenn sie an Linien mit verlässlichen Bedienzeiten und hoher Qualität angebunden sind. Vernetzte Mobilität funktioniert nur adäquat als durchgängige Reisekette, wenn qualitativ hochwertige Angebote und gut gestaltete Verknüpfungspunkte nahtlos ineinandergreifen.

Das NWL-Mobilstationsgutachten, welches im September 2022 vorgestellt wurde, analysiert und empfiehlt die Errichtung von Mobilstationen in der Region Westfalen-Lippe. Dabei wurden 628 potenzielle Standorte untersucht und über 400 Vor-Ort-Begehungen durchgeführt.

Die Ergebnisse dieses Gutachtens wurden bereits aufgegriffen und so haben sich bereits mehrere Kreise auf den Weg gemacht, diese Grundlage zu nutzen und Feinkonzepte zu entwickeln. Beispiele dafür sind die Kreise Borken, Steinfurt und Warendorf sowie der Märkische Kreis. Der Kreis Coesfeld hat zudem eine Mustermobilstation in Senden entwickelt. Gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen und Ingenieurbüros werden die herausgearbeiteten Standorte im Detail geplant und Fördermöglichkeiten geprüft. Die Planungen sollen nicht nur bestehende Verknüpfungspunkte nutzen, sondern auch solche integrieren, die nicht im Gutachten enthalten sind, aber für die Mobilitätsangebote relevant sind. Ziel ist es, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und nachhaltiger Mobilität zu fördern und ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen zu etablieren.

Bereits vor der Beantragung von Fördermitteln für Mobilstationen berät der NWL durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kreise, Kommunen und Verkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe proaktiv zu einem sinnvollen regional abgestimmten Vorgehen bei der Umsetzung. Auch diese Vorgehensweise soll u. a. zum Erreichen einheitlich hoher Qualitätsstandards bei der Einrichtung von Mobilstationen in

[13] Die Definition von Mobilstationen ist angelehnt an das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen (ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW 2022), welche Mobilstationen Verknüpfungspunkte versteht, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden – sogenannte multimodale Verknüpfungen. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Gestaltungsmaß nahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzer ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzerfreundlich und barrierefrei gestaltet.

Westfalen-Lippe beitragen. Die Mitarbeitenden des Zukunftsnetz Mobilität NRW stehen dabei als Ansprechpartner für alle Fragen rund um die Umsetzung von Mobilstationen bereit. Sie beraten bei der Konzeptionierung vor Ort, geben Hinweise zu den verschiedenen Fördermöglichkeiten und vernetzen die Ansprechpersonen in den Kommunen.

Mehrere Arbeitshilfen bietet der NWL insbesondere durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW den Kommunen bereits heute. Dadurch soll auf ein ganzheitliches Mobilitätsangebot im Verbandsgebiet auch über den SPNV hinaus hingewirkt werden.

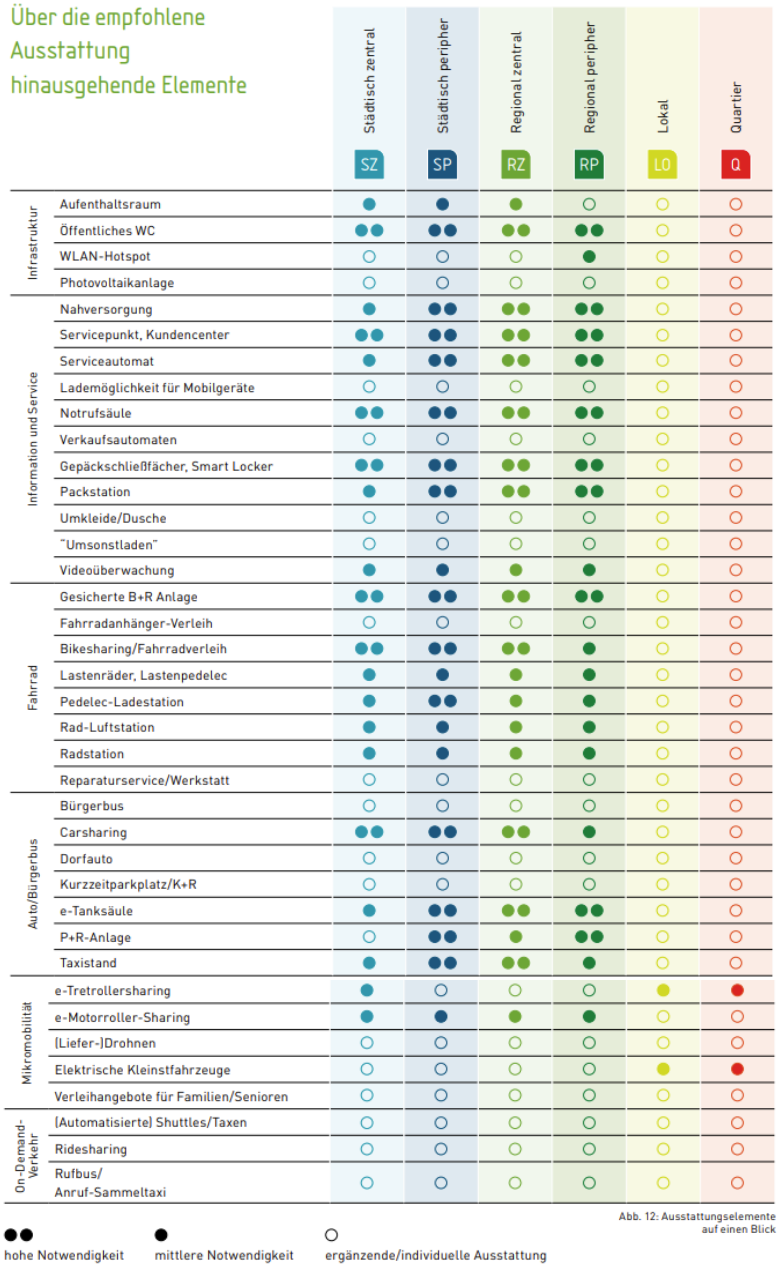


Abb. 49: Ausstattungsmerkmale Mobilstationen nach Raumkategorie
Quelle: ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW 2022

Die NWL-Website bietet umfassende Informationen und Unterstützung zur Planung und Einrichtung von Mobilstationen in Westfalen-Lippe. Dabei fokussiert sich der NWL auf die Förderung der vernetzten

Mobilität und unterstützt Kommunen mit Planungshilfen sowie Informationen zu Fördermöglichkeiten. Gleichzeitig finden sich dort die Kontaktdaten der zentralen Ansprechpartner.

Das Handbuch Mobilstationen NRW des Zukunftsnetz Mobilität NRW dient als praxisorientierter Leitfaden zur Planung und Umsetzung von Mobilstationen. Es richtet sich an Kommunen, Verkehrsunternehmen und weitere Akteure und bietet Unterstützung bei allen Phasen der Mobilstationen-Entwicklung, von der Planung bis zum Betrieb. So wird eine bessere Integration von ÖPNV, Carsharing, Mikromobilität und weiteren Angeboten erreicht. Ein zentrales Anliegen ist auch die Förderung der Barrierefreiheit und die Berücksichtigung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit.

Um die Kommunen bei der Identifizierung von geeigneten Förderzugängen für ihr Mobilstationsprojekt (sowie alle anderen Vorhaben rund um das Thema nachhaltige und vernetzte Mobilität) zu unterstützen, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW den Förderfinder NRW entwickelt, eine webbasierte Suchmaschine für Förderzugänge im Mobilitätsbereich. Hier stehen auch alle Informationen zu Antragstellung und sonstigen Rahmenbedingungen übersichtlich zur Verfügung. Das Tool bündelt eine Vielzahl von Förderprogrammen aus Bund und Land, die Kommunen, Unternehmen und andere öffentliche Akteure bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen nutzen können. Durch eine einfache Abfrage von wenigen Kriterien wie der Organisation, dem Ort und dem geplanten Projekt werden die passenden Fördermöglichkeiten angezeigt. Das Ziel des Förderfinders ist es, den Aufwand für die Recherche zu minimieren und Kommunen einen schnellen Zugang zu relevanten Förderinformationen zu ermöglichen, was die Umsetzung von Projekten zur nachhaltigen Mobilität erleichtert.

Der Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen NRW verfolgt das Ziel, ein einheitliches und wiedererkennbares Design für alle Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen zu schaffen. Damit sollen Mobilstationen als markante Knotenpunkte für die vernetzte Mobilität klar erkennbar und visuell konsistent sein. Der Leitfaden stellt sicher, dass Designelemente wie Logos, Farben und Typografie einheitlich verwendet werden, um eine starke visuelle Identität zu gewährleisten, die auch bei regionalen Unterschieden durchgängig funktioniert. Dies unterstützt die Nutzer dabei, sich problemlos im Mobilitätsnetz zu orientieren und fördert ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten.

Der Kreis Coesfeld hat mit Fördermitteln des NWL überdies einen Mobilstationskonfigurator entwickelt, der eine vereinfachte Planung von Mobilstationen ermöglicht.

B2.3 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge im SPNV stellen nicht nur einen entscheidenden Qualitätsfaktor für die Fahrgäste dar, sondern sind auch zentraler Anknüpfungspunkt für die Kundenerfahrung und prägen das Mobilitätserlebnis der Fahrgäste. Darüber hinaus setzen die eingesetzten Fahrzeuge durch ihre technischen und betrieblichen Eigenschaften wie etwa das Beschleunigungsvermögen auch eine Rahmenbedingung für den Fahrplan. Gleichzeitig spielen die Fahrzeuge eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Verkehrswende und dem Klimaschutz, denn der Einsatz moderner Fahrzeugtechnologien reduzieren Emissionen und verbessern die Umweltbilanz des SPNV weiter. Die eingesetzten Fahrzeuge haben somit bei der Gewährleistung von Komfort und Betriebseffizienz sowie der Barrierefreiheit eine Schlüsselfunktion. Durch ihre technische Ausstattung und Kapazität haben sie maßgeblichen Einfluss auf die Qualität und Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots.

Vor diesem Hintergrund entwickelt der NWL das Angebot in Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge kontinuierlich weiter, basierend auf den Anforderungen des NVP 2011. Das Kapitel gibt zunächst einen

Überblick über den Fahrzeugbestand, beleuchtet die Anforderungen an die Fahrzeuge, verschiedene Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle sowie neue Antriebstechnologien.

B2.3.1 Fahrzeugbestand

Im Verbandsgebiet des NWL werden derzeit verschiedene Fahrzeugtypen mit verschiedenen Eigentums- und Vertragsmodellen eingesetzt. Die Fahrzeuge müssen dabei nicht nur den aktuellen Anforderungen der Fahrgäste an Technik, Barrierefreiheit und Komfort gerecht werden, sondern auch zukünftige Herausforderungen, wie die Reduktion von Emissionen und die Anpassung an steigende Fahrgastzahlen und veränderte Komfortbedingungen, bewältigen.

Die Fahrzeugflotte im NWL-Gebiet ist geprägt von einer kontinuierlichen Erneuerung und Modernisierung, die v. a. im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen (vgl. Kapitel B2.4 Verkehrsverträge) umgesetzt wird. Angesichts zunehmend knapper Finanzmittel rückt vermehrt auch die Modernisierung und Weiternutzung bestehender Fahrzeuge in den Fokus, eine Verpflichtung zum Einsatz von Neufahrzeugen besteht in der Regel nicht. Die eingesetzten Fahrzeuge werden inzwischen auch für einen Einsatz in der dritten Vertragsperiode in Betracht gezogen.

Ein aktueller Überblick über den Fahrzeugbestand im NWL-Gebiet bietet die Möglichkeit, die Zusammensetzung der Flotte nach Antriebsart, Alter und technischer Ausstattung zu bewerten. Gleichzeitig lassen sich daraus gezielt Handlungsbedarfe zur Flottenmodernisierung und zur Erreichung der Klimaziele ableiten. Die zum Stichtag 30.06.2025 im Verbandsgebiet eingesetzten Fahrzeuge werden nachfolgend (s. Tabelle 3) sortiert nach Netzen dargestellt und das jeweilige Jahr der Inbetriebnahme und entsprechende Antriebsart aufgeführt. Zudem wird zwischen Linien differenziert, die vom NWL und anderen Aufgabenträgern federgeführt werden.

Tabelle 3: Übersicht eingesetzte Fahrzeuge im Verbandsgebiet

Netz	Linien	Antrieb	EVU	Fahrzeuge	IBN
Federgeführte Verträge					
Teutoburger Wald Netz	RB 61, RB 65, RB 66, RB 72, RB 78	ET	Eurobahn	Flirt 1-3 Flirt 1-5 Flirt 3-5	2007 2007 2018
Hellweg Netz	RB 50, RB 59, RB 69, RB 89	ET	Eurobahn	Flirt 1-4 Flirt 3-5	2008 2018
Rhein-Münsterland-Express	RE 7, RB 48	ET	National Express	Talent 2-3 Talent 2-5	2015
Ruhr-Sieg-Netz	RB 91, RE 16	ET	VIAS	Flirt 1-2 Flirt 1-3	2007
Dortmund-Siegerland-Express	RE 34	ET	DB Regio	Flirt 3XL-3	2019
OWL Dieselnetz Nord	RB 67, RB 71, RB 73, RE 82	VT	Eurobahn	643-3	1999
OWL Dieselnetz Süd	RB 74, RB 75, RB 84, RB 85	VT	Nord-West-Bahn	643-2 643-3	1999
Netz Westliches Münsterland	RB 51, RB 63, RB 64	VT	DB Regio	643-3 643-4	1999/2000

Netz	Linien	Antrieb	EVU	Fahrzeuge	IBN
Sauerlandnetz	RE 17, RE 57, RB 52, RB 53, RB 54	VT	DB Regio	632 633	2018/2019
Eifel-Westerwald-Sieg Netz	RB 90, RB 92, RB 93, RB 95, RB 96	VT	Hessische Landesbahn	648 1648	2004
Nicht federgeführte Verträge					
Main-Lahn-Sieg-Netz *RMV*	RE 99	ET	Hessische Landesbahn	Flirt 1	
Maas-Rhein-Lippe-Netz *VRR*	RE 3, RE 13	ET	Eurobahn	Flirt 1	
Niederrhein-Netz *VRR*	RE 19	ET	VIAS Rail	Flirt 3	
Emscher-Münsterland-Netz *VRR*	RE 14	VT	Transdev Rhein Ruhr	643	
Expresslinien Mittelland / Emsland *LNVG*	RE 15, RE 60, RE 70	ET	Westfalen-Bahn	Flirt 3 KISS	
RE 62 *LNVG*	RE 62	ET	DB Regio	440	
Haard-Netz *VRR*	RE 2, RE 42	ET	DB Regio	DoSto 146 Flirt 3	
RRX-Vorlaufbetrieb *VRR*	RE 1 (RRX), RE 6 (RRX), RE 11 (RRX)	ET	National Express	Desiro HC	
Rhein-Sieg-Express *VRR*	RE 9	ET	DB Regio	DoSto 146 Talent 2	
Kölner Diesel-Netz *go.Rheinland*	RB 25	VT	DB Regio	620 622	
Nord-West-Hessen-Netz *NVV*	RB 94, RB 97	VT	Kurhessen-bahn	642	
Dieselnetz Niedersachsen-Mitte *LNVG*	RB 77	VT	Regionalverkehre Start Deutschland	648	
S-Bahn Rhein-Ruhr *VRR*	S 4 RR	ET	Transdev Rhein-Ruhr	422	
S-Bahn Hannover *Region Hannover*	S 1 H, S 5 H	ET	Transdev Hannover	Flirt 3XL	

Quelle: NWL 2025

Die Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge wird im weiteren Verlauf des Projektes aktualisiert.

In den vergangenen Jahren konnte die bestehende Flotte durch Neufahrzeuge ergänzt und damit weiter modernisiert werden. Der NWL verfolgt seit Jahren das Ziel, durch entsprechende Ausschreibungen und Beschaffungsmaßnahmen den Einsatz überwiegend attraktiver, moderner und komfortabler Fahrzeuge im SPNV sicherzustellen. Beispielsweise auf den RRX-Linien konnten neue Fahrzeuge des Herstellers Siemens sukzessive von 2018 bis 2020 eingeführt werden.

Aus der vorstehenden Tabelle (s. Tabelle 3) wird deutlich, dass insbesondere die eingesetzten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ein hohes Durchschnittsalter aufweisen. Diese Fahrzeuge werden primär auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt und mit Diesel betrieben. Im Zuge der Antriebswende werden einige dieser Fahrzeuge sukzessive durch moderne und elektrisch betriebene Fahrzeuge (z. B. BEMU) ersetzt bzw. auf neuen Linien durch diese ergänzt (vgl. B2.3.4 Emissionen und neue Antriebstechnologien). Dieses Vorgehen treibt der NWL unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Wirtschaftlichkeit aktuell weiter voran. Der Fahrzeugeinsatz steht insoweit in einem engen Zusammenhang mit den Verkehrsverträgen, sodass diese beiden Themenkomplexe zwingend integriert zu betrachten sind.

Die Fahrzeugverfügbarkeit ist ein Faktor, der sich entscheidend auf die Betriebsqualität auswirken kann. Dabei ist insbesondere ein entsprechendes Fahrzeugmanagement von großer Bedeutung, um die Instandhaltung und Reinigung ideal aufeinander abstimmen zu können und gleichzeitig die Einsatzzeiten möglichst zu erhöhen. Ungeachtet der jeweiligen Fahrzeug-Eigentumsverhältnisse strebt der NWL in enger Partnerschaft mit den verkehrenden EVU und den Herstellern in diesem Zusammenhang danach, die Leistungsqualität kontinuierlich zu verbessern und fortzuentwickeln. Dazu werden in Abhängigkeit der jeweiligen Rahmenbedingungen der Verkehrsverträge Betriebs- und Instandhaltungsreserven in Bezug auf die Fahrzeuge von ca. 10 Prozent eingeplant.

B2.3.2 Fahrzeuganforderungen und -ausstattung

Fahrzeuge im SPNV müssen unterschiedlichsten Anforderungen genügen, die sowohl durch technische und betriebliche Notwendigkeiten als auch durch gesellschaftliche Erwartungen geprägt sind. Diese gilt es, soweit möglich, miteinander in Einklang zu bringen, auch wenn sie in Teilen widersprüchlich sein können. Von hoher Bedeutung für Fahrgäste sind bei den Fahrzeugen bzw. deren Ausstattung insbesondere die Barrierefreiheit und der Komfort. Dabei ermöglicht ein hoher Grad an Barrierefreiheit einen Mehrwert für alle Fahrgäste. In Bezug auf beide Merkmale konnten in den vergangenen Jahren kontinuierlich Verbesserungen erreicht werden. Die Fahrzeugausstattung erfüllt daher inzwischen insgesamt einen hohen Standard in den Bereichen Barrierefreiheit und Komfort. In Bezug auf die Fahrzeuganforderungen wendet der NWL die im NVP 2011 vorgesehenen Ziele an, die im weiteren Verlauf des vorliegenden NVP weiter konkretisiert werden.

Standardisierung

Die Konfiguration und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge orientiert sich indes inzwischen maßgeblich an den Festlegungen des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN, vormals BAG SPNV). Dadurch kann eine Standardisierung der Fahrzeuge erreicht werden, die sich deutlich kostensenkend auswirken kann. Insoweit wird der Zielsetzung aus dem NVP 2011 Rechnung getragen. Der NWL bringt sich in die Diskussion des BSN und der Industrie intensiv ein. Jedoch werden auch weiterhin individuelle Anforderungen einzelner Linien und Netze entsprechend bei der Fahrzeugausstattung berücksichtigt. Daher werden die Ausstattungsmerkmale für die jeweiligen Wettbewerbsverfahren im Verbandsgebiet derzeit aufgrund der speziellen Anforderungen der einzelnen Linien zum Teil individuell angepasst. Dazu zählen v. a. die Sitzplatzkapazität, die Anzahl der Türspuren aber auch Toiletten und die Anzahl und Ausgestaltung der Mehrzweckbereiche, z. B. im Zusammenhang mit Fahrradplätzen in touristischen Regionen.

Technische Anforderungen

Grundlage für die technische Ausgestaltung der Fahrzeuge im SPNV ist die Einhaltung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), deren Umsetzung durch die Europäische Kommission

verbindlich vorgegeben sind. Eine dieser Spezifikationen ist die TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM), die konkrete Anforderungen an die Gestaltung barrierefreier Fahrzeuge stellt.

Die schrittweise Einführung des European Train Control System (ETCS) stellt einen zentralen Baustein zur Digitalisierung und Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrs dar. Sukzessive wird die ETCS-Ausrüstung für Neufahrzeuge vorbereitet bzw. Bestandsfahrzeuge für die Nachrüstung ertüchtigt. Diese Umstellung ist mit erheblichen Anstrengungen verbunden, etwa durch Zulassungsverfahren, Investitionskosten sowie den zeitlichen und technischen Aufwand bei der Umrüstung bestehender Fahrzeugflotten. Hinzu kommt die Notwendigkeit einer engen Koordination mit beteiligten EVU, etwaigen Fahrzeugeigentümern mit der Infrastrukturseite, um die Systemkompatibilität und einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen. Ein verbindliches Umsetzungskonzept der DB zur Ausrüstung mit ETCS liegt bislang nicht vor. Dies wäre v. a. hinsichtlich der konkreten Strecken, Zeitachsen sowie der Auswahl spezifischer ETCS-Varianten zu konkretisieren. Überdies ergibt sich die Problematik, dass es derzeit keine Förderung für die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen gibt.

Die eingesetzten Fahrzeuge sind innerhalb der Teilnetze vollständig witterungsunabhängig miteinander kuppelbar und kompatibel.

Weitere Rahmenbedingungen an die Fahrzeuglänge und -höhe wird durch das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept des Landes NRW mit der Standardbahnsteighöhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante definiert. Die Bahnsteiglänge kann insoweit auch kapazitätsbeschränkend auf den Fahrzeugeinsatz wirken und ist bei der Fahrzeug- und Infrastrukturplanung entsprechend zu berücksichtigen.

Bereits seit etwa dem Jahr 2015 werden automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) standardmäßig in den Fahrzeugen integriert. Die Systeme müssen jedoch auch in der Datenübertragung kompatibel sein und ein funktionierendes Hintergrundsystem voraussetzen. Bei den wichtigen RRX-Linien ist dies bislang nicht gegeben, sodass AFZS dort derzeit nicht zuverlässig eingesetzt werden kann.

Kapazitätsanforderungen

Das Ziel, den Fahrgästen ausreichende Sitzplatzkapazitäten in den Fahrzeugen bereitzustellen, kann in den Verkehrsspitzen gegenwärtig nicht immer erreicht werden. Bei der Bemessung der Kapazitäten steht das Bedürfnis der Fahrgäste nach einer hohen Sitzplatzverfügbarkeit dem für die Wirtschaftlichkeit der Betriebsleistungen mitentscheidenden Fahrzeugbedarf gegenüber. Darüber hinaus schränken, wie beschrieben, häufig auch die Bahnsteiglängen an den Stationen die möglichen Kapazitäten ein.

Bei Engpässen wird im Einzelfall die konkrete betriebliche, infrastrukturelle und vertragliche Situation daraufhin geprüft, ob mit vertretbaren Mitteln ohne Bedarf an zusätzlichen Fahrzeugen eine Kapazitätsausweitung möglich ist. Bei der Neuausschreibung von Betriebsleistungen werden zu erwartende Nachfrageentwicklungen in den Kapazitätsvorgaben berücksichtigt, wobei bei einem abzusehenden erhöhten Fahrzeugbedarf zur Schaffung ausreichender Kapazitäten für einzelne Leistungen entstehende Sprungkosten gegenüber den Fahrgastbedürfnissen abzuwägen sind. Bei der Bemessung der Gefäßgrößen werden demnach aktuelle und prognostizierte Fahrgastzahlen zugrunde gelegt.

Fahrzeugausstattung

Die Fahrzeugausstattung und -gestaltung ist, wie beschrieben, wesentliches Merkmal des Fahrerlebnisses des Fahrgastes und konnte in den vergangenen Jahren weiter verbessert werden.

Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen ist in diesem Zusammenhang nicht nur ein europarechtlicher Standard, sondern entspricht auch einem nationalen gesetzlichen

Auftrag sowie dem Anspruch des NWL. Denn die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit ist im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verbindlich umzusetzen.

Über alle Linien im NWL-Verbandsgebiet besteht bereits aktuell ein recht hoher Standard bzgl. der Barrierefreiheit. Für die Herstellung der Barrierefreiheit im SPNV ist eine enge Abstimmung zwischen der Ausstattung der Fahrzeuge und den baulichen Gegebenheiten der Stationen unerlässlich. Die Barrierefreiheit der Stationen wurde im Kapitel B2.2 Infrastruktur beleuchtet. Für die barrierefreie Ausgestaltung des SPNV ist also nicht lediglich die Ausstattung der Fahrzeuge mit technischen Hilfsmitteln wie Rampen oder Spaltüberbrückungen entscheidend, sondern vielmehr das Zusammenspiel aus einem höhengleichen Einstieg (in der Regel bei einer Einstiegshöhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante) und einer wirksamen Spaltüberbrückung. Zahlreiche Fahrzeuge verfügen bereits über entsprechende Ein-/Ausstiegshilfen. Überdies bieten alle eingesetzten Fahrzeuge mit Ausnahme der Linie S 4 (keine Toilette) mindestens eine Toilette. Diese erlauben bei barrierefreier Ausgestaltung i.d.R. jeweils auch eine Wickelmöglichkeit für Babys.

Neben den Serviceeinrichtungen für Fahrgäste sind auch die Anzahl der Sitzplätze und der Sitzkomfort sowie auch Gepäckunterbringungsmöglichkeiten und die Beleuchtung des Fahrgastraums wichtige Fahrzeugmerkmale mit hohem Fahrgastnutzen. Dabei orientiert sich der NWL an den Empfehlungen des BSN, berücksichtigt aber gleichermaßen individuelle Rahmenbedingungen.

Serviceeinrichtungen für Fahrgäste

Die im Verbandsgebiet eingesetzten Fahrzeuge weisen aktuell unterschiedliche Ausstattungsstandards auf. Während moderne Fahrzeuge, wie die des Rhein-Ruhr-Express (RRX), bereits höchste Komfortstandards bieten, sind viele ältere Fahrzeuge nicht oder nur teilweise mit entsprechenden Serviceeinrichtungen ausgestattet. Diese Differenzen sind auf die lange Laufzeit der Verträge bzw. den Fahrzeuglebenszyklus zurückzuführen und damit auch weiterhin zu erwarten. Zu einem kleineren Anteil besteht ein höherer Komfort nur in der 1. Klasse. Zu den zentralen Serviceeinrichtungen zählen WLAN, funkdurchlässige Fensterscheiben, Steckdosen, Leselampen, Klapptische und ergonomische Sitzplätze.

Auf allen Linien verkehren Fahrzeuge, die mindestens einen Mehrzweckbereich aufweisen, etwa für die Mitnahme von Fahrrädern oder Kinderwägen sowie im Sinne der Barrierefreiheit auch Plätze für mobilitätseingeschränkte Personen bieten. Mit zunehmender Länge der Fahrzeuge stehen bis zu fünf Mehrzweckbereiche zur Verfügung. Alle Bahnlinien im NWL verfügen über Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme. Die Mitnahme soll aus Sicherheitsgründen an dafür speziell vorgesehenen Plätzen stattfinden, die über einzelne Sicherungsvorrichtungen verfügen und insbesondere in den Mehrzweckabteilen vorgesehen sind. Die Anzahl von Fahrradstellplätzen ist bedarfsabhängig und variiert mit den eingesetzten Zügen auf den Bahnlinien. Die Anzahl kann auf bestimmten touristisch attraktiven Strecken zudem saisonal schwanken. Alle eingesetzten Fahrzeuge im NWL-Verbandsgebiet verfügen über eine Klimatisierung. Akustische, optische bzw. visuelle Fahrgastinformationssysteme werden inzwischen flächendeckend in allen Fahrzeugen umgesetzt. Eine weitere Betrachtung erfolgt im Kapitel B2.10.1 Fahrgastinformation.

Einstiegsbereiche

Fahrzeugseitige Merkmale wie breite Drängelbereiche, gut sichtbare und ausreichend dimensionierte Türen mit kurzen Schließzeiten leisten einen wichtigen Beitrag zur zügigen Fahrgastabfertigung. Sie verkürzen die Fahrgastwechselzeiten, unterstützen die Einhaltung der Haltezeiten an Bahnstationen und wirken sich somit positiv auf die Pünktlichkeit des SPNV aus. Für die im Verbandsgebiet des NWL

eingesetzten Fahrzeuge wurde inzwischen ein Standard etabliert, bei dem die Anzahl und Anordnung der Einstiegsbereiche in einem ausgewogenen Verhältnis zur Anzahl der Sitzplätze steht und den innerhalb des Fahrzeugs in den Mittelpunkt stellt. Die Einstiegsbereiche sind gleichmäßig über die Fahrzeuglänge verteilt, sodass ein effizienter Fahrgastwechsel gewährleistet ist. In den meisten Fällen wird der Orientierungswert von etwa 30 Sitzplätzen je Türspur bzw. 60 Sitzplätzen je zweispurigem Einstiegsbereich eingehalten. In stark frequentierten Netzen, insbesondere in Verdichtungsräumen, kommen vermehrt Fahrzeuge mit einer höheren Anzahl Türspuren zum Einsatz, um dem Fahrgastaufkommen gerecht zu werden und den Fahrgastwechsel möglichst schnell und effizient zu gestalten. Abweichungen hiervon sind nur in technisch oder betrieblich begründeten Ausnahmefällen zu beobachten.

Auch die baulichen Anforderungen an die Einstiegsbereiche sind in den eingesetzten Fahrzeugen des NWL weitgehend umgesetzt. Demnach verfügen nahezu alle Fahrzeuge über eine lichte Höhe von mindestens 2,10 Metern sowie über eine lichte Weite von etwa 1,30 Metern bei zweispurigen Türen. Einschränkungen durch technische Einbauten etwa bei Hub- oder Schwenkliften gibt es nur vereinzelt in wenigen Fahrzeugmodellen wie bei den Flirt 1 Fahrzeugen des Teutoburger Wald-Netzes. Bei zweispurigen Türen, die für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nutzbar sind, wird inzwischen konsequent auf Mittelstangen im Einstiegsbereich verzichtet, um die uneingeschränkte Nutzbarkeit für Rollstuhlfahrende sicherzustellen. Ebenfalls flächendeckend eingeführt ist die seitenselektive Türsteuerung. In bestimmten Betriebssituationen, insbesondere an Stationen mit nominell zu kurzen Bahnsteigen, wird ergänzend auf tür- oder bereichsselektive Steuerungssysteme zurückgegriffen. Die Anforderungen an die Türsicherheit, die Türbedienung sowie die optischen und akustischen Signale beim Türbetrieb entsprechen den geltenden technischen Normen und Standards und sind im Bestand durchgängig umgesetzt.

Insgesamt entspricht der Großteil der im NWL eingesetzten Fahrzeuge den im Nahverkehrsplan 2011 definierten Anforderungen.

Fahrzeugdesign und Erscheinungsbild

Im NWL wird derzeit im Grundsatz kein einheitliches Fahrzeugdesign verwendet. Vielmehr können die EVU die Fahrzeuge weitestgehend nach ihren eigenen Designansätzen gestalten, sodass die eingesetzten Fahrzeuge in der Regel die jeweiligen Unternehmensfarben abbilden. Ausnahmen bilden hierbei der Rhein-Ruhr-Express (RRX), der über ein einheitliches Design verfügt, welches mit allen beteiligten SPNV-Aufgabenträgern abgestimmt ist, sowie die auf den Linien RB 77 und RB 58/RE 18 verkehrenden Fahrzeuge im Design der LNVG. Für die neuen BEMU-Fahrzeuge die der NWL etwa auf den Reaktivierungsstrecken Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Verl – Gütersloh einsetzen wird, hat der NWL ein neues einheitliches Design entworfen.

Die Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen wird maßgeblich auch durch deren Erscheinungsbild beeinflusst. Bereits das äußere Erscheinungsbild spielt dabei eine zentrale Rolle. Entsprechend braucht es Fahrzeuge, die durch ihr Erscheinungsbild eine hohe Wertigkeit des SPNV vermitteln können, um zur positiven Wahrnehmung des Verkehrsmittels Bahn beizutragen. Ein entscheidender Faktor für diese Wertigkeit ist der Schutz der Fahrzeuge vor Vandalismus, insbesondere vor Graffiti an den Außenseiten und in den Innenbereichen. Im Zusammenhang mit Graffiti kann der NWL in den vergangenen Jahren einen konstant hohen Wert von graffitifreien Fahrzeugen vorweisen.

B2.3.3 Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle

Mit der Weiterentwicklung des SPNV rücken Qualitätssicherung und Effizienzsteigerung auch in Bezug auf Fahrzeuge stärker in den Fokus. Verschiedene Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle gelten dabei als potenzielle Hebel zur Verbesserung von Qualität und Wirtschaftlichkeit. Die Ansätze für Beschaffung, Finanzierung und Bereitstellung von Fahrzeugen orientieren sich dabei an den jeweiligen Marktbedingungen (vgl. Kapitel B1.7.1 Aktuelle Marktstruktur und -situation) und zielen auf eine Neustrukturierung der Wertschöpfungskette zur Intensivierung des Wettbewerbs. Zugleich gibt es Kritik an einigen Modellen, v. a. hinsichtlich praktischer Umsetzbarkeit und möglicher Risiken für Marktakteure.

Ein möglicher Ansatz sind Eigentums- oder Verfügbarkeitsmodelle, bei denen nicht das EVU, sondern der Aufgabenträger oder von ihm ein beauftragtes Unternehmen die Rolle des Fahrzeugeigentümers übernimmt. Dadurch erfolgt eine Trennung von Betrieb und Eigentum und die Fahrzeuge werden zentral verwaltet und den EVU zur Nutzung überlassen. Dies schafft klare Verantwortlichkeiten, erleichtert langfristige Steuerung von Investitionen und ermöglicht eine einheitlichere Flottenausstattung. Der NWL hat Erfahrungen mit verschiedenen Eigentums- oder Verfügbarkeitsmodellen gesammelt.

Etwa wurden die Fahrzeuge des Rhein-Ruhr-Express (RRX) (A-Flotte) gemeinsam durch die Aufgabenträger VRR, go.Rheinland, NWL, NVV und SPNV-Nord (Rheinland-Pfalz) beschafft. Die Fahrzeuge der Linien RE 7 und RB 48 stehen im gemeinsamen Eigentum von VRR und NWL. Der NWL tritt hier als Fahrzeugeigentümer auf.

Ein weiteres Beispiel ist die Vergabe im Netz Nördliches Westfalen, bei der batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) zum Einsatz kommen sollen. Der NWL hat hierfür ein Leasingmodell ausgeschrieben, bei dem ein Leasinggeber Eigentümer der Fahrzeuge ist, diese instand hält, die Verfügbarkeit während der Vertragslaufzeit sicherstellet und im Rahmen eines Verfügbarkeitsmodells dem EVU zur Nutzung überlässt. Dieses Modell schafft einen verlässlichen Rahmen für Qualität und Betriebsstabilität, ohne dass der NWL selbst in die Eigentümerrolle eintritt.

Verschiedene Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle sind inzwischen fester Bestandteil der Vergabestrategie des NWL. Dabei können einzelne Modelle nicht pauschal als überlegene Lösung angesehen werden. Vielmehr müssen die verschiedenen Zielsetzungen der Modelle im Kontext des jeweiligen Marktumfeldes beleuchtet und vor dem Hintergrund individueller Kriterien ausgewählt werden. Auch die klassische Variante, bei der das EVU die Fahrzeuge selbst beschafft und in den Wettbewerb einbringt, bleibt eine valide Option. Für den NWL steht daher die Erweiterung des methodischen Instrumentariums im Vordergrund, um für jedes Netz und jede Vergabe ein passgenaues, wirtschaftlich tragfähiges und leistungsfähiges Modell wählen zu können.

Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang auch die Kostensteigerungen und in der Vergangenheit häufig vorgekommenen Lieferzeitverlängerungen bei der Neubestellung von Fahrzeugen, die die Marktakteure vor weitere Herausforderungen stellen.

B2.3.4 Emissionen und neue Antriebstechnologien

Ein zentraler Aspekt bei der Betrachtung der Fahrzeugflotte und -strategie ist bereits gegenwärtig die Reduktion von Emissionen. Dabei werden als Emissionen einerseits sowohl der CO_2-Ausstoß der Fahrzeuge als auch die Lärmemissionen im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung als relevante Kriterien einbezogen, wobei insbesondere Fahrgeräusche und Warmlaufzeiten berücksichtigt werden. In diesem Kapitel liegt der Fokus jedoch auf den CO_2-Emissionen.

Die Wahl der Antriebstechnologie der Fahrzeuge hat nicht nur eine technische und funktionale Bedeutung, sondern trägt maßgeblich zur Umweltbilanz des Schienenverkehrs bei. Die Abkehr und schrittweise Ablösung emissionsintensiver Antriebe ist zentral für die Klimaschutzziele der Verkehrswende. Die Verkehre auf elektrifizierten Strecken werden bevorzugt mit lokal emissionsfreien Elektrotriebwagen betrieben. Auf nicht elektrifizierten Strecken ersetzen zunehmend alternative Antriebe die bislang genutzten Dieseltriebwagen, deren CO_2-Ausstoß sowie sinkende Marktverfügbarkeit problematisch sind und daher in den nächsten sukzessive abgelöst werden sollen.

In diesem Zusammenhang setzt der NWL auf innovative Antriebstechnologien, wie etwa sogenannten BEMU-Fahrzeuge (=Battery Electrical Multiple Unit). Diese batterieelektrischen Züge kombinieren klassische elektrische Antriebe mit Batterien, die auch auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten einen lokal emissionsfreien Betrieb ermöglichen und auf elektrifizierten Abschnitten oder durch entsprechende Infrastruktur geladen werden. Wasserstoffelektrische Triebzüge (HEMU = Hydrogen Electric Multiple Unit) bieten eine weitere Möglichkeit, die Abhängigkeit von Dieselantrieben schrittweise zu reduzieren. Diese Technologien bilden bei konsequenter Umsetzung einen entscheidenden Baustein zur weiteren Dekarbonisierung des ÖPNV. Der NWL ließ im Jahr 2023 für mehrere nicht elektrifizierte Strecken im Sauer- und Siegerland sowie in Ostwestfalen den Einsatz alternativer, lokal emissionsfreier Antriebe prüfen. Analysiert wurden dabei BEMU-, HEMU- und Vollelektrifizierungsvarianten. Die Studie ergab, dass der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen mit Teilelektrifizierung in allen Regionen am wirtschaftlichsten sei. Bei einzelnen Strecken rechnet sich über die Jahre auch eine Vollelektrifizierung samt Einsatz von Elektrotriebwagen. Die Ergebnisse finden Einfluss in die jeweiligen streckenspezifischen Planungen.

Aufgrund langer Planungs- und Umsetzungszeiträume für Elektrifizierungsmaßnahmen ist im NWL zur Erreichung eines flächendeckenden lokal emissionsfreien Betriebs v. a. der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen vorgesehen. Für Regionen mit lückenhafter Elektrifizierung bieten sie eine praktikable, verhältnismäßig kurzfristig umsetzbare Lösung, da Ladeabschnitte oder Oberleitungsinseln gezielt installiert werden können. Teilweise erfordert ihr Einsatz jedoch auch größere Elektrifizierungs- oder Stromversorgungsmaßnahmen mit entsprechendem Zeit- und Finanzierungsaufwand. BEMU-Fahrzeuge reduzieren im Vergleich zu Dieseltriebwagen Emissionen und Geräuschpegel und können langfristig Betriebskosten und die Abhängigkeit von Kraftstoffpreisen senken. Zudem ist mit einer sinkenden Verfügbarkeit von Verbrennungstriebwagen zu rechnen. Der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen wird bereits durch erste Fahrzeugbeschaffungen und eine Anpassung der Infrastruktur vorangetrieben. Für den ersten vollumfänglichen Einsatz im NWL wurden CAF-Fahrzeuge bestellt, die 2027 in Betrieb gehen sollen. Bereits 2025 startet ein Probebetrieb der Hessischen Landesbahn mit drei BEMU-Fahrzeugen im Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg.

Wasserstoffelektrische Züge (HEMU) eignen sich v. a. für längere, nicht elektrifizierte Strecken, bei denen Brennstoffzellen den Strom aus Wasserstoff erzeugen. Fehlende Infrastruktur für grünen Wasserstoff, hohe Kosten und volatile Preise für das Produkt Wasserstoff begrenzen derzeit den großflächigen Einsatz. In anderen Regionen Deutschlands laufen bereits Praxistests mit teils unterschiedlichen Ergebnissen. Der NWL beobachtet die Entwicklungen und prüft den Einsatz weiterhin.

B2.4 Verkehrsverträge

Die Verkehrsverträge bilden die vertragliche Basis für die Erbringung der Verkehrsleistungen im SPNV. Sie regeln die Zusammenarbeit zwischen dem NWL als Aufgabenträger und den EVU, die für den Betrieb der Linien verantwortlich sind.

Ein Verkehrsvertrag definiert zunächst den Leistungsumfang, der von den EVU erbracht werden muss. Dazu gehören die genaue Linienführung, die Fahrpläne, Taktzeiten, zu leistenden Zugkilometer pro Jahr und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge sowie Serviceleistungen wie z. B. Kundenbetreuer im Zug, Informationsangebote und Schienenersatzverkehre und Busnotverkehre. Der Vertrag legt außerdem Anforderungen an die Qualität der Leistungen, die sich etwa auf Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und die Barrierefreiheit beziehen, fest. Dazu gehören beispielsweise Ein-/Ausstiegshilfen, stufenfreie Zugänge sowie Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder (inkl. Anzahl). Ein Schwerpunkt der Leistungsbeschreibung ist neben den Betriebsbedingungen und Qualitätsstandards die Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge (vgl. Kapitel B2.3). Auch der Einsatz emissionsarmer Technologien wie batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) kann bereits in den Verkehrsverträgen fest verankert werden.

Ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsverträge ist zudem die Festlegung von Monitoring- und Kontrollmechanismen, die eine regelmäßige Überprüfung der vertraglich vereinbarten Leistungen ermöglichen. Dadurch werden Qualitätskriterien wie Pünktlichkeit, Sauberkeit der Fahrzeuge oder die Verfügbarkeit der technischen Ausstattung kontinuierlich bewertet. Bei Nichterfüllung der Anforderungen können entsprechende Sanktionen verhängt werden. Diese Kriterien werden im folgenden Kapitel B2.5 Qualität näher erläutert.

Die Vergabe der Verkehrsverträge erfolgt in der Regel im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens (vgl. Kapitel B1.7). Öffentliche und europaweite Ausschreibungen ermöglichen mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EIU), sich um den Betrieb von Netzen oder Linien zu bewerben. Dieses Verfahren hat sich als effizient, jedoch auch als zunehmend komplex und wenig wettbewerbsintensiv erwiesen. In Ausnahmefällen, beispielsweise bei besonderen Betriebsbedingungen oder in unvorhersehbaren kurzfristigen Fällen, kann eine Direktvergabe an ein EVU erfolgen.

Die Beauftragung von EVU über Verkehrsverträge gewährleistet einen zuverlässigen, wirtschaftlichen und kundenorientierten SPNV im NWL. Sie schafft Planungssicherheit für die EVU und die Aufgabenträgern und ermöglicht eine Steuerung der Betriebsleistungen durch die Aufgabenträger. Klare Vorgaben zu Qualität, Barrierefreiheit und Emissionsreduktion unterstützen zudem die Mobilitätswende und die nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Vor dem Hintergrund der wettbewerblichen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel B1.7 Wettbewerbliche Rahmenbedingungen) hat der NWL in enger Zusammenarbeit mit den anderen NRW Aufgabenträgern Instrumente entwickelt, um Hemmnisse abzubauen sowie Anreize für EVU zu schaffen, sich an den Vergabeverfahren zu beteiligen und damit die Anzahl der Unternehmen, die sich je Ausschreibungen beteiligen zu erhöhen.

B2.4.1 Bestehende Verträge

Im Verbandsgebiet des NWL sind zum Stichtag 30.06.2025 derzeit insgesamt 29 Verkehrsverträge in Kraft. Davon werden 10 Verträge federführend vom NWL betreut. Die Zuständigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus der Verteilung der Zugkilometer auf die jeweiligen Aufgabenträger. Verkehrsverträge, bei

denen der überwiegende Leistungsanteil außerhalb des NWL-Gebiets liegt, werden entsprechend durch benachbarte Aufgabenträger geführt. Insgesamt erbringen 12 EVU derzeit Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet des NWL.

Die bestehenden Verkehrsverträge unterscheiden sich teils erheblich hinsichtlich ihrer Laufzeiten und ihres Leistungsumfangs. In der nachfolgenden Tabelle 4 sind ausschließlich die aktuell laufenden Verkehrsverträge dargestellt, für die der NWL die Federführung hat.

Tabelle 4: Übersicht laufende Verträge

Netz	Linien	Antrieb	EVU	Laufzeit bis Ende
Teutoburger Wald Netz	RB 61, RB 65, RB 66, RB 72, RB 78	ET	Eurobahn	2032
Hellweg Netz	RB 50, RB 59, RB 69, RB 89	ET	Eurobahn	2030
Rhein-Münsterland-Express	RE 7, RB 48	ET	National Express	2030
Ruhr-Sieg-Netz	RB 91, RE 16	ET	VIAS	2034
Dortmund-Siegerland-Express	RE 34	ET	DB Regio	2026
Ostwestfalen Dieselnetz Nord	RB 67, RB 71, RB 73, RE 82	VT	Eurobahn	2028
Ostwestfalen Dieselnetz Süd	RB 74, RB 75, RB 84, RB 85	VT	Nord-West-Bahn	2025
Netz Westliches Münsterland	RB 51, RB 63, RB 64	VT	DB Regio	2026
Sauerlandnetz	RE 17, RE 57, RB 52, RB 53, RB 54	VT	DB Regio	2028
Eifel-Westerwald-Sieg Netz	RB 90, RB 92, RB 93, RB 95, RB 96	VT	Hessische Landesbahn	2030

Quelle: NWL 2025

Die Übersicht der laufenden Verkehrsverträge wird im weiteren Verlauf des Projektes aktualisiert.

B2.4.2 Verkehrsvertrag 2.0

Der sogenannte „Verkehrsvertrag 2.0“ stellt eine Weiterentwicklung des klassischen Vertragsmodells im nordrhein-westfälischen SPNV dar. Das Vertragsmodell wurde als Reaktion auf tiefgreifende Veränderungen im Marktumfeld konzipiert, darunter die Auswirkungen der Corona-Pandemie, die Energiepreissteigerungen sowie der anhaltende Fachkräftemangel. Ziel dieser neuen Vertragsgeneration ist es, bestehende Verkehrsverträge krisenfester auszugestalten, um die vereinbarten Verkehrsleistungen langfristig zu sichern und zugleich den Markt für EVU stabil und attraktiv zu halten. Dieses Vertragsmodell ist seit 2022 Standard für neu abgeschlossene Verträge im NWL.

Der Verkehrsvertrag 2.0 enthält dabei als ein Element die Implementierung des bundeseinheitlichen SPNV-Personalkostenindex in vorhandene Bestandsverträge. Dieser Index wurde vom Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) gemeinsam mit den EVU entwickelt und ermöglicht eine präzisere Abbildung der tatsächlichen Kostenentwicklung im Personalbereich. Gleichzeitig schafft er die Grundlage für die vertragliche Berücksichtigung von Personalreserven, um die Auswirkungen des Fachkräftemangels besser abfedern zu können. Auf diese Weise wird die Planungs- und Betriebssicherheit erhöht, ohne dass den EVU ein nicht tragbares Risiko aufgebürdet wird.

Darüber hinaus tragen die neuen Vertragswerke auch der zunehmenden Komplexität des Markt- und Betriebsumfelds Rechnung. Insbesondere bau- und infrastrukturbedingte Einschränkungen sowie fremdverursachte Störungen im Bahnbetrieb werden in differenzierter Weise berücksichtigt. Die Verkehrsverträge 2.0 enthalten dazu Regelungen, die eine veränderte Risikoverteilung zwischen Aufgabenträger und EVU vorsehen und damit auf die Realitäten langfristiger Verkehrsverträge unter volatilen Rahmenbedingungen reagieren. Die EVU haften somit im neuen Vertragsmodell lediglich für eigenverschuldete Störungen.

B2.5 Qualität

Neben einem attraktiven Fahrplanangebot und einem angemessenen Preisniveau spielt ein zuverlässiger und qualitativ konkurrenzfähiger SPNV eine zentrale Rolle, um die Bürger zur Nutzung zu motivieren und durch Verlagerungseffekte einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Der NWL verfolgt daher das Ziel, in den verschiedensten Gestaltungsbereichen seiner Zuständigkeit die Qualität des SPNV-Angebots weiter zu verbessern. Dies bezieht sich sowohl auf rein betriebliche Aspekte wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit als auch auf die Fahrzeugausstattung, eingesetzte Kapazitäten, das wahrgenommene Sicherheitsgefühl, den Zustand der Infrastruktur (Stationen und Schienenwege) sowie die Fahrgastinformation und die Tarifgestaltung.

Auch das Thema Sicherheit im SPNV gewinnt an Bedeutung und hat für den NWL einen hohen Stellenwert. Hierbei geht es nicht allein um die Sicherheit der Reisenden selbst, sondern auch um die Sicherheit der Mitarbeiter der EVU. Durch gezielte Maßnahmen verbessert der NWL die ohnehin bereits hohe objektive Sicherheit weiter und unterstützt auch die subjektive Wahrnehmung des SPNV als sicheres Verkehrsmittel. Hier wirken insbesondere der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal in den Zügen, eine hohe Zugbegleitquote und der Ausbau der Videoüberwachung, auch an den Stationen, auf das Ziel der Erhöhung subjektiver und objektiver Sicherheit hin.

Nachfolgend werden die wichtigsten Qualitätsaspekte des SPNV im NWL dargestellt und die aktuellen Herausforderungen sowie laufende Maßnahmen zur Sicherung und Steigerung des Qualitätsniveaus erläutert.

B2.5.1 Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit des SPNV wird durch den prozentualen Anteil durchgeführter Fahrten im Verhältnis zu den (nicht vorhersehbaren) Ausfällen gemessen. Vor allem die kurzfristigen, ungeplanten Ausfälle bedeuten für die Reisenden große Einschränkungen, da auf diese spontan reagiert werden muss und ggf. Reiseketten und Reisepläne nicht mehr realisierbar sind. Aber auch geplante Ausfälle z. B. wegen Baumaßnahmen, welche durch Ersatzverkehre mit Bussen kompensiert werden, bedeuten in der Regel eine Reisezeitverlängerung und somit eine Einschränkung für den Fahrgast.

Derzeit ist insbesondere der in der gesamten Branche spürbare Fachkräftemangel an Lok- und Triebfahrzeugführern sowie der desolate Zustand der Infrastruktur bei zugleich hohem Verkehrsaufkommen für die nicht zufriedenstellende Angebotsqualität verantwortlich. Daher fallen vermehrt Fahrten ungeplant oder im Rahmen von stabilisierenden Ausdünnungen des Angebots geplant aus, weil nicht ausreichend Triebfahrzeugführer für die eigentlich zu erbringenden Verkehre verfügbar sind. Diese Entwicklung hat bereits vor einigen Jahren begonnen und sich seit dem Jahr 2023 nochmals beschleunigt. Waren die Effekte des zunehmenden Fachkräftemangels in den Jahren 2020 bis 2022 noch durch Auswirkungen und Maßnahmen der Corona-Pandemie (Angebotsausdünnungen, Infektionsschwerpunkte und

reduziertes Fahrgastaufkommen) und Großschadensereignisse (z. B. Unwetter Bernd in 2021) überlagert, so hat sich mit dem Jahr 2023 deutlich die strukturelle Problematik fehlender Triebfahrzeugführer und die massiv zunehmende Anzahl an Infrastrukturbaumaßnahmen bzw. Infrastrukturstörungen gezeigt. Diese Entwicklung lässt sich in der nachstehenden Abb. 50 nachvollziehen.

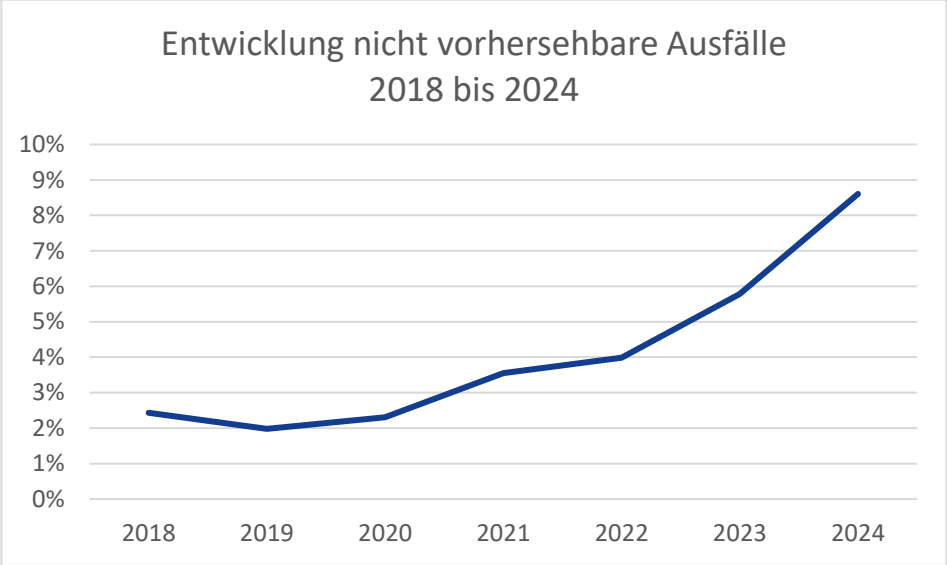


Abb. 50: Entwicklung nicht vorhersehbare Zugausfälle
Quelle: NWL 2025

Dem Fachkräftemangel wird bereits mit dem Landesprogramm Fokus Bahn (vgl. Kapitel B1.6 Landesprogramme) entgegengewirkt. Hier unterstützt der NWL gemeinsam mit dem VRR, go.Rheinland und dem Verkehrsministerium des Landes NRW die EVU bei der Finanzierung der Ausbildung zusätzlicher Triebfahrzeugführer. Zugleich wird das Angebot so angepasst, dass auch mit den reduzierten Personalen ein für den Fahrgast verlässlicher Betrieb durchgeführt werden kann. Im Gegenzug werden an die EVU in Bezug auf beeinflussbare, personalbedingte Ausfälle höhere Anforderungen formuliert, bei deren Nichteinhaltung zusätzlich zu den vertraglichen Regularien Strafzahlungen erfolgen. Weitere externe Faktoren wie Infrastruktureinschränkungen oder der Vorrang von Fern- und Güterverkehr bleiben dennoch Faktoren, die auch in einem personalseitig stabilisierten Netz weiterhin kurzfristige (nicht vorhersehbare) Ausfälle verursachen können. Hier ist der Einfluss des NWL und der EVU eingeschränkt und vielmehr der Infrastrukturbetreiber gefordert, eine der Auslastung bzw. der Nachfrage entsprechend leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur herzustellen.

Hierzu forciert der Geschäftsbereich Fahrwege der DB InfraGO seine Bautätigkeit seit mehreren Jahren. Auch unter diesen, vom NWL grundsätzlich befürworteten Maßnahmen, die der Verbesserung der Infrastruktur dienen, leidet die Zuverlässigkeit des SPNV. Die längerfristig vorhersehbaren Ausfälle können zwar regelmäßig mit Bussen ersetzt (Schienenersatzverkehr) werden, dennoch verlängern sich insgesamt die Reisezeiten und ggf. die Anschlussmöglichkeiten vorgesehener Reiseketten. Mit leichten Schwankungen in der Zeit der Corona-Pandemie lässt sich der Abb. 51 entnehmen, dass die Bautätigkeit der DB InfraGO und somit der Anteil vorhersehbarer Ausfälle seit 2018 zugenommen und sich im NWL auf einem Anteil von etwa 4 bis 6 Prozent aller Fahrten eingependelt hat.

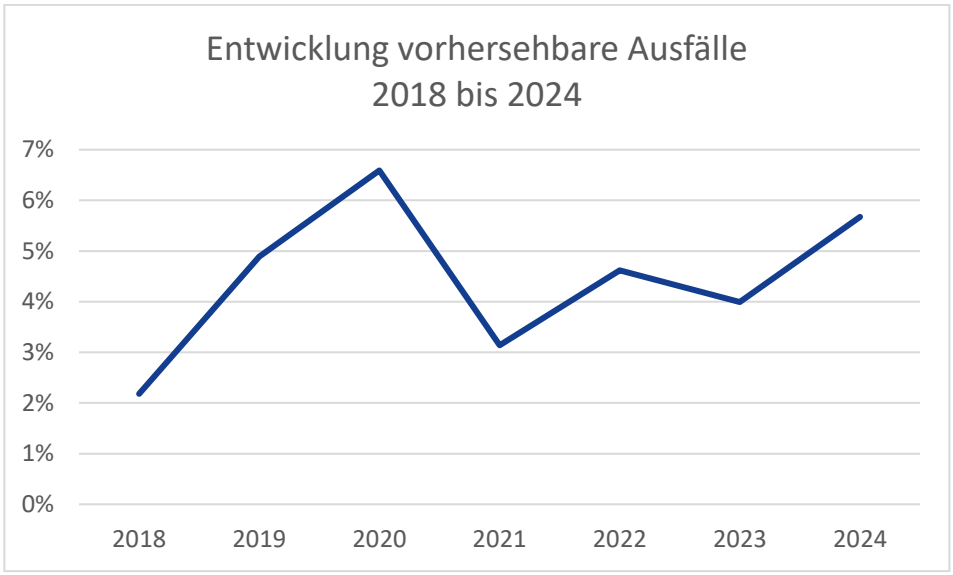


Abb. 51: Entwicklung vorhersehbare Zugausfälle
Quelle: NWL 2025

B2.5.2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit des SPNV im NWL-Verbandsgebiet hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen und befindet sich nicht auf dem Niveau, das der NWL akzeptieren kann und will. Der Verlauf ist in nachstehender Abbildung dargestellt (s. Abb. 52). Als pünktlich gilt in dieser Betrachtung ein Zug, der an einem Messpunkt (in der Regel ein größerer Knotenbahnhof, Umstiegs- oder der Endhaltepunkt der Linie) weniger als 4 Minuten verspätet ist.

Ursächlich für die Verspätungen sind u. a. die umfangreichen Infrastrukturmängel im Schienennetz, die mit kurzfristigen Störungen und einer zunehmenden Anzahl an Baustellen zur Instandhaltung die Leistungsfähigkeit des SPNV-Netzes einschränken. Zudem führen in dieser hochbelasteten und zugleich reduziert leistungsfähigen Infrastruktur Trassenkonflikte mit dem Fern- und Güterverkehr zu weiteren unplanmäßigen Verzögerungen, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirken. Gerade in den letzten Jahren hat der Fernverkehr sein Angebot in NRW ausgeweitet (u. a. Sprinterlinien) und zeitgleich gravierende Verspätungen eingefahren, die auch die SPNV-Pünktlichkeit spürbar beeinträchtigten. Die vergleichsweise guten Werte der Jahre 2020 und 2021 stehen unter dem Einfluss der Corona-Zeit und sind daher nur eingeschränkt vergleichbar.

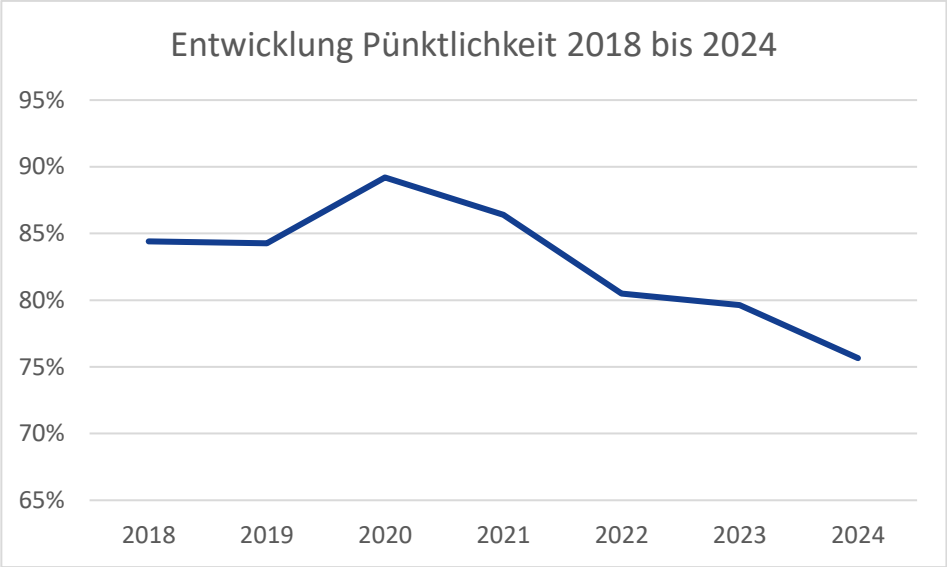


Abb. 52: Jährliche Pünktlichkeitsquote des SPNV in Westfalen-Lippe
Quelle: NWL 2025

B2.5.3 Kapazitäten

Der NWL orientiert sich bei der Vorgabe der eingesetzten bzw. bestellten Kapazitäten in den jeweiligen Netzen sowohl an der bestehenden Nachfrage als auch an der unterstellten (positiven) Entwicklung derselben im Sinne einer Erhöhung des SPNV-Anteils am Modal Split. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Nachfragestruktur im Verbandsgebiet des NWL mit relativ dünn besiedelten ländlichen Regionen und eingleisigen, nichtelektrifizierten Strecken sowie hochbelasteten und dicht besiedelten Korridoren und Oberzentren kommen im NWL-Gebiet unterschiedlichste Fahrzeugkonzepte zum Einsatz (vgl. Kapitel B2.3 Fahrzeuge). Dies erfordert oftmals den Einsatz von Mehrfachtraktionen aus ein- oder mehrteiligen Triebfahrzeugen, die je nach bedienter Strecke vom EVU zusammengestellt und eingesetzt werden. Dies erhöht die Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes innerhalb eines Netzes mit ggf. unterschiedlich stark nachgefragten Linien und gewährleistet zugleich einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz, da sich die Größe der eingesetzten Fahrzeuge nicht an der maximal im Netz bestehenden Nachfrage orientieren muss. Dennoch macht der Einsatz einer solchen Fahrzeugflotte einen höheren Personaleinsatz beim EVU für die Zusammenstellung der Wagenparks sowie eine komplexere Instandhaltungssteuerung notwendig. Der bereits beschriebene Fachkräftemangel bei Triebfahrzeugführern, der sich auch hier auswirkt, wird an dieser Stelle durch ebenfalls bestehende Engpässe bei Werkstattmitarbeitern sowie der z. T. durch Baustellen eingeschränkten Zuführung von Fahrzeugen in und aus den Werkstätten begleitet und ist ursächlich für zunehmende Kapazitätsausfälle im NWL. Auch für den vertragskonformen Einsatz der Kapazitäten ist somit eine Stabilisierung der Personalverfügbarkeit und der Infrastruktur von essenzieller Bedeutung. Die Kapazität soll dabei analog zu den Zielen des NVP 2011 möglichst so bemessen sein, dass eine komfortable Fahrt mit einer hohen Sitzplatzverfügbarkeit möglich ist.

B2.5.4 Stationsqualität

Abseits der zuvor ausgeführten Weiterentwicklung der Infrastruktur bewertet der NWL in zwei jährlichen Erhebungswellen (Frühjahr und Herbst) auf Grundlage einheitlicher und objektivierter Bewertungsmaßstäbe die Funktionalität und Sauberkeit der Verkehrsstationen im Verbandsgebiet. Diese Maßstäbe ermöglichen eine nachvollziehbare und vergleichbare Einschätzung des Stationszustands. In Summe ergibt sich daraus die gesamthafte Betrachtung der „Stationsqualität“, die als relativer Wert

angegeben werden kann (in Prozent) und durch die folgende Abb. 53 verdeutlicht wird. Ein hoher Wert entspricht einem insgesamt hohen Maß an Sauberkeit und Funktionstüchtigkeit (Anzeigen und Durchsagen, Aushänge etc.). Bei der Einordnung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass Wahrnehmungen von Sauberkeit und Aufenthaltsqualität unterschiedlichen Erwartungshaltungen unterliegen können. Der Aspekt der Barrierefreiheit der Stationen wurde bereits unter dem Aspekt der Infrastruktur aufgegriffen (vgl. Kapitel B2.2 Infrastruktur).

Insgesamt befindet sich die Stationsqualität im Verbandsgebiet des NWL auf einem sehr zufriedenstellenden Niveau. Auch im Vergleich mit anderen Räumen weisen die Stationen im Verbandsgebiet ein insgesamt verhältnismäßig hohes Maß an Sauberkeit und Funktionalität auf. Hier bewähren sich die konsequenten Modernisierungen der Stationen im NWL im Rahmen diverser „Modernisierungsoffensiven“ (MOF), die durch verschiedene Träger initiiert werden. Ergänzend dazu steht der NWL in einem engen Austausch mit den zuständigen Bahnhofsmanagements der DB InfraGO, um konkrete Handlungsbedarfe zu identifizieren und gezielte Maßnahmen zu entwickeln.

Aber nicht nur die Modernisierung der Stationen als „Eingangstor zum SPNV“ hat eine hohe Bedeutung für den NWL. Auch die Instandhaltung der Stationen spielt eine zentrale Rolle bei der Akzeptanz und Wahrnehmung des SPNV durch die Fahrgäste. Daher forciert der NWL gemeinsam mit der DB InfraGO seit 2023 die Reinigung und optische Aufwertung von Stationen durch das Projekt „Graffitioffensive mit Graffitikunst“. Ziel ist es, illegale Schmierereien konsequent zu entfernen und gleichzeitig durch hochwertige, künstlerische Gestaltung das Erscheinungsbild dauerhaft zu verbessern. Im Rahmen dieses Projektes werden mit zusätzlichen Mitteln erhöhte Reinigungsintervalle an den Stationen durchgeführt. Zudem finanziert der NWL die Gestaltung besonders von unerwünschtem Graffiti betroffener Stationen und Personenunterführungen mit sogenannter Graffitikunst. Auf Veranlassung des NWL lässt die DB InfraGO große Flächen von Graffitikünstlern mit regionalen Motiven gestalten. Die Flächen werden anschließend versiegelt, um sie vor neuem illegalem Graffiti zu schützen. Dieses Vorgehen soll einerseits präventiv wirken und andererseits das Erscheinungsbild der Stationen aufwerten. Der NWL hat bereits die Stationen in Münster-Hiltrup, Rheine und Warburg mit Graffitikunst gestalten lassen. Das Projekt soll dauerhaft fortgeführt und weiter ausgebaut werden.

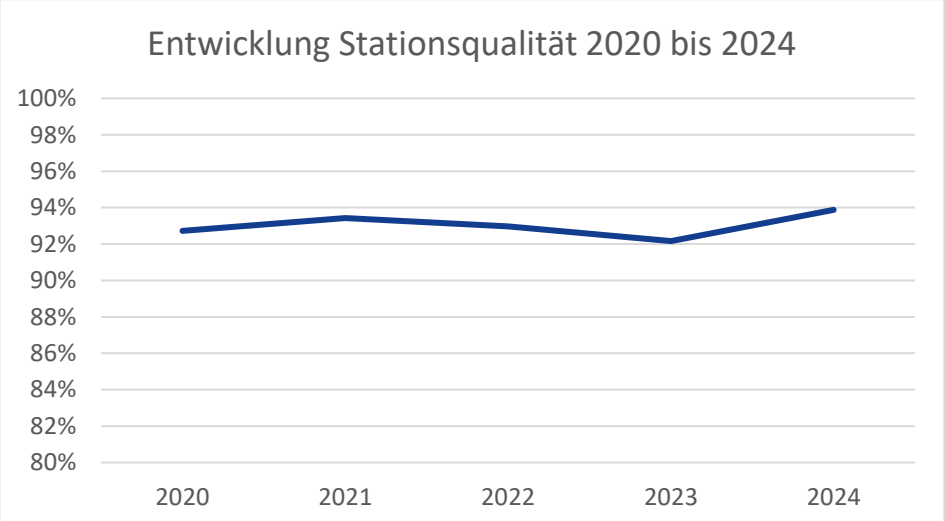


Abb. 53: Entwicklung der Stationsqualität
Quelle: NWL 2025

Auch das Thema Fahrgastinformation vor, während und nach der Fahrt im Fahrzeug sowie an den Stationen ist zentral für ein qualitativ hochwertiges Angebot und wird im Zusammenhang des Kapitels B2.10.1 Fahrgastinformation und Hintergrundsysteme näher beleuchtet.

B2.5.5 Qualitätsmanagement

Die Erfüllung der vom NWL in den Verkehrsverträgen definierten Anforderungen an die EVU bedarf einer genauen Prüfung, um bei Abweichungen in die Problemanalyse einsteigen und mit geeigneten Maßnahmen gegensteuern zu können. Zudem ist aufgrund der monetären Bewertung der Nicht- und Schlechtleistungen eine exakte Dokumentation der Abweichung für die Abrechnung mit den EVU erforderlich.

Der NWL bedient sich hierbei in der weit überwiegenden Zahl der Verkehrsverträge dem Qualitätscontrolling-System QUMA NRW, welches auch von den benachbarten Aufgabenträgern VRR und go.Rheinland angewandt wird. Das System führt auf Basis der von den EVU gelieferten Nachweisen über die Ist-Leistung in wesentlichen Vertragsanforderungen (Zugausfälle, Kapazitäten, Pünktlichkeit, Zugbegleitereinsatz, Ersatzleistungen, Vertrieb etc.) einen Soll-Ist-Abgleich durch, plausibilisiert die Datensätze und ermöglicht die Berechnung von Erfüllungsquoten und abrechnungsrelevanten Kennziffern.

Zusätzlich fließen in das System QUMA NRW eigene Erfassungen der Betriebsqualität durch die rund 20 beim NWL beschäftigten Profitester ein. Diese erfassen neben den vorgenannten Kriterien weitere Merkmale wie Sauberkeit und Funktionalität der Fahrzeuge, Schadensfreiheit, Tätigkeiten des Zugpersonals oder die Fahrgastinformation. Dadurch wird eine stichprobenhafte Validierung der vom EVU gemachten Angaben zur eigenen Leistung ermöglicht, die bei (vorsätzlicher) Falschangabe mit hohen finanziellen Strafzahlungen belegt ist. Zudem werden so weitere Kriterien abgebildet, die ebenfalls wertungs- und abrechnungsrelevant sind und durch „Eigenanzeige“ nicht unabhängig erfasst werden können.

Die Kombination beider Elemente hat sich im NWL bewährt und ermöglicht sowohl eine gezielte Erfassung der Angebotsqualität als auch eine effektive Steuerung und „Motivation“ der EVU zur vertragskonformen Leistungserbringung. Einen Überblick über die Ergebnisse dieser Qualitätsbewertung liefert der jährlich erscheinende Qualitätsbericht SPNV NRW, der gemeinsam von den nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern veröffentlicht wird.

Ebenfalls erfassen die Profitester in zwei Erhebungswellen die zuvor genannte Stationsqualität, welche Grundlage für Gespräche mit den Bahnhofsmanagements ist und das Ziel einer bewussten Gegensteuerung gemeinsam mit DB InfraGO bei Defiziten an den Stationen im NWL-Gebiet hat.

B2.6 Sicherheit

Eine hohe subjektive und objektive Sicherheit ist für den SPNV im NWL-Gebiet von großer Bedeutung. Für den Fahrgast spielt insbesondere die wahrgenommene (subjektive) Sicherheit bei der Verkehrsmittelwahl abseits der faktischen Qualitätsmerkmale wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine wichtige Rolle. Dabei kommt auch der Sicherheit des eingesetzten Personals eine besondere und wachsende Bedeutung zu. Der NWL ergreift verschiedene Maßnahmen, die sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit fördern und verbessern sollen.

Zur Lagebeurteilung nutzt der NWL die NRW-weite und vom Kompetenzcenter Sicherheit (KCS) betreute Sicherheitsdatenbank (SiDaBa), in welche die EVU sicherheitsrelevante Fälle eintragen und welche somit eine Einschätzung von Schwerpunkten ermöglicht.

Zudem steht der NWL in intensivem Austausch mit der Bundespolizei, welche als Ordnungsbehörde für die Sicherheit der Bahnanlagen und in den Zügen zuständig ist, sowie mit der DB Sicherheit als von den Infrastrukturbetreibern beauftragtem Sicherheitsunternehmen, um entsprechende Sicherheitslagen beurteilen zu können. Auf dieser Basis und im Austausch mit den Aufgabenträgern VRR und go.Rheinland entwickelt der NWL grundsätzliche sowie lagespezifische Reaktionskonzepte, die zur Verbesserung der Sicherheit umgesetzt werden.

B2.6.1 Personal im Zug

Die Zugbegleiter sind das „Gesicht" des SPNV und erster Ansprechpartner für die Reisenden. Neben der Fahrausweiskontrolle nehmen diese im Rahmen ihrer Servicefunktion weitere Aufgaben wahr. So geben sie Fahrt- und Tarifauskünfte, melden Anschlussreisende an die Leitstellen, die ggf. den Anschluss an Folgezüge bei Verspätungen organisieren, geben Hilfestellungen bei Zu- und Ausstieg und sind erster Kontakt in Notsituationen. Vor dem Hintergrund einer gestiegenen Zahl von Übergriffen auf Beschäftigte im SPNV kommt der Sicherheit des zugbegleitenden Personals eine zunehmend zentrale Bedeutung zu. Neben der Gewährleistung dieser objektiven Sicherheit spielt auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Zugbegleiter eine wichtige Rolle. Fühlt sich das Personal oftmals unsicher oder bedroht, hat dies sowohl Auswirkungen auf das Auftreten und die Motivation als auch die Bereitschaft, sich überhaupt für diesen Beruf zu entscheiden.

Auch bei sicherheitsrelevanten Ereignissen ist es die Aufgabe der Zugbegleiter, deeskalierend einzugreifen, wenn dies unter Wahrung des Selbstschutzes möglich ist. Damit tragen die Zugbegleiter in hohem Maße zu einem positiven Sicherheitsempfinden der Reisenden bei. Dabei ist neben der Sicherheit der Fahrgäste auch die Sicherheit der Zugbegleiter selbst zu berücksichtigen (Eigensicherung des Personals).

Im NWL sind bereits in vielen Zügen auf jeder Fahrt Zugbegleiter an Bord. Das definierte Ziel einer 100-Prozent-Zugbegleitung ist derzeit aber noch nicht auf allen Leistungen im NWL-Verbandsgebiet bzw. zu allen Tageszeiten erreicht. Mit der Ausweitung der Zugbegleitung wird durch unterstützende und präventive Schulungsmaßnahmen auf eine Verbesserung des Schutzes des eingesetzten Personals hingewirkt. Für spezielle Lagen und Sonder- sowie Großveranstaltungen ist über die Zugbegleiter hinaus der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal notwendig. Hierzu verfügen die drei NRW-Aufgabenträger über die sogenannten Sicherheitsteams NRW. Diese speziell geschulten Personale treten immer in Zweierteams auf und bestreifen nach lagespezifisch von den Aufgabenträgern festgelegten Anforderungen gezielt vorgegebene Korridore und Fahrten. Sie agieren gemeinsam mit den Zugbegleitern und setzen, wenn nötig, das Hausrecht durch, klären sicherheitskritische Situationen und gewährleisten bereits durch ihre Präsenz ein hohes Maß an subjektiver und objektiver Sicherheit.

B2.6.2 Sicherheitsdatenbank

In die landesweite Sicherheitsdatenbank (SiDaBa) tragen alle EVU im NWL sicherheitsrelevante Vorfälle ein. Diese werden sehr exakt durch verschiedenste Kriterien in der SiDaBa eingeordnet und ermöglichen so eine räumliche, zeitliche und inhaltliche Zuordnung. Entsprechend kann der NWL gemeinsam mit den anderen SPNV-Aufgabenträgern in NRW, der Bundespolizei, den EVU und unter Einsatz der Sicherheitsteams Maßnahmen entwickeln und umsetzen, die der jeweiligen Lage angepasst sind und sich am Bedarf orientieren. Beispielsweise erfordern vermehrte Diebstahlsdelikte ein anderes Vorgehen als eine festgestellte Häufung von Sachbeschädigungen (z. B. Graffiti) oder mit Drogen- oder Alkoholkonsum in Zusammenhang stehende Situationen in den Zügen. Der Kriterienkatalog und die

Auswertungsmöglichkeiten der SiDaBa werden laufend evaluiert und weiterentwickelt, sodass hiermit auch ggf. neue Lagen und Situationen berücksichtigt werden können, so z. B. zuletzt im Kontext der Corona-Pandemie und der Durchsetzung der im ÖPNV vorgeschriebenen Maskentragepflicht.

B2.6.3 Videoüberwachung

Bereits seit vielen Jahren gehört die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Videoüberwachungsanlagen zum Standard des NWL. Piktogramme im Einstiegsbereich und die sichtbare Anbringung der Videokameras an der Fahrzeugdecke unterstützen das subjektive Sicherheitsempfinden. Die Kameras zeichnen während des Fahrbetriebs in einem Ringspeicher auf, welcher nach wenigen Tagen überschrieben wird. Videodaten werden nur in besonderen Fällen und auf Veranlassung der Bundespolizei gespeichert. Bei sicherheitsrelevanten Vorfällen ist somit eine schnelle Beweissicherung über das Auslesen der Videodaten durch die Bundespolizei als zuständige Behörde möglich.

Die Bahnhöfe und Stationen sind für den Fahrgast das Eingangsportal zum SPNV, weshalb ihnen eine besondere Bedeutung bei der Akzeptanz und Wirkung des SPNV zukommt. Zugleich verweilt der Fahrgast hier längere Zeit vor Abfahrt seines Zuges oder beim Warten auf eine Anschlussverbindung. Neben der reinen Aufenthaltsqualität ist daher auch die Sicherheit (objektiv wie subjektiv) der Stationen ein wichtiges Kriterium für die Akzeptanz des SPNV.

Die Verantwortung für die Fahrgastsicherheit an Stationen liegt grundsätzlich beim Infrastrukturbetreiber DB InfraGO. Gleichwohl setzt sich der NWL gemeinsam mit den weiteren NRW-Aufgabenträgern für einen Ausbau der sicherheitsrelevanten Merkmale an den Stationen ein und unterstützt aktiv bei deren Verbesserung. Mit Förderung des Landes NRW im Jahr 2020 wurde ein Projekt zur Ausstattung weiterer 100 Stationen in NRW mit moderner Videoüberwachung beschlossen. Dieses Projekt umfasst ca. 30 Stationen im NWL-Gebiet, welche gemeinsam mit der Bundespolizei und nach Analyse der Sicherheitslagen an den Stationen in Westfalen-Lippe ausgewählt wurden. Hier hat sich der NWL für eine über den Standard hinausgehende technische Ausrüstung entschieden, die eine Live-Aufschaltung der Videodaten der Stationen durch die Bundespolizei ermöglicht. So ist in sicherheitsrelevanten Situationen eine unmittelbare visuelle Lageeinschätzung durch die Polizei und bei Bedarf eine schnellere und gezieltere Einsatzkoordination gewährleistet. Das Projekt wird im Jahr 2025 final abgeschlossen und der Betrieb der Videoanlagen gestartet. Die Finanzierung erfolgt durch den NWL und die Sicherstellung durch die DB InfraGO.

B2.6.4 Weitere Maßnahmen

Präventiver Beförderungsausschluss

Der NWL finanziert gemeinsam mit den NRW-Aufgabenträgern seit 2020 das Projekt des „präventiven Beförderungsausschlusses“. Dieses zielt darauf ab, dass Personen, die bei Aufenthalt und/oder Nutzung des SPNV oder der SPNV-Infrastruktur (Stationen) wiederholt straffällig auffallen, mit einem präventiven Beförderungsausschluss sowie einem Aufenthaltsverbot für die Stationen belegt und somit vom Bahnverkehr in NRW ausgeschlossen werden. Bei Missachtung wird dies als Hausfriedensbruch und mit erhöhter Strafe geahndet. Mit dieser Maßnahme können so auch „Intensivtäter“ nachhaltig vom System ausgeschlossen werden.

Arbeitskreise und Informationsaustausch

Das Thema Sicherheit kennt keine Verbandsgrenzen und macht daher ein überschreitendes Handeln auch über das Verbandsgebiet hinaus erforderlich. Der NWL steht deshalb im intensiven Austausch mit den Sicherheitspartnern in NRW und den angrenzenden Bundesländern.

In NRW unterstützt das KCS die Aufgabenträger in vielen gemeinsamen Projekten und koordiniert bzw. betreut gemeinsame Maßnahmen. Neben zahlreichen anderen Themen und Maßnahmen wird u. a. die zuvor beschriebene SiDaBa und der Einsatz der Sicherheitsteams NRW vom KCS betreut. Ebenso erfolgt die Koordination des landesweiten Arbeitskreises Sicherheit, der sich mehrmals im Jahr trifft und in welchem sich die EVU, Infrastrukturbetreiber, Bundes- und Landespolizei, das Verkehrsministerium NRW, das Ministerium des Innern NRW, weitere Sicherheitspartner und die NRW-Aufgabenträger zu gemeinsamen Sicherheitsthemen austauschen.

Ebenso beteiligt sich der NWL am bundesweiten Austausch in der Arbeitsgruppe ViASi (Verbünde im Austausch zu Sicherheit), in welchen zudem Partner aus den Niederlanden und der Schweiz eingebunden sind. Der „Blick über den Tellerrand“ hilft bei der „best-practice“-Analyse zum Umgang mit vergleichbaren Sicherheitslagen in anderen Regionen und erfolgt zweimal im Jahr.

B2.7 Tarif

Das Tarifsystem ist ein zentrales Instrument zur Steuerung des Zugangs zum ÖPNV. Es legt fest, welche Preisstrukturen und Beförderungsbedingungen gelten und wie sich die Einnahmen verteilen. Ein transparenter und einfach anwendbarer Tarif trägt maßgeblich zur Attraktivität des ÖPNV bei. Im Gebiet des NWL haben sich durch die Zusammenarbeit mit benachbarten Verbünden und Verkehrsunternehmen vielfältige Tariflösungen etabliert, deren Zusammenspiel in diesem Kapitel dargestellt wird.

Die Nutzung des ÖPNV unterliegt branchenbezogenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Die Einnahmen aus den Fahrgeldern bilden dabei eine wesentliche Finanzierungssäule (vgl. Kapitel 1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen). Im Verbandsgebiet des NWL kommen derzeit mehrere Tarife zur Anwendung. Maßgeblich ist hier der WestfalenTarif. Ebenfalls relevant ist der NRW-Tarif. Darüber hinaus werden in Teilbereichen Übergangsregelungen mit den benachbarten Regionen außerhalb des NWL angewendet. Hierzu gehören der Niedersachsentarif und die Tarife von Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV). Für Reisen im SPNV innerhalb Deutschlands gilt darüber hinaus der Tarif der Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTV-Tarif). Das Deutschlandticket ist eine hochrelevante Tarifkategorie.

Nach Enschede (NL; RB 51, RB 64) gelten sowohl der Westfalen- als auch der NRW-Tarif, nach Hengelo (NL; RB 61) der Niedersachsentarif.

Jedes erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen darf den jeweils gültigen Tarif vollständig vertreiben. Vertrieb umfasst dabei neben dem Fahrkartenverkauf auch Beratung, Kundenkommunikation und Neukundengewinnung. Die Anforderungen an die Qualität der Dienstleistungen und das Zusammenwirken der Akteure sind in den letzten Jahren im Zusammenhang mit den digitalen Vertriebswegen und einer Vielzahl an Partnern deutlich gestiegen. Daher werden zentral über die Tariforganisationen Produkt- und Kontrollmodule (PKM) bereitgestellt: eine digitale Umsetzung des Tarifs und der Prüfprozesse. Diese sind durch die verkaufenden Unternehmen verpflichtend anzuwenden. Darüber hinaus werden die verkauften Fahrkarten in zentrale Systeme zurückgemeldet. Diese Meldedatenbanken dienen derweil auch

der Einnahmenaufteilung. Damit ist eine notwendige Voraussetzung für die sachgerechte Aufteilung von Fahrgeldern im Gemeinschaftstarif auf die relevanten Verkehrsunternehmen gesichert.

Viele Vertriebsangebote erfordern den Kauf einer Fahrkarte bereits vor dem Fahrtantritt. Hierzu können die Kunden kombinierte Fahrplan- und Tarifauskünfte nutzen wie etwa die westfalen.mobil-App und die mobil.nrw-App, die Internetauftritte des NWL und des WestfalenTarifs.

Mit dem eezy.nrw-Tarif erfolgt die Tarifermittlung nach erfolgter Fahrt auf Basis eines Grundpreises und der Luftlinienentfernung zwischen Start und Ziel. Dazu sind keine bzw. kaum Tarifkenntnisse bei den Reisenden notwendig.

B2.7.1 WestfalenTarif

Seit dem 01.08.2017 ist der WestfalenTarif (WT) als Nachfolger der vier bisherigen Gemeinschaftstarife im Raum Westfalen-Lippe (VGWS-Tarif, Münsterland-Ruhr/Lippe Tarif, Der Sechser und Hochstifttarif) der Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn im Verbandsgebiet. Dieser Tarif ist ein relationsbezogener, kommunaler Flächenzonentarif. Es besteht ein umfangreiches Fahrkartensortiment und eine große Anzahl an Preisstufen. Der WT ermöglicht als Bahn-Bus-Gemeinschaftstarif durchgängige Reiseketten im Nahverkehr mit Nahverkehrszügen (RE, RB, S), Stadtbahnen und Bussen mit nur einer Fahrkarte. Dies gilt überwiegend auch für TaxiBus-Linien. Bei Bürgerbus-Linien und den On-Demand-Angeboten gilt überwiegend entweder ein eigener Tarif oder der WT (ggf. verbunden mit einem Zuschlag).

In einem Flächenzonentarif basiert die Bildung von Preisen auf einer Bündelung mehrerer Haltestellen in einer Tarifzone. Dies erfolgt meist auf Basis kommunaler Grenzen. Im WT ist dabei die Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen – auch wegen der stark variierenden Größen – nur eine Orientierungsgröße. Die Preisstufen werden relationsbezogen festgesetzt. Parallel erfolgte mit der Einführung des WT je Relation eine Festlegung von Geltungsbereichen. Sie geben an, welche Fahrtwege auf einer Relation zulässig sind, wenn mehrere Verbindungen möglich sind.

Die Organisation des WT erfolgt durch die WestfalenTarif GmbH mit Sitz in Bielefeld. Zu den Gesellschaftern gehören neben dem NWL die vier regionalen Tariforganisationen Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd GbR, Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH, OWL Verkehr GmbH und die Tarifgemeinschaft Münsterland - Ruhr-Lippe GmbH. Entscheidungen zum Tarif werden über den WestfalenTarif-Ausschuss getroffen, in dem alle erlösverantwortlichen Partner vertreten sind. Hierzu gehören eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und EVU.

Die WestfalenTarif GmbH (WTG) koordiniert die Tarifentwicklung, die umfassende Bereitstellung von Tarifstrukturdaten für einen qualitativ hochwertigen Vertrieb durch alle Partner sowie die sachgerechte Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen. Die nachstehende Abb. 54 verdeutlicht die Tarifzonen in Westfalen-Lippe.

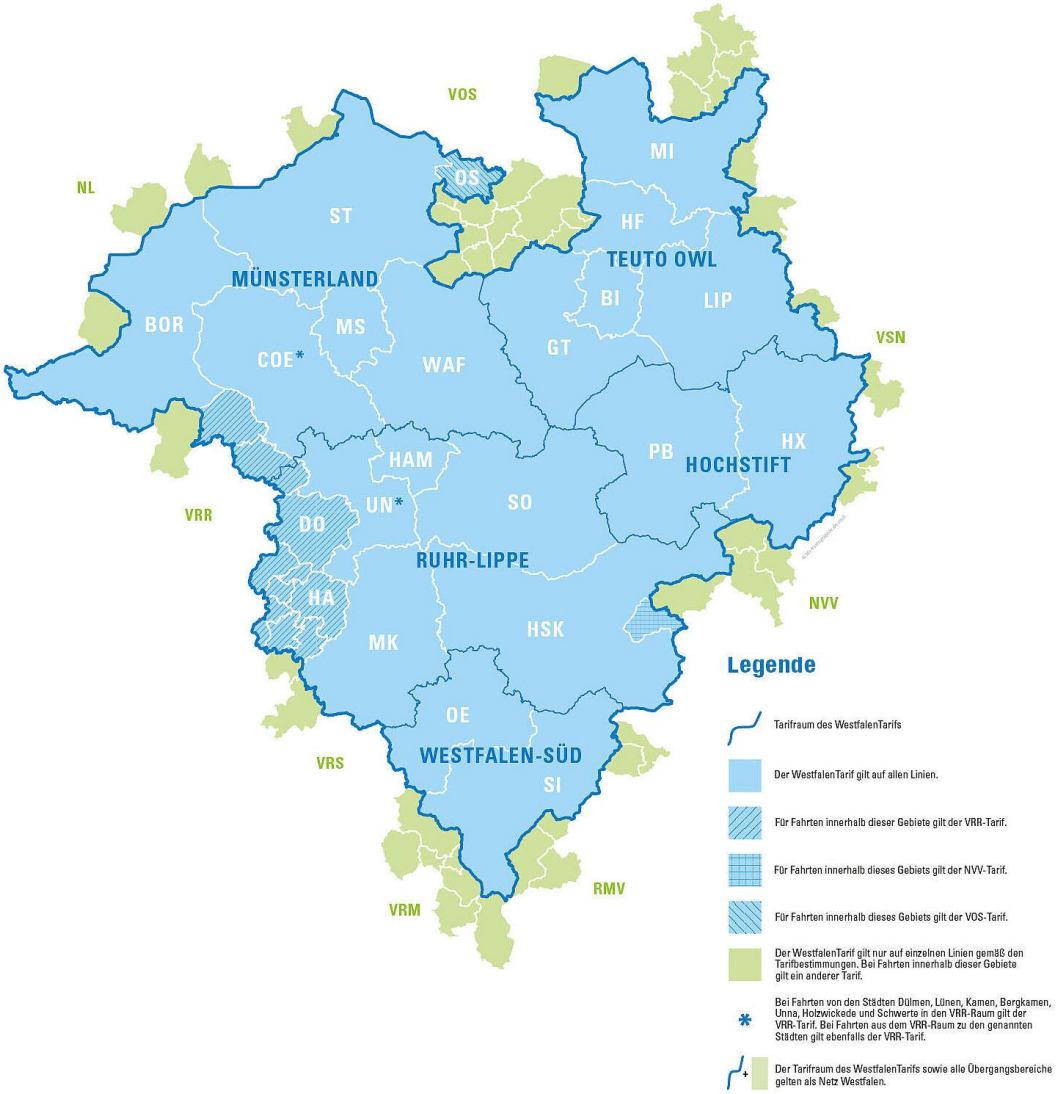


Abb. 54: Übersicht Geltungsbereich WestfalenTarif
Quelle: NWL 2025

Der WT bietet ein differenziertes Angebot, welches in ein Stammsortiment und in ergänzende regionale Angebote gegliedert ist. Das Stammsortiment ist durch alle Partner und zu mindestens allen Zielen ausgehend vom Verkaufsort anzubieten. Regionale Angebote sind optional und können je nach Vertriebskanal unterschiedlich verfügbar sein. So gibt es z. B. im Bus nicht zwingend einen Verkauf von Zeitkarten, aber stets einen Einzelfahrschein zu allen Zielen im WT.

Die Fahrgäste können Fahrkarten beim Fahrpersonal im Bus, an Automaten und in Verkaufsstellen erwerben. Digitale Verkaufsstellen sind über Apps für mobile Endgeräte und ein Online-Ticketing verfügbar. Angebote, die nur auf spezielle Vertriebswege ausgerichtet sind, werden auch nur über die dafür relevanten Vertriebswege angeboten.

B2.7.2 NRW-Tarif

Dieser Tarif gilt in ganz NRW. Er bildet das Dach oberhalb der Verbundtarife der Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV), des Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), VRR und des WT. Er ist ebenfalls ein Flächenzonentarif und ein Bahn-Bus-Gemeinschaftstarif für Fahrten innerhalb von NRW und

Verbindungen über die jeweiligen Verbundgrenzen hinweg. Die Organisation erfolgt durch das landesgeförderte Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM), welches beim VRS angesiedelt ist.

Ergänzend zum NRW-Tarif wurde für On-Demand-Verkehre ein landesweit einheitlicher On-Demand-Tarif NRW eingeführt. Dieser gilt verbund- und raumgrenzenübergreifend und findet auch bei On-Demand-Verkehren Anwendung, die mehrere Tarifräume überschreiten

B2.7.3 eezy.nrw

Mit dem eTarif NRW verfolgten die drei NRW-Aufgabenträger go.Rheinland, VRR und NWL gemeinsam das Ziel, einen landesweiten, digitalen und nutzerfreundlichen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Grundlage ist ein elektronischer Tarif auf Basis der Luftlinienentfernung zwischen Start- und Zielpunkt, der mittels digitaler Check-in-Prozesse erhoben wird.

Als erste landesweite Umsetzung des eTarif-Konzepts wurde eezy.nrw im Dezember 2021 eingeführt. Es handelt sich um einen elektronischen Tarif, bei dem sich Fahrgäste über eine App ein- und auschecken (Check-in/Check-out, kurz: CiCo). Die Preisbildung erfolgt auf Basis eines Grundpreises sowie der Luftlinienentfernung. Dabei gelten landesweit einheitliche Preisbildungsgrundlagen innerhalb definierter Parameter. Auch Preisdeckelungen sind möglich und aktuell integriert. eezy.nrw bildet eine wichtige tarifliche Säule der digitalen Vertriebsangebote in NRW.

B2.7.4 Check-in/Be-out

Zur weiteren Vereinfachung des Fahrgastzugangs wurde mit dem Projekt Check-in/Be-out NRW (CiBo) ein technisches System entwickelt, das das Einchecken durch die Fahrgäste bei Fahrtbeginn erfordert, während das Auschecken automatisch über die App erfolgt. Dies stellt eine vertriebliche Weiterentwicklung im Hinblick auf den Kundenkomfort und den Check-In-Prozess dar. Algorithmen berechnen die Fahrkosten auf Basis der Luftlinienentfernung. Preisdeckelungen (z. B. Monatsobergrenzen) sind möglich. Dieses Projekt ist ein Baustein zur technischen und vertrieblichen Umsetzung des eTarif NRW. Das zugrunde liegende Tarifmodell (z. B. eezy.nrw) ist dabei flexibel und kann künftig auch in Kombination mit anderen technischen Verfahren (z. B. BiBo, BiCo) genutzt werden. Die technische Umsetzung erfolgt modular und ist durch Verkehrsunternehmen in eigene App-Systeme integrierbar.

B2.7.5 Deutschlandticket

Seit Mai 2023 ist das Deutschlandticket (D-Ticket) als preiswertes monatliches Abo zur Nutzung von Bus und Bahn in ganz Deutschland im Nahverkehr eingeführt. Neben den bundesweiten Varianten (D-Ticket, Jobticket, Semesterticket) gibt es in NRW ergänzend das D-Ticket Schule und D-Ticket Sozial. Die NRW-Varianten haben reguläre D-Ticket als Basis und werden im bundesweiten Kontext dementsprechend eingeordnet.

Das vergünstige D-Ticket Angebot wird bisher durch Bund und Länder durch die Erstattung ausfallender Fahrgeldeinnahmen getragen (vgl. Kapitel B1.5 Finanzielle Rahmenbedingungen). Der politisch gesetzte Preis trägt indes u. a. dazu bei, dass die marktorientierte Preisentwicklung nicht ausgeglichen wird, sodass das Delta zwischen Einnahmen und Aufwendungen größer wird.

B2.7.6 Weitere Tarife

Die meisten weiteren Tarife kommen im Übergang zu den benachbarten Tarifgemeinschaften zur Anwendung. Die Mehrheit dieser Tarife sind ebenfalls Bahn-Bus-Gemeinschaftstarife: VRR, VRS, NVV und

RMV. Davon abweichend sind der Niedersachsentarif und der Deutschlandtarif (DTV-Tarif) reine Nahverkehrstarife für den SPNV. Für den Niedersachsentarif bestehen allerdings ergänzende Möglichkeiten für die Anschlussmobilität an Start- und Zielort (im Bartarif kostenfrei und bei Zeitkarten ermäßigt). Der DTV-Tarif gilt bundesweit für Fahrten außerhalb von Verkehrsverbünden und Landestarifen. Im Gebiet des NWL kommt er nur dort zum Tragen, wo kein Kragentarif gilt – etwa bei Fahrten zwischen einer Bahnstation im Verbandsgebiet und einer außerhalb gelegenen Station. Ein Kragentarif ist eine lokale Erweiterung eines Verbundtarifs über dessen Gebiet hinaus. So ist es z. B. möglich, mit dem Westfalen-Tarif bis in die niedersächsische Stadt Osnabrück zu fahren.

In NRW kann der DTV-Tarif mit dem Angebot NRWplus um kommunale Anschlussmobilität ergänzt werden, sofern die Start- bzw. Zielstation in NRW liegt.

B2.8 Vertrieb

Der Vertrieb stellt die Schnittstelle zwischen Fahrgästen und Tarifangeboten dar. Er umfasst sowohl den klassischen Verkauf über Automaten und Verkaufsstellen als auch digitale Kanäle wie Apps und Webportale. Ziel ist ein nutzerfreundlicher, effizienter Zugang zum ÖPNV. Dieses Kapitel beschreibt die bestehenden Vertriebsstrukturen im NWL, die Entwicklung digitaler Angebote sowie die Rolle zentraler Vertriebsdienstleister.

Seit dem 10.06.2018 ist ein vom NWL beauftragter Vertriebsdienstleister im klassischen Vertrieb (Automaten, personenbedienter Verkauf und Abo-Center) tätig. Darüber hinaus erfolgt im Rahmen zurückliegender Vergaben von Verkehrsverträgen auch ein Vertrieb durch die EVU auf einzelnen SPNV-Linien. In der Regel ist dies der Verkauf über Automaten in den Fahrzeugen. Lediglich in geringem Umfang betreiben EVU weiterhin stationäre Automaten.

Der NWL unterstützt die EVU über seinen beauftragten Dienstleister (DB Vertrieb GmbH). Dazu zählt derzeit der personenbediente Verkauf an Bahnhöfen bzw. im direkten Umfeld. Hinzu kommen Standorte in stationsfernen Regionen. Ein weiterer Baustein ist das Abo-Center mit einer telefonischen Kunden-Hotline. Ein wichtiger Bestandteil sind auch die stationären Fahrkartenautomaten. Über 100 stationäre Automaten sind im NWL an den Bahnhöfen vorhanden; 30 davon haben eine Beratungsfunktion über eine Videoverbindung.

Die Beratung (in den Verkaufsstellen und über Videoautomaten) der Kunden zu ihren Fahrtverbindungen (gesamte Reisekette Bus und Bahn), passenden Tickets und weiteren Themen rund um die Reise ist weiterhin wichtiger Bestandteil. Die stark zunehmende Digitalisierung hat dabei den früheren Schwerpunkt im Ticketverkauf zwischenzeitlich stärker in die weiteren Aufgabenfelder verschoben.

Im digitalen Vertrieb beteiligt sich der NWL an zwei Initiativen. Seit Dezember 2021 betreiben die SPNV-Aufgabenträger in NRW (VRR, go.Rheinland, NWL) gemeinsam die mobil.nrw App. Die App ist ein Ergebnis aus der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW, welche in Kapitel B1.6 Landesprogramme näher beschrieben ist.

Bei der App handelt es sich um eine Initiative und eine Plattform des Landes NRW, die sich auf die Mobilität innerhalb der Landesgrenzen konzentriert. Sie umfasst verschiedene Aspekte der Mobilität, insbesondere im öffentlichen Verkehr, und bietet Informationen und Dienste, um die Nutzung von Verkehrsmitteln zu erleichtern und zu fördern. Die App ermöglicht den landesweiten Ticketkauf, die Fahrplanabfrage sowie den Zugriff auf Echtzeitinformationen zu Verbindungen, Störungen und Verspätungen. Über die App sind der eezy.nrw Tarif, die Tickets der Verbundtarife in NRW und des NRW-Tarifs

digital erwerbbar. Ergänzend bietet die Website www.mobil.nrw umfassende Informationen zu Tickets, Fahrplänen, Ausflugszielen mit ÖPNV-Anbindung und allgemeinen Mobilitätstipps. Die nachfolgende Abbildung (s. Abb. 55) zeigt die Dienstleistungen und Funktionen auf, die mobil.nrw bietet.

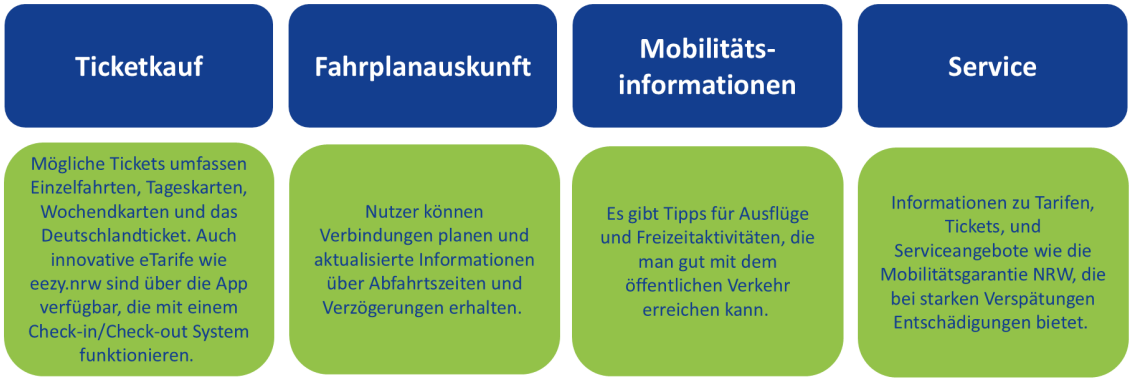


Abb. 55: Funktionen und Dienstleistungen der mobil.nrw App
Quelle: NWL 2025

Bei mobil.nrw handelt es sich um eine Gemeinschaftskampagne des NRW-Verkehrsministeriums und der Verkehrsunternehmen, Zweckverbände und Verkehrsverbünde in NRW. Sie zielt darauf ab, die Mobilität in NRW nachhaltig, umweltfreundlich, übergreifend und zukunftsorientiert zu gestalten.

In Kooperation mit go.Rheinland, dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und dem Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd wird überdies mit der westfalen.mobil App eine mandantenfähige App zum Digitalvertrieb und zur multimodalen Beauskunftung betrieben (s. Abb. 56).

Ergänzt wird das digitale Angebot durch ein Webportal. Im Zuge der vertraglichen Neugestaltung von klassischem und digitalem Vertrieb werden die Abonnenten sukzessive seit Mai 2025 über den digitalen Vertriebsdienstleister betreut. Ausgegeben werden Abo-Tickets des WestfalenTarifs und Deutschlandtickets als mobil-Tickets in der westfalen.mobil App. Mit dem neu eingerichteten Angebot des „Digital Onboarding“ werden die Mobilitätssuchenden dabei unterstützt.



Abb. 56: Auszug der Basisfunktionen der westfalen.mobil App
Quelle: NWL 2025

B2.9 Werbliche Kommunikation

Die werbliche Ansprache von mobilitätssuchenden Bürgern und Fahrgästen gewinnt im Rahmen der Verkehrswende weiter an Bedeutung. Dabei rückt das Marketing zunehmend in den Fokus – insbesondere durch den Wandel hin zu digitalen, zielgruppengerechten Kampagnen. Klassische Printprodukte treten dabei zunehmend in den Hintergrund.

Die Maßnahmen richten sich im Wesentlichen an (potenzielle) Fahrgäste und unterstützen vielfältige Ziele des NWL: von der allgemeinen Imagesteigerung des SPNV und der Kundenbindung über die Vermarktung von Tickets und Vertriebswegen bis hin zu aktivierender Reiseanlassvermarktung in ausgewählten Liniennetzen.

B2.9.1 Liniennetzmarketing

Neben dem verbands- und teils landesweiten Marketing werden für die Vermarktung einzelner Linienbündel gezielte Marketingstrategien entwickelt. Das Liniennetzmarketing im NWL-Verbandsgebiet umfasst die strategische Planung, Umsetzung und Weiterentwicklung von Marketingmaßnahmen für die verschiedenen SPNV-Netze und deren jeweils beauftragten EVU. Die Vergabe und Abwicklung der jeweiligen Marketingmaßnahmen basieren auf gemeinsamen Vereinbarungen, wobei die finale Freigabe durch den NWL als zentrale Kontrollinstanz bei von ihm federgeführten Verkehrsverträgen sichergestellt wird. Ein Beispiel für das Marketing eines EVU zeigt die nachstehende Abbildung (s. Abb. 57).

Die Marketingmaßnahmen setzen sich aus einem Mix analoger und digitaler Formate zusammen, um möglichst große Reichweiten zu erzielen. Hierzu gehören Out-of-Home-Kampagnen (OOH), digitale Informationsmedien, Flyer sowie Online-Aktivitäten wie Social-Media-Kampagnen (z. B. auf Instagram, TikTok) und Google Ads. Die Flexibilität, mit der der Mix je nach Zielgruppe und Kampagnenziel angepasst wird, stellt sicher, dass sowohl jüngere als auch ältere Menschen sowie verschiedene gesellschaftliche Gruppen bestmöglich erreicht werden.



Abb. 57: Beispiel Liniennetzmarketing der NordWestBahn
Quelle: Nord-West-Bahn 2024

B2.9.2 mobil.nrw und Design des WestfalenTarifs

Im Rahmen der Bestrebungen der Synchronisierung der Mobilitätsangebote in NRW wird die Dachmarke mobil.nrw zunehmend in den Fokus gerückt. Das landesweit einheitliche Design findet sich nicht nur bei der Baustellenkommunikation oder Mobilstationen, sondern auch im NWL-eigenen Angebot radbox.nrw. Die Mobilität in NRW wird hiermit in ein stimmiges Gesamtbild integriert, das den

Wiedererkennungswert stärkt und über die Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinauswirkt. Neben dem mobil.nrw-Design verwendet der NWL auch das Design des WestfalenTarifs. Ursprünglich als Produktdesign für die WestfalenTarif-Tarifprodukte, wird es im Status Quo auch als Gestaltungsleitlinie für die personenbedienten Vertriebsstellen genutzt.

B2.9.3 Produktkampagnen

Das Marketing im öffentlichen Nahverkehr im NWL-Raum verfolgt das Ziel, Reisende im ÖV und potenzielle Mobilitätssuchende über das Produktmarketing gezielt anzusprechen, über Angebote und Tarife zu informieren und langfristig für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen. Dabei stehen nicht nur die Steigerung der Bekanntheit und Akzeptanz von Verkehrsangeboten im Fokus, sondern auch die Vermittlung von Mehrwerten, wie z. B. einfacher Nutzung, Kostenersparnis und Nachhaltigkeit.

Durch die Kooperation mit der Dachmarke mobil.nrw haben sich die Aufgabenträger und das Kompetenzcenter Marketing (KCM) des Landes NRW erfolgreich zusammengeschlossen, um eine einheitliche und zielgerichtete Kommunikation im ÖV sicherzustellen. Der NWL übernimmt dabei die federführende Rolle in den Bereichen Auswertung und Message of the day (MOD). Zudem hat der NWL die Verantwortung für die Umstellung der mobil.nrw-App auf Mehrsprachigkeit übernommen, um die Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit weiter zu verbessern und ein breiteres Fahrgastsegment zu erreichen.

eezy.nrw ist der Tarif, der bei den Gelegenheitsfahrern beworben wird, weil er einfach, schnell und verbundübergreifend genutzt werden kann. Hierfür werden separate Kampagnen bestehend aus einem digitalen Medienmix (u. a. Radiospots, Out of Home, Google, Plakate, Flyer, Anzeigen) geschaltet. Im Jahr 2024 wurden anlassbezogene Kampagnen geschaltet, die Events wie Kirmes oder Zoobesuche aufgriffen, die gut mit dem SPNV erreichbar sind (s. Abb. 58).



Abb. 58: Beispiele für die eezy.nrw-Kampagne 2024
Quelle: NWL 2024

Mobifibel

Die Mobifibel wurde in Zusammenarbeit mit dem VCD Deutschland und mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW überarbeitet. Mit ihr wird für die Zielgruppe der Erstklässler Aufklärungsarbeit für die Mobilität im Straßenverkehr allgemein und für die Nutzung des ÖPNV im Besonderen geleistet. Mit

der Mobifibel finden mit auch die jüngsten Fahrgäste schnell und sicher den Weg zum Bahnhof und zum Endziel. Die Auflage betrug bislang 25.000 Exemplare.

B2.9.4 Förderungsmanagement / Tarifförderung

Vor dem Hintergrund einer Kommunikation und Nutzung von günstigen und komfortablen Tarifen gehört auch das nachfolgend beschriebene Förderungsmanagement des NWL mit zur Werblichen Kommunikation und ergänzt die in Kapitel B2.7 dargelegten Tarife. Der NWL fungiert hier als unabhängiger, neutraler Zuwendungsgeber gegenüber den EVU und Busverkehrsunternehmen.

eTarif

Der NRW-eTarif (eezy.nrw) ist, wie dargelegt, ein digitales, entfernungsbasiertes Tarifangebot für das gesamte Bundesland Nordrhein-Westfalen, das seit dem 01.12.2021 auf der Basis eines Grundpreises je Fahrt und eines Arbeitspreises je angefangenem Luftlinienkilometer landesweit vertrieben wird. Der NRW-eTarif stellt einen gemeinsamen tariflichen Rahmen mit landesweit einheitlichen grundlegenden Preisbildungsregeln und einem NRW-Preisdeckel dar, wobei die Arbeitspreise zwischen den Tarifräumen in Nordrhein-Westfalen variieren können. Weitere Erläuterungen zum eTarif finden sich im Kapitel B2.7.

Das Land NRW hat sich zum Ausgleich der möglichen Mindererlöse verpflichtet, die mit der Einführung des NRW-eTarifes entstehen können, und damit die Grundlage für die durch den NWL durchgeführte Förderung gelegt. Die Zuwendung wird zur Erfüllung des Zuwendungszwecks mittels Allgemeiner Vorschrift an die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Basis dessen ist das im Dezember 2020 geschlossene Memorandum of Understanding zwischen dem Land NRW und den hiesigen Zweckverbänden. Dieses zeigt zur gemeinsamen Schaffung des eTarifs NRW eine Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW über 100 Millionen Euro bis 2031 auf und integriert die Ticket-Förderung zum eTarif. Der eTarif stellt darüber hinaus eine solide Ergänzung zur Einführung des Deutschlandtickets dar. Da das Deutschlandticket als Abo-Produkt v. a. für Bestandskunden dienlich ist, sollen mittels NRW-eTarif insbesondere Gelegenheitsfahrer angesprochen und durch die vereinfachten Zugangsbarrieren Kunden gewonnen werden.

Azubi-Ticket

Ziel der Azubiticket-Förderung ist es, den ÖPNV für Auszubildende attraktiv und preisgünstig zu gestalten. Das Land NRW unterstützt den NWL finanziell gemäß den Richtlinien Azubiticket und § 44 LHO – VV/VVG um verbundweit gültige Azubitickets sowie Erweiterungstickets für ganz NRW zu fördern. Die Förderung dient dem Ausgleich der Kosten, die nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Seit 2019 leitet der NWL die Mittel – rund 6 Mio. Euro jährlich – per allgemeiner Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 an die Verkehrsunternehmen weiter. Mit der Einführung des Deutschlandtickets entscheiden sich zunehmend weniger Auszubildene für das Azubiticket.

B2.10 Fahrgastinformation

Eine präzise Fahrgastinformation in Echtzeit ist ein weiterer zentraler Faktor für einen attraktiven Nahverkehr und reicht dabei in ihrer Wirkung über den SPNV hinaus. Sie ermöglicht eine verlässliche Reiseplanung und kann auch die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote fördern. Der NWL nutzt dabei die Möglichkeiten der Digitalisierung, um die Fahrgastinformation im Sinne der Bürger weiterzuentwickeln. Die Fahrgastinformation erfordert indes entsprechende Hintergrundsysteme, die Daten aus Betrieb, Infrastruktur und Vertrieb sammeln und entsprechend an Ausspielungssysteme weitergeben.

Dieses Kapitel beleuchtet diese Aspekte und nimmt darüber hinaus auch die Baustellenkommunikation als besondere Form der Fahrgastinformation in den Blick, die aufgrund der gestiegenen Bautätigkeit jedoch an Bedeutung gewinnt.

B2.10.1 Fahrgastinformation und Hintergrundsysteme

Die verlässliche, barrierefreie und zeitnahe Fahrgastinformation ist ein wesentlicher Bestandteil eines modernen öffentlichen Nahverkehrs und maßgeblich für die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV-Angebots. Dabei ermöglicht die Fahrgastinformation es den Reisenden, ihre Wege effizient zu planen, informiert sie im Störfall zuverlässig über Abweichungen vom Regelfahrplan und unterstützt die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Ein wichtiges Element bei der Weiterentwicklung ist dabei die enge Zusammenarbeit mit den weiteren SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen, aber auch den ÖPNV-Aufgabenträgern im Verbandsgebiet sowie mit den EVU und Infrastrukturbetreibern. Wie im Kapitel B2.5 Qualität beschrieben sind in den vergangenen Jahren steigende Betriebsstörungen und Abweichungen vom Regelfahrplan zu verzeichnen. Hintergrund ist u. a. die umfassende Sanierung der Infrastruktur, welche zu einem extrem starken Aufwuchs an Baustellen führt. Insbesondere für derartige Störfälle ist eine Information der Fahrgäste von großer Wichtigkeit, wobei v. a. kurzfristige Störungen eine Herausforderung für die einheitliche und unverzügliche Fahrgastinformation darstellen.

SPNV-Steuerungszentrale NRW

Der NWL finanziert gemeinsam mit go.Rheinland und VRR die SPNV-Steuerungszentrale NRW in der DB-Betriebszentrale Duisburg (DB InfraGO Fahrweg), welche den Großteil der Strecken im Verbandsgebiet des NWL betreut. Unter Federführung von DB Regio NRW und der Eurobahn arbeiten dort Beschäftigte aller SPNV-Unternehmen in NRW. Im Störungsfall können sie gemeinsam mit DB InfraGO und DB Fernverkehr unmittelbar in die Disposition eingreifen. Ergänzend erhalten Fahrgäste über die Zusatztexteplattform (ZTP) aktuelle Hinweise zum Betriebsgeschehen. Die Koordinatoren für Fahrgastinformation (KofFis) übernehmen dabei eine zentrale Rolle. Sie erfassen Störungsmeldungen und koordinieren die Reisendeninformationen, die über zuginfo.nrw veröffentlicht werden. Ziel dieser Struktur ist eine klare Trennung von Fahrzeugdisposition (in den EVU-Leitstellen) und Fahrgastinformation. Beide Prozesse laufen parallel mit gleicher Priorität, sodass die Information an Fahrgäste verlässlicher und konsistenter wird. Darüber hinaus werden alle Störungen, v. a. auch Baustellen, systematisch erfasst und über die ZTP via Templates an alle gängigen Auskunftssysteme (z. B. westfalenfahrplan.de) übermittelt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans ist das Störfallmanagement in der Praxis noch verbesserungswürdig. Insbesondere bei parallelen Störungen zeigen sich Schwächen im Ablauf von der Erfassung bis zur Weitergabe an die Steuerungszentrale.

Fahrplandatenmanagement

Die Digitalisierung ist ein zentrales Instrument für eine intuitiv nutzbare, ortsunabhängige und vernetzte Mobilität. Grundlage dafür sind qualitativ hochwertige ÖV-Daten sowie deren Pflege und Management. Reisende erhalten auf Basis der aufbereiteten Fahrplandaten Informationen zur gesamten Reisekette – inkl. Zu- und Abbringer zum SPNV/ÖPNV sowie Echtzeitinformationen während der Fahrt. Die Daten werden zudem ausgewertet, um das Angebot weiterzuentwickeln und Anreize für den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen (z. B. für die „Erste und Letzte Meile“).

Diese Informationsbereitstellung erfordert eine umfassende Datenintegration und den Betrieb leistungsfähiger Auskunfts- und Auswertungssysteme. Landesweit koordiniert dies der ÖV-Datenverbund

NRW, getragen durch AVV, VRS, VRR und NWL, die seit 2009 ihre Daten gemeinsam erheben, austauschen und anteilig finanzieren. Der VRR betreibt auf Basis eines Servicevertrags die Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS).

Der NWL verfolgt dabei einen Single-Point-of-Truth-Ansatz: Datenlieferanten melden alle Informationen an ein zentrales Hintergrundsystem, von dem aus diese über standardisierte Schnittstellen verteilt werden – bei Solldaten über die ZKS, bei Echtzeitdaten über den Istdatenserver (IDS) des VRR.

Als Regionale Koordinierungsstelle (RKS) ist der NWL zuständig für die Bereitstellung der Fahrplandaten in Westfalen-Lippe. Grundlage ist die 2014 unterzeichnete „Kooperationsvereinbarung für die Einrichtung und den Betrieb von DIVA 4 und EFA 10 in Westfalen-Lippe". Dabei steht EFA für elektronische Fahrplanauskunft, DIVA ist eine Softwareanwendung zur Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung.

Die strategische Federführung liegt beim NWL, während die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) die operative Umsetzung übernimmt. Die Maßnahmen werden im Arbeitskreis „Regionale Koordinierungsstellen / Fahrplanauskunft Westfalen-Lippe" abgestimmt. Das begleitende Controlling führt zu einer deutlich verbesserten Qualität der tagesaktuellen Fahrplan-Soll-Daten. In Kombination mit Fahrzeugpositionen und Dispositionsmeldungen ermöglichen sie aktuelle Prognoseinformationen. Diese fließen über die angebundenen Betriebsleitsysteme in den Ist-Daten-Server ein. Alle relevanten EVU und Busunternehmen in Westfalen-Lippe sind mittlerweile angeschlossen, sodass eine hohe Auskunftsqualität gewährleistet ist.

Aufbau und Weiterentwicklung der Westfälische Mobilitätsplattform

Die Westfälische Mobilitätsplattform (WMP) dient als zentrales Hintergrundsystem für Mobilitätsdaten und Fahrgastinformation, insbesondere für das Portal westfalenfahrplan.de. Die WMP integriert Fahrplan- und Tarifdaten, Ereignisinformationen sowie Daten weiterer Mobilitätsdienste. Grundlage für Aufbau und Weiterentwicklung ist das DIVA4-EFA10-System sowie ein NRW-Förderprogramm, das von 2022 bis 2024 den Ausbau unterstützte. Die Ziele und Kennzeichen der WMP sind in der nachfolgenden Abbildung (s. Abb. 59) dargestellt.



Abb. 59: Ziele und Kennzeichen der WMP
Quelle: NWL 2025

Neben der Möglichkeit, barrierefreie routingfähige Elemente der ÖV-Infrastruktur abzubilden, wurde u. a. auch das Störfallmanagementsystem EMS, kurz für Ereignis Management System, implementiert (s. Abb. 57, Nr. 04). EMS erlaubt es, Störungen über Templates zu erfassen, Echtzeitinformationen

bereitzustellen und Reisealternativen anzuzeigen. Es ist mandantenfähig und wird insbesondere von Verkehrsunternehmen und -verbünden im gesamten NWL-Verbandsgebiet genutzt.

Die wichtigsten Schnittstellen des EMS sind:

- **ZTP**: Die „Zusatztexteplattform“ von zuginfo.nrw, über die Störungsmeldungen der Koordinatoren für Fahrgastinformation (KofFis) erfasst und weiterverarbeitet werden
- **HIM**: Der „HAFAS Information Manager“, über den u. a. die Meldungen der DB erfasst und kommuniziert werden.
- **FaSta**: Die „Station Facilities Status“-Schnittstelle der DB InfraGo Personenbahnhöfe, die barrierefreie Routing-relevante Störungen, wie z. B. Aufzugsstörungen, erfasst.
- **MIP**: Die „Mobilitäts- und Infrastrukturplattform“ des VRR, die u. a. Betriebszustände von Aufzügen und Fahrtreppen im VRR verarbeitet.
- **MDD NRW**: Die „Multimodale Datendrehscheibe NRW“ , aufgebaut vom VRS, wird nun betrieben von go.Rheinland sowie gemeinschaftlich im Rahmen des ÖV-Datenverbund NRW finanziert. Diese bündelt und stellt Mobilitätsdaten verschiedener Verkehrssysteme (ÖPNV, SPNV, Infrastruktur, Sharing-Systeme wie E-Scooter, Bikesharing, Carsharing und Mitfahrangebote) über einen zentralen Zugangspunkt bereit (s.u.).
- **NettroCMS-Schnittstelle** (in Vorbereitung): Die dynamische Schnittstelle, die es ermöglicht, direkt aus den RBL-Systemen von Unternehmen die Fahrplanabweichungen in das EMS einzuspielen.

Die WMP bildet folglich den Kern, an den vielfältige weitere Auskunftsmöglichkeiten mit Mobilitätscharakter sukzessive angeschlossen werden können.

Wichtiger Teil der multimodalen Ausrichtung ist die Anbindung der WMP an das landesweite Hintergrundsystem MDD NRW, das vom VRS entwickelt wurde und nun bei go.Rheinland betrieben wird. Dieses stellt Daten aus den Bereichen Sharing, Infrastruktur und Point of Interest (POI) bereit. In einer Kooperationsvereinbarung zwischen NWL und VRS/go.Rheinland sowie der weiteren ÖV-Datenverbundpartner wurde 2024 die Nutzung ab dem Jahr 2025 festgelegt.

Die MDD NRW führt einen wechselseitigen Datenaustausch mit den Systemen der einzelnen Regionalen Koordinationsstellen (RKS) sowie der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) und dem deutschlandweit agierenden DELFI (Durchgängige elektronische Fahrgastinformation) durch. Hier ist auch der Infrastrukturatlas von go.Rheinland sowie die Mobilitäts- und Infrastrukturplattform (MIP) zu nennen, welche jeweils bei den Vertragspartnern VRR und NWL als Hintergrundsystem zur Erweiterung der Fahrgastinformation betrieben werden.

Einen wichtigen Parameter aus dem ÖV-Datenverbund stellen auch Auslastungsinformationen dar. Im Rahmen eines landesweiten Förderprogramms wurden einheitliche Auslastungsinformationen als neuer Standard eingeführt. Die WMP bzw. EFA zeigen erste fahrtbezogene Auslastungsprognosen auf Basis von historischen Daten aus automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS), die von EVU geliefert werden.

Ziel ist eine dynamische Prognosequalität durch Kombination mit Live-Daten (z. B. aus Fahrzeugen) sowie weiteren Quellen und Einflussfaktoren (z. B. Großereignisse, Wetter). Dabei werden die Empfehlungen des VDV und der bundesweiten Brancheninitiative berücksichtigt. Im Hinblick auf eine überregional einheitliche Darstellungsform in der Kundenkommunikation werden die Empfehlungen und

angestrebten Standardisierungen der bundesweiten Brancheninitiative und des VDV zu Auslastungsinformationen berücksichtigt.

Eine Übersicht der bislang an die WMP angebundenen Mobilitäts-Apps in Westfalen-Lippe und NRW zeigt die folgende Abbildung (s. Abb. 60). Die Mehrzahl der dargestellten Apps sind an die WMP als Hintergrundsystem angeschlossen. Die WMP entwickelt sich somit in ihrem Kern als Plattform zu einer digitalen Drehscheibe für Vernetzte Mobilität, in der intermodale Wegeketten mit nur einer Buchung ermöglicht werden.

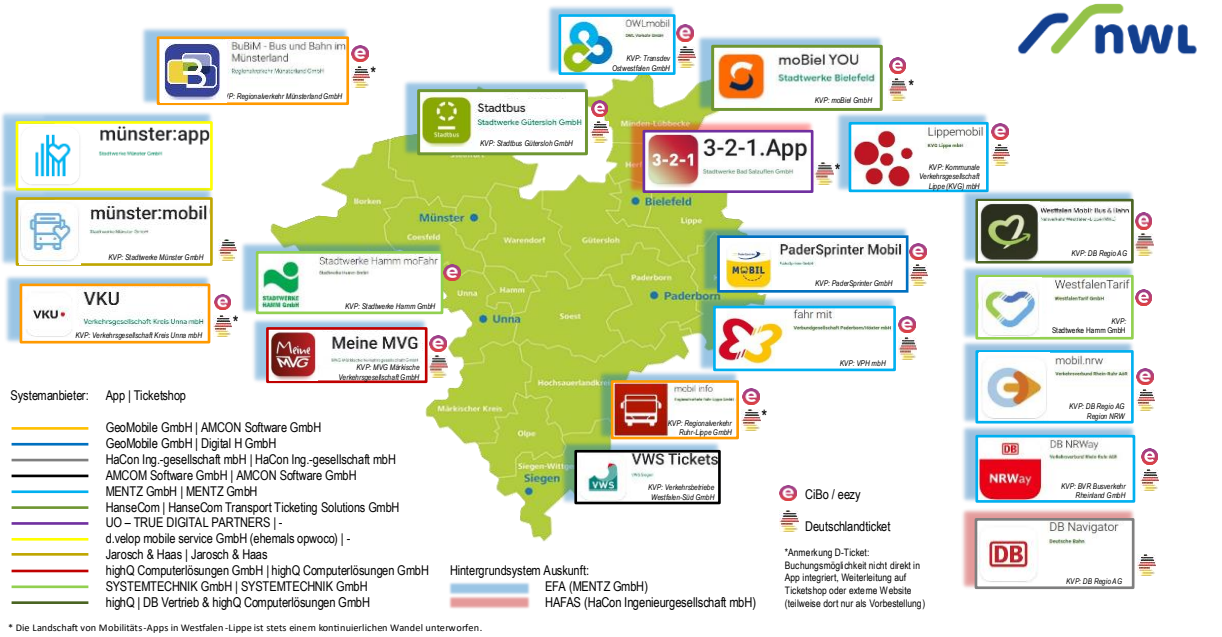


Abb. 60: Mobilitäts-Apps in Westfalen-Lippe inkl. Vertriebsmöglichkeiten
Quelle: NWL 2025

Open Data-Plattform

Die erfolgreiche Kooperation zwischen dem NWL, seinen Mitgliedszweckverbänden, den Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen innerhalb des ÖV-Datenverbundes NRW hat zudem die Einrichtung einer deutschlandweiten Open Data-Plattform ermöglicht. Alle Verkehrsunternehmen, die Teil der WestfalenTarif GmbH sind, haben einer Veröffentlichung der Fahrplan-Soll-Daten auf dieser Plattform zugestimmt. Damit werden gesetzliche Anforderungen auf europäischer und nationaler Ebene erfüllt. Diese Daten stehen damit auch Entwicklern, Forschern und Interessierten zur Verfügung. Dadurch können z. B. Innovationen in der Weiterentwicklung von Auskunftssystemen deutlich erleichtert werden. Bereits heute nutzen Karten- und Routingdienste von Anbietern wie Apple, Microsoft und Google diese Informationen. So stellt z. B. der Suchalgorithmus von Google bei Suchanfragen inzwischen auch immer die Verbindung mit dem ÖPNV im Vergleich zum Auto dar. Damit wird eine weitere Informationsquelle für Bahn und Bus geschaffen, die autoaffine Nutzer direkt anspricht.

Über den automatisierten Datenaustausch mit der ZKS im ÖV-Datenverbund NRW stehen die westfälischen Daten der DELFI-Distributionsplattform (DODP ÖPNV) zur Verfügung. Über DELFI und deren Integrationsplattform (DIP) gelangen die Daten in den nationalen Zugangspunkt (National Access Point - NAP), über den die Daten der öffentlichen und individuellen Verkehrssysteme unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums bereitgestellt werden müssen. Dort werden sie diskriminierungsfrei in standardisierten Formaten wie NeTEx-EU-Profil und GTFS bereitgestellt.

Reiseinformationen an Bahnstationen

Die visuellen und akustischen Informationen unmittelbar auf den Bahnsteigen und in den Empfangsgebäuden bleiben weiterhin wichtiger Bestandteil der Fahrgastinformation und liegen in der Zuständigkeit der DB InfraGO. Diese ist verpflichtet, entsprechend über die Abfahrten und Abweichungen in den Bahnstationen zu informieren. Mit Hilfe der Produktfamilie von Dynamischen Schriftanzeigern (DSAplus) bis zu ZugInfoMonitoren TFT und LED (ZIM) in verschiedenster Ausprägung wird die Beauskunftung sichergestellt. In Abhängigkeit von den lokalen Gegebenheiten besteht zunehmend ein Bedarf, auch in der Zuwegung zu den Personenbahnhöfen eine Information über die Pünktlichkeit der Verkehre zu platzieren. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel (Bus/Bahn, P+R, B+R), z. B. bei Mobilstationen.

In der Region Ruhr-Lippe hat der NWL seit 2020 als Sonderaufgabe die Betreuung von 25 Pünktlichkeitsmonitoren an 22 Standorten übernommen, die der ZRL ab dem Jahr 2013 beschafft hatte und die – positioniert in der Zuwegung zu den Bahnsteigen - eine Informationen über die nächsten Zugabfahrten ermöglichen.

Neben der kombinierten Anzeige auf einem DFI werden die Pünktlichkeiten der Bahn auch auf beliebigen web-fähigen Monitoren angezeigt. Unter Verwendung von Layout-Templates können in Abstimmung mit den Kommunen individuelle standortspezifische Lösungen realisiert werden, wie die nachfolgende Abbildung beispielhaft für den Standort Bünde verdeutlicht (s. Abb. 61).

WESTFALENTARIF Der Eine für Bus und Bahn. NWL

Abfahrt ab: Bünde, Bahnhof / ZOB — Donnerstag 19.12.2024 10:25

Zeit	Linie	Richtung	Steig/Gleis
10:12 + 22 Min	RB61	Bielefeld Hbf	2
10:30 + 11 Min	RE62	Löhne (Westf)	2
10:43 + 15 Min	IC 148	Amsterdam Centraal	4
10:44 pünktlich	RB71	Bielefeld Hbf	3
10:47 pünktlich	RB61	Hengelo	4
11:12 + 2 Min	RB61	Bielefeld Hbf	2
11:15	RB71	Rahden	4

Abb. 61: NWL-Pünktlichkeitsmonitor im Empfangsgebäude am Bahnhof Bünde
Quelle: NWL 2024

Hintergrundsystem radbox.nrw

Der NWL fördert und gestaltet die vernetzte Mobilität in Westfalen-Lippe. Fahrradabstellanlagen sind wichtiger Bestandteil beim Aufbau eines flächendeckenden Mobilstation-Netzes in NRW sowie in Bezug auf den Neu- und Ausbau von Radwegeverbindungen.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und die Entwicklung zu unterstützen, hat der NWL gemeinsam mit go.Rheinland das digitale Buchungs- und Zugangssystem radbox.nrw für B+R-Anlagen ausgeschrieben und im Jahr 2021 vergeben. Das Projekt wird durch das Land NRW gefördert (FöRi-MM). Seit dem Livegang von radbox.nrw im Jahr 2022 sind bis Jahresende 2024 mehr als 100 Anlagen angeschlossen. Mehr als 11.000 Nutzer haben sich in dem System registriert.

Das B+R-Buchungs- und Zugangssystem radbox.nrw ist vor dem Hintergrund der seinerzeit ausgeschriebenen Leistungen funktional grundsätzlich mit dem Buchungssystem DeinRadschloss im VRR-Gebiet vergleichbar. Eine Verknüpfung der beiden Systeme radbox.nrw und DeinRadschloss mit gegenseitiger Durchbuchbarkeit für ganz NRW ist schon seit der Projektierung geplant und somit Bestandteil der Umsetzung.

Die wichtigsten Merkmale von radbox.nrw sind für die Nutzer:

- Verlässlichkeit durch feste Buchung eines Stellplatzes, sowohl ad hoc als auch bis zu vier Wochen im Voraus
- Eine Buchungsplattform für alle Anlagen in NRW und für alle Interaktionen (d.h. informieren, registrieren, buchen, verlängern, bezahlen, Hotline kontaktieren)
- Einheitliche Nutzung verschiedener Anlagentypen (Einzelboxen, Sammelanlagen, Fahrradparkhäuser, Schließfächer)
- Verschiedene Bezahlmöglichkeiten (PayPal, Kreditkarte, SEPA)
- Verschiedene Zugangsmöglichkeiten (TAN, QR-Code, E-Ticket, Smartphone)
- Preisvorteile für ÖPNV-Abo-Kunden
- E-Mails zur Buchungsbestätigung und Erinnerung (Buchungsablauf)

Der NWL stellt den Kommunen und Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet die Software für radbox.nrw kostenlos zur Verfügung. Für die Nutzung schließen Anlagenbetreiber, entweder eine Kommune oder Verkehrsunternehmen, zwei Verträge ab: einen Kooperationsvertrag mit dem NWL zur Bereitstellung der Software sowie einen Lizenznehmervertrag mit dem Systemhersteller von radbox.nrw (Viaboxx GmbH) für Betrieb, Support und die Aufschaltung der Anlagen. Darüber hinaus hat der NWL einen IT-Systemvertrag mit dem Systemhersteller (Viaboxx GmbH) geschlossen.

Neben der Nutzung von radbox.nrw über eine Web-Oberfläche und eine App (iOS und Android), bietet das System zwei dynamische Schnittstellen für die Integration in Oberflächen und Apps Dritter. Mit der sogenannten *Public-API* können die Standorte und Anlagen von radbox.nrw in beliebige Kartenanwendungen integriert werden, inkl. Anzeige der Auslastung und eines Abwurflinks zur Buchung. Eine derartige Integration ist z. B. bei der WMP und der Web-Oberfläche westfalenfahrplan.de realisiert, die in der nachstehenden Abbildung beispielhaft dargestellt ist (s. Abb. 62). Bei der Fahrplanauskunft werden die Anlagen von radbox.nrw bei der kombinierten Fahrt mit Fahrrad und ÖV berücksichtigt.

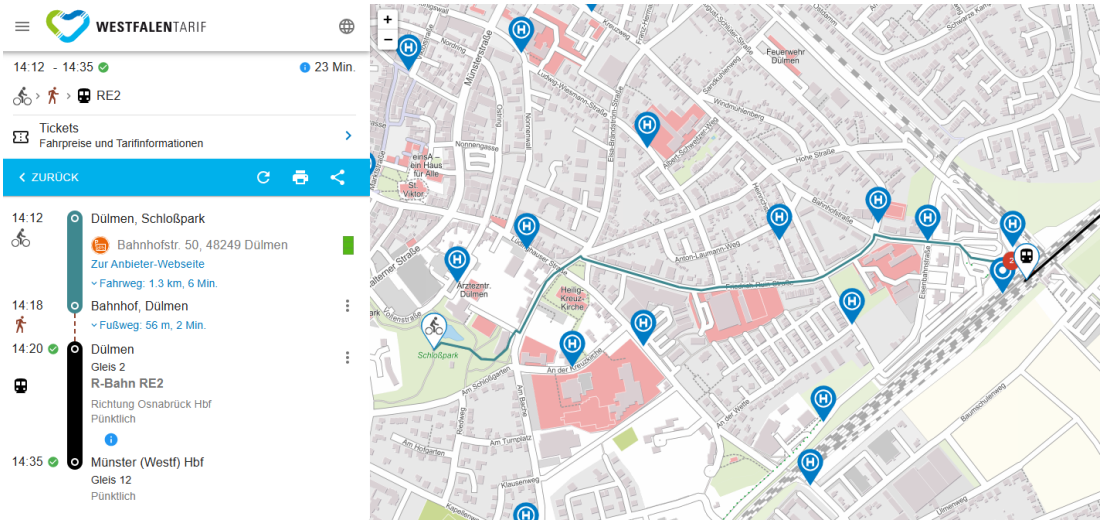


Abb. 62: Fahrplanauskunft mit B+R
Quelle: NWL 2024

Das System radbox.nrw bietet darüber hinaus eine Schnittstelle (sogenannte *Booking-API*) für die Tiefenintegration in Apps Dritter, wie etwa Auskunfts-Apps der Aufgabenträger, Verbünde und Unternehmen im Rahmen einer Schnittstellenpartnerschaft. Damit kann z. B. mit einer App ein Ticket für Bus und Bahn gekauft und auch ein Fahrradstellplatz gebucht und bezahlt werden, ohne die App wechseln zu müssen. Die nachstehend dargestellten Bilder zeigen B+R Anlagen an verschiedenen Standorten im Verbandsgebiet in unterschiedlicher Ausprägung (s. Abb. 63).



Abb. 63: B+R Anlagen verschiedener Größen und Ausstattungen
Quelle: NWL 2024

Die Vorteile von radbox.nrw für die Lizenznehmer (Kommunen und Verkehrsunternehmen) sind u. a. die Integration der B+R-Anlagen in ein NRW-weites System, Anschluss von Anlagen unterschiedlichen Typs (Einzelboxen, Sammelanlagen, Fahrradparkhaus, Schließfächer, Verleihboxen) und beliebiger Hersteller, Anschluss von Bestandsanlagen (in der Regel Nachrüstung eines Bedienterminals) und von neuen Anlagen, Individuelle Systemkonfiguration mit flexibler Tarifgestaltung und Steuerung der Mietdauer (Kurzzeit- und Langzeitplätze), effiziente Auslastung, Partizipation an der funktionalen Weiterentwicklung und Optimierung durch NWL bzw. go.Rheinland sowie First-Level-Support durch radbox.nrw und eine zentrale Hotline (24/7).

B2.10.2 Baustellenkommunikation

Mit der kontinuierlich steigenden Anzahl von Baustellen im Schienennetz wird auch für die Aufgabenträger des SPNV ein neues Betätigungsfeld manifestiert, welches v. a. auch in der Kommunikation mit und für den Reisenden einen immer größeren Stellenwert erlangt. Hierbei sind die Reisenden einem zusätzlichen Stressfaktor ausgesetzt, da ein bislang gewohnter Verlauf ihrer persönlichen Reisekette temporär unterbrochen wird. Aufgrund der Beeinträchtigungen im Fahrtverlauf müssen sich die Reisenden auf eine veränderte Situation einstellen und benötigen daher besondere Aufmerksamkeit bzw. Unterstützung. Die Baustellenkommunikation hat den Anspruch, den Fahrgast durch diese außerplanmäßige Situation zu navigieren und gut informiert an das Ziel zu bringen. Sie ist somit auch ein integraler Bestandteil eines erfolgreichen Um- und Ausbaus der Infrastruktur sowie ein eigenständiger und elementarer Teil der Fahrgastinformation.

Als Grundlage für eine landesweit einheitliche Baustellenkommunikation dient die zwischen dem NWL, go.Rheinland und dem VRR abgeschlossene Kooperationsvereinbarung über die Ausgestaltung der Zusammenarbeit und die Finanzierung der gemeinsamen Anstrengungen im Bereich der Baustellenkommunikation und des Baustellenmanagements gemäß § 6 des ÖPNVG NRW. Die Baustellen und deren Auswirkungen enden regelmäßig nicht an den Grenzen der SPNV-Aufgabenträger und/oder Landesgrenzen, sodass eine aufgabenträgerübergreifende und somit landesweit mit einem hohen Wiedererkennungswert ausgestattete Information von besonderer Bedeutung ist. Die SPNV-Aufgabenträger verfolgen das Ziel, die Aufgaben einer zukunftsfähigen Baustellenkommunikation und eines effizienten Baustellenmanagements im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten eng miteinander abzustimmen und hierfür einheitliche Standards im SPNV umzusetzen. In den meisten Fällen werden die NRW-Baustelleninformationen auch von den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern übernommen. In der Kooperationsvereinbarung werden auch Regelungen zur Mittelverwendung getroffen, insbesondere zum Umgang mit den jährlich seitens des Landes NRW für die Baustellenkommunikation bereitgestellten 10 Millionen Euro für alle drei SPNV-Aufgabenträger.

Das landesweite Vorgehen zielt darauf ab, eine zeitnahe, einheitliche und verlässliche Kommunikation über die geplanten sowie laufenden Baustellen im öffentlichen Nahverkehr in NRW zu gewährleisten. Durch standardisierte Prozesse – von der Vorankündigung bis zur Detailkommunikation – sowie ein abgestimmtes Erscheinungsbild, das durch den landesweiten Baustellen-StyleGuide (s. Abb. 64) definiert wird, werden Reisende konsistent und möglichst zeitnah informiert. Der StyleGuide dient als verbindliche Grundlage für alle beteiligten Akteure in NRW und betrifft insbesondere die Gestaltung von Informationen an Haltestellenmasten, Wegeleitsystemen und digitalen Plattformen wie zuginfo.nrw.

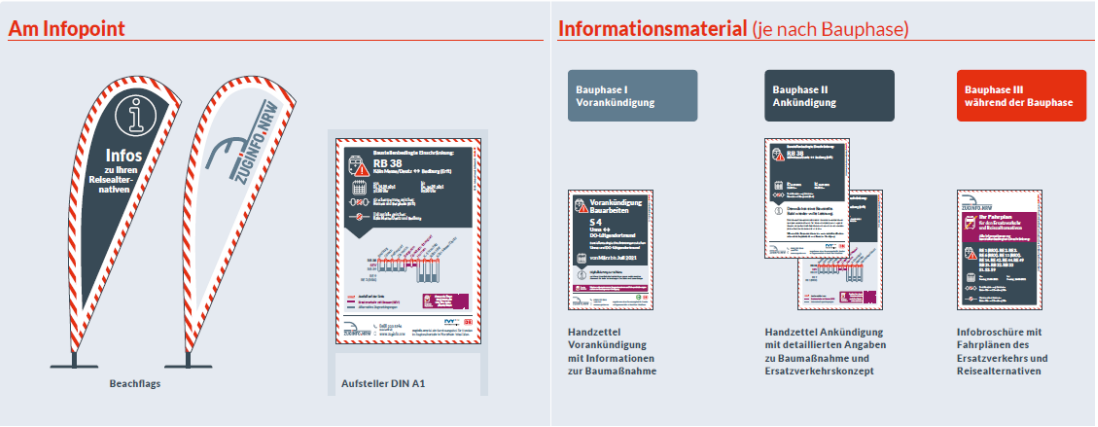


Abb. 64: Ausschnitt aus dem StyleGuide Baustellenkommunikation
Quelle: KC ITF 2024

An zentralen Touch-Points wie Haltestellenmasten, an bestimmten Orten an Bahnstationen und der zentralen Informationsplattform zuginfo.nrw sollen Informationen klar und einheitlich dargestellt werden. Die Plattform basiert dabei u. a. auf den Daten der SPNV-Steuerungszentrale NRW, die aktuelle Meldungen zu Störungen, Baustellen und Betriebsabweichungen landesweit bündelt. Dies umfasst sowohl die optische Gestaltung als auch die inhaltliche Konsistenz der bereitgestellten Inhalte. Diese Touchpoints spielen eine wesentliche Rolle, um Reisenden durch das Gesamtsystem des ÖPNV zu navigieren und sie insbesondere bei Störungen oder Baustellen mit aktuellen Informationen zu versorgen.

Seit Beginn des Jahres 2025 werden zudem mobile, barrierearme und digitale Haltestellenmasten mit E-Paper-Technologie im Baustellendesign eingesetzt. Diese können flexibel an SEV-Haltestellen aufgebaut werden, um vor Ort aktuelle Informationen bereitzustellen und den Bedürfnissen aller Fahrgäste, insbesondere auch von Personen mit Einschränkungen, besser gerecht zu werden.

Im Jahr 2024 wurde durch die SPNV-Aufgabenträger ein landesweit agierender Baustellenkommunikationsdienstleister sowie ein Logistiker für den operativen Einsatz der mobilen Haltestellenmasten ausgeschrieben. Seit Ende 2024 steht mit der DB Regio NRW ein Baustellenkommunikationsdienstleister zur Verfügung, der die Planung und Durchführung der Baustellenkommunikation für rund 180 SPNV-Maßnahmen übernimmt. Darüber hinaus wurde für jeden Aufgabenträger ein Logistiker beauftragt, der die Lagerung, Aufstellung, den Abbau sowie die Wartung der mobilen Haltestellenmasten verantwortet. Im NWL-Bereich übernimmt dies die Westfalen Bus GmbH.

Ein weiterer Schritt in der Baustellenkommunikation ist die Einführung einer Digitalen Baustellenkarte NRW, die Ende 2024 ausgeschrieben und in den Produktivbetrieb überführt werden konnte. Diese Karte soll den Reisenden transparente Informationen zu Baustellen und deren Fortschritt bieten und dabei möglichst kundenfreundlich und interaktiv gestaltet sein.

Weiterhin wird aktuell eine Ausschreibung für die sogenannten Koordinatoren für die Fahrgastinformation (KofFis) vorbereitet. Diese Personale sollen in der SPNV-Steuerungszentrale in der DB-Betriebszentrale Duisburg schwerpunktmäßig die Informationen für das Leitportal zuginfo.nrw aufbereiten.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen erfolgt über die benannte Landesförderung NRW zur Baustellenkommunikation, die beim NWL ein Volumen von rund 3,2 Millionen Euro pro Jahr ausmacht. Diese Mittel werden auf die Aufgabenträger gemäß einem in der Kooperationsvereinbarung festgelegten Schlüssel aufgeteilt.

Baustein B3

Ausrichtung

B3 Ausrichtung

Mit dem Baustein B3: „Ausrichtung“ formuliert der NWL die strategischen Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des SPNV und des öffentlichen Mobilitätsangebots in Westfalen-Lippe. Aufbauend auf den normativen und planerischen Grundlagen des Bausteins B1: „Gestaltungsrahmen“ sowie den Erkenntnissen der Bestandsanalyse in Baustein B2, werden in diesem Kapitel maßgebliche Zielsetzungen in zentralen Themenfeldern formuliert und zu einer strategischen Gesamtperspektive verdichtet.

Diese Gesamtperspektive bildet das strategische Fundament für die zukünftige Ausgestaltung des SPNV und seine Rolle innerhalb eines vernetzten, multimodalen Mobilitätssystems in Westfalen-Lippe und darüber hinaus. Um den komplexen Anforderungen an ein zukunftsgerichtetes, leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Angebot gerecht zu werden, differenziert der NWL die strategische Ausrichtung weiter in wesentliche Handlungsfelder, die gleichzeitig die Kapitel dieses Bausteins bilden. Dazu gehören die Bereiche Angebot, Infrastruktur, Fahrzeuge und (Verkehrs-) Verträge, Qualität und Sicherheit, Tarif und Vertrieb, die werbliche Kommunikation und Fahrgastinformation sowie die Finanzierung, wobei letztere eine Klammer um alle dargestellten Zielsetzungen bildet. Für jedes dieser Handlungsfelder werden in diesem Baustein Zielbilder formuliert, die den Rahmen für die spätere Maßnahmenkonkretisierung in Baustein B4 vorgeben.

Der Baustein B3 bildet damit das Bindeglied zwischen der Analyse und Umsetzung und markiert damit eine entscheidende Schnittstelle für den vorliegenden Nahverkehrsplan. Die hier dargelegten strategischen Zielsetzungen schaffen Orientierung für die weiteren Planungsschritte und dienen als Grundlage für das nachfolgende Handlungskonzept (Baustein B4), in dem diese Leitlinien in konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmen überführt werden. Gleichzeitig manifestieren sie öffentliche Verkehrsinteressen in Westfalen-Lippe aus Perspektive des NWL für die Menschen in Westfalen-Lippe.

B3.1 Strategische Ausrichtung des NWL

Der NWL stellt sich als Aufgabenträger im SPNV und als Treiber einer vernetzten Mobilitätsentwicklung den Herausforderungen einer sich dynamisch wandelnden Gesellschaft. In einer Zeit, in der ökologische, soziale und wirtschaftliche Entwicklungen neue Maßstäbe für Mobilität setzen, formuliert der NWL mit dem hier vorliegenden Nahverkehrsplan die Ausrichtung und Zielsetzungen für die kommenden Jahre. Dabei steht nicht nur die Weiterentwicklung bestehender Strukturen im Zentrum der Betrachtung, sondern vielmehr ein klares Ziel des NWL: Die Gestaltung eines integrierten, bürgernahen, sozialen sowie klimafreundlichen und zukunftsfähigen Mobilitätsverbundes in Westfalen-Lippe als Teil einer vernetzten Mobilität in Nordrhein-Westfalen und auch darüber hinaus.

Der NWL begleitet den Veränderungsprozess des SPNV/ÖPNV in Nordrhein-Westfalen mit großer Aufmerksamkeit, bringt seine Perspektiven aktiv in aktuelle Debatten ein und überprüft kontinuierlich die eigene Positionierung im Lichte dieser Entwicklungen. Der andauernde Diskurs und das Fehlen diesbezüglicher verbindlicher Entscheidungen bis zum Redaktionsschluss dieses Nahverkehrsplans führen dazu, dass mögliche Änderungen in Organisation und Zuständigkeiten noch nicht berücksichtigt werden konnten. Der NWL wird seine strategische Ausrichtung jedoch umgehend an einem neuen Anforderungsprofil ausrichten, sobald dieses vorliegt.

Vision des NWL

Die Zielsetzung des NWL orientiert sich an einer klaren Vision:

Mit vernetzten Mobilitätsangeboten schafft der NWL attraktive Alternativen zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger in Westfalen-Lippe und darüber hinaus. Hierbei steht die Nutzersicht im Fokus aller Entscheidungen.

Im Mittelpunkt steht also ein ganzheitliches Mobilitätsverständnis: zuverlässig, digital vernetzt, barrierefrei und für alle zugänglich. Dieses endet auch nicht an administrativen oder infrastrukturellen Grenzen. Der NWL versteht sich dabei als Impulsgeber und Koordinator eines integrierten Mobilitätsverbunds in Westfalen-Lippe und darüber hinaus.

Das Rollenverständnis des NWL beschränkt sich indes nicht auf die reine Bestellung oder Koordination von SPNV-Leistungen. Vielmehr begreift der NWL sich als aktiver Gestalter der Mobilität in der Region, welcher an den Bedürfnissen der Menschen und einer Mobilität von „Tür zu Tür" orientiert ist. Ziel ist es ein zuverlässiges Nahverkehrssystem in Westfalen-Lippe zu erhalten und auszubauen, bei dem der SPNV als Rückgrat und ein Baustein nachhaltiger Mobilität weiterentwickelt wird.

Neben der weiterhin zentralen Verantwortung für Planung, Organisation und Qualitätssicherung im SPNV richtet der NWL seinen Fokus auch auf die Entwicklung einer vernetzten und multimodalen Mobilitätsstruktur in Westfalen-Lippe. Diese Ausweitung ergibt sich aus der Notwendigkeit, Mobilität entlang vollständiger Wegeketten ganzheitlich zu denken und orientiert sich an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bürger sowie den räumlichen Gegebenheiten in der Region. Der NWL wirkt dabei im Sinne des ÖPNVG NRW darauf hin, bestehende Defizite im Gesamtsystem zu erkennen und gemeinsam mit den SPNV- und kommunalen Aufgabenträgern sowie weiteren Partnern eine bedürfnisorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV zu koordinieren, ohne dabei in deren originäre Zuständigkeiten einzugreifen. Dabei agiert der NWL als innovativer Partner und Multiplikator zugleich.

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit ist auch vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Herausforderungen unerlässlich. Etwa steigt die Notwendigkeit hochwertiger Ersatzleistungen durch die erhöhte Bautätigkeit im Schienennetz, die auch weitere Verkehrsmittel einschließen muss, um attraktive (Ersatz-) Angebote zu schaffen. Die vernetzte Mobilität wird in diesem Zusammenhang zu einem kritischen Element, welches die Mobilität in den betroffenen Regionen sicherstellt und der daher eine ganz neue Rolle als verbindendes Element zwischen Schienenersatzverkehr und ÖSPV zukommen wird. Zudem wird es vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Ressourcen unerlässlich, Effizienzsteigerungen auch bei der Organisation der vernetzten Mobilität zu erreichen.

Diese strategische Ausrichtung des NWL beschreibt Anspruch und Verantwortung zugleich: Sie ist Maßstab für das tägliche Handeln und Grundlage für eine Mobilität, die Teilhabe ermöglicht, Klimaziele unterstützt und Westfalen-Lippe als starke, lebenswerte Region verbindet und stärkt. Sie fordert intensive infrastrukturelle Weiterentwicklung und organisatorische Anpassungsfähigkeit. Nur wenn Mobilitätsangebote auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Menschen ausgerichtet und konsequent aufeinander abgestimmt sind, entsteht ein attraktives, nachhaltiges und sozial gerechtes Verkehrsangebot.

Der NWL begreift die Mobilität der Zukunft als integrativen Raum, in dem neue Mobilitätsformen und etablierte Systeme gleichermaßen miteinander verwoben sind. Daraus leitet sich die Transformation des NWL von einem klassischen SPNV-Aufgabenträger zu einem regionalen Mobilitätsverbund ab, der sowohl auf infrastruktureller als auch auf systemischer Ebene Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern,

Regionen und Akteuren schafft. Dieses erweiterte Aufgabenverständnis ist auch gesetzlich im ÖPNVG NRW verankert.

Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr

Der öffentliche Nahverkehr ist, wie in Kapitel B1.2 beschrieben, eine zentrale Säule der Verkehrswende und leistet zugleich einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Auf dieser Grundlage arbeitet der NWL gemeinsam mit den beteiligten Akteuren daran, das Angebot im Nahverkehr weiterzuentwickeln, die Attraktivität des Systems nachhaltig zu steigern und die Verkehrswende unter Berücksichtigung ökonomischer Rahmenbedingungen aktiv zu gestalten. Durch das Zusammenspiel aus Push- und Pull-Faktoren möchte der NWL eine spürbare Verlagerung des Verkehrs zugunsten des ÖPNV bzw. des Umweltverbundes erreichen. Der NWL verfolgt daher das Ziel, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) in Westfalen-Lippe deutlich zu erhöhen. Und das sowohl in urbanen Zentren als auch in ländlichen Räumen. In diesem Zusammenhang richtet der NWL seine Arbeit darauf aus, den Anteil des Öffentlichen Personenverkehrs am Gesamtverkehr nach Personenkilometern in Westfalen-Lippe bis 2040 im Mittel auf 25 Prozent zu erhöhen.

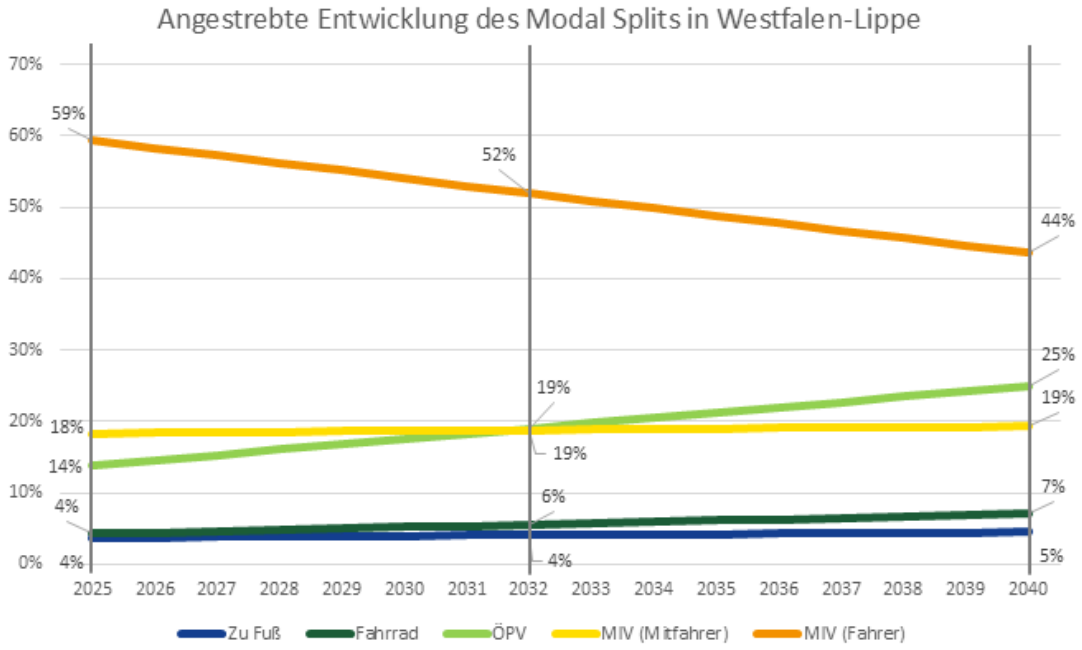


Abb. 65: Angestrebte Entwicklung des Modal Splits
Anmerkung: Modal Split nach Personenkilometern, Rundungsdifferenzen möglich
Quelle: NWL 2025, Datenbasis: INFAS 2025

Bei kleinräumlicher Betrachtung sind die jeweiligen Rahmenbedingungen des heterogenen Verkehrsraums in Westfalen-Lippe zu berücksichtigen. Das detaillierte Modell zur Herleitung des Modal Split für den NWL sowie die differenzierten Zielwerte nach Raumtypen sind im Anhang dargestellt.

Mensch im Mittelpunkt

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen stehen dabei stets im Zentrum. Sie orientieren sich nicht an administrativen Grenzen, sondern an Lebensrealitäten. Der NWL entwickelt deshalb Lösungen, die über das eigene Verbandsgebiet hinausgehen und mit den benachbarten Regionen, dem Land Nordrhein-Westfalen sowie den nationalen und europäischen Mobilitätspartnern abgestimmt sind. Die Zusammenarbeit mit Land, Aufgabenträgern, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verbänden und Zivilgesellschaft

ist nicht nur Voraussetzung, sondern integraler Bestandteil dieser Strategie. Auch die jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Stadt und Land erfordern indes passgenaue Lösungen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen entsprechend befriedigen zu können. Dazu werden Mobilitätsangebote geschaffen, die eine durchgängige Reisekette „von Tür zu Tür“ ermöglichen. Intermodale Knotenpunkte wie Mobilitätsstationen sind hierbei ebenso zentrale Elemente für eine vernetzte Mobilitätsstruktur wie die digitale Infrastruktur als Basis für ein vernetztes und durchbuchbares Mobilitätsangebot. Dies reduziert zudem Abhängigkeiten vom Auto und die Menschen können Ihre Wege sicher, komfortabel und ressourcenschonend zurücklegen. Damit kann ein echter Beitrag zur Daseinsvorsorge und sozialer Teilhabe geleistet werden.

Soziale Teilhabe

Unter dem Gesichtspunkt der sozialen Teilhabe und der Daseinsvorsorge ist es in einer Region mit derart unterschiedlicher Siedlungsdichte und räumlichen Struktur wie Westfalen-Lippe daher auch ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit, allen Bevölkerungsschichten durch gut getaktete SPNV- und Busverbindungen sowie weitere Angebote eine hochwertige Mobilität sowie den Zugang zu zentralen Infrastrukturen in den (Ober-) Zentren zu ermöglichen. Dazu gehört auch die Herstellung der Barrierefreiheit als wesentlicher Bestandteil von Selbstbestimmung sowie gesellschaftlicher Teilhabe. Sie ist damit Anspruch des NWL an ein zukünftiges Mobilitätsangebot.

Orientierung an Werten und Nachhaltigkeitszielen

Der NWL orientiert sich am übergeordneten Leitziel der erfolgreichen Gestaltung der Verkehrswende in Westfalen-Lippe als Teil einer gesamtnationalen und europäischen Entwicklung. Dabei geben die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (SDGs) und die Werte des NWL *„fair, verlässlich und kooperativ“* Orientierung für das eigene Handeln.

Öffentliche Mobilität als Wirtschaftsfaktor

Eine leistungsfähige öffentliche Mobilität ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor und Garant regionaler Wertschöpfung. Sie schafft Erreichbarkeit für Menschen und Unternehmen, verbindet Wohn-, Arbeits- , Bildungs- sowie Versorgungsstandorte und bildet somit eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Region. Ein verlässlicher, moderner und attraktiver ÖPNV stärkt auch die Standortattraktivität in Westfalen-Lippe. Zugleich erzeugt der Betrieb und Ausbau der öffentlichen Mobilität selbst wirtschaftliche Effekte etwa durch Schaffung von Arbeitsplätzen oder Aufträge an regionale Unternehmen. Studien belegen, dass der öffentliche Verkehr positive Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte auslöst (vgl. Kapitel B1.2.3). Der öffentliche Verkehr ist also nicht nur ein Garant zur Sicherung der Mobilität, sondern Treiber regionaler Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität. In diesem Bewusstsein nimmt der NWL seine Aufgaben wahr.

Zugang zu Mobilität sichern

Der NWL verfolgt das Ziel, allen Menschen einen einfachen, transparenten und verlässlichen Zugang zum Nahverkehr und zu multimodalen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. In den kommenden Jahren wird gerade auf die Dimension der Zuverlässigkeit besonderes Augenmerk zu richten sein. Dazu gehören neben einem flächenwirksamen Angebot ganz maßgeblich ein verständlicher Tarif, nutzerfreundliche Vertriebswege sowie verlässliche Informationsangebote, die eine nahtlose Mobilität von der Information über die Buchung bis zur Abrechnung sicherstellen. Ziel ist es, eine durchgehend multimodale

Mobilität zu gewährleisten, neue Nutzergruppen zu gewinnen und die Nachfrage sowohl bei Neu- als auch bei Bestandskunden gezielt zu steigern.

Dekarbonisierung des Verkehrs

Die weitergehende Dekarbonisierung des Verkehrs ist wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende und damit auch ein zentrales strategisches Ziel des NWL. In diesem Zusammenhang sollen die verkehrsbedingten Emissionen im SPNV in Westfalen-Lippe nachhaltig reduziert und dadurch ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Für den SPNV verfolgt der NWL dazu eine weitergehende Elektrifizierung des Schienennetzes sowie den verstärkten Einsatz innovativer lokal emissionsfreier Antriebstechnologien wie etwa von batterieelektrischen Zügen[14] oder alternativ Wasserstoffzügen[15].

Digitalisierung als zentrales Werkzeug

Die Digitalisierung ist als ein zentrales Werkzeug für die Weiterentwicklung des ÖPNV fest in der Gesamtstrategie des NWL als Querschnittsaufgabe verankert. Sie ermöglicht eine verbesserte Vernetzung sowie die Optimierung der Zugänglichkeit, Abläufe und Prozesse. Der NWL setzt dabei gezielt auf digitale Innovationen, um Mobilität lokal und überregional durchbuchbar zu gestalten, und etabliert digitale Prozesse und Lösungen in allen Geschäftsbereichen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Entwicklung und Anwendung einheitlicher Standards. Nur so können Insellösungen vermieden, Mittel effizient eingesetzt und eine durchgängige Kompatibilität im Mobilitätssystem gewährleistet werden. Im Einklang mit den Vorgaben des Landes setzt der NWL zudem verstärkt auf Open-Source-Entwicklungen, um Abhängigkeiten von Lizenzmodellen zu vermeiden und nachhaltige, übertragbare Lösungen für das Gesamtsystem zu schaffen.

Barrierefreiheit als Voraussetzung für soziale Teilhabe

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist eine ebenso wichtige Querschnittsaufgabe des NWL, die in enger Verzahnung von Angebot, Infrastruktur, Fahrzeugplanung, Fahrgastinformation sowie Tarif und Vertrieb gemeinsam mit den Partnern umgesetzt wird. Nur durch das Zusammenspiel aller Bereiche kann ein nahtlos barrierefreies Mobilitätssystem entstehen, das allen Bürgern einen gleichberechtigten Zugang und hohe Nutzerfreundlichkeit gewährleistet. Die Barrierefreiheit ist dabei mehr als ein gesetzlicher Auftrag, sondern vielmehr Teil des Selbstverständnisses des NWL. Der Aspekt der Barrierefreiheit wird in Kapitel B3.3 Infrastruktur und B3.4 Fahrzeuge aufgegriffen.

Erhöhung der Qualität und Kundenzufriedenheit

Der NWL strebt eine hohe Kundenzufriedenheit und ein positives Image des vernetzten öffentlichen Mobilitätsangebotes an. Die gegenwärtige Qualität des Angebots ist jedoch nicht zufriedenstellend, daher wird ein starker Fokus darauf zu legen sein, wie zu einem qualitativ hochwertigen Angebot zurückgekehrt und dieses dann auch aufrecht erhalten werden kann. Zur Erhöhung der Qualität arbeitet der NWL gemeinsam mit den Partnern intensiv an Verbesserungen in Bezug auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Weiterhin setzt er zunehmend auf digitale Lösungen zur Information, Buchung und Abrechnung von Mobilitätsdienstleistungen, die verkehrsmittelübergreifend erfolgen kann.

[14] Battery Electric Multiple Unit (BEMU)
[15] Hydrogen Electric Multiple Unit (HEMU)

Kommunales Mobilitätsmanagement

Mobilität ist ein individuelles Bedürfnis und wird von persönlichen Präferenzen, Gewohnheiten und Lebensumständen geprägt. Vor diesem Hintergrund versteht sich das Mobilitätsmanagement als zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch koordinierende, informatorische, organisatorische und beratende Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die reine Verkehrsplanung hinaus. Die Gestaltung einer Mobilitätswende kann somit nicht allein durch Angebotsausweitungen oder infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden, sondern erfordert eine gezielte Beeinflussung von Mobilitätsentscheidungen, Weiterentwicklung tradierter Planungsmuster sowie ein abgestimmtes Zusammenwirken von Angebot, Information, Organisation und Kommunikation auf verschiedenen Ebenen. Für den NWL ist das Mobilitätsmanagement ein unverzichtbares Instrument, um die komplexen Herausforderungen in Mobilität und Verkehr zu adressieren und diese im Sinne der Verkehrswende zu gestalten. Dabei spielt die gezielte Kommunikation eine zentrale Rolle, um bestehende und geplante Bausteine einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität sowie deren gemeinschaftlichen Gewinn sichtbar zu machen und ihre Akzeptanz bzw. Nutzung zu fördern. Handlungsstarke Kommunalverwaltungen bilden eine zentrale Voraussetzung, um die strategischen und politischen Zielsetzungen konsequent umzusetzen und die Mobilitätswende voranzubringen. Der NWL unterstützt die Kommunen in seinem Verbandsgebiet gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW daher aktiv bei der Etablierung und Weiterentwicklung eines kommunalen Mobilitätsmanagements.

Finanzierung als zentrale Herausforderung

Die Finanzierung des Nahverkehrs wird auch künftig eine große Herausforderung darstellen. Die Verkehrswende im ÖPNV ist politisch gewollt und planerisch vorbereitet. Der NWL hat hierfür klare Zielbilder, Entwicklungsstrategien und Maßnahmen vorgelegt. Doch zwischen dem formulierten Anspruch an ein zukunftsfähiges, flächendeckendes und leistungsfähiges Angebot und den real verfügbaren Finanzmitteln besteht derzeit eine erhebliche Lücke. Genauso ist die zwingend notwendige Verbesserung des Zustands der Infrastruktur abhängig von einem deutlichen Ausbau der Mittelausstattung. Ohne eine strukturell verlässliche, auskömmliche Finanzierung ist die Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele im ÖPNV auf ansprechendem Qualitätsniveau in Westfalen-Lippe nicht erreichbar. Die ambitionierten Ziele der Verkehrswende können nur erreicht werden, wenn sie durch eine entsprechend abgesicherte Finanzierung unterstützt werden. Dabei liegt die Priorität bei der Sicherung des Grundangebotes und eines für den zuverlässigen Betrieb notwendigen Infrastrukturausbaus. Die Absicherung der Finanzierung der Betriebsleistung und des zwingend notwendigen Ausbaus sind von überragender Bedeutung und müssen politisch gewährleistet werden.

Der NWL setzt sich daher für eine nachhaltige Finanzarchitektur ein, die Effizienzgewinne, Synergien und innovative Konzepte einschließt (vgl. Kapitel B3.12). Die Verwendung der Finanzmittel erfolgt unter dem Anspruch, nicht die kostengünstigste, sondern die langfristig nachhaltigste Lösung zu wählen. Dazu gehört auch, bestehende Schnittstellen und Prozesse im ÖPNV-System gezielt weiterzuentwickeln und zu harmonisieren, um Synergien heben zu können. Der NWL kann in diesem Kontext Impulse für eine stärkere Koordination geben und den Dialog zwischen den Akteuren fördern, ohne dabei in bestehende Zuständigkeiten einzugreifen. Er sucht dabei stets flexible Lösungen und geht neue, innovative Wege, um den verschiedenen Anforderungen gerecht zu werden.

Auf dieser strategischen Grundlage folgen in den nachgelagerten Kapiteln differenzierte Zielsetzungen für die jeweiligen Handlungsfelder und Metaziele, von der Angebots- und Infrastrukturentwicklung bis hin zur Tarifgestaltung und der Fahrgastinformation.

B3.2 Angebot

Im Sinne der strategischen Ausrichtung wirkt der NWL auf ein leistungsfähiges, flächendeckendes und qualitativ attraktives ÖPNV-Angebot in Westfalen-Lippe hin, das zugleich bedürfnisgerecht und auch finanzierbar ist. Es soll den Anforderungen einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Mobilität entsprechen und die Lebensrealitäten der Menschen in der Region berücksichtigen. Eine integrierte Verkehrsentwicklung ist dabei entscheidend für einen attraktiven ÖPNV in Westfalen-Lippe. Der SPNV bildet dabei als ein zentraler Baustein des Mobilitätsspektrums das Rückgrat des Mobilitätsverbunds und fungiert als Taktgeber für weitere Verkehrsträger. Die Entwicklung des SPNV erfolgt jedoch keineswegs isoliert, sondern eingebettet in das öffentliche Verkehrssystem – ganz im Sinne eines modernen und ganzheitlich ausgerichteten Mobilitätsverbunds. Der NWL fungiert in diesem Rahmen als Partner der Kommunen und weiteren Akteure, der die Angebote der verschiedenen Verkehrsträger koordiniert und aufeinander abstimmt, übernimmt aber gleichzeitig in seiner Rolle als SPNV-Aufgabenträger weiterhin die Verantwortung für die Organisation des SPNV in der Region.

Dieses Kapitel legt also nicht nur Standards und Zielvorgaben für das SPNV-Angebot fest, sondern stellt gleichzeitig die Ausrichtung des Angebots im Zusammenhang von vernetzter Mobilität heraus.

B3.2.1 Zielvorgaben für Verbindungen im SPNV

Die Festlegung klarer Zielvorgaben und Standards bildet den Rahmen für die Planung des SPNV in Westfalen-Lippe. Durch sie wird sichergestellt, dass das Angebot auf einer transparenten und objektiven Grundlage entwickelt wird und dabei möglichst gleichwertige Verhältnisse in der Region entstehen. Zugleich können durch Kategorisierungen auch die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der verschiedenen Korridore berücksichtigt werden.

Ein zentraler Anspruch liegt dabei nicht nur in der quantitativen Weiterentwicklung des Angebots, sondern insbesondere in der Sicherung von Zuverlässigkeit und hoher Qualität des SPNV. Denn ein attraktiver und stabiler SPNV ist Voraussetzung dafür, dass die Verkehrswende in Westfalen-Lippe gelingen kann. Für den NWL ist die Qualität des Angebots daher weit mehr als ein operatives Steuerungsziel – sie ist ein grundlegender Bestandteil des strategischen Selbstverständnisses und Ausdruck der Verantwortung gegenüber Fahrgästen, Politik und Partnern. Um hier deutliche Verbesserungen zu erreichen arbeitet der NWL gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern und weiteren Partnern konsequent an der Beseitigung bestehender Defizite. Zielgerichtete Maßnahmen sollen die Zuverlässigkeit und Attraktivität des SPNV nachhaltig stärken und damit das Vertrauen der Fahrgäste zurückgewinnen. Dabei wird der NWL auch künftig auf innovative Ansätze setzen, um den vielfältigen Herausforderungen begegnen zu können und den SPNV als leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel zu positionieren (vgl. Kapitel B3.6).

Neben dem Anspruch an eine hohe Qualität arbeitet der NWL kontinuierlich daran, ein wettbewerbsfähiges, flächendeckendes, leistungsfähiges und attraktives SPNV-Angebot bereitzustellen. Dabei werden sowohl die unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen in urbanen Zentren als auch in ländlichen Räumen im Verbandsgebiet berücksichtigt, als auch die Notwendigkeit, flexibel auf Veränderungen reagieren zu können. In urbanen Zentren können v. a. dichtere Takte und höhere Kapazitäten notwendig sein.

Demgegenüber liegt der Schwerpunkt in eher ländlich geprägten Regionen auf einer zuverlässigen Grunderschließung, wobei der Bedarf auch in diesen Regionen regelmäßig über eine reine Grundversorgung hinausgeht und bei der Angebotsplanung entsprechend berücksichtigt werden muss. Gleichzeitig ist eine gute Anbindung an das Gesamtsystem sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sind Verbindungen in die Oberzentren, die Ausweitung der Bedienzeiten in Tagesrandlagen, zusätzliche Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten sowie der Infrastrukturausbau, die Reaktivierung geeigneter Bahnstrecken und die Anbindung an die bestehenden starken Achsen als Ansätze zu benennen. Trotz der ambitionierten Ziele des NWL können alle geplanten Maßnahmen nur umgesetzt werden, wenn ausreichend finanzielle Mittel bereitstehen und die personellen Ressourcen zur Verfügung stehen. Wie bereits eingangs beschrieben, unterliegt daher jede Initiative dem Finanzierungsvorbehalt.

Integraler Taktfahrplan und Zielnetze 2032 / 2040 als Planungsgrundlage

Die planerische Konzeption des SPNV-Angebotes folgt dem Prinzip des integralen Taktfahrplans: verlässliche Takte und optimal aufeinander abgestimmte Anschlüsse bilden die Grundlage für ein durchgängiges und nutzerfreundliches Gesamtsystem. Dabei bilden die Zielnetze NRW die Richtschnur für die zukünftige Ausgestaltung des Angebotes auf der Schiene. Das Zielnetz NRW 2032 zeigt die mittelfristige Perspektive auf. Das Zielnetz NRW 2040, in dem die Planungen des Bundes zum Deutschlandtakt vollumfänglich berücksichtigt sind, fungiert als langfristiges Leitbild der Angebots- und Infrastrukturentwicklung, wenngleich die Maßnahmen auch hier unter Finanzierungsvorbehalt stehen.

Das KC ITF bündelt in diesem Zusammenhang das fachliche Know-how und übernimmt die Rolle des Koordinators: Es entwickelt die Zielnetze, sorgt für die Abstimmung mit Land, Regionen und Aufgabenträgern und macht damit aus vielen Einzelprojekten ein konsistentes Gesamtsystem. So wird gewährleistet, dass der Integrale Taktfahrplan (ITF) nicht nur ein Plan auf dem Papier bleibt, sondern Schritt für Schritt konkrete Verbesserungen für die Fahrgäste bringt.

Verbindung der Oberzentren untereinander

Für die Region Westfalen-Lippe mit ihrer polyzentrischen Siedlungsstruktur und den Oberzentren Bielefeld, Münster, Paderborn und Siegen ist eine Verbindung zu und zwischen den Oberzentren von besonderer Bedeutung. Aufgrund der Lage und Relevanz der unmittelbar an das Verbandsgebiet angrenzenden Oberzentren Dortmund, Hagen, Osnabrück und dem niederländischen Städtedreieck Enschede / Hengelo / Oldenzaal sowie der auch etwas weiter entfernten aber von der Verkehrsausrichtung relevanten Oberzentren Essen, Duisburg, Kassel, Hannover, Köln, Göttingen und Gießen ist deren Anbindung für die Mobilität im Verbandsgebiet ebenso relevant.

Von den westfälischen Oberzentren Bielefeld, Münster, Paderborn und Siegen sowie von Hamm als zentralem Knotenpunkt mit Fernverkehrsangebot sollen die schnellen und hochwertigen Direktverbindungen in den Kernraum NRW (Ruhrgebiet, Düsseldorf, Köln) und in bedeutsame Zentren außerhalb von NRW (Hannover, Kassel, Gießen, Osnabrück, Enschede) ebenso gestärkt werden wie die direkten Verbindungen zwischen den benachbarten Oberzentren im NWL Verbandsgebiet. Die direkte Erreichbarkeit der Oberzentren in Westfalen und im nahen Verkehrsraum des VRR (Dortmund und Hagen) aus den Regionen soll durch dichtere Takte und ggf. neuen Linienführungen weiter verbessert werden. Ergänzend zu den Direktverbindungen sollen zusätzliche Umsteigeverbindungen unter Einbeziehung weiterer Haltestellen das Angebot verdichten. Hierbei werden die regionalen Verkehrsverflechtungen und Verbindungen von landesweiter Bedeutung, die durch das Verbandsgebiet verlaufen, berücksichtigt.

Ziel ist unter Einbeziehung der Verkehrsbeziehungen also die Verbindung der Oberzentren in Westfalen-Lippe untereinander, in die Metropolräume Düsseldorf und Köln sowie in angrenzende relevante Oberzentren mit mindestens einer stündlichen Direktverbindung und zusätzlichen Umsteigeverbindungen.

Erreichbarkeit der Oberzentren aus der Region

Die Region Westfalen-Lippe wird maßgeblich durch ihre starken Mittelzentren und die Ausrichtung der Verkehrsströme auf die zuvor genannten Oberzentren geprägt. Eine leistungsfähige, regelmäßige und schnelle Verbindung zwischen den Mittel- und Oberzentren gewährleistet den Zugang zu zentralen Funktionen für die Bevölkerung und Unternehmen. Auch unter Berücksichtigung der Verkehrsbeziehungen zeigt sich die Relevanz dieser Verbindungen in den Analysen. Daher sind neben der Verbindung der Oberzentren untereinander regelmäßige und direkte Verbindungen von den Mittelzentren in nächstgelegene Oberzentren entscheidend für ein starkes Westfalen-Lippe. Gleichzeitig ist in diesem Zusammenhang die Siedlungsstruktur im Verbandsgebiet zu berücksichtigen, sodass insbesondere große Entfernungen zu nächstgelegenen Oberzentren meist nicht in den im ITF definierten Zeithorizont von 60 Minuten erreicht werden können. Hier sind attraktive Alternativen zu schaffen.

Der NWL strebt daher an, dass mittelfristig alle Mittelzentren in der Regel umsteigefreie Verbindungen zum jeweils nächstgelegenen Oberzentrum erhalten. Nur in begründeten Einzelfällen sollte hiervon abgewichen werden können. Adäquat koordinierte Umsteigeverbindungen können ebenso eine schnelle Erreichbarkeit gewährleisten.

Für stark nachgefragte Verbindungen aus den starken Mittelzentren in die Oberzentren ist die Etablierung eines 30-Min-Taktes mit Bedienung aller Stationen das Ziel des NWL, als ganztägiges Angebot von 6 Uhr bis 20 Uhr oder für weniger stark nachgefragte Linien zumindest in einer ausgedehnten Hauptverkehrszeit. Zur Erschließung des ländlichen Raums werden bei der Linienführung teilräumliche Verflechtungen und wichtige Subachsen berücksichtigt. Dabei werden mit den weiteren Partnern auch ergänzende Angebote zum SPNV wie Schnellbusse geprüft, um Anschlüsse aus dem Raum an die Oberzentren sicherzustellen.

Verbindungen zu Knotenpunkten und Umstiegszeiten

Der SPNV als integriertes und vertaktetes System lebt von den Verknüpfungen der Linien in den Knotenpunkten. Sie ermöglichen es, über die bestehenden Direktverbindungen hinaus weitere Ziele zu erreichen und das Netz in seiner Gesamtheit zu erschließen. Neben den Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren bilden die Knotenpunkte und die entsprechenden Verbindungen zu diesen somit einen zentralen Bestandteil des Nahverkehrsnetzes und sichern die flächendeckende Erreichbarkeit im Verbandsgebiet. Die Anschlüsse in den Knotenpunkten sollen einerseits schnelle Umstiege im Sinne kurzer Reisezeiten ermöglichen, zugleich aber auch zuverlässig sein.

Die DB InfraGO legt hierfür stationsspezifische Mindestübergangszeiten fest, die abhängig von den örtlichen Gegebenheiten in der Regel zwischen fünf und acht Minuten liegen. Bei bahnsteiggleichen Anschlüssen werden üblicherweise drei Minuten angesetzt. In begründeten Ausnahmen können diese Zeiten reduziert werden.

Für das Verbandsgebiet Westfalen-Lippe werden gegenwärtig Übergangszeiten zwischen fünf und fünfzehn Minuten angestrebt. Aufgrund von Abhängigkeiten zu anderen Verkehrsangeboten sowie infrastrukturellen Rahmenbedingungen können jedoch nicht alle gewünschten Anschlussbeziehungen innerhalb dieser Zeitfenster realisiert werden. Eine Weiterentwicklung dieser Zielvorgaben ist derzeit

Gegenstand einer Abwägung und Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrs- (EVU) und -infrastrukturunternehmen (EIU). In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob längere Übergangszeiten zur Erhöhung der Anschlusssicherheit und Betriebsstabilität oder kürzere Umstiegszeiten zur Attraktivitätssteigerungen durch reduzierte Reisezeiten vorzuziehen sind. Die Entscheidung erfolgt auf Basis einer differenzierten Analyse der örtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen sowie auf die aktuelle Situation und die Realität mit gegenwärtig schlechten Pünktlichkeitswerten; eine generelle Festlegung wäre angesichts der Komplexität und Heterogenität nicht zielführend.

Als wichtigste Knotenpunkte im Verbandsgebiet des NWL sind Münster (Westf) Hbf, Bielefeld Hbf und Hamm (Westf) Hbf hervorzuheben. Sie verfügen jeweils über stündliche Anschlüsse zum Fernverkehr und bieten zugleich eine Vielzahl von SPNV-Verbindungen. Darüber hinaus kommt auch den Knotenpunkten Paderborn, Siegen, Herford und Rheine eine hohe Bedeutung zu. Ergänzend sind auch Knotenpunkte außerhalb des Verbandsgebiets für die Vernetzung von Westfalen-Lippe von großer Relevanz. Hierzu zählen insbesondere Enschede, Osnabrück Hbf, Hannover Hbf, Essen Hbf, Dortmund Hbf, Köln Hbf, Gießen und Kassel-Wilhelmshöhe, was jeweils bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen ist. Die Zielstellungen des ITF NRW berücksichtigen die Verknüpfungen an den Knotenpunkten und binden sie systematisch in das Gesamtnetz ein.

Über ihre Funktion im Schienenverkehr hinaus sind die Knotenpunkte im Sinne einer vernetzten Mobilität an geeigneten Standorten zu multimodalen Mobilitätsdrehscheiben weiterzuentwickeln (vgl. B3.3 Infrastruktur). Sie stellen damit das Rückgrat einer leistungsfähigen und zukunftsfähigen Erreichbarkeit im Verbandsgebiet dar und schaffen die Voraussetzung für attraktive, durchgängige Reiseketten.

Regionale Betriebskonzepte

Regionale Betriebskonzepte sollen als Motor für ein leistungsfähiges SPNV-Angebot in der Fläche wirken und die Teilräume Westfalen-Lippes nachhaltig stärken. Sie ergänzen damit die zuvor beschriebenen Festlegungen zu Verbindungen und dienen dazu, die Verkehrsleistungen im SPNV in Westfalen-Lippe gezielt und koordiniert weiterzuentwickeln und dabei den Bedürfnissen unterschiedlicher Räumen Rechnung zu tragen. Durch ihre konsequente Ausrichtung an den regionalen Anforderungen und Verkehrsbeziehungen tragen sie maßgeblich dazu bei, den SPNV als wichtigen Bestandteil der Mobilität im Verbandsgebiet zu stärken, attraktive Verbindungen zu schaffen und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Beispielhaft sind in diesem Zusammenhang die S-Bahn Münsterland, die S-Bahn Ostwestfalen-Lippe und die Weiterentwicklung des Sauerlandnetzes zu nennen, die als regionale Betriebskonzepte zentraler Bestandteil der zukünftigen Angebotsgestaltung und der Weiterentwicklung des SPNV in Westfalen-Lippe sind.

B3.2.2 Bedienungsstandards im SPNV

Die dargestellten Bedienungsstandards für das SPNV-Angebot im Verkehrsraum Westfalen-Lippe sind nachfrageorientiert und beziehen sich auf die Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Strecken (-abschnitten) und nutzen diese als wesentliche Grundlage zur kategorisierten Weiterentwicklung des Angebots. Die Zielvorgaben sind insoweit gestaffelt nach verschiedenen Nachfragekategorien aufgebaut, wie sie bereits in Kapitel B2.1 dargestellt wurden. An der Zuordnung der Kategorien orientieren sich insoweit beispielsweise die Bedienungshäufigkeit oder auch die Bedienungszeiten auf einzelnen Strecken. Dabei werden die im letzten NWL-Nahverkehrsplan 2011 festgelegten bzw. inzwischen aktualisierten Ziele und Anforderungen im Wesentlichen weiterhin verfolgt. Einige der gesetzten Ziele und Anforderungen konnten bereits erreicht werden, wie im Kapitel B2.1.3 dargelegt.

Bedienungshäufigkeit

Neben den vorgenannten Verbindungen und damit dem Anschluss an das SPNV-Netz sowie zu regionalen Zentren ist die Angebotsdichte von zentraler Bedeutung für ein attraktives SPNV-Angebot. Die Bedienungshäufigkeit ist insoweit für Fahrgäste, Freizeitnutzer und insbesondere Pendler ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl. Bereits durch die Einführung des integralen Taktfahrplans wurde in wesentlichen Verkehrszeiten flächendeckend ein Stundentakt und in weniger nachfragestarken Zeiten zumindest ein Zweistundentakt als Grundangebot etabliert. Im Rahmen der Weiterentwicklung des ITF und des Angebots konnten inzwischen weitere Verbesserungen erzielt werden. Der NWL hat im letzten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 bereits Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage für den Verkehrsraum Westfalen-Lippe definiert. Diese wurden durch Beschluss der Verbandsversammlung im Jahr 2016 fortgeschrieben. Mittelfristig wird die Etablierung eines Halbstundentaktes angestrebt. Dabei sind die Zielnetze 2032 und 2040 als Taktgefüge unumgänglich. Die Anforderungen für die Bedienungshäufigkeit richten sich je Strecke nach dem durchschnittlichen Reisendenintensität im Belastungsquerschnitt (Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge (Rkm/kmBL)).

Daraus abgeleitet gelten folgende Schwellenwerte und Kategorien im Belastungsquerschnitt (s. Tabelle 5), die der NWL als entsprechende Bedienungsstandards festlegt. In Einzelfällen kann durch Beschluss der Verbandsversammlung die Anzahl der Züge innerhalb der gebildeten Kategorien abweichen.

Tabelle 5: Anforderungen Bedienungshäufigkeit nach Belastungsquerschnitt 2016

Durchschnittlicher Belastungsquerschnitt im Streckenabschnitt (Tageswert im SPNV)	Anforderung an die Bedienungshäufigkeit
12.500 Reisende und mehr	Mindestens 4 stündliche Verbindungen mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge
7.500 bis unter 12.500 Reisende	Mindestens 3 stündliche Verbindungen
5.000 bis unter 7.500 Reisende	Mindestens 2 stündliche Verbindungen mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit oder zusätzlichem 120-Min-Takt mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge
3.000 bis unter 5.000 Reisende	2 stündliche Verbindungen
2.000 bis unter 3.000 Reisende	Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit
500 bis unter 2.000 Reisende	Stundentakt
unter 500 Reisende	Stundentakt, in begründeten Fällen 120-Min-Takt

Quelle: NWL 2025

Innerhalb dieses Rahmens wird im NWL-Verbandsgebiet grundsätzlich ein Taktraster von 15, 30 oder 60 Minuten vorgesehen, wobei in besonderen Fällen einzelne Abweichungen aus verkehrlicher Notwendigkeit möglich sind.

Der gestiegenen Nachfrage an Wochenenden soll Rechnung getragen werden, indem der sich an der Nachfrage orientierende Ansatz der Bedienungsstandards künftig gesondert auch für die Verkehrstage Samstag sowie Sonn- und Feiertag angewendet wird. Insbesondere auf überregionalen Strecken wird das Angebot an Samstagen und Sonn- und Feiertagen gestärkt und an das verdichtete Angebot an Werktagen angeglichen.

Bedienungszeiten

In Bezug auf die Bedienungszeiten wurden ebenfalls im Rahmen der Einführung des ITF NRW einheitliche Standards für die Mindestbedienungszeit etabliert. Seitdem und auch in Fortführung des NVP 2011 wurde das SPNV-Angebot im Verbandsgebiet auch hinsichtlich dieser Bedienungsstandards kontinuierlich weiterentwickelt (vgl. Kapitel B2.1.3). Die nachfolgend dargestellten Mindestbedienungszeiten (s. Tabelle 6) sollten im Verbandsgebiet des NWL weiterhin als Zielstellung eingehalten werden. Die dargestellten Standards beziehen sich auf die erste und letzte Abfahrt an jeder im Streckenabschnitt befindlichen Station in Lastrichtung.

Tabelle 6: Anforderungen Bedienungszeiten nach Belastungsquerschnitt 2011

Durchschnittlicher Belastungsquerschnitt im Streckenabschnitt (Tageswert im SPNV)	Anforderung an die Bedienungszeiten
5.000 und mehr	Mo bis Sa von 5 bis 0 Uhr und So von 6 bis 0 Uhr
3.000 bis unter 5.000 Reisende	Mo bis Sa von 6 bis 23 Uhr und So von 7 bis 23 Uhr
1.000 bis unter 3.000 Reisende	Mo bis Sa von 6 bis 22 Uhr und So von 8 bis 22 Uhr
Unter 1.000 Reisende	Mo bis Fr von 6 bis 20 Uhr, Sa von 8 bis 20 Uhr und So von 10 bis 20 Uhr

Quelle: NWL 2025

Über die grundlegenden Standards hinaus werden bei der Festlegung der Betriebszeiten individuelle Rahmenbedingungen und die Lastrichtung in den Tagesrandlagen stärker berücksichtigt. Neben betrieblichen Kriterien werden somit auch räumliche Verflechtungen und die Einbindung der Verbindungen in die Knoten entsprechend Berücksichtigung finden. Weiterhin wird in den konkreten Fällen geprüft, ob in Tagesrandlagen eine Verschneidung von Linien möglich und damit eine Abweichung von den zuvor dargestellten Bedienungsstandards in Bezug auf die Häufigkeit vor dem Hintergrund der Kosten möglich ist.

Die Bedienungszeiten auf der Schiene stehen zudem mit Blick auf eine ganzheitliche Mobilitätskette in einem Abhängigkeitsverhältnis zu anschließenden oder zubringenden Verkehrsträgern. Hier ist im Sinne einer ganzheitlichen Mobilitätskette anzustreben, dass teilräumlich optimierte Bedienungszeiten unter Berücksichtigung der jeweiligen Lastrichtung in die Betrachtung und Festlegung im Sinne eines integrierten Mobilitätsangebotes einbezogen werden. Weitere Ausführungen dazu finden sich im Kapitel B3.2.4 Integrierte Verkehrsgestaltung.

Eine ausführliche Analyse, auf welchen Strecken und Korridoren die angestrebten Ziele und Standards bereits realisiert wurden und gegenwärtig erreicht werden, ist im Kapitel B2.3.1 dargestellt. Überdies stellt das Kapitel B4.12 im Rahmen einer Korridorbetrachtung die entsprechenden angestrebten Maßnahmen heraus, die zur Erreichung der vorgestellten Standards erforderlich sind und auch individuelle Rahmenbedingungen berücksichtigen.

B3.2.3 Weitere Zielvorgaben für den SPNV

Qualitätsorientierte Angebotsentwicklung

Neben der Entwicklung des Angebots auf Basis der definierten Standards ist die Qualitätssicherung ein zentrales Anliegen. Die Qualität hat wie bereits in Kapitel B2.7 beschrieben einen entscheiden Einfluss

auf die Verkehrsmittelwahl und damit mittelbar auf das Gelingen der Verkehrswende. Weitere Standards und Ziele für die Qualitätssicherung werden in Kapitel B3.6 beschrieben. Auf die Schaffung einer hohen Qualität in Bezug auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, kann die Angebotsplanung bereits in Teilen Einfluss nehmen. Zum Beispiel durch die systematische Einplanung sicherer Wendezeiten können etwa Verspätungen aus vorherigen Fahrten minimiert und die betrieblichen Abläufe optimiert werden. Darüber hinaus sieht die Strategie vor, in besonders nachgefragten Zeiträumen durch zusätzliche Fahrzeugumläufe die Kapazitäten bedarfsgerecht auszubauen und damit eine verlässliche Abdeckung des Fahrgastaufkommens sicherzustellen. Ergänzend dazu gehört die fortlaufende Modernisierung und Instandhaltung der Flotte zu den zentralen Handlungsfeldern. Die Zielsetzungen in Bezug auf Fahrzeuge werden in Kapitel B3.4 näher betrachtet und haben einen signifikanten Einfluss auf die Qualitätswahrnehmung der Fahrgäste haben.

Reaktivierungen für den SPNV erhöhen die Flächenerschließung

Die Reaktivierung und der Neubau von Strecken verbessern die regionale Erschließung für den SPNV. Zur weiteren Erschließung der Region im SPNV hat der NWL zahlreiche aktuell nur im Güterverkehr genutzte Strecken, ehemalige Schienenstrecken, teilweise mit ergänzenden Neubauabschnitten, für eine Reaktivierung des SPNV untersucht und/oder für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW angemeldet. Über die Strecken der WLE (Münster – Sendenhorst), TWE (Harsewinkel – Gütersloh – Verl), RVM (Osnabrück – Recke) und RLG (Neheim-Hüsten – Sundern) hinaus, für die im Vorfeld umfassende Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben, die durch ihre positiven Beurteilungen weiterverfolgt wurden und für die bereits die ersten Planungsphasen abgeschlossen sind, sollen weitere Strecken oder weitere Streckenabschnitte in das SPNV-Netz integriert werden. Dieses steht jedoch unter dem Vorbehalt der erforderlichen zusätzlichen Finanzierung sowohl der Planungskosten, der Betriebskosten als auch des Infrastrukturausbaus durch Landes- oder Bundesmittel. Der NWL strebt weiterhin an, geeignete Strecken für den SPNV zu reaktivieren und prüft die entsprechenden Strecken auf ihre Umsetzbarkeit. Hinsichtlich der Priorisierung der Umsetzung werden objektive Kriterien angelegt. Durch die Reaktivierung soll die Flächenwirkung des SPNV weiter verbessert und der Raum Westfalen-Lippe insgesamt gestärkt werden.

Ersatzverkehre als Zukunftsaufgabe

In den kommenden Jahren wird die Bautätigkeit in Westfalen-Lippe deutlich zunehmen und dabei von kleineren Baumaßnahmen über Instandhaltungsmaßnahmen bis hin zu umfangreichen Generalsanierungen auf einzelnen Hauptkorridoren reichen. Auch wenn diese Maßnahmen aufgrund des Infrastrukturzustandes grundlegend zu begrüßen sind, stellen sie eine große Belastung für die Fahrgäste aber auch eine Herausforderung für alle beteiligten Akteure dar. Ergänzend zur Organisation und Weiterentwicklung des Regelbetriebs werden die Ersatzverkehre daher zukünftig eine zunehmend wichtige Rolle einnehmen. Temporäre Einschränkungen der Verfügbarkeit müssen durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden, um Mobilität im Verbandsgebiet dauerhaft sicherzustellen. Der NWL erarbeitet daher stets flexible Konzepte, um Maßnahmen wie Ersatzverkehre bei Baumaßnahmen oder Sperrungen adäquat in das öffentliche Mobilitätssystem zu integrieren. Der Schienenersatzverkehr (SEV) entwickelt sich dabei zunehmend zu einem systemrelevanten und zentralen Baustein, der neu gedacht und geplant werden muss. Dabei wird es auch auf die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln ankommen, um ein attraktives Alternativangebot aufstellen zu können. Eine verlässliche Kommunikation, die Integration in bestehende Systeme und ein abgestimmtes Zusammenwirken aller Beteiligten sind essenziell für das Gelingen. Zentrale Herausforderungen sind dabei insbesondere die kurzfristigen Planungshorizonte, der

begrenzten Verfügbarkeit von Ersatzbussen und Personal sowie die hohen Kosten ausgelöst durch die gegenwärtige Marktsituation.

Der NWL wirkt daher auf die Erstellung von anlass- und streckenbezogenen Konzepten für Ersatz- und Sonderverkehre sowie die Einflussnahme auf die Baustellenplanung der DB InfraGO hin.

Sonder-, Verstärker- und Veranstaltungsverkehre entlasten den Regelverkehr

Auch Sonder-, Verstärker- und Veranstaltungsverkehre sind ein Baustein zur Sicherung der Angebotsqualität im SPNV, insbesondere bei temporären Nachfragespitzen im Zuge von Großveranstaltungen oder saisonalem Ausflugsverkehr. Sie ermöglichen eine umweltfreundliche Anreise, entlasten das Regelangebot und stärken damit die Leistungsfähigkeit und Qualität des Gesamtsystems. Ziel des NWL ist es in diesem Zusammenhang, diese Verkehre systematisch in das Gesamtnetz zu integrieren und bedarfsbezogen einzusetzen. Hierzu sollen bestehende Kriterien für den Einsatz von Sonder- und Veranstaltungsverkehren transparent weiterentwickelt und in ein entsprechendes Konzept überführt werden. Zentrale Handlungsfelder sind in diesem Zusammenhang die organisatorischen Voraussetzungen, die Tarifintegration, die Einbindung in die Fahrgastinformation, die Bewerbung, die Entwicklung tragfähiger Finanzierungs- und Qualitätsstandards sowie die Abstimmung mit relevanten Akteuren.

B3.2.4 Integrierte Verkehrsentwicklung und vernetzte Mobilität

Die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in der Region ist kein isolierter Prozess, sondern integraler Bestandteil eines intermodal vernetzten Gesamtsystems, welches auch über die Verbandsgrenzen hinaus gedacht wird. Die Weiterentwicklung des SPNV schafft die Voraussetzung für eine leistungsstarke Grundstruktur, an die sich weitere Mobilitätsangebote nahtlos anschließen können und sollen. Dabei kommt ergänzenden Verkehrsangeboten eine wachsende Bedeutung zu, da sie die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger im Sinne der im vorigen Kapitel dargestellten Gesamtstrategie direkt unterstützen. Es gilt, die besonderen Anforderungen der jeweiligen Räume bestmöglich zu berücksichtigen und das Angebot passgenau daran auszurichten. Dabei sind die aktuellen Entwicklungen und Trends der Mobilitätsangebote und des Mobilitätsverhaltens der Menschen vielfältig (vgl. Kapitel B1.10, B2.1.5, B2.2.3).

Die Planung einer integrierten Verkehrsentwicklung als Teil der Gesamtstrategie stellt insoweit ein umfassendes Querschnittsthema dar, welches an mehreren Stellen in den folgenden Kapiteln aufgegriffen und vertieft wird. Abgesehen von der angebotsseitigen Integration der verschiedenen Verkehrsträger strahlt der Aspekt der Vernetzung auch in viele weitere Themenbereiche wie etwa Infrastruktur, Tarif und Vertrieb sowie Fahrgastinformation und digitale Systeme aus.

Rolle des NWL in der integrierten Verkehrsentwicklung

Die Rolle sowie das Aufgabenportfolio des NWL sind aufgrund der dynamischen Entwicklungen im Bereich der Mobilität stetig im Wandel. Der NWL nimmt die Aufgabe der integrierten Verkehrsentwicklung verstärkt wahr und kann durch eine Bündelung der Kompetenzen die Vernetzung vorantreiben. Dies steht auch im engen Zusammenhang mit der Weiterentwicklung landesweiter Strukturen, sodass auch hier unter Umständen durch einen veränderten Aufgabenzuschnitt eine Neubewertung erfolgen muss. Der NWL möchte sich, wie beschrieben, zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln, die genaue Rolle ist dabei mit den Partnern abzustimmen und zu definieren. Unabhängig vom genauen Aufgabenzuschnitt ist jedoch klar, dass eine enge Abstimmung zwischen dem Angebot des SPNV und dem weiteren ÖPNV zwingend erforderlich ist, um ein attraktives, nutzerorientiertes Gesamtsystem zu schaffen.

Der NWL sieht sich daher nicht nur als Organisator des SPNV, sondern als Partner bei der Mitgestaltung eines gesamthaften Mobilitätssystems, das Mobilitätsketten über alle Verkehrsträger hinweg denkt. Die Entwicklung multimodaler Schnittstellen, digitaler und übergreifender Buchungssysteme und nahtloser Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bilden den nächsten logischen Schritt in der Umsetzung der Gesamtstrategie. Insoweit kann keine isolierte Betrachtung des SPNV als Schwerpunktaufgabe erfolgen, sondern muss auch die weiteren Verkehrsträger miteinschließen. Unter anderem wirkt der NWL in seiner Koordinierungsrolle auf eine Verknüpfung von Bus-, Rad- und On-Demand-Verkehr, Car- und Bikesharing-Angeboten sowie Angebote der Mikromobilität mit dem ÖPNV hin, um die intermodale Wegekette weiter zu stärken.

Die Position des NWL ist eindeutig: Neben einem qualitativ hochwertigen, attraktiven Bestandsangebot und der Angebotserweiterung im SPNV ist die enge Kooperation mit anderen Verkehrsbetreibern wie etwa Aufgabenträgern, Busunternehmen und Sharing-Diensten von essenzieller Bedeutung, um Reisenden eine substanzielle, konkurrenzfähige und nutzerfreundliche Mobilität für die gesamte Reisekette anzubieten. Schienenferne Räume werden angebunden und Teilstrecken werden zu einer durchbuchbaren Mobilitätskette verknüpft, wobei multimodale Angebote Zu- und Abbringerverkehre übernehmen und nahtlose Übergänge zum SPNV gewährleisten. Bei der Angebotsplanung wird zudem die perspektivische Finanzierbarkeit, insbesondere bei Infrastrukturentscheidungen, berücksichtigt.

Bedarfs- und Streckenorientierte Betrachtung

Die Planung und Ausgestaltung multimodaler Mobilitätsangebote erfordert eine bedarfsorientierte Betrachtung, die sich an den spezifischen Anforderungen einzelner Strecken, Stationen und Teilräume orientiert. Der SPNV ist fungiert dabei als Taktgeber des öffentlichen Mobilitätsangebots. SPNV-Verbindungen sollen landesweit als strukturbildendes Rückgrat erfasst und auf lokaler Ebene durch individuell angepasste Anschlussverkehre anderer Verkehrsmittel ergänzt werden. Gerade in Westfalen spielen Schnellbuslinien eine entscheidende Rolle, um ergänzend zum SPNV-Netz schienenferne Kommunen konsequent und vertaktet zu integrieren.

Ausrichtung am integralen Taktfahrplan (ITF)

Ein integraler Taktfahrplan bildet die planerische Grundlage für eine abgestimmte Verkehrsorganisation. Es ist anzustreben, dass nicht nur der SPNV, sondern auch weitere ÖPNV-Verkehrsträger wie Busse und ergänzenden Mobilitätsdienste wie On-Demand-Angebote oder Sharing-Systeme auf diesen abgestimmt werden. Durch eine Integration können Umstiegszeiten und Anschlussbeziehungen auch verkehrsmittelübergreifend optimiert und insgesamt nahtlose Reiseketten ermöglicht werden.

Bedienungszeiten

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist eine präzise Festlegung der Bedienzeiten sowohl im SPNV als auch bei ergänzenden Mobilitätsangeboten notwendig. Besonders im Abend- und Nachtverkehr zeigt sich, dass Mobilitätsketten zunehmend fragmentiert sind oder gänzlich unterbrochen werden. Ein Umstand, dem mit gezielten Maßnahmen begegnet werden muss, um den ÖPNV auch in Tagesrandlagen zu einem attraktiven Verkehrsmittel zu entwickeln. Dazu sind Zu- und Abbringerverkehre in die Planung der Bedienungszeiten des SPNV ebenso einzubeziehen wie die jeweilige Lastrichtung, um das Mobilitätsbedürfnis auf der sogenannten letzten Meile zu bedienen. Die Ausgestaltung dieser Verkehre liegt dabei regelmäßig in kommunaler Verantwortung, die diese finanzieren, steuern und in Abstimmung mit dem SPNV gestalten. Der NWL unterstützt die Kommunen durch Empfehlungen, Abstimmung und die Koordination der verschiedenen Angebote.

Einheitliche Nutzererfahrung

Weiterhin ist eine landesweit einheitliche Nutzererfahrung, im Sinne von einheitlichen Schnittstellen bei Buchung und Beauskunftung von Mobilitätsleistungen, anzustreben. Eine solche Standardisierung fördert die Interoperabilität verschiedener Systeme über regionale Zuständigkeiten hinweg und trägt zu einer stärkeren Integration Nordrhein-Westfalens im Zusammenspiel mit weiteren Aufgabenträgern bei. Insbesondere in den peripheren Lagen des Verbandsgebiets können so attraktive und bedarfsgerechte Lösungen geschaffen werden. Die einheitliche Nutzererfahrung steht indes nicht im Widerspruch zur Möglichkeit lokaler Identifikation und entsprechendem Branding. Der NWL schafft dahingehend Entwicklungsangebote für einen einheitlichen Markenauftritt.

Datenbasierte Weiterentwicklung

Die Bedarfsanalysen zur Weiterentwicklung multimodaler Angebote basieren auf raumbezogenen Struktur- und Fahrgastdaten wie etwa zur Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsstruktur oder zu Pendlerströmen. Sie bilden die Grundlage für eine systematische Erfassung des Status quo im Verbandsgebiet und ermöglichen fundierte somit zuverlässige Prognosen zur künftigen Entwicklung des Mobilitätsangebots. Der NWL treibt diese Analysen weiter voran, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen.

Unterstützungsangebote durch das Zukunftsnetz

Der NWL unterstützt durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW (Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe) auch weiterhin Kommunen bei der lokalen Weiterentwicklung der Mobilität innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereiches. Die entsprechenden Unterstützungsangebote werden dabei kontinuierlich weiterentwickelt und an den Bedürfnissen der Kommunen, Bürger und verkehrspolitischen Zielsetzungen orientiert. Diese wirken bereits heute in verschiedenen Bereichen auf eine ganzheitliche Mobilitätsgestaltung in Westfalen-Lippe hin.

B3.3 Infrastruktur

Der Zustand der Infrastruktur im Verbandsgebiet ist für alle Beteiligten stark herausfordernd - aktuell und auch für einen mittelfristigen Zeithorizont. Für ein qualitativ hochwertiges und zuverlässiges SPNV-Angebot ist eine leistungsfähige und zukunftssichere Infrastruktur jedoch unverzichtbar und die Grundlage dessen. Deshalb engagiert sich der NWL gemeinsam mit seinen Partnern im Rahmen der jeweiligen Möglichkeiten intensiv dafür, die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs - insbesondere des SPNV - nachhaltig zu verbessern, zu sichern und negative Auswirkungen auf die Angebotsqualität zu minimieren. Infrastruktur ist damit zentral für ein bedarfsgerechtes, verlässliches und attraktives Nahverkehrsangebot in Westfalen-Lippe – und das auch über die Schiene hinaus. Deshalb wird in diesem Kapitel auch die Infrastruktur für vernetzte Mobilität betrachtet.

Insgesamt verfolgt der NWL das Ziel, ein leistungsfähiges, betrieblich stabiles und zukunftssicheres Infrastruktursystem in Westfalen-Lippe zu etablieren. Dabei gilt es insbesondere, bestehende Defizite aus den vergangenen Jahren schrittweise abzubauen, auf die zügige Sanierung von Infrastruktur hinzuwirken und auf dieser Grundlage gezielt weiterzuentwickeln. Nach Jahrzehnten des Rückbaus steht nun der gezielte Ausbau im Fokus – mit klaren Prioritäten, nachvollziehbaren Entscheidungsgrundlagen und einer langfristigen Perspektive. Nur durch eine substanzielle Unterstützung und Kooperation zwischen Planung der Aufgabenträger und der Verantwortlichen für die Infrastruktur kann diese Aufgabe erfolgreich erfüllt werden.

Klare Zuständigkeiten und Einflusssphäre

Bei der Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur ist die begrenzte Einflusssphäre des NWL zu beachten. Das Schienennetz und auch die Stationen befindet sich überwiegend im Eigentum der DB InfraGO, wodurch wesentliche Entscheidungen zu Ausbau, Instandhaltung und Betrieb außerhalb der unmittelbaren Zuständigkeit des NWL liegen. Überdies bestehen Vertragsbeziehungen in der Regel nicht direkt zwischen dem NWL und der Infrastrukturbetreiberin, sondern werden primär über die EVU abgewickelt. Diese strukturellen Gegebenheiten schränken die unmittelbaren Einflussmöglichkeiten des NWL auf infrastrukturelle Maßnahmen ein und erfordern eine enge Abstimmung mit den weiteren Akteuren.

Der NWL finanziert aktuell für viele Ausbauvorhaben bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Planung bis zur Erstellung der Genehmigungsunterlagen und gestaltet mit den EIU die technischen Lösungen aus. Mit Vorliegen des Baurechts erfolgt die weitere Planung und Umsetzung in der Regel mit Landes- oder Bundesmitteln. Die reine Instandhaltung des Streckennetzes und der Stationen sowie die Gewährleistung eines verlässlichen Betriebs (inkl. Energieversorgung und zeitgemäßer Leit- und Sicherungstechnik) liegt für das Netz der DB in der Verantwortung des Bundes und für nicht bundeseigene Eisenbahnen beim jeweiligen EIU.

B3.3.1 Streckeninfrastruktur

Angebotsorientierte Infrastrukturplanung

Die Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur im Verbandsgebiet erfolgt weiterhin nach dem Prinzip der angebotsorientierten Infrastrukturentwicklung. Dabei orientierten sich infrastrukturelle Maßnahmen an den Anforderungen eines zukünftigen Fahrplans und des Angebots und den Zielnetzen NRW (vgl. Kapitel B3.2.1). Ziel ist ein verlässliches und leistungsfähiges Fahrplanangebot im Einklang mit den strategischen Zielsetzungen des NWL. Aus der Weiterentwicklung der Infrastruktur dürfen jedoch keine Trassen-Kapazitätsreduzierungen abgeleitet werden.

Grundlage für die Angebots- und Infrastrukturentwicklung bilden die Zielnetze NRW 2032 und 2040, die auf dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes aufbauen und sich nahtlos in die Bundesplanungen einfügen. Der Deutschlandtakt stellt eine wesentliche Basis für Infrastrukturausbau und Finanzierung durch den Bund dar. Der SPNV ist darin als integraler Bestandteil verankert, sodass Synergien in der Planung und Umsetzung entstehen können.

Systemrobustheit und Zukunftsfähigkeit

Die angebotsorientierte Infrastrukturentwicklung beinhaltet auch den Aufbau eines robusten Gesamtsystems, welche zugleich zentrale Zielsetzung des NWL ist. Dieses soll so ausgestaltet sein, dass es auch unter wachsenden Belastungen betriebliche Stabilität gewährleistet. Hierbei kommt der Abstimmung zwischen Infrastruktur, Betrieb und Fahrplankonzepten besondere Bedeutung zu. Die Infrastruktur muss nicht nur das geplante Angebot ermöglichen, sondern darüber hinaus Reserven und Möglichkeiten für Anpassungen und Weiterentwicklungen bereithalten. Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang auch die Anpassung an neue Fahrzeugkonzepte, etwa im Hinblick auf alternative Antriebe, höhere Kapazitäten oder neue Anforderungen an Energieversorgung sowie Bahnsteiggestaltung. Derartige Veränderungen erfordern ein Denken in Gesamtsystemen und eine Infrastruktur, die mit zukünftigen Anforderungen mitwachsen kann.

Technische Anforderungen an die Infrastruktur

Neben der Entwicklung der Infrastruktur selber erfordert eine zukunftsfähige Ausgestaltung des Nahverkehrssystems auch die Integration technischer Innovationen, die den Betrieb effizienter und nachhaltiger gestalten. Ein zentraler Aspekt ist die Einführung neuer Fahrzeugtechnologien im Zusammenhang der Dekarbonisierung (vgl. Kapitel B3.4.2). Die Perspektive einer verstärkten Elektrifizierung wichtiger Knotenpunkte und Strecken muss bei der Planung von Neubauten, etwa Brücken oder Stationen entlang nicht elektrifizierter Strecken, bereits berücksichtigt werden. Auch muss die erforderliche Infrastruktur für den Betrieb neuer Fahrzeugtechnologien wie etwa BEMU hergestellt werden.

Auch die kontinuierliche Weiterentwicklung und Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik spielt eine zentrale Rolle für ein attraktives Angebot und leistungsfähige Infrastruktur. Die Einführung des European Train Control System (ETCS) als europäischer Standard verbessert die Interoperabilität im Schienenverkehr und schafft die Grundlage für einen stabileren und kapazitätsstärkeren Betrieb. ETCS ermöglicht eine dichtere Zugfolge, eine bessere Auslastung vorhandener Trassen und eine Vereinheitlichung im grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Die geografische Lage des Verbandsgebiets in Verbindung mit der hohen Auslastung der Infrastruktur unterstreicht die Relevanz für den NWL. Der NWL unterstützt die Integration von ETCS in regionale Infrastrukturprojekte, insbesondere dort, wo Kapazitätsengpässe bestehen oder neue Angebotsausweitungen geplant sind.

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der Zielnetze 2032 und 2040 sowie für die langfristige Sicherung der Angebotsqualität im SPNV. Gleichzeitig stellt die aktuelle Umsetzungsgeschwindigkeit in Bezug auf die Infrastrukturentwicklung ein erhebliches Problem dar. Der NWL wird sich daher weiterhin dafür einsetzen, dass infrastrukturelle Engpässe systematisch identifiziert, priorisiert und im Sinne eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts aufgelöst werden – mit dem Ziel, bestehende Verzögerungen schrittweise zu überwinden und notwendige Maßnahmen schneller zur Umsetzung zu bringen. Der NWL legt besonderen Wert darauf, dass bei der Ertüchtigung der Infrastruktur zukunftsorientierte, ausbaufähige und technologisch fortschrittliche Lösungen eingesetzt werden.

B3.3.2 Stationsinfrastruktur

Die Bahnstationen sind Zugangspunkt zum Angebot des SPNV und die verbindenden Elemente zwischen verschiedenen Verkehrsträger. Daher sind diese für den ersten Eindruck der Fahrgäste oft maßgeblich, sodass Zustand und Erscheinungsbild der Stationen einen maßgeblichen Einfluss auf die Außenwirkung des SPNV und ÖPNV haben. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist zentraler Aspekt der Entwicklung der Stationsinfrastruktur. Bei der Entwicklung der Stationsinfrastruktur muss stets sichergestellt werden, dass Infrastruktur und eingesetzte Fahrzeuge in jeder Hinsicht aufeinander abgestimmt sind. Wirtschaftlich können konsequente Standardisierungen kostenreduzierend bei Bau und Betrieb wirken.

Analog zum Streckennetz werden auch die meisten Stationen im Verbandsgebiet durch die DB InfraGO betrieben, sodass die Einflussmöglichkeiten des NWL begrenzt sind. Aufgrund der Schnittstellenfunktion der Stationen zu den Kommunen verfolgt der NWL auch hier einen integrativen Ansatz und bindet diese in die Entwicklung der Bahnstationen bzw. deren Umfelder im Rahmen seiner Möglichkeiten ein.

Erhöhung Stationsqualität

Die Qualität der Stationen des SPNV im Verbandsgebiet befindet sich derzeit auf einem insgesamt zufriedenstellenden Niveau (vgl. Kapitel B2.5.4). Dabei werden v. a. Funktionalität und Sauberkeit der

Verkehrsstationen erfasst. Der NWL verfolgt unabhängig davon weiterhin das Ziel, die Stationen im Verbandsgebiet weiter zu modernisieren und die Stationsqualität durch kontinuierliche Instandhaltung sowie präventive Maßnahmen etwa gegen Vandalismus dauerhaft auf einem hohen Niveau zu halten.

Ausstattung der Stationen

Die Stationen im Verbandsgebiet sollen so ausgestattet und gestaltet werden, dass sie einen komfortablen, sicheren und barrierefreien Zugang zum SPNV gewährleisten sowie einen raschen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Neben grundlegenden Elementen wie Witterungsschutz, Fahrgastinformation, taktilen Leitsystemen und Beleuchtung liegt der Fokus auf einer hohen Aufenthaltsqualität sowie auf objektiver und subjektiver Sicherheit. Darüber hinaus wirkt der NWL darauf hin, zunehmend auch Anforderungen der Klimaanpassung bei der Stationsgestaltung zu berücksichtigen. Weiterhin wird die Erweiterung geeigneter Stationen zu Knoten der Multimodalität angestrebt. Ziel ist es, Stationen nicht nur als funktionale Zugangspunkte des SPNV, sondern auch als attraktive, resiliente und nutzerorientierte Orte im Mobilitätssystem zu entwickeln.

Angleichung Bahnsteiglänge und -höhe

Die Bahnsteiglänge ist ein wichtiger Faktor für den Fahrzeugeinsatz und die Kapazität des SPNV-Angebots und ist auf Grundlage des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzeptes des Landes NRW weiterzuentwickeln, welches eine landesweit abgestimmte Dimensionierung sicherstellt. Die Kapazität muss so bemessen sein, dass auch in den Hauptverkehrszeiten ausreichende Kapazitäten für die Fahrgastnachfrage bestehen. Bei Neu- und Umbauten werden wegen der Langfristigkeit derartiger Maßnahmen zudem neben dem aktuellen Bedarf auch langfristige Entwicklungen und Planungen, neue Fahrzeugtypen und steigende Fahrgastzahlen berücksichtigt. Dabei soll die Dimensionierung nicht auf einen bestimmten Fahrzeugtyp zugeschnitten sein, sondern verschiedene Fahrzeugkonzepte ermöglichen. Das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW unterteilt die Bahnsteige in Abhängigkeit der Fahrzeugkonfigurationen in Kategorien. Für den Fernverkehr sind andere Nutzlängen relevant und werden bei der Stationsplanung sachgemäß berücksichtigt.

Die Einführung neuer Fahrzeugtypen mit höherer Kapazität erfordert infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere an Länge und Höhe der Bahnsteige. Nur so lassen sich Barrierefreiheit, eine effiziente Fahrgastabfertigung und ein verlässlicher Betriebsablauf gewährleisten. Diese Anpassungen müssen frühzeitig in die Gesamtinfrastrukturplanung integriert und nach Möglichkeit gebündelt umgesetzt werden.

Maßgebliche Basis für die Stationsentwicklung und die Dimensionierung bildet das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept des Landes NRW. Der NWL orientiert sich an diesen Standards, wonach im SPNV außerhalb der S-Bahn-Netze eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante gilt, welcher zugleich für den NWL als Zielmarke festgelegt wird. Auf verkehrsraumübergreifenden Strecken sind in begründeten Ausnahmefällen abweichende Höhen möglich, sofern sie dem jeweiligen Fahrzeugeinsatz entsprechen.

Barrierefreiheit als durchgängiger Standard

Die Herstellung von Barrierefreiheit ist fester Bestandteil des Selbstverständnisses des NWL und zugleich gesetzlicher Auftrag. Durch die Barrierefreiheit der Angebote wird ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilität im gesamten Verbandsgebiet ermöglicht und ist daher ein zentraler Aspekt bei der Entwicklung der Stationsinfrastruktur. Ziel ist die durchgängige Etablierung von Barrierefreiheit als Standard – mit einem uneingeschränkten Zugang zu allen Bahnsteigen, Zügen und Haltestellen. Die Umsetzung erfolgt

nach den Vorgaben des ÖPNVG NRW sowie der Grundsatzvereinbarung Barrierefreiheit und berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. Bis 2030 soll für mindestens 90 Prozent der Stationen und Fahrgäste in NRW der Zustand der vollständigen Barrierefreiheit erreicht werden. Dies schließt den stufenfreien Zugang zu Bahnsteigen, taktile Leitsysteme für Sehbehinderte und gut lesbaren Informationsanzeigen sowie ein niveaugleicher und weitgehend restspaltfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug ein. Die Umsetzung der Barrierefreiheit im SPNV ist stets das Ergebnis eines abgestimmten Zusammenspiels zwischen der baulichen Infrastruktur und den jeweils eingesetzten Fahrzeugen, sodass auch hier eine integrierte Betrachtung erforderlich ist.

Der barrierefreie Ausbau erfolgt häufig in Verbindung mit anderen Maßnahmen, etwa dem Einsatz neuer Fahrzeuge, und wird schrittweise in das Gesamtsystem integriert. Im Fokus stehen zunächst Knotenbahnhöfe, um möglichst viele Fahrgäste zu erreichen. Die Priorisierung der Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit erfolgt kriteriengeleitet unter Berücksichtigung von Angebotsentwicklung, Antriebswende, Fahrplanrobustheit und finanziellen Rahmenbedingungen. Eine transparente Kommunikation über den Stand und die Perspektiven der Barrierefreiheit an den jeweiligen Stationen ist dabei wesentlich. Die Kriterien für die Priorisierung orientieren sich an der 2019 in NRW unterzeichneten Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen.

Vernetzung an den Bahnstationen

Der NWL strebt eine integrierte Entwicklung der Stationen und gezielte Entwicklung der Infrastruktur für vernetzte Mobilität in enger Abstimmung mit weiteren Verkehrsträgern und Partnern an (vgl. Kapitel B3.3.4). Dabei soll auch das jeweilige städtebauliche Umfeld berücksichtigt werden. Ziel ist es, die Stationen als zentrale Schnittstellen im Mobilitätssystem zu gestalten, sodass ein nahtloser Übergang zwischen SPNV, Bus, Fahrrad, Sharing-Angeboten und anderen Mobilitätsformen gewährleistet ist.

Neue Stationen

Der NWL setzt auch künftig darauf, durch die Ergänzung bestehender SPNV-Strecken um zusätzliche Stationen weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen. Nach den bisher neu eingerichteten Stationen aus dem ersten NVP 2011 und der laufenden Kapazitätsoffensive Bahnhöfe der DB in NRW hat der NWL zahlreiche Standorte für neue Stationen untersucht und bewertet. Auf Basis der Ergebnisse dieser Untersuchung werden für die jeweiligen Strecken die Entwicklungsmöglichkeiten für die Bedienung weiterer Stationen aufgezeigt. Der Fokus liegt dabei auf den Stationen, die innerhalb der Zielkonzepte NRW realisierbar sind, ein größeres Nachfragepotenzial aufweisen und mit vertretbarem infrastrukturellem Aufwand zu realisieren sind. Raumplanerisch wird besonders Wert darauf gelegt, potenzielle neue Verkehrsstationen gemeinsam mit der örtlichen Siedlungs- bzw. Gewerbeentwicklung zu betrachten.

B3.3.3 Priorisierung und Prozesse im Kontext begrenzter Ressourcen

Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen

Angesichts begrenzter finanzieller Mittel ist eine systematische, kriteriengeleitete Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen unverzichtbar. Sie stellt sicher, dass Ressourcen effizient eingesetzt, die Wirtschaftlichkeit gewahrt und Synergieeffekte, etwa durch Bündelung von Maßnahmen, genutzt werden. Der NWL evaluiert die dahingehenden Methoden laufend und entwickelt sie weiter. Dabei werden im Zuge der Priorisierung u. a. die Einhaltung definierter Mindeststandards sowie mögliche Folgen einer ausbleibenden Umsetzung der Maßnahmen sowie Fahrgastnachfrage, bestehende Abhängigkeiten durch Verkehrsverträge, Fahrzeug- oder Betriebskonzepte und Kosten-Nutzen-Verhältnisse

berücksichtigt. Neben diesen praktischen Aspekten führen umfangreiche Planungsprozesse und Regelwerke sowie auch die Bündelung oft zu Verzögerungen in der Umsetzung von Maßnahmen, sodass für den Einzelfall zu prüfen ist, inwieweit eine Gliederung in Teilmaßnahmen sinnvoll ist.

Bei der Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen sind enge Abstimmungen mit der DB InfraGO sowie den Fördergebern notwendig, um die Machbarkeit und Förderfähigkeit der Projekte frühzeitig abzustimmen.

Neben strukturellen Fragen ist auch die Ressourcenverfügbarkeit bzw. -zuordnung ein kritischer Erfolgsfaktor. Zudem müssen Aspekte wie die Vertragslaufzeiten der Verkehrsverträge, die Bestellzeiten neuer Fahrzeuge und die Stromversorgung berücksichtigt werden. Eine projektbezogene Steuerung sowie die Einbettung in etablierte Programme erhöhen die Realisierungschancen deutlich. Maßnahmen sollen nicht isoliert, sondern im Zusammenspiel mit übergeordneten Zielen und Konzepten entwickelt werden, sodass ein kohärentes Gesamtbild entsteht.

Prozesse, Zuständigkeiten und Umsetzbarkeit

Für eine wirkungsvolle Infrastrukturplanung ist ein verlässlicher organisatorischer Rahmen erforderlich, sowohl für die interne als auch für die externe Organisation. Dies bildet die Grundlage für eine zielgerichtete Projektsteuerung und ein programmatisches Arbeiten, bei dem einzelne Maßnahmen in übergeordnete Zielsysteme eingebettet werden. Die Umsetzung vieler Maßnahmen liegt nicht in der direkten Hand des NWL, sondern erfordert frühzeitige, strukturierte und enge Abstimmungen mit externen Partnern wie der DB InfraGO oder den zuständigen Fördermittelgebern. Dementsprechend ist die präzise Definition der Zielstellungen und Aufgabenverteilung von Bedeutung. Etwa unter Einbindung des Zukunftsnetzes NRW in Bezug auf die Entwicklung der Stationsinfrastruktur und Kommunikation mit den beteiligten Kommunen. Dadurch können die Planungs- und Umsetzungsprozesse beschleunigt werden.

B3.3.4 Infrastruktur für vernetzte Mobilität

Der NWL versteht sich als Gestalter vernetzter Mobilität und entwickelt dafür neben integrierten Angeboten auch die notwendige Infrastruktur. Vernetzte Mobilität eröffnet die Möglichkeit, unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel zu kombinieren und nahtlose Reiseketten zu realisieren. Die dazu erforderliche physische Infrastruktur bildet das Rückgrat einer erfolgreichen intermodalen Mobilität. Eine zentrale Rolle nehmen hierbei insbesondere die Verknüpfungspunkte im Raum, wie etwa Mobilstationen oder Bike+Ride bzw. Park+Ride-Anlagen, ein.

Mobilstationen

Der NWL sieht Mobilstationen als integrale Bausteine eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems. Sie bündeln an einem Ort verschiedene Mobilitätsangebote wie SPNV, ÖSPV, Fahrradabstellanlagen, On-Demand-Verkehre, Bikesharing- sowie Carsharing-Angebote oder Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und schaffen dabei in vielen Fällen gleichzeitig Aufenthaltsqualität. Zusätzlich können sie nützliche Angebote des täglichen Lebens (z. B. Paketboxen, Gepäckschließfächer, Serviceeinrichtungen) integrieren. Als sichtbare Knotenpunkte der Verkehrswende schaffen sie niederschwellige Umstiegsoptionen und steigern die Attraktivität des Umweltverbunds sowie dessen Sichtbarkeit und Präsenz im Raum. Auch tragen sie zur besseren Erschließung ländlicher Räume bei.

Ziel des NWL ist es, gemeinsam mit den Aufgabenträgern vor Ort sowie in Kooperation mit Kommunen, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren ein tragfähiges Netz von Mobilstationen in Westfalen-

Lippe zu etablieren. Das Netz soll an zentralen Bahnstationen, wichtigen Umsteigepunkten sowie Haltestellen mit Potenzial zur Bündelung von Mobilitätsdiensten entstehen. Ergänzend leisten kleinere, dezentrale Rendezvouspunkte – etwa mit Fahrradabstellanlagen oder Mitnahmeplätzen – einen Beitrag zur niedrigschwelligen intermodalen Verknüpfung. Sie schaffen insbesondere in kleineren Orten und suburbanen Räumen einen niedrigschwelligen Zugang, fördern die Anschlussmobilität und stärken den Umweltverbund auch jenseits der Hauptachsen.

Dafür werden einheitliche Standards für Ausstattung, Barrierefreiheit, Informationsangebote und Sichtbarkeit definiert und umgesetzt. Ein modularer Aufbau der Mobilstationen ermöglicht die Anpassung an individuelle Bedürfnisse. Eine einheitliche Nutzererfahrung ist dabei anzustreben und die Integration in landesweite Initiativen wie digitale Hintergrundsysteme oder gestalterische Elemente sicherzustellen. Zudem ist die Integration in das städtebauliche Umfeld zu berücksichtigen und eine umfassende Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Grundlage bildet das 2022 veröffentlichte NWL-Mobilstationsgutachten, das 628 Potenzialstandorte unterschiedlicher Kategorien identifiziert. Eine Weiterentwicklung des Gutachtens wird angestrebt. Mögliche Planungsinstrumente, die den Kommunen an die Hand gegeben werden können, sollen etabliert werden. Einige Kreise haben die Planungen auf Basis des Mobilstationsgutachtens des NWL gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen bereits weiter konkretisiert und in eigene Feinkonzepte überführt.

Bike+Ride

Ein wesentlicher Bestandteil der vernetzten Mobilität ist die optimale Verknüpfung des Fahrrades mit dem ÖPNV. In diesem Zusammenhang wirkt der NWL darauf hin, sichere Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad an Bahnstationen und Haltestellen möglichst flächendeckend zu etablieren. Um dies zu unterstützen, fördert der NWL grundsätzlich Infrastruktur zum sicheren Abstellen von Fahrrädern an Haltestellen und bietet darüber hinaus den Kommunen im Verbandsgebiet mit radbox.nrw ein einheitliches Buchungs- und Zugangssystem für moderne und gesicherte Fahrradabstellanlagen an. Ziel ist die Erweiterung des Netzes und die Integration weiterer Standorte in das System. Weiterhin wird die Integration in bestehende Buchungs- und Auskunftssysteme angestrebt (vgl. Kapitel B3.11).

Park+Ride

In Teilräumen und Zeitlagen mit begrenzter Erschließung durch den ÖPNV kann der Pkw ergänzend zum Radverkehr eine unterstützende Rolle für den Zugang zum kommunalen ÖPNV und zum SPNV übernehmen. Verknüpfungsangebote zwischen MIV und öffentlichem Verkehr sind hierfür von Bedeutung, damit ein möglichst großer Teil der Wegekette mit dem ÖPNV zurückgelegt werden kann. Insbesondere entlang der Verkehrs- und Siedlungsachsen können leistungsfähige Park+Ride-Standorte dazu beitragen, die Erreichbarkeit des ÖPNV sowie SPNV zu verbessern und dessen Nutzung zu erleichtern. Durch attraktive Park+Ride-Angebote kann somit ein positiver Beitrag dazu geleistet werden, die Verkehrsbelastung in Städten zu reduzieren und dadurch die Lebensqualität zu erhöhen. Die Park+Ride-Angebote in Westfalen-Lippe sollen daher eine ausreichende Kapazität bieten sowie qualitativ hochwertig und komfortabel für die Bedürfnisse der Nutzer ausgestaltet sein. Eine Integration in Auskunfts- und Buchungssysteme wird abgestrebt, ebenso eine E-Ladeinfrastruktur.

Sichtbarkeit multimodaler Angebote

Darüber hinaus muss die Übersichtlichkeit multimodaler Angebote insgesamt aber v. a. auch an den Stationen verbessert werden, um den Fahrgästen eine einfache und intuitive Orientierung zu

ermöglichen und einen landesweiten Wiedererkennungswert zu schaffen, damit Mobilstationen bzw. die räumliche Verbindung verschiedener Verkehrsträger landesweit einheitlich als moderne Infrastruktur wahrgenommen werden. Die Gestaltungsleitlinien von mobil.nrw sollen dabei flächendeckend umgesetzt werden.

Die Infrastruktur für vernetzte Mobilität ist somit weit mehr als eine Ergänzung zum klassischen SPNV-Angebot. Sie ist eine Voraussetzung für die Verkehrswende, die Stärkung des Umweltverbundes und das Erreichen übergeordneter Klimaziele im Verbandsgebiet. Der NWL wird diesen Ausbau konsequent unterstützen, Innovationen aufgreifen und im Schulterschluss mit den Partnern vor Ort zukunftsfähige, gut vernetzte Mobilitätsräume entwickeln.

B3.4 Fahrzeuge

Die künftige Gestaltung des SPNV im Verkehrsraum Westfalen-Lippe erfordert ebenso eine kohärente Strategie, die sowohl Fahrzeuge als auch Verkehrsverträge angemessen integriert. Dabei ist auch die dazu erforderliche Infrastruktur zu berücksichtigen. Nur durch eine Verzahnung dieser Komponenten kann ein effizienter, qualitätsorientierter und wettbewerblicher SPNV gewährleistet werden. Der NWL ist gefordert, geeignete Rahmenbedingungen und Instrumente bereitzustellen, um diese Balance zu ermöglichen und die Leistungsfähigkeit des SPNV langfristig zu sichern. Die Bereiche Fahrzeuge, Verträge, Angebotsgestaltung, Infrastrukturplanung sowie Qualitäts- und Betriebsmanagement stehen in wechselseitiger Beziehung und beeinflussen sich gegenseitig.

In diesem Kapitel werden zunächst die Zielsetzungen in Bezug auf die Fahrzeuge dargestellt, während im folgenden Kapitel B3.5 Verträge sodann auf die Verkehrsverträge und die Anforderungen und Ziele in diesem Zusammenhang eingegangen wird.

B3.4.1 Anforderungen an die Fahrzeuge

Für den NWL ist eine präzise Definition der Anforderungen an die Fahrzeuge des SPNV von entscheidender Bedeutung, um die Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit des Verkehrsnetzes in Westfalen-Lippe zu gewährleisten, da sie als Grundlage für die Entwicklung, Auswahl und den Betrieb der Fahrzeugflotte dient und gleichzeitig die Bedürfnisse der Fahrgäste, betriebliche Anforderungen sowie ökologische und ökonomische Ziele des NWL miteinander in Einklang bringt.

Der NWL hat daher für die Fahrzeuge, die im Verbandsgebiet eingesetzt werden, grundsätzliche Anforderungen definiert, die einen hohen Fahrgastkomfort sowie eine hohe betriebliche Stabilität sicherstellen sollen. Diese sollen bei der Beschaffung oder der Modernisierung von neuen Fahrzeugen berücksichtigt werden. Die Anforderungen gliedern sich in die Aspekte Standardisierung, Technische Fahrzeuganforderungen, Fahrzeuginnenausstattung, Einstiegsbereiche, Serviceeinrichtungen für Fahrgäste, Anforderungen an das Fahrzeugdesign sowie Automatische Fahrgastzählsysteme und werden nachfolgend dargestellt.

Standardisierung

Im NWL-Verbandsgebiet sollen Fahrzeuge und zugehörige Infrastruktur, soweit technisch und wirtschaftlich möglich, standardisiert werden. Grundlage für die Fahrzeugstandardisierung ist v. a. der Standardkatalog des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN), der laufend aktualisiert wird. Der NWL bringt sich in die Diskussion dieser bundesweiten Standards auch weiterhin intensiv ein. Ziel ist die Entwicklung modularer Standardfahrzeuge, die flexibel an streckenspezifische Anforderungen und

betriebliche Bedürfnisse angepasst werden können, um Kosten zu senken, Lieferzeiten zu verkürzen und eine langfristige Einsetzbarkeit zu gewährleisten. Bei der Standardisierung ist es notwendig, die besonderen Herausforderungen des Verbandsgebiets zu berücksichtigen - mit seinen einerseits ländlich geprägten Regionen und andererseits verdichteten Ballungsräumen - sowie die daraus resultierenden, teils streckenspezifischen Bedürfnisse der Reisenden durch eine modulare Ausgestaltung angemessen abzubilden. Des Weiteren bilden die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union eine weitere Rahmenbedingung, die ebenso laufend aktualisiert werden.

Technische Fahrzeuganforderungen

Die Fahrdynamik, insbesondere die Beschleunigungs- und Bremsleistung der Fahrzeuge, ist entscheidend für Fahrplansicherheit. Sie soll ein wichtiges Ausschreibungskriterium für die betriebliche Flexibilität und Gestaltung von Fahrplanreserven sein.

Auch die Fahrzeuglänge und die Fahrzeugkapazität stellt, mit Blick auf die Bahnsteiginfrastruktur, eine weitere wichtige Anforderung dar. Im Zusammenspiel mit dem Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept des Landes NRW und unter Berücksichtigung der von NWL prognostizierten Zielfahrgastzahlen, sind die Fahrzeuglängen zu dimensionieren.

ETCS (European Train Control System) ist ein europaweit standardisiertes System zur Überwachung und Steuerung von Zügen, das auf digitalen Signalen basiert und eine sichere und effiziente Fahrsteuerung ermöglicht. Die Möglichkeit, neue und auch Bestandsfahrzeuge auf ETCS umzurüsten, ist auch für den NWL von Bedeutung, da dies eine nahtlose Integration in das paneuropäische Schienennetz gewährleistet und somit auch den grenzüberschreitenden Verkehr vereinfacht sowie langfristig die Betriebssicherheit und Effizienz im SPNV erhöht. Für das Angebotskonzept auf einzelnen Streckenabschnitten ist perspektivisch die Einführung von ETCS erforderlich.

Der NWL beobachtet darüber hinaus technologische Entwicklungen und Innovationen wie etwa das autonome Fahren und prüft Optionen der Berücksichtigung im Angebot bzw. bei der Fahrzeugplanung.

Fahrzeuginnenausstattung

Eine attraktive und zugleich funktionale Gestaltung der Fahrgastbereiche ist dem NWL ein Anliegen, um den Komfort während der Fahrt zu erhöhen. So ist bei der Gestaltung der Sitzplätze für den NWL ein durchdachtes Verhältnis zwischen Sitzabstand und Polsterqualität ein wesentliches Merkmal zur Steigerung des Fahrkomforts. Insoweit werden die Anforderungen aus dem NVP 2011 weiterentwickelt und entsprechend des Grundsatzes der Standardisierung möglichst an die Vorgaben des BSN angepasst. Die Barrierefreiheit ist dem NWL bei der Fahrzeuggestaltung ein wichtiges Anliegen.

Die Sitzplatzverteilung und -anordnung soll komfortorientiert erfolgen, mit Orientierung zu den Fenstern sowie einem ausgewogenen Verhältnis von Vis-à-Vis- und Reihenbestuhlung.

Für Fahrgäste mit Rollstuhl werden speziell gestaltete und in räumlicher Nähe der Universal-WC angeordnete Plätze gemäß der TSI PRM vorgesehen.

Gangbereiche in den Schienenfahrzeugen werden funktional und komfortabel gestaltet. Prämissen für die Konzeption sind dabei das Passagieraufkommen, die Anforderungen an den Stationen, die Aufenthaltszeiten, die Türspuren, das Gepäckvolumen und die Ein-/Ausstiegsbewegungen. Die Gangbreite wird nach TSI PRM und BSN für Barrierefreiheit ausgestaltet. Die Gänge sind möglichst stufenfrei zu gestalten.

Für Mehrzweckbereiche soll eine einheitliche Basisausstattung definiert werden. Zur Grundausstattung zählen u. a. Stellflächen für Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder, Möglichkeiten zur Erweiterung für erhöhtes Gepäckaufkommen sowie flexibel nutzbare Flächen mit Klappsitzen. In Regionen mit hohem Fahrradtourismus sind zumindest saisonal zusätzliche Fahrradstellplätze und geeignete Befestigungssysteme vorzusehen. Bei der Konzeption zukünftiger Mehrzweckbereiche in den Fahrzeugen des NWL soll folgende Priorität als Planungsprämisse gelten:

- **Priorität 1:** Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren o.ä.
- **Priorität 2**: Fahrgäste mit Fahrrädern
- **Priorität 3:** Fahrgäste, die Klappsitze nutzen möchten

Die Priorisierung und die Möglichkeit zur individuellen Anpassung werden in Zukunft bei Fahrzeugkonfiguration und Vertragsgestaltung im NWL berücksichtigt.

Die für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Stellplätze sind dabei im engeren Sinne kein Bestandteil des Mehrzweckabteils, sondern stellen einen separaten Bereich dar.

Die Mitnahme von E-Bikes und E-Rollern stellt den SPNV vor neue Herausforderungen, beispielsweise im Hinblick auf Sicherheitsaspekte wie das Brandrisiko von Akkus. Die dahingehenden Entwicklungen werden durch den NWL weiter beobachtet.

Mit Blick auf die Mitnahme von Fahrrädern werden Fahrradstellplatz-Reservierungssysteme zwar im Markt nachgefragt, haben sich in der Praxis im Nahverkehr jedoch als ineffizient erwiesen. Der NWL wird auch in Zukunft keine entsprechenden Reservierungssysteme einführen. Auch werden die Herausforderungen rund um die Fahrradmitnahme in Hauptverkehrszeiten in einzelnen Teilräumen weiterhin intensiv beobachtet und Lösungskonzepte erarbeitet.

Der NWL beabsichtigt, künftig – ausgenommen auf den RRX-Linien sowie auf langlaufenden, länderübergreifenden Relationen – auf die Vorhaltung einer ersten Wagenklasse zu verzichten. Die freiwerdenden Flächen sollen zur Verbesserung des Angebots in der zweiten Wagenklasse genutzt werden.

Bei der Ausgestaltung der Fahrzeuge werden neben den Anforderungen an Barrierefreiheit zunehmend auch Aspekte moderner Hygienestandards ausdrücklich berücksichtigt, um die Keimbelastung zu reduzieren und den Infektionsschutz zu verbessern. Dabei wird auf die Verwendung pflegeleichter, hygienischer und gleichzeitig ästhetisch ansprechender Materialien und Oberflächen Wert gelegt.

Möglicherweise stellen die großen Zukunftsprojekte, S-Bahn Münsterland und S-Bahn Ostwestfalen-Lippe, weitere spezielle Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und das Fahrzeugdesign.

Serviceeinrichtungen für Fahrgäste

Der Fahrgastkomfort soll weiter durch Ausstattungselemente und Serviceeinrichtungen deutlich gesteigert werden, da er wesentlich zur wahrgenommenen Qualität des Angebots beiträgt. Geplant sind hier u. a. Steckdosen mit USB-A und USB-C an möglichst jedem Platz, leistungsfähiges WLAN und mobilfunkdurchlässige Fensterscheiben.

Die Fahrzeuge im Verbandsgebiet werden mit zuverlässigen Fahrgastinformationssystemen (FIS) ausgestattet, die Echtzeitdaten klar und verständlich anzeigen. Angezeigte Informationen müssen dabei mit digitalen Auskunftsmedien (z. B. Apps) übereinstimmen und Verspätungen, Anschlussmöglichkeiten, Ankunftszeiten, Baustellen und Umleitungen darstellen. Displays mit den kundenrelevanten Anzeigen

werden so platziert, dass sie gut sichtbar und barrierefrei nutzbar sind. Überdies wird weiterhin eine akustische Fahrgastinformation gefordert.

Der NWL plant in allen SPNV-Fahrzeugen die Installation von Videoüberwachungssystemen. Die Videoüberwachung trägt wesentlich zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Fahrgäste und des Personals bei. Der NWL verfolgt gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern in NRW das Ziel, abgestimmte und einheitliche Anforderungen an die eingesetzte Videotechnik zu entwickeln, die auch einen sicheren Fernzugriff auf die Kamerabilder ermöglicht.

Einstiegsbereiche unter Berücksichtigung von Fahrgastwechselzeiten

Die wichtigsten Planungsprämissen bei der Konzeption von Einstiegsbereichen bei den SPNV-Fahrzeugen für den NWL umfassen eine barrierefreie Gestaltung mit stufenlosem Einstieg sowie eine ausreichende Türkapazität, die eine schnelle Passagierabfertigung auch bei hohem Fahrgastaufkommen gewährleistet. Dabei erfolgt die Gestaltung von Türbereichen und Drängelräumen unter Berücksichtigung geltender Standards (z. B. BSN). Das Mobilitätsverhalten im jeweiligen Teilraum, in dem die entsprechenden Fahrzeuge verkehren, wird bei der Konzeption jeweils berücksichtigt. Eine gezielte räumliche Führung der Fahrgäste soll situativ durch bauliche Maßnahmen und durchdachte Raumaufteilung innerhalb des Fahrzeugs unterstützt werden.

Im Zusammenhang mit der Einstiegshöhe plant der NWL standardmäßig mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter oberhalb der Schienenoberkante. Dieses Maß korrespondiert mit den Anforderungen des Landes NRW (Bahnsteignutzlängen und -höhenkonzept) sowie der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO). Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge in Westfalen-Lippe mit Spaltüberbrückungen ausgestattet werden, welche den Spalt zwischen der Bahnsteigkante und dem Einstieg in das Fahrzeug auf einer Höhe von 76 Zentimeter oberhalb der Schienenoberkante schließen und damit einen höhengleichen Einstieg ermöglichen. Für Bahnsteige, die heute noch nicht die Standardhöhe aufweisen, werden entsprechende Trittstufen eingeplant. Grundsätzlich wird angestrebt, alle Bahnsteige auf 76 Zentimeter oberhalb der Schienenoberkante anzugleichen, eine Abweichung ist in begründeten Ausnahmefällen möglich.

Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)

Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) in SPNV-Fahrzeugen stellen eine wesentliche technologische Weiterentwicklung dar, die sowohl den Kundennutzen als auch die Effizienz der Verkehrsplanung erheblich steigert. Sie ermöglicht die Erfassung von Fahrgastzahlen und Auslastung je Wagenkasten in Echtzeit. Dadurch wird eine effiziente Kapazitätssteuerung und Anpassung von Betriebskonzepten ermöglicht und die Servicequalität für Fahrgäste, da etwa Überfüllungen sofort erkennbar sind. Gleichzeitig können derartige Systeme wichtige Daten zu Nutzungs- und Fahrgastprofilen sowie für die Verkehrsplanung, betriebliche Anpassungen, die Fahrzeugbeschaffung und Verbesserung der Infrastruktur liefern. Der NWL plant die Ausrüstung von Neufahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen. Aber auch die Bestandsflotte soll, beispielsweise unter Nutzung der vorhandenen Videoanlagen, perspektivisch mit solchen Systemen nachgerüstet werden.

Anforderung an die Instandhaltung der Fahrzeuge

Im SPNV sind die Instandhaltung und die Verwaltung von Fahrzeugen wesentliche Aufgaben für die langfristige Sicherstellung eines effizienten und sicheren Betriebs. Die Verantwortung für die Instandhaltung von Fahrzeugen liegt grundsätzlich direkt bei den Fahrzeughaltern und Instandhaltern. Der NWL trägt somit in Fällen in denen er als Fahrzeugeigentümer auftritt oder Wiedereinsatzgarantien ausspricht

ebenfalls Verantwortung für die Überwachung und Koordination der Instandhaltung der jeweiligen Fahrzeuge.

In Zukunft wird sich diese Überwachungs- und Koordinationsrolle des NWL weiter entwickeln, da neue Technologien, komplexere Betriebsanforderungen und wachsender Bedarf an flexiblen und nachhaltigen Lösungen die Rahmenbedingungen für den SPNV-Betrieb verändern werden. Die konkrete Rolle des NWL als Überwachungsinstanz hängt jedoch von den im Vergabeverfahren umgesetzten Eigentums- und Verfügbarkeitsmodellen ab.

Die künftige Instandhaltungsstrategie im SPNV wird zunehmend unter nachhaltigen Gesichtspunkten betrachtet. Fahrzeughalter und Instandhalter sind dabei gefordert, den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs zu berücksichtigen, um Lebenszykluskosten und Umweltauswirkungen zu minimieren. Im Rahmen der Zuständigkeiten wird der NWL diese Aspekte berücksichtigen und im Falle einer eigenen Verantwortung selbst umsetzen.

Rolle von Reservefahrzeugen in der Zukunft

Die Bereitstellung von Reservefahrzeugen bleibt auch in Zukunft eine zentrale Aufgabe für die Fahrzeughalter und ist für eine verlässliche Fahrzeugverfügbarkeit von Bedeutung. Diese Reservefahrzeuge müssen nicht nur während geplanter Instandhaltungsmaßnahmen wie Hauptuntersuchungen oder Reparaturen verfügbar sein, sondern auch als Ersatz bei unvorhergesehenen Ausfällen oder Unfällen dienen. Dabei wird der NWL vertraglich sicherstellen, dass die Reservefahrzeuge ausreichend verfügbar sind und dass deren Einsatz optimal koordiniert wird, um Ausfallzeiten zu minimieren. Der NWL wird hierbei Sorge tragen, dass die Reservefahrzeuge effizient und bedarfsgerecht eingesetzt werden können. Durch intelligente Verkehrssteuerungssysteme und die Optimierung des Fahrplans wird der NWL den Bedarf an Reservefahrzeugen effizienter gestalten.

B3.4.2 Dekarbonisierung im SPNV

Der ÖPNV weist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bereits heute eine deutlich bessere Klimabilanz auf. Durch die konsequente Dekarbonisierung des SPNV soll dieser Vorteil weiter ausgebaut werden. Der NWL nimmt diese Aufgabe aktiv wahr und treibt die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe voran. Dabei kommt dem Zusammenspiel von Fahrzeugen und Infrastruktur eine zentrale Bedeutung zu. Ziel ist es, den Anteil elektrisch erbrachter Zugkilometer im Verbandsgebiet stetig zu erhöhen und den Fahrzeugbetrieb mittelfristig vollständig lokal emissionsfrei zu gestalten. Auf diese Weise leistet der SPNV in Westfalen-Lippe einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz, indem Treibhausgase sowie weitere Luftschadstoffe nachhaltig reduziert werden.

Zur Erreichung dieser Ziele forciert der NWL auch weiterhin die Elektrifizierung des Schienennetzes in Westfalen-Lippe und ergänzt diesen Prozess durch den gezielten Einsatz innovativer Technologien. Da eine vollständige Elektrifizierung aller Strecken im Verbandsgebiet aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen und langen Planungshorizonten mittelfristig nicht flächendeckend umsetzbar ist, bietet sich die Verwendung alternativer Antriebstechnologien wie umweltfreundliche wasserstoff- oder batterieelektrische Züge in diesem Zusammenhang an, um die Emissionen zu reduzieren. Diese Technologien bieten insbesondere dort eine nachhaltige Lösung, wo eine Elektrifizierung auf absehbare Zeit nicht realisiert werden kann.

Der NWL strebt demnach eine sukzessive Abkehr von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor an und setzt bei nicht elektrifizierten Strecken perspektivisch auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU), die

gegenüber Dieselfahrzeugen klimafreundlicher und leiser sind. Der NWL bewertet streckenspezifisch, welche Antriebsart unter den jeweiligen Rahmenbedingungen am besten geeignet ist, und berücksichtigt dabei auch künftige technologische Entwicklungen.

Jedoch erfordert auch der Einsatz neuer Antriebsarten in vielen Fällen ergänzende Infrastrukturmaßnahmen. Der Betrieb von batterieelektrischen Zügen (BEMU) bedingt oftmals etwa den Bau von entsprechender Ladeinfrastruktur wie beispielsweise Oberleitungsinselanlagen (OLIA). Infrastruktur und Fahrzeugbeschaffung sind daher zwingend integriert zu betrachten. Weiterhin sind die Maßnahmen so auszugestalten, dass sie technologieoffen und aufwärtskompatibel nutzbar sind.

Durch den Einsatz von derartigen, modernen Fahrzeugen kann nicht nur die Klimabilanz verbessert, sondern auch der Komfort für die Fahrgäste und damit die Qualität des Angebots erhöht werden.

B3.4.3 Eigentums- und Verfügbarkeitsmodelle

In Bezug auf die Betreibermodelle der Fahrzeuge verfügt der NWL über umfassende Erfahrungen mit unterschiedlichen vertraglichen und organisatorischen Ausgestaltungen. In der Vergangenheit wurden verschiedene Modelle erprobt und weiterentwickelt, sodass dem NWL heute ein bewährter Instrumentenkasten zur Verfügung steht, der je nach Anforderungen des jeweiligen Verkehrsvertrags flexibel eingesetzt werden kann (vgl. Kapitel B2.5).

Grundsätzlich lassen sich die eingesetzten Modelle in drei Varianten unterteilen:

- **Variante 1:** Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bringt eigene Fahrzeuge in die Verkehrsleistung ein.
- **Variante 2:** Das EVU least oder pachtet die Fahrzeuge über einen durch den NWL begleiteten oder eigenständig organisierten Beschaffungsprozess.
- **Variante 3:** Der NWL übernimmt die Fahrzeugbeschaffung und stellt die Fahrzeuge dem EVU im Rahmen des Verkehrsvertrags zur Verfügung.

Die Wahl des passenden Modells erfolgt unter Abwägung betrieblicher, wirtschaftlicher und strategischer Rahmenbedingungen. Ziel ist es stets, einen wirtschaftlichen, verlässlichen und zukunftsfähigen Betrieb sicherzustellen sowohl im Interesse der Fahrgäste als auch der öffentlichen Hand. Daher kommen neben Neufahrzeugen auch weiterhin der Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen in Betracht. Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gegebenheiten können grundsätzlich im Rahmen eines Re-Design auch Fahrzeuge in ihrer dritten Vertragsperiode eingesetzt werden.

B3.5 Verkehrsverträge

Die Verkehrsverträge im SPNV sind ein zentrales Steuerungsinstrument zur Umsetzung der Mobilitätsziele. Vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen an Klimaschutz, Qualität, Effizienz und Nutzerorientierung sowie der Marktentwicklung haben sich Umfang und Komplexität der vertraglichen Gestaltung in den vergangenen Jahren erheblich weiterentwickelt. Auch die Rahmenbedingungen haben sich etwa durch erhöhte Bautätigkeit, Fachkräftemangel, Energiekostensteigerung und Inflation verändert. Verkehrsverträge im NWL sollen zukünftig nicht nur klarere Leistungsdefinitionen und Abrechnungssysteme enthalten, sondern auch mehr Flexibilität in der Leistungsgestaltung sowie Mechanismen zur Qualitätssicherung und Krisenresilienz integrieren. Verkehrsverträge weisen eine enge Wechselbeziehung zu den Fahrzeugen und weiteren elementaren Bereichen der Organisation des SPNV auf.

Die Vergabeverfahren für den SPNV in Westfalen-Lippe erfolgen weiterhin auf Basis einzelner Teilnetze. Ziel ist es dabei, faire Rahmenbedingungen für die Bieter und ihre Teilnahme an diesen Verfahren zu gewährleisten sowie die Qualität der angebotenen Leistungen zu verbessern.

Kernelemente von Verkehrsverträgen im NWL

Die Rolle des NWL hat sich in seiner Historie als SPNV-Aufgabenträger von einer rein finanzierenden Institution hin zu einer aktiven Steuerungs- und Kontrollinstanz gewandelt. Die aktuellen Entwicklungen im Verkehrsraum Westfalen-Lippe zeigen dabei, dass Verkehrsverträge im NWL künftig folgende Kernelemente enthalten sollen:

- Leistungsbasierte Vergütungssysteme
- Flexibilitätskomponenten
- Qualitätsmonitoring und Berichtspflichten
- Risikoverteilung
- Klarheit und Eindeutigkeit der Verkehrsvertragsstruktur

Zukünftige SPNV-Verkehrsverträge im NWL sind komplexe Steuerungsinstrumente, die Qualität und Wirtschaftlichkeit im SPNV gezielt fördern sollen. Ihre Gestaltung muss den Spagat zwischen rechtlicher Verbindlichkeit, betrieblicher Flexibilität und strategischer Steuerbarkeit leisten. Dabei müssen die entsprechenden Marktbedingungen berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund sind die Zielsetzungen und Maßnahmen als Teil des dynamischen Prozesses zu verstehen und stets anzupassen. Sie werden erprobt und entsprechend den praktischen Erfahrungen im Markt weiterentwickelt. Eine abschließende Aufzählung ist daher nicht möglich.

Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Jahre wird der NWL, qualitative Aspekte im Rahmen der Wettbewerbsverfahren stärker berücksichtigen. In der Vergangenheit waren die Wertungssysteme in den Vergabeverfahren fast ausschließlich auf das preislich günstigste Angebot ausgerichtet (Preiswettbewerb). Zukünftig soll die Vergabepraxis des NWL darauf ausgerichtet werden, neben den preislichen Aspekten auch qualitative Kriterien höher zu gewichten (Qualitätswettbewerb). Hierzu soll unter anderem eine Konzeptwertung etabliert werden, in dem die Bieter u. a. die Umsetzung der qualitativen Anforderungen beschreiben müssen. Durch die Aufnahme zusätzlicher Wertungskriterien neben dem Preis soll im Vergabeverfahren die Auswahl des obsiegenden Bieters auf eine breite Basis gestellt werden, um den Einfluss solcher Effekte zu reduzieren.

Erweiterung der leistungsbasierten Vergütungssysteme

Die leistungsbasierte Vergütung hat sich für den NWL als wichtiges Instrument moderner SPNV-Verkehrsverträge etabliert. Dabei wird eine reine Mengenvergütung, etwa auf Basis von Zugkilometern, auch hier um qualitative Elemente erweitert, um sowohl die Leistungserbringung als auch die Kundenzufriedenheit nachhaltig zu verbessern. Derzeit sind bereits hohe Qualitätsstandards in den Verträgen vereinbart, bei deren Nichterreichung die Vergütung jeweils gemindert wird. Die Verträge sollen zukünftig noch konkreter auf Qualitätskomponenten ausgerichtet werden. Dies hat zum Ziel einen Steuerungseffekt zu erzeugen, der die EVU motiviert, ihre Leistungen und die Qualität kontinuierlich zu verbessern und hohe Standards zu erreichen. Dabei sind auch die Wirkungsmechanismen kontinuierlich zu überprüfen.

Weiterhin ist der Bietermarkt in Einzelfällen zu berücksichtigen. Der NWL muss sicherstellen, dass der Wettbewerb im Zusammenhang mit den Verkehrsverträgen aufrecht erhalten bleibt und es zu keiner Monopolisierung kommt.

Flexibilitätskomponenten

Aufgrund der langen Vertragslaufzeiten der Verkehrsverträge und die in diesem Nahverkehrsplan im Kapitel B1.7 beschriebenen, gegenwärtigen Herausforderungen und wettbewerblichen Rahmenbedingungen ist es das Ziel, die Verkehrsverträge mit den EVU zukünftig flexibler zu gestalten. Die Vertragsgestaltung soll zukünftig dahingehend optimiert werden, dass sie eine Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen während der Vertragslaufzeit ermöglichen, insbesondere in Bezug auf steigende Kosten und wirtschaftliche Unsicherheiten. Dabei sind stets die vergabe- und beihilferechtlichen Grenzen zu beachten.

Durch die Flexibilitätskomponenten wird sichergestellt, dass die Verkehrsverträge robust, anpassungsfähig und gleichzeitig rechtlich sicher und fair für alle Vertragsparteien bleiben sowie verlässliche Rahmenbedingungen für alle Vertragsparteien bilden. Mit Blick auf die volatilen Rahmenbedingungen ermöglicht es der NWL durch die beschriebenen Flexibilisierungsmaßnahmen einen Rahmen zu schaffen, der langfristige Planungssicherheit mit kurzfristiger Anpassungsfähigkeit verbindet und dabei die Qualität des SPNV in Westfalen-Lippe dauerhaft sichert.

Qualitätsmonitoring

Im Zusammenhang mit der angestrebten Erhöhung des Anteils des ÖV am Modal Split ist die Qualität der Leistungen von zentraler Bedeutung. Dabei besteht das Ziel darin, die durch das EVU erbrachte Qualität des Verkehrsangebots zu erhöhen. Dazu sind mehrere Voraussetzungen zu erfüllen. Eine zentrale Komponente ist die Erarbeitung eines kennzahlbasierten Qualitätskonzepts, welches eine strukturierte Analyse der erbrachten Qualität durch die EVU möglich macht, um davon ausgehend etwaige Anpassungen zu steuern. Moderne bildverarbeitende Technologien können Beschädigungen, Verschmutzung und Vandalismus detektieren, bewerten und automatisch diese Daten verarbeiten. Das Qualitätscontrolling im Zusammenhang der Verkehrsverträge wird in Kapitel B3.6 Qualität näher beleuchtet.

Neben preislichen Wertungskriterien bei Vergaben sind insbesondere auch qualitative Aspekte bei der Angebotswertung zu berücksichtigen. Die Überwachung qualitativer Kriterien im Rahmen des Vertragscontrollings soll in dem vorhandenen und bewährten Qualitätssystem „QUMA“ erfolgen und durch Profitester (vgl. Kapitel B2.5.5) ergänzt werden.

Risikoverteilung

Die Risikoverteilung in SPNV-Verkehrsverträgen ist im aktuellen Marktumfeld ein immer bedeutsameres Element der Vertragsgestaltung und maßgeblich für die wirtschaftliche Stabilität, die Leistungsfähigkeit und die Attraktivität der Teilnahme am Wettbewerb. Sie bestimmt, welche Partei (NWL oder Verkehrsunternehmen/Betreiber) bestimmte externe oder interne Risiken trägt, und hat somit unmittelbare Auswirkungen auf die Kalkulation, die Gebotsstrategien sowie die operative Resilienz während der Vertragslaufzeit. Zielsetzung ist es, potenzielle Risiken systematisch zu identifizieren, zu definieren und dort zu verorten, wo sie am wirksamsten gesteuert und beeinflusst werden können. Hierfür sind die Risikoketten nachvollziehbar zu durchdringen, um klar zu bestimmen, an welcher Stelle ein Risiko entsteht und wer im Ergebnis die damit verbundenen Kosten zu tragen hat.

Ziel einer angepassten Risikoverteilung in zukünftigen Verkehrsverträgen des NWL ist daher nicht die vollständige Risikoübertragung, sondern ein ausgewogenes Modell, das betriebswirtschaftliche Verantwortung, Steuerungsmöglichkeiten und Anreizwirkungen in Einklang bringt.

Verkehrsvertragsstruktur

Zur Erreichung der vorgenannten Zielstellung sind klare und eindeutige Regelungen in den Verkehrsverträgen unerlässlich. Die Struktur der Verkehrsverträge ist dahingehend zu optimieren und entsprechend zu gestalten. Transparente, nachvollziehbare und klar definierte Inhalte und Risiken der Verkehrsverträge schaffen nicht nur Planungssicherheit für alle Akteure, sondern fördern auch die Qualität und Effizienz im Verwaltungsvollzug, da Prozesse in der Vertragsabwicklung standardisiert werden können.

B3.6 Qualität

Die Sicherstellung einer hohen Qualität des SPNV-Angebots im Verkehrsraum Westfalen-Lippe ist dem NWL ein zentrales Anliegen. Die Qualität ist dabei zentraler Anknüpfungspunkt der Fahrgasterfahrung und relevante Einflussgröße bzgl. der Nutzungsentscheidung des ÖPNV. Als SPNV-Aufgabenträger ist es entscheidend, die Qualität des eigenen Verkehrsangebots systematisch zu messen, um sicherzustellen, dass die gesetzten Qualitätsziele eingehalten werden und etwaige Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität ergreifen zu können. Qualitätsbezogene Anforderungen sind indes regelmäßig Bestandteil der Verkehrsverträge und bilden somit einen verbindlichen Rahmen für das operative Verkehrsangebot, sodass sie einen engen Zusammenhang zum vorigen Kapitel B3.5 Verkehrsverträge aufweisen. Die vertraglich fixierten Qualitätsstandards beeinflussen unmittelbar die Ausgestaltung des SPNV-Angebots und sind ein zentrales Instrument zur Sicherstellung eines kundenorientierten und leistungsfähigen Nahverkehrs. Die gesetzten Qualitätsziele schließen die kontinuierliche Erhebung von Kennzahlen wie beispielsweise Pünktlichkeit, Fahrzeugverfügbarkeit und Fahrgastzufriedenheit ein, die als Grundlage für die Leistungsbewertung und die Optimierung des Betriebs dienen. Darüber hinaus sind regelmäßige Audits, ein umfassendes Controlling und Feedback-Mechanismen notwendig, um die Qualität der Dienstleistung zu überwachen und gegebenenfalls Anpassungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und Dienstleistern zu ergreifen.

Im Zusammenhang mit der qualitätsbasierten Weiterentwicklung von Verkehrsverträgen hat der NWL das Projekt „Verkehrsverträge 2.0“ aufgesetzt. Dieses Projekt grenzt Kriterien, welche die EVU tatsächlich beeinflussen können im Rahmen der Pönalisierung klar von strecken- und infrastrukturbedingten Kriterien ab. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, die beeinflussbaren Kriterien zu definieren und festzulegen. Der NWL gestaltet die Vergabeunterlagen so, dass die EVU diese rechtssicher umsetzen können. Ein abgestimmtes Qualitätsverständnis ist dabei essenziell, um eine konstante und gesicherte Qualität im SPNV zu gewährleisten. Überdies entwickelt der NWL gemeinsam mit den anderen SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen sowie den jeweiligen EVU im Rahmen von Programmen Maßnahmen zur Sicherung von Fachkräften, um die personalbedingten Ausfälle zu reduzieren.

Zuverlässigkeit

Die in Kapitel B2.5.1 beschriebene Situation in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Zugleistungen wird maßgeblich durch den Fachkräftemangel, den Zustand der Infrastruktur sowie das hohe Verkehrsaufkommen hervorgerufen. Die Zuverlässigkeit bezieht sich indes auf den Anteil der durchgeführten Fahrten im Verhältnis zu den (nicht vorhersehbaren) Ausfällen. Der NWL unternimmt bereits heute große Anstrengungen, um die nicht zufriedenstellende Angebotsqualität in Bezug auf die Zuverlässigkeit zu erhöhen.

Diese Anstrengungen werden im Bewusstsein, dass eine hohe Qualität entscheidend für die Darstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebots sowie die Erreichung einer Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖV entscheidend ist, fortgeführt und priorisiert bearbeitet. Ziel ist demnach eine deutliche Erhöhung der Zuverlässigkeit des Angebots.

Pünktlichkeit (betriebsorientiert)

Eine hohe Qualität im SPNV zeichnet sich v. a. durch pünktliche Zugverbindungen[16] aus. Wie festgestellt ist das derzeitige Pünktlichkeitsniveau weiterhin bei vielen Linien nicht akzeptierbar. Analog zur Erhöhung der Zuverlässigkeit hat der NWL die kontinuierliche Verbesserung der gegenwärtigen Situation zu einem zentralen Ziel gemacht, um den SPNV weiterhin als attraktives Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu positionieren. Dabei geht es darum die Ursachen der Verspätungen zu analysieren und geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen. Aufgrund der Instandsetzung des Schienennetzes und der damit verbundenen hohen Bautätigkeit ist jedoch anzunehmen, dass sich die Situation zumindest in Bezug auf diese Einflussgröße in den kommenden Jahren mitunter weiter verschärfen wird. Etwaige Baumaßnahmen sind daher angemessen vorzubereiten und zu begleiten, um die Einschnitte für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten (vgl. Kapitel B3.2.3 Ersatz- und Sonderverkehre und B3.11 Fahrgastinformation). Weitere Einflussgrößen sind in diesem Zusammenhang die störungsanfällige Infrastruktur, aber auch der zusätzliche sowie häufig verspätete Fernverkehr.

Zur Erhöhung der Pünktlichkeit setzt der NWL auf eine robuste Betriebsplanung, da hier im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen oder andere Fahrzeugeinsätze meist eine schnellere Umsetzung möglich ist. Diese betrieblichen Maßnahmen sorgen dafür, dass der Fahrplan stabiler wird und sich auch bei Störung möglichst geringe Verspätungen summieren. Die Betriebsplanung erfolgt in Abstimmung zwischen dem NWL und dem jeweiligen EVU. Elemente wie ausreichend bemessene Puffer- und Wendezeiten sowie auskömmliche Haltezeiten tragen maßgeblich dazu bei, einen stabilen Betrieb von vornherein abzusichern und das Risiko späterer Leistungsabweichungen zu minimieren. Erste Maßnahmen in Bezug auf die Pünktlichkeit wurden eingeleitet und sind in Planung, wie in Baustein B4 ausführlich dargestellt. Die Erhöhung der Pünktlichkeit des SPNV im Verbandsgebiet bleibt weiterhin ein zentrales Ziel des NWL.

Anschlusserreichung

In einem hochgradig vernetzten Nahverkehrssystem ist die zuverlässige Erreichbarkeit von Anschlüssen ebenfalls von großer Wichtigkeit für die Gesamtqualität und die Reisezeit der gesamten Reisekette des Fahrgastes. Die gegenwärtige Qualitätssituation führt zu großen Herausforderungen in diesem Zusammenhang. Bisher existieren jedoch kaum fundierte Mess- und Bewertungssysteme für die Qualität der Anschlussmobilität. Ziel des NWL ist es, die Bedeutung der Anschlussmobilität in den Fokus zu rücken und zunächst ein Monitoring aufzubauen, um eine quantitative und qualitative Bewertung vorzunehmen. Ausgehend davon können anschließend gemeinsam mit den weiteren Akteuren gezielt Maßnahmen entwickelt werden, den Kunden verlässliche Informationen zum Anschluss zu geben und die Anschlussbeziehungen im Sinne der Fahrgäste zu verbessern.

[16] Als pünktlich wird im NWL ein Zug bewertet, der weniger als vier Minuten verspätet an einem vertraglich definierten Messpunkt eintrifft (Ankunftspünktlichkeit).

Kapazitäten

Auch die Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge haben Einfluss auf das Qualitätsempfinden der Fahrgäste. Ziel des NWL ist es weiterhin, die Kapazitäten im SPNV bedarfsgerecht und vorausschauend zu bemessen und damit ausreichend große Gefäßgrößen einzusetzen, um ein komfortables Reiseerlebnis für die Fahrgäste zu sichern. Grundlage dafür sind sowohl die aktuelle und situationsbedingte (z. B. durch vorangegangene Zugausfälle, Veranstaltungen) Nachfrage als auch die angestrebte Steigerung des SPNV-Anteils am Modal Split sowie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Westfalen-Lippe. Daher werden im Vorfeld der Ausschreibungen weiterhin umfangreiche Analysen durchgeführt auf deren Basis die Umlauf- und Fahrzeugplanung forciert wird.

Aufgrund der unterschiedlichen regionalen Strukturen im Verbandsgebiet setzt der NWL auf standardisierte Fahrzeugkonzepte, die auf die jeweiligen Anforderungen angepasst werden können. Dadurch kann die Kapazität innerhalb eines Netzes differenziert und wirtschaftlich effizient unter Berücksichtigung der individuellen Rahmenbedingungen bereitgestellt werden. Um die vertraglich vereinbarten Kapazitäten verlässlich zu sichern, ist eine stabile Personal- und Werkstattverfügbarkeit essenziell (vgl. Kapitel B3.4 Fahrzeuge). Daher setzt sich der NWL auch in diesem Zusammenhang für die Sicherung und Ausbildung von Fachkräften ein. Die Kapazitäten werden dabei fahrten-, tages- und abschnittsscharf in der Messgröße Sitzplätze vertraglich festgelegt. Im Sinne der Stabilisierung können weitere Maßnahmen wie die Einplanung zusätzlicher Fahrzeugumläufe oder der Einsatz weiterer Fahrzeuge in der HVZ berücksichtigt werden und die Situation in Bezug auf die Kapazitäten entlasten.

Ausbildungsquote und Qualifikationsstandards

Der Fachkräftemangel ist eine Ursache der gegenwärtigen qualitativen Situation. Um dem Fachkräftemangel in der Branche langfristig entgegenzuwirken, soll vom NWL zukünftig die Rekrutierung und Ausbildung von Personal gezielt in die strategische Planung einbezogen werden. Dabei engagiert sich der NWL auch weiterhin in landesweiten Projekten, wie beispielsweise FokusBahnNRW (vgl. Kapitel B1.6). Ein wesentlicher Bestandteil ist ein Aktionsprogramm zur Personalgewinnung sowie Einführung einer jährlichen Ausbildungsquote. Im Rahmen des Aktionsprogramms wurde gemeinsam mit den EVU und weiteren Partnern ein völlig neues Recruiting aufgebaut. Eine verpflichtende Ausbildungsquote wird bereits in den neueren Verkehrsverträgen des NWL berücksichtigt. Die Anforderungen an das Personal verändern sich stetig, daher ist eine laufende Evaluation und Weiterentwicklung der entsprechenden Standards erforderlich.

Controlling

Ein weiteres wesentliches Instrument zur Sicherung und Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im SPNV ist die systematische Qualitätskontrolle, wie bereits im Kapitel B3.5 beschrieben. Hierzu werden neben einer Überwachung von quantitativen und qualitativen Daten aus dem Qualitätsmanagementsystem QUMA auch erhobene Daten von speziell ausgebildeten Profitestern eingebunden, die ein kontinuierliches Monitoring der Qualität in verschiedenen Bereichen übernehmen. Diese Daten werden mit den gelieferten Berichten der EVU abgeglichen. Die unabhängigen Prüfungen der Profitester in Kombination mit den Daten aus QUMA gewährleisten eine objektive Bewertung der Service- und Betriebsqualität und ermöglichen eine frühzeitige Identifikation von Optimierungspotenzialen. Durch das gezielte Controlling soll zukünftig weiter sichergestellt werden, dass die definierten Qualitätsstandards konsequent eingehalten und gegebenenfalls erforderliche und passgenaue Maßnahmen unter

Berücksichtigung der jeweiligen Ursachen zeitnah eingeleitet werden. Dabei hat sich die Kombination von QUMA und Profitestern im NWL bewährt und wird fortgeführt.

B3.7 Sicherheit

Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist Grundlage für Vertrauen und Akzeptanz im SPNV. Neben der Qualität besitzt die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals im SPNV höchste Priorität. Ein hoher Standard in den Bereichen Sauberkeit und Sicherheit ist essenziell für die Attraktivität des SPNV. Der NWL folgt daher einem ganzheitlichen Sicherheitsverständnis, das sowohl auf die objektive Gewährleistung von Sicherheit als auch auf die Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste abzielt. Sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden werden durch eine Vielzahl gezielter Maßnahmen kontinuierlich evaluiert und weiterentwickelt.

Objektive Sicherheitsmaßnahmen

Der NWL stellt durch objektive Sicherheitsmaßnahmen ein hohes Schutzniveau für Fahrgäste und Personal sicher und stärkt damit Vertrauen und Akzeptanz im SPNV. Diese Maßnahmen konzentrieren sich einerseits auf technische Sicherheitssysteme, wie etwa Ausbau der Videoüberwachung in Zügen und Stationen, den verstärkten Einsatz und kontinuierliche Qualifizierung und Schulung von Sicherheitspersonal sowie bauliche Maßnahmen an Stationen, um die Sicherheit in Fahrzeugen und Zugangspunkten weiter zu erhöhen. Ziel ist es, das bereits hohe Sicherheitsniveau im SPNV in Westfalen-Lippe noch weiter zu stärken durch entsprechende Maßnahmen ein verlässliches, überprüfbares Schutzniveau, unabhängig vom persönlichen Empfinden für alle Nutzer zu sichern und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Subjektive Sicherheitsmaßnahmen

Neben der objektiven Sicherheit spielt auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste eine zentrale Rolle für die Akzeptanz und Nutzung des SPNV. Viele Menschen wählen den öffentlichen Verkehr erst dann, wenn sie sich in Fahrzeugen und an Stationen sicher und wohl fühlen – unabhängig von der tatsächlichen Gefährdungslage. Der NWL stellt die Fahrgäste in den Mittelpunkt und trägt diesem Aspekt durch gezielte Maßnahmen Rechnung, die das persönliche Sicherheitsempfinden stärken und so die Attraktivität des SPNV erhöhen. Dazu tragen etwa eine angemessene Gestaltung und Pflege der Aufenthaltsräume etwa durch ausreichende Beleuchtung und Sauberkeit bei, wodurch sogenannte Angsträume vermieden werden sollen. Stationen sollen als einladende und ansprechend gestaltete Orte wahrgenommen werden, in denen das Empfangsgebäude als repräsentatives Entree fungiert. Diese Aspekte müssen bereits in die Stationsentwicklung (vgl. Kapitel B3.3.2) einfließen und berücksichtigt werden. Dabei sind auch die jeweiligen Zuständigkeiten zu berücksichtigen, wobei auch hier der Fahrgast und dessen Sicherheit im Mittelpunkt stehen sollte.

Service und Sicherheit im Betrieb

Zur Verbesserung des On-Board-Services und um die Sicherheit weiterhin zu erhöhen, strebt der NWL zudem eine Zugbegleiterquote von 100 Prozent je Zug an, die gegenwärtig noch nicht auf allen Verbindungen erreicht ist. Die durch eine hohe Zugbegleiterquote bewirkte Verringerung des Anteils von Reisenden ohne Fahrausweis führt zugleich zu einem Rückgang von Konflikten im Zusammenhang mit Fahrpreisnacherhebungen (EBEs), die häufig Anlass für Übergriffe zwischen Reisenden ohne Fahrausweis und dem Kontrollpersonal sind. Aktuelle Entwicklungen zeigen eine Zunahme von Übergriffen auf Zugpersonal. Daher ist es zudem erforderlich, auch weiterhin entsprechende Schulungsmaßnahmen für das Personal zu implementieren, um auf derartige Situationen angemessen reagieren zu können. Darüber

hinaus wird derzeit an einheitlichen Richtlinien zur Qualifizierung von Sicherheitspersonal bei den EVU in Abstimmung mit dem Kompetenzcenter Sicherheit gearbeitet.

Innovation, Digitalisierung und Kooperation

Zukünftig könnte auch die Integration von Künstlicher Intelligenz (KI) im Zusammenhang mit der Videoüberwachung für die Erhöhung der Sicherheit im SPNV eine Rolle spielen, insbesondere im Bereich der kritischen Situationswahrnehmung, um frühzeitig auf potenzielle Gefahrensituationen reagieren zu können. Auch die landesweite Sicherheitsdatenbank soll weiterhin Bestandteil der Sicherheitsstrategie sein und wird gemeinsam mit den Partnern stetig evaluiert und fortentwickelt. Eine enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Partnern in Sicherheitsfragen ist etabliert und wird weiter ausgebaut.

B3.8 Tarif

Der NWL setzt sich dafür ein, einfache Tarife als wichtigen Baustein der Nutzerfreundlichkeit und Rentabilität im Nahverkehr zu etablieren und den Zugang zu den öffentlichen Mobilitätsangeboten für die Menschen möglichst niedrigschwellig zu gestalten. Die bereits vorgestellten Ziele der Verkehrsverlagerung und -vermeidung, Stabilisierung und Robustheit des Systems sowie eine marktgerechte Preisbereitschaft bilden die Basis der Strategie.

Der konsequente Ausbau digitaler Systeme im Zusammenhang von Tarif und Vertrieb sorgt dafür, dass alle relevanten Informationen individuell zugänglich sind und das vollständige Angebot integriert, buchbar und tariflich abgedeckt ist. Dabei wird zwischen Durchtarifierung (einheitlicher Tarif für die gesamte Reisekette) und Durchbuchbarkeit (Reisende können alle Angebote in einem Vorgang buchen und bezahlen) unterschieden.

Im Zusammenspiel mit der WestfalenTarif GmbH (WTG) bündelt der NWL die Interessen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und vertritt diese gegenüber dem Land und weiteren Akteuren, etwa Nachbarverbünden. Dabei sorgt er für eine schrittweise Anpassung / Revision der Strukturen im WestfalenTarif, um den politischen Gestaltungsauftrag und die Verantwortung für die Daseinsvorsorge wirkungsvoll wahrzunehmen.

Gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsträger

Der NWL versteht die vernetzten Mobilitätsangebote dabei als das gemeinsame Produkt aller Partner – nicht einzelne Verkehrsträger wie Bus oder Schiene stehen im Vordergrund, sondern die durchgängige Vernetzung. Daher soll sich der Tarif nicht jeweils als eigenständiges Konkurrenzsystem entwickeln, sondern integraler Bestandteil der gemeinsamen Angebotslandschaft im Sinne eines Mobilitätsverbundes bleiben. Die Hinwirkungspflicht im Sinne von § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW in der Fassung vom 16.12.2023 beschreibt die gesetzliche und strategische Verantwortung des NWL, aktiv auf die Vernetzung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots sowie auf kundenorientierte, effiziente Strukturen hinzuwirken. Der Preis ist für den Fahrgast einfach, transparent, individuell abbildbar und tarifgrenzenfrei. Er umfasst dabei alle Produkte zur Abbildung der Mobilitätsbedürfnisse. Eine mögliche Einbindung von privatwirtschaftlichen Anbietern oder Angeboten wie radbox.NRW in die Tarif- und Vertriebssysteme ist im Sinne einer ganzheitlichen Mobilitätskette dabei zu prüfen, wenngleich der NWL sich nicht zur Tarifsubvention verpflichtet.

Dynamische und bedürfnisorientierte Tarifentwicklung

Die Tarifgestaltung orientiert sich sowohl am Mobilitätsbedürfnis der Bürger als auch an der kurz-, mittel- und langfristigen Angebotsgestaltung und ist digital umgesetzt. Die Tarifentwicklung ist dynamisch angelegt und es besteht die Möglichkeit diesen regelmäßig an die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse und technischen Möglichkeiten anzupassen. Die Höhe des Tarifs ist stets eine Abwägung zwischen der Finanzierbarkeit des Angebots und dem Leistungsversprechen gegenüber den Bürgern.

Zentrale Tarifprodukte

Die Tarife im Verkehrsraum Westfalen-Lippe sind auf digitale Nutzbarkeit und Gerechtigkeit ausgerichtet. Der Luftlinientarif eezy.nrw ist für die gelegentliche Nutzung etabliert und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Der NWL unterstützt die Nutzung durch gezielte Informations- und Kommunikationskampagnen, um Fahrgästen die Vorteile und Anwendungsmöglichkeiten näherzubringen. Für Übergangsbereiche zwischen NRW und benachbarten Bundesländern werden kundenfreundliche Lösungen geschaffen. Neben eezy.nrw ist das Deutschlandticket das zentrale Abonnementangebot. Der NWL setzt sich gemeinsam mit seinen Partnern für das Fortbestehen des Deutschlandtickets ein. Die übrige Tarifentwicklung ist darauf ausgerichtet, einen einfachen Zugang zum Angebot zu bieten. Angesichts der gegenwärtig bestehenden Vielzahl an Tarifangeboten im Verbandsgebiet wird eine grundlegende Vereinfachung angestrebt.

Nachhaltige Entwicklung der Ergiebigkeit der Tarife

Der NWL verfolgt das Ziel, die Tarife nachhaltig sowie sozialgerecht und ökonomisch tragfähig weiterzuentwickeln. Monetäre Anreize wie Tarifsenkungen oder Rabatte sollen gezielt und auf Grundlage einer vorherigen Abschätzung der Nachfragewirkung eingesetzt werden. Gleichzeitig ist auf die Konsistenz und Verständlichkeit des gesamten Tarifangebots im NWL-Verbandsgebiet zu achten. Eine ausgewogene Nutzerfinanzierung bleibt neben weiteren Instrumenten eine zentrale Säule der Angebotsfinanzierung. Um die nachhaltige Weiterentwicklung des Nahverkehrs sichern zu können, sind perspektivisch jedoch zusätzliche Finanzierungsquellen unverzichtbar.

Integration und Aufwärtskompatibilität der Tarifangebote

Der NWL arbeitet gemeinsam mit den Nachbar-Verbünden, Tarifgesellschaften und weiteren Partnern daran, die Durchtarifierung und Durchbuchbarkeit sowie Angebotserreichbarkeit in ganz NRW und über die Grenzen hinaus zu ermöglichen. Die zügige Umsetzung eigener aufwärtskompatibler Lösungen zur Vermeidung von Verzögerungen im eigenen Gebiet darf vorrangig erfolgen.

Die Tarife stehen dabei in engem Zusammenhang mit dem Vertrieb (vgl. Kapitel B3.9) sowie digitalen Systemen (vgl. Kapitel B3.10) und die Komponenten sind somit integriert zu betrachten. Der NWL übernimmt in diesem Zusammenhang eine aktive Gestaltungs- und Koordinationsrolle für die Weiterentwicklung von Tarif, Vertrieb und digitalen Anwendungen im ÖPNV als Mobilitätsverbund in Westfalen-Lippe und darüber hinaus.

B3.9 Vertrieb

Ziel des NWL ist es, ein zuverlässiges Nahverkehrssystem in Westfalen-Lippe sowie darüber hinaus so zu organisieren, dass die Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund aktiv unterstützt wird. In diesem Zusammenhang steht die deutliche Vereinfachung des Zugangs zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie die Bereitstellung multimodaler Angebote über eine gemeinsame Plattform als Teil des

Vertriebs im Fokus, denn moderner öffentlicher Verkehr benötigt einen zeitgemäßen und digitalen Vertrieb für alle Verkehrsmittel des Mobilitätsverbundes. Allen Menschen in Westfalen-Lippe, in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus soll ein digitaler, barrierefreier und transparenter Zugang zu Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs sowie zu intermodalen Mobilitätslösungen ermöglicht werden. Im Mittelpunkt steht, dass Fahrgäste alle Schritte, von der Information und Planung über die Buchung bis hin zur Durchführung und Abrechnung einer Fahrt für die gesamte Reisekette, einfach und digital erledigen können.

Von besonderer Bedeutung ist dabei die Sicherstellung der Durchbuchbarkeit der Angebote, sodass Reisende die Angebote für die jeweilige gesamte Mobilitätskette einfach, transparent, verkehrsmittel- und auch verbundübergreifend buchen und abrechnen können. Auch hier kommt die Hinwirkungspflicht im Sinne des ÖPNVG NRW zum Tragen. Der NWL übernimmt hier eine gestaltende und koordinierende Rolle, die weit über die reine SPNV-Aufgabenträgerschaft hinausgeht.

Moderne Vertriebssysteme schaffen nicht nur einen einfachen Zugang zum öffentlichen Mobilitätsangebot, sondern liefern auch wertvolle Daten für die Weiterentwicklung von Angebot und Tarif. Sie sind so zu gestalten, dass (finanzielle und inhaltliche) Synergien entstehen und ein spürbarer Mehrwert für die Nutzer geschaffen wird.

Der NWL übernimmt im Bereich Tarif und Vertrieb eine aktive Führungs- und Gestaltungsrolle für die Region Westfalen-Lippe und darüber hinaus. Er agiert als Koordinator und Moderator für eine nahtlose und multimodale Mobilität. Die Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und weiteren Partnern. Der NWL koordiniert die technische und organisatorische Weiterentwicklung der Systeme und sorgt für eine einheitliche Kundenkommunikation sowie die Integration aller Mobilitätsangebote. Darüber hinaus initiiert der NWL die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für ein einheitliches, digitales und mandantenfähiges Kundenmanagement. Dies umfasst auch die Beschaffung und Bereitstellung unternehmensneutraler Systeme für den Kundenzugang. Der NWL beteiligt sich an zentralen digitalen Lösungen und strebt im Sinne der Schaffung von inhaltlichen und finanziellen Synergien in NRW danach, perspektivisch eine zentrale NRW-weite Lösung zu etablieren.

Digitalisierung des Vertriebs

Die Digitalisierung von Tarif und Vertrieb ist nicht nur kundenfreundlich, sondern dient auch zur Effizienzsteigerung und Vereinfachung von Prozessen in den Bereichen Tarifmanagement, Steuerung und Abrechnung. Automatisierte Vertriebsprozesse sorgen für bessere Datenverfügbarkeit, einheitliche Abläufe und mehr Transparenz bei der Analyse von Nachfrageentwicklungen. Standardisierte Schnittstellen, mandantenfähige Systeme und gemeinsame Plattformen sorgen dafür, dass diese Lösungen sowohl für urbane als auch für ländliche Räume passen und auch grenzüberschreitend funktionieren. Der NWL arbeitet dafür eng mit allen relevanten Akteuren zusammen und treibt landesweite Vertriebslösungen voran. Ziel ist eine weitgehend digitale Vertriebsstruktur, die den Zugang zu Mobilitätsangeboten effizient, kundenfreundlich und zukunftsfähig macht. Durch enge Abstimmungen wirkt der NWL gezielt auf koordinierte und tragfähige Gesamtkonzepte für den Vertrieb hin.

Weiterentwicklung des digitalen Marktplatzes

Der NWL verantwortet die schnelle Etablierung und Weiterentwicklung einer gemeinsam mit den Aufgabenträgern in NRW organisierten digitalen Vertriebsplattform für alle Mobilitätsangebote, mit dem Ziel einer hohen Marktdurchdringung und intermodalen Integration. Bis 2030 sollen mindestens 90

Prozent der Fahrgeldeinnahmen in Westfalen-Lippe digital erzielt werden. Das Smartphone fungiert als das zentrale Kundenmedium und das digitale Onboarding steht im Fokus der Verkaufsstellen.

Gemeinsame digitale Vertriebslösungen und Einnahmeaufteilung

Der NWL betrachtet bestehende lokale, landes- und bundesweite digitale Vertriebslösungen als wertvolle Ergänzungen und Impulsgeber. Perspektivisch strebt er gemeinsam mit den Aufgabenträgern in NRW die Etablierung einer einheitlichen, digital integrierten und provisionsfreien Vertriebslösung an, die mandantenfähig ist und die Nutzung des Nahverkehrs für die Fahrgäste vereinfacht sowie die Kooperation zwischen den Verbünden stärkt. Gleichzeitig wird die Digitalisierung der Einnahmeaufteilung in NRW und Westfalen-Lippe vorangetrieben. Ziel ist es, durch eine direkte Einnahmeaufteilung die Notwendigkeit eines eigenen Vertriebssystems zu reduzieren.

B3.10 Werbliche Kommunikation

Ein leistungsfähiges und nutzerfreundliches Mobilitätsangebot erfordert nicht nur eine verlässliche Infrastruktur und attraktive Verkehrsleistungen, sondern auch eine gezielte, zeitgemäße Ansprache und Information der Fahrgäste. Im Themenfeld „Werbliche Kommunikation und Fahrgastinformation“ verfolgt der NWL daher das Ziel, seine Angebote stärker sichtbar zu machen und die Qualität der Information kontinuierlich zu verbessern. Dazu arbeitet er ebenso wie in den anderen Bereichen eng mit allen Partnern zusammen, um zukunftsfähige Lösungen zu etablieren.

Die werbliche Kommunikation leistet einen wesentlichen Beitrag, den NWL und das Mobilitätsangebot in Westfalen-Lippe bei den Bürgern und damit potenziellen Kunden zu positionieren. Durch gezielte Marketingmaßnahmen können sowohl die Bekanntheit als auch die Fahrgast- und Ticketverkaufszahlen gesteigert und somit eine der wesentlichen Finanzierungssäulen des SPNV gesichert werden.

Ziel des NWL ist es, eine moderne und adressatengerechte Kommunikation zu etablieren und damit die Sichtbarkeit des NWL sowie der Mobilitätsangebote in Westfalen-Lippe zu erhöhen. Die werbliche Kommunikation wird in diesem Zusammenhang als ein wichtiger Bestandteil dessen und zugleich als bedeutsames Instrument verstanden, um eine Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Zugleich ist zu berücksichtigen, dass Marketingaufgaben auch teils Bestandteil der vertraglich vereinbarten Leistungen der EVU sind oder sein können (vgl. Kapitel B3.5 Verkehrsverträge). In diesem Zusammenhang ist die Diskussion um die Ausgestaltung der Wertschöpfungskette in Verkehrsverträgen von besonderer Relevanz. In diesem Zusammenhang wird zunächst das Liniennetzmarketing, die werbliche und die Baustellenkommunikation betrachtet.

Liniennetzmarketing

Das Liniennetzmarketing umfasst die werbliche Kommunikation und Bewerbung rund um konkrete Linien und Linienbündel im SPNV. Ein zentraler Schwerpunkt liegt in diesem Zusammenhang auch weiterhin auf der Kommunikation der Organisationsplanung und den unterjährigen Marketingkampagnen gemeinsam mit den EVU. Dabei werden sowohl die vertrieblichen Zielstellungen des NWL für den SPNV als auch mögliche Anschlusssysteme (Zu- und Abbringerverkehre, im Austausch mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen) im Sinne des Zielbildes des NWL als Mobilitätsverbund berücksichtigt werden, um möglichst das gesamte Mobilitätsangebot im Linienbündel selbst aber auch entlang der gewählten Wegekette sichtbar zu machen. Das kontinuierliche Monitoring der Vergaben und Maßnahmen im Rahmen des Liniennetzmarketings sowie die laufende Budgetüberwachung durch den NWL sollen eine zielgerichtete und effiziente Umsetzung der Aktivitäten sichern.

Marketingkampagnen

Weiterhin ist es zentrales Ziel der werblichen Kommunikation, einerseits den Bekanntheitsgrad des Mobilitätsangebots in Westfalen-Lippe zu steigern und andererseits die bestehenden Tarif- und Vertriebsprodukte im NWL im Markt sichtbar zu machen. Dazu werden durch den NWL entsprechende grundsätzliche und auch anlassbezogene Marketingkampagnen entwickelt und umgesetzt. Konsequent wird die Digitalisierungsstrategie des NWL in den Kommunikationskanälen auch in Bezug auf das Marketing fortgesetzt.

Förderung Mindererlöse eTarif und Azubi-Ticket

Ein weiterer Aspekt ist die Förderung und Sicherstellung attraktiver Ticketangebote, um die Nachfrage im ÖPNV-System insgesamt zu steigern. Dazu trägt der NWL bei, indem er den Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für Mindererlöse beim Azubi-Ticket und beim eTarif gewährt. Der NWL führt diese Aufgabe im Auftrag der Bezirksregierungen aus. Perspektivisch ist im Rahmen der Hinwirkungsaufgabe des NWL auch eine Ausweitung der Ticketförderung durch den NWL denkbar. Während heute verschiedene weitere Förderungen, wie etwa das Sozialticket oder die Schülertickets gemäß §11a ÖPNVG NRW, von Kreisen und anderen Stellen betreut werden, könnten durch eine Zentralisierung dieser Aufgaben beim NWL analog zum Azubi-Ticket und eTarif Synergieeffekte erzielt werden. Dies bleibt jedoch vor dem Hintergrund der Neustrukturierung der ÖPNV-Organisation in NRW abzuwarten.

B3.11 Fahrgastinformation und digitale Systeme

Der NWL verfolgt das Ziel einer digital vernetzten Gesamtmobilität. Eine verlässliche, verständliche und zeitgerechte Fahrgastinformation ist dabei entscheidend für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Sie stärkt das Vertrauen in das Mobilitätsangebot und sorgt dafür, dass Reiseabläufe für die Fahrgäste optimal gestaltet werden. Dabei umfasst die Fahrgastinformation nicht nur die direkte Kommunikation mit den Fahrgästen, sondern insbesondere auch das Fahrplandatenmanagement und die digitalen Hintergrundsysteme, die die verschiedenen Angebote und Verkehrsmittel miteinander verknüpfen und deren Nutzung erst möglich machen.

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung des NWL soll die vernetzte Mobilität als wichtiger Baustein weiter gestärkt werden, wobei die Fahrgastinformation und die digitalen Systeme jeweils eine zentrale Rolle spielen. Ziel ist es, die Angebote und Systeme unterschiedlicher Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, um den Fahrgästen ein ganzheitliches und nutzerfreundliches Mobilitätsangebot bereitzustellen und für die gesamte Reisekette abzubilden. Die Lösungen sollen verkehrsmittelübergreifend, grenzüberschreitend, mandantenfähig und aufwärtskompatibel gestaltet werden, um mittelfristig eine durchgehend vernetzte Mobilität im Sinne der Fahrgäste zu erreichen. Der NWL erweitert dazu konsequent sein digitales, multimodales und barrierefreies Auskunftssystem, das insoweit deutlich über solitäre Lösungen für den SPNV hinausgeht. Landesweite Lösungen werden dabei in die Überlegungen eingebunden.

Im Kontext der digitalen Systeme arbeitet der NWL weiterhin eng mit allen beteiligten Akteuren und insbesondere den anderen SPNV-Aufgabenträgern in NRW zusammen.

Entwicklung einheitlicher digitaler Standards

Der NWL setzt sich für die Entwicklung und Anwendung einheitlicher digitaler Standards, hoher Datenqualität und offener Schnittstellen für alle Mobilitätspartner ein, um eine übergreifende, integrierte

Lösung für Information, Vertrieb und multimodale Mobilität zu ermöglichen. Dafür stellt der NWL auch eigene Ressourcen bereit und arbeitet an eigenen Lösungen, solange landes- oder bundesweite Systeme noch nicht verfügbar oder praxistauglich sind. Dabei wird stets auf die spätere Integrierbarkeit in NRW-weite Lösungen geachtet. Ziel ist eine offene, partnerschaftliche Governance, bei der alle Regionen gleichberechtigt eingebunden werden.

Datenbasierte Optimierung von Mobilitätsangeboten

Umfassende Nutzungsdaten der westfälischen Nahverkehrskunden sollen dazu dienen, die Angebotsplanung, kundenindividuelle Anreize, Nachfragesteuerung sowie die Prognose von Einnahmen- und Finanzierungsentwicklungen datenbasiert zu steuern und weiterzuentwickeln. Der NWL strebt an, Nutzungsdaten künftig digital, anonymisiert und automatisiert mit neuen Technologien zu erfassen. Diese Daten werden gezielt zur Verbesserung der Kundeninformation, zur Weiterentwicklung und Optimierung von Angeboten sowie für Bereiche wie Clearing und Einnahmeabrechnung eingesetzt. Weiterhin prüft der NWL neue Technologien im Bereich Künstliche Intelligenz und Automatisierung, um verschiedene Anwendungsfälle im ÖPNV zu unterstützen.

Fahrplandatenmanagement und Fahrgastinformation

Eine wesentliche Zielstellung liegt in diesem Bereich im Ausbau und der Weiterentwicklung der Westfälischen Mobilitätsplattform (WMP) zu einem multimodalen, zuverlässigen und modernen Hintergrundsystem für die hieran angeschlossenen Apps. Diese Plattform fungiert zukünftig als „Mobilitäts-Navi“ und bildet die Grundlage für den digitalen Marktplatz, welcher zukünftig die Durchbuchbarkeit multimodaler Verkehrsangebote ermöglichen soll.

Die Sicherstellung einer konsolidierten und qualitativ hochwertigen Datenlage im Datenmanagementsystem ist eine zentrale Voraussetzung für eine verlässliche Fahrgastinformation und für die Integration in den deutschlandweiten Datenpool der durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI). Dabei stehen insbesondere die Integration der Haltestellenausstattung und die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fokus. Weiterhin soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Fahrgäste ihren Anschlusswunsch im SPNV künftig digital über eine App übermitteln können und dadurch Anschlüsse verlässlicher gestaltet werden können.

Um Reisenden eine regionsübergreifende, zuverlässige und kurzfristige Auskunft zu multimodalen Mobilitätsangeboten und Störungen zu bieten, verfolgt der NWL das Ziel, den ÖV-Datenverbund NRW weiter zu stärken und auszubauen. Ergänzend dazu wird der Aufbau einer integrierten, westfälischen Informations- und Vertriebsplattform für Mobilitätsdienstleistungen angestrebt, die als Basis für den digitalen Markplatz dient.

Zusätzlich wird geprüft, inwieweit bestehende dynamische Fahrgastinformationsmonitore (DFI) an ausgewählten Bahnstationen im Bereich des Zweckverbands Mobilität Ruhr-Lippe weiterhin genutzt werden können oder ob ein neues, zukunftsfähiges Informationskonzept entwickelt werden sollte.

Störungsinformation

Störungen im Betriebsablauf beeinträchtigen das Reiseerlebnis der Fahrgäste erheblich. Die frühzeitige, verlässliche und nutzerfreundliche Kommunikation von Störungen und Baustellen steht daher im Fokus, um Reisenden alternative Mobilitätsmöglichkeiten transparent aufzuzeigen. Im Bereich der Störungsinformation stehen daher die kontinuierliche Verbesserung der Auskunftsqualität von zuginfo.nrw durch die nutzeroptimierte Revision des Frontends, die Erweiterung des Pools angebundener

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Weiterentwicklung des Ereignismanagementsystems (EMS) sowie die Optimierung und das Monitoring der Informationsströme von der Leitstelle bis zum Fahrgast im Mittelpunkt. Darüber hinaus werden die Ergebnisse aus der VDV 713 „Abweichungen vom Regelfahrplan“ sowie der bundesweiten Brancheninitiative zur Reisendeninformationsqualität (BRIQ) übernommen, um eine verlässliche, kurzfristige und inhaltlich präzise Information der Fahrgäste – v. a. bei ungeplanten Störungen – sicherzustellen.

Hintergrundsystem radbox.nrw

Ein weiteres Ziel ist die konsolidierte Optimierung und Weiterentwicklung des Buchungs- und Zugangssystems radbox.nrw, insbesondere aus Reisendenperspektive. Hierzu zählen die Schaffung der technischen und vertraglichen Voraussetzungen für eine Tiefenintegration in externe Apps sowie die gegenseitige Buchbarkeit der Systeme radbox.nrw (go.Rheinland und NWL), DeinRadschloss (VRR) und radsafe (Bike+Ride Offensive DB InfraGO AG).

Alle genannten Ziele zahlen auf das übergeordnete Ziel ein, den NWL im Zuge eines vernetzten Mobilitätsangebotes als innovativen, kundenorientierten und zukunftsfähigen Mobilitätsverbund zu stärken. Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit den Partnern des NWL und unter kontinuierlicher Überprüfung und Anpassung an die aktuellen Herausforderungen und Entwicklungen im Mobilitätssektor.

Baustellenkommunikation

Im Zuge des zukünftig erhöhten Baugeschehens an der Infrastruktur gewinnt die Baustellenkommunikation zunehmend und zukünftig weiter an Bedeutung. Der NWL engagiert sich daher aktiv in der Weiterentwicklung und Optimierung der bestehenden landesweit einheitlichen Baustellenkommunikation und dem einheitlichen Design an Bahnstationen, SEV-Haltestellen und auch im Online-Bereich unter verstärktem Einsatz digitaler Instrumente. Ziel ist es, die Fahrgäste verlässlich, frühzeitig und nutzerfreundlich über Einschränkungen zu informieren und möglichst umfassend auf ihrer Reise zu begleiten. Dabei werden die Empfehlungen des Bundesverbands Schienennahverkehr für eine standardisierte Baustellenkommunikation zur Harmonisierung der Baustellenkommunikation unter Verwendung des NRW StyleGuides berücksichtigt und stetig weiterentwickelt. Entsprechende Ersatzkonzepte im Zuge von Sperrungen sind zu entwickeln und in Kapitel B3.2.3 näher beschrieben.

B3.12 Finanzierung

Die ambitionierte Weiterentwicklung des SPNV sowie des ÖPNV im Sinne der vorgenannten strategischen Ausrichtung des NWL ist mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden. Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Ziele und Maßnahmen können nur dann Realität werden, wenn hierfür auch die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen. Angesichts steigender Kosten etwa im Energie- und Personalbereich und zunehmender wirtschaftlicher Unsicherheiten – bei gleichzeitiger politischer und nicht auf ökonomischen Grundlagen basierender Einnahmengestaltung, wie beispielsweise im Zusammenhang des Deutschlandtickets – wächst der Druck auf die Umsetzbarkeit geplanter Projekte und Angebote, die im Sinne der Verkehrswende und Zielerreichung gewünscht werden und erforderlich sind. Für die Zukunft ist von einer weiteren Verschärfung der Situation auszugehen, da mit Kostensteigerungen bei gleichzeitig zunehmend engeren finanziellen Spielräumen auf allen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) zu rechnen ist. Derzeit besteht eine erhebliche Lücke zwischen den notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der strategischen sowie verkehrlichen Ziele und den tatsächlich

verfügbaren Finanzmitteln für die Angebots- und Infrastrukturentwicklung sowie die Weiterentwicklung des Gesamtsystems.

Die Umsetzung aller dargestellten Ziele und Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer Finanzmittel. Der NWL steuert die Umsetzung aktiv und entwickelt geeignete Methoden zur Priorisierung, wobei die Realisierung einzelner Maßnahmen von der Mittelverfügbarkeit abhängt**.**

B3.12.1 Finanzausstattung

Vor dem Hintergrund der skizzierten Finanzierungssituation im öffentlichen Nahverkehr wird es in den kommenden Jahren darauf ankommen, die bestehenden Finanzierungssäulen zu sichern, alternative Finanzierungsquellen zu erschließen und darauf hinzuwirken die Mittelausstattung zu erhöhen. Gleichzeitig gilt es, geeignete Methoden zu entwickeln, um Maßnahmen und Projekte objektiv bewertbar zu priorisieren. So kann eine konsequente Steuerung der Maßnahmen im Sinne der Ziele gewährleistet und ein effizienter Mitteleinsatz sichergestellt werden. Es ist zu beachten, dass die im Nahverkehrsplan vorgesehene Zielerreichung in Bezug auf die Veränderungen des Modal Split nur bei ausreichender Finanzierung der dazu notwendigen Maßnahmen eingehalten werden kann. Insofern ist die Sicherung der auskömmlichen Finanzierung ein elementarer Faktor.

Sicherung Finanzierungssäulen

In diesem Zusammenhang ist zunächst eine entscheidende Grundlage, die Einnahmesituation zu sichern. Dazu müssen die bestehenden Finanzierungssäulen gefestigt werden, die die Grundlage für die Finanzausstattung des NWL bilden. Die entsprechenden Regelungen sind in den §§ 11 bis 13 ÖPNVG NRW festgeschrieben. Die jährlichen Pauschalen, die das Land den Zweckverbänden gemäß § 11 ÖPNVG NRW gewährt, sind dabei von besonderer Relevanz. Nach § 12 ÖPNVG NRW erhält der NWL überdies Gelder für Infrastrukturförderungsmaßnahmen im ÖPNV, während nach § 13 ÖPNVG NRW Gelder für Projekte zur Verfügung stehen, die im besonderen Landesinteresse stehen. Eine Evaluierung der bestehenden Finanzierungsgrundlagen ist vor dem Hintergrund steigender Kosten insbesondere mit Blick auf die Weiterentwicklung der jährlichen Pauschalen anzustreben. In diesem Zusammenhang setzt sich der NWL auch für die Anpassung und Optimierung des aktuellen Verteilungsschlüssels ein. Die Sicherstellung der Einnahmen ist auch von großer Bedeutung, um das Umlagerisiko zu minimieren und eine zusätzliche Belastung der Kommunen zu vermeiden.

Erweiterung gegenwärtiger Finanzierungsmodelle

Neue Finanzierungs- und Geschäftsmodelle sollen die gegenwärtigen Finanzierungsmodelle ergänzen. Es wird auch zukünftig darauf ankommen, dass der NWL innovative Wege findet um Herausforderungen adäquat und im Sinne der Menschen in Westfalen-Lippe bewältigen zu können. Zusätzliche finanzielle Mittel können perspektivisch auch durch potenzielle Mehreinnahmen generiert werden, die aus einer steigenden Fahrgastnachfrage resultieren. Diese ist insbesondere bei einem attraktiven, qualitativ hochwertigen und ausgebauten SPNV-Angebot zu erwarten. Jedoch sind hier Tarifangebote wie dem Deutschland-Ticket zu berücksichtigen, sodass der NWL sich hier für einen auskömmlichen Ausgleich einsetzt.

Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen

Die beschriebene Entwicklung führt zu einem herausfordernden Spannungsfeld: Die Anforderungen an den Nahverkehr steigen, während gleichzeitig die verfügbaren Mittel begrenzt sind. Dies macht einen

effizienten Mitteleinsatz erforderlich. Neben der kontinuierlichen Prüfung von Optimierungspotenzialen ist daher eine Priorisierung von Maßnahmen auf Basis möglichst objektiver Kriterien sowie ein entsprechendes Monitoring notwendig, um die wichtigsten Projekte umzusetzen und die strategischen Ziele des NWL zu steuern. Klare Zuständigkeiten und eine enge Zusammenarbeit mit Projektpartnern sichern den effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel.

B3.12.2 Förderung

Vom NWL gewährte Förderungen stellen eine Möglichkeit zur Steuerung im Sinne der beschriebenen Ausrichtung und Ziele dar. Die Förderungen können wichtige Impulse liefern und auf die Zielerreichung hinwirken. Die verschiedenen Förderprogramme und -richtlinien sind dabei jeweils eng auf ihre Zielwirksamkeit zu überprüfen und laufend zu evaluieren.

Priorisierung und Neubewertung von Fördermaßnahmen

Wie bei der allgemeinen Finanzierung des ÖPNV besteht auch bei der Infrastrukturförderung die Gefahr, dass Finanz- und Fördermittel nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Bleibt die Ausstattung des NWL mit Finanz- und Fördermitteln bei steigendem Antragsvolumen unverändert, kann dies dazu führen, dass beantragte Fördergelder für einzelne Projekte nur noch eingeschränkt oder nicht mehr in vollem Umfang bewilligt werden können. In der Folge ist eine regelmäßige grundlegende Neubewertung der Förderpraxis und Förderbedingungen notwendig. Dies umfasst sowohl die Überarbeitung der Förderbedingungen des NWL als auch die Entwicklung transparenter und sachgerechter Kriterien, die eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Priorisierung von Maßnahmen bieten.

Etablierung flexibler Förderinstrumente

Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass Fördermittel häufig nur innerhalb eines festgelegten Zeitraums zur Verfügung stehen. Werden sie in diesem Zeitraum nicht vollständig abgerufen, droht eine Rückzahlung der nicht genutzten Mittel. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund langer Genehmigungsverfahren auch in Bezug auf bauliche Umsetzung oder Lieferzeiten, problematisch. Um dem entgegenzuwirken, verfolgt der NWL das Ziel, den Mittelabfluss der Förderungen zu optimieren und entsprechende Konzepte zur besseren Ausschöpfung der Fördergelder zu entwickeln. Auf diese Weise könnten Fördergelder auch dann eingesetzt werden, wenn sie im ursprünglichen Bewilligungszeitraum nicht abgerufen werden konnten, wodurch die Flexibilität und Effizienz in der Mittelverwendung deutlich erhöht würde. Die Ausgestaltung eines solchen Instruments erfordert jedoch eine enge rechtliche Begleitung und sorgfältige Abstimmung.

Prozessoptimierung in der Förderung

Der NWL setzt sich im Rahmen seiner Einwirkungssphäre dafür ein, bürokratische Strukturen im Zusammenhang der Förderung abzubauen und Prozesse zu vereinfachen. Zur Effizienzsteigerung in der Infrastrukturförderung spielt die Digitalisierung eine zentrale Rolle. Sie wird bereits aktiv vorangetrieben und bleibt ein maßgebliches Ziel. Ein zentrales Mittel ist die Digitalisierung der Antragsverfahren und der Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, die derzeit eingeführt wird.

B3.12.3 Finanzcontrolling

Vor dem Hintergrund zunehmend knapper werdender Finanzmittel ist ein effektives und umfassendes Finanzcontrolling zwingend erforderlich und auszubauen. Dies ist zentrale Voraussetzung für eine zielgerichtete und nachhaltige Mittelverwendung sowie -steuerung im NWL. Durch eine optimierte

Allokation der vorhandenen finanziellen Ressourcen können die Handlungsspielräume des NWL im Sinne des Maximalprinzips bestmöglich genutzt werden. Ziel ist die kontinuierliche Optimierung der kaufmännischen und administrativen Prozesse in der gesamten Organisation, um Transparenz, Effizienz und Steuerungsfähigkeit dauerhaft sicherzustellen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der engen, verbindlichen Kommunikation zwischen den relevanten Fachbereichen sowie auf einem laufenden Reporting bzgl. des Mitteleinsatzes. Dadurch wird eine vorausschauende Finanzplanung ermöglicht und finanzielle Risiken werden frühzeitig identifiziert und adressiert.

Darüber hinaus verfolgt der NWL das Ziel, mit einem verbesserten Controlling auch die Stabilität und Wettbewerbsfähigkeit der EVU zu stärken. Angesichts der erheblichen finanziellen Aufwendungen im Rahmen von Verkehrsverträgen, welche den größten Anteil der Ausgaben des NWL ausmachen, und der damit verbundenen Risiken ist es erforderlich, zukünftige Verträge mit geeigneten Sicherungsmechanismen auszustatten.

Baustein B4

Handlungskonzept

B4 Handlungskonzept

Nach der Formulierung strategischer Leitlinien im Baustein B3: Ausrichtung werden im Baustein B4: Handlungskonzept spezifische Maßnahmen für die Umsetzung der zuvor formulierten Ziele in den jeweiligen Handlungsfeldern abgeleitet. Dabei werden sowohl kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Stabilisierung und Sicherung des bestehenden Angebots als auch mittel- bis langfristig angelegte Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV und der vernetzten Mobilität in Westfalen-Lippe beschrieben. Die Betrachtung erfolgt jedoch immer unter der Voraussetzung, dass die für die Umsetzung erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stehen. Das vorliegende Handlungskonzept versteht sich als dynamisches Instrument, das auf Entwicklungen reagieren kann und stets entlang der sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen und weiterzuentwickeln ist. Es soll maßgeblich dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr in Westfalen-Lippe verlässlich, effizient und zukunftsfähig zu gestalten und den Transformationsprozess hin zu einem klimafreundlichen und integrierten Mobilitätssystem in der Region zu unterstützen.

Das Handlungskonzept übersetzt dabei strategische Vorgaben und Ziele in konkrete Maßnahmen. Es bildet den operativen Rahmen für die praktische Umsetzung des Nahverkehrsplans und schafft die Grundlage für eine abgestimmte Planung und Steuerung zwischen dem NWL, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Kommunen, dem Land NRW, sowie den Nachbaraufgabenträgern. Der vorliegende Nahverkehrsplan berührt weder die eigenverantwortliche planerische Zuständigkeit noch die betrieblichen oder finanziellen Entscheidungsräume der Partner und sonstigen Aufgabenträger. Vielmehr werden die aus Sicht des NWL erforderlichen Maßnahmen dargelegt und die bestehenden Herausforderungen in verschiedenen Zusammenhängen nochmal adressiert sowie entsprechende Ansätze auf dieser Basis abgeleitet. Der Baustein betrachtet dabei nicht nur planerische Aspekte in Bezug auf das Angebot und die Infrastruktur, sondern bündelt darüber hinaus auch die zentralen Umsetzungsansätze aus den Handlungsfeldern Fahrzeuge, Verkehrsverträge, Qualität, Sicherheit, Tarif, Vertrieb, werblicher Kommunikation, Fahrgastinformation und digitale Systeme sowie der Finanzierung. Damit richtet sich der Fokus gezielt auf eine ganzheitliche Betrachtung der öffentlichen Mobilität in Westfalen-Lippe sowie das umfassende Aufgabenspektrum des NWL. Denn nur wenn alle Handlungsfelder adäquat ineinandergreifen, können die angestrebten Wirkungen und Zielsetzungen im Hinblick auf die öffentliche Mobilität im Verbandsgebiet erreicht werden. In den korridorspezifischen Handlungskonzept werden die dargestellten Maßnahmen überdies auch räumlich verortet.

Dieser Baustein schafft damit also eine Grundlage für die weitere operative Planung, die Abstimmung mit Partnern sowie die politische Entscheidungsfindung. Zugleich bildet der vorliegende Baustein B4 das Bindeglied zwischen den strategischen Zielen des NWL und den räumlich-konkreten Handlungskonzepte der einzelnen Korridore, welche den Abschluss des Bausteins bilden.

B4.1 Angebot

Das vorliegende Kapitel B4.1 widmet sich der zukünftigen Entwicklung des SPNV-Angebots in Westfalen-Lippe. Ausgangspunkt sind die zuvor definierten zentralen Ziele der Sicherung und Stabilisierung des bestehenden Angebots als Grundlage für eine verlässliche und qualitativ hochwertige Bedienung sowie die Zielnetzplanungen des Landes NRW (vgl. Kapitel B3.2). Darauf aufbauend werden Möglichkeiten zur Ausweitung des Angebots ohne zusätzlichen Infrastruktur- oder Fahrzeugbedarf betrachtet, um bestehende Potenziale zu nutzen und das Leistungsangebot durch Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen gemäß der formulierten Bedienungsstandards zu optimieren.

Einen besonderen Schwerpunkt bilden die weiteren Entwicklungsschritte im Zusammenhang mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX), den regionalen Betriebskonzepten in den Teilregionen Münsterland, Ostwestfalen-Lippe, Sauerland und Siegerland sowie eine Übersicht der Strecken, die für eine Reaktivierung für den SPNV untersucht wurden. Diese Maßnahmen sind in die Planungen der Zielnetze ITF NRW 2032 und 2040 eingeflossen, die kumuliert ebenso abgebildet und durch weiterführende Planvorstellungen des NWL ergänzt werden, die über die Zielnetze hinausgehen.

Ferner wird im Zusammenhang dieses Kapitels auch das Handlungsfeld der Ersatz- und Sonderverkehre vertieft betrachtet, da deren Bedeutung im Zuge des zunehmenden Baugeschehens und der infrastrukturellen Modernisierung perspektivisch weiter zunehmen wird. Die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots wird außerdem in einen erweiterten Kontext vernetzter und integrierter Mobilität gestellt. Die Betrachtung geht damit über das reine Schienenangebot hinaus und trägt der Ausrichtung des NWL als Mobilitätsverbund Rechnung, welcher neben dem SPNV auch weitere Verkehrsmittel integriert. Dabei werden Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, Sharing-Angeboten sowie Unterstützungsangebote des NWL für Kommunen betrachtet. Trotz dieser intermodalen Betrachtung bleibt die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots der zentrale Schwerpunkt des Kapitels – im Einklang mit der Aufgabenträgerschaft des NWL im SPNV. Das angestrebte Angebot bildet zugleich die Grundlage für die daraus abgeleitete infrastrukturelle Weiterentwicklung im folgenden Kapitel B4.2.

B4.1.1 Stabilisierung des bestehenden Angebots

Die Erhöhung der Qualität und die Stabilisierung des SPNV-Angebots in Westfalen-Lippe ist zentrale Aufgabe und Zielsetzung des NWL. Ein zuverlässiger und pünktlicher Betrieb ist die Voraussetzung dafür, dass im hochgradig vernetzten System des öffentlichen Verkehrs alle Elemente ineinandergreifen und wirkungsvoll zusammenwirken können. Nur so kann ein attraktives und leistungsfähiges Mobilitätsangebot in der Region gewährleistet werden. Als Taktgeber des integrierten Mobilitätssystems in Westfalen-Lippe kommt dem SPNV hierbei eine zentrale Rolle zu. Fehlende Verlässlichkeit bei Anschlüssen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr gefährdet die reibungslose Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen und schwächt damit die Leistungsfähigkeit der vernetzten Mobilitätsangebote insgesamt.

Die Bedeutung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im SPNV zeigt sich demnach auch im Zusammenspiel mit den nachgelagerten Verkehrssystemen. Während dicht vertaktete (Linien-) Angebote wie etwa Stadtbahn- oder Busverkehre oder individuelle Angebote im Anschluss an verspätete Züge noch gewisse Verzögerungen kompensieren können, sind selbst bedarfsgesteuerte Verkehre dann im Anschluss gefährdet, wenn es ihnen aus betrieblichen oder organisatorischen Gründen nicht möglich ist, auf verspätete Züge zu warten. Gleiches gilt für nicht hochfrequente Linienverkehre, deren betrieblich-wirtschaftliche Zwänge (wie z. B. Fahrzeugumläufe, eigene Anschlussgestaltung, Fahrzeitpuffer und Wendezeiten, aber auch Lenk-, Ruhe- und Einsatzzeiten des Personals) es oftmals nur sehr bedingt zulassen, auf Anschlussreisende zu warten oder größere Pufferzeiten einzuplanen.

Insbesondere die Leistungen des SPNV sind in Westfalen-Lippe gegenwärtig häufig unpünktlich und instabil. Die Gründe dafür sind ebenso vielfältig wie die Gegenmaßnahmen, die eingeleitet wurden und geplant sind, um auf diesen nicht zufriedenstellenden Zustand zu reagieren. Die Ursachen lassen sich derweil insbesondere in die folgenden Ursachengruppen einteilen:

- Personelle Gründe
  z. B. Personalengpässe, Krankheitsausfälle, kurzfristige Dispositionen
- Fahrplanbezogene Gründe
  z. B. dichte Zugfolge, mangelnde Puffer- und Wendezeiten, fahrplanbedingte Konflikte
- fahrzeugbezogene Gründe
  z. B. technische Defekte, Einstiegssituation, geringes Beschleunigungsvermögen
- betriebliche Gründe
  z. B. aufgrund von verspäteten Fernverkehrszügen mit Vorrang, Zugfolgeproblemen und verlängerter Ein- und Ausstiegszeiten
- Infrastruktur- und baubedingte Gründe
  z. B. aufgrund von infrastrukturellen Gegebenheiten, externer Störungen, technischen Störungen, Baustellen oder Überlastung der Strecke

Um die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu stärken, müssen daher große Anstrengungen auf eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des SPNV gerichtet werden.

Nachdem bereits in den vorigen Bausteinen bestehende Missstände in diesem Bereich und die jeweiligen Zielsetzungen aufgezeigt wurden, werden nunmehr Maßnahmen zur (Wieder-) Herstellung bzw. zur Sicherung eines verlässlichen und stabilen Betriebs dargestellt.

Für eine strukturierte Betrachtung werden die Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots, entsprechend der zuvor aufgezeigten Ursachenstruktur, in folgende Gruppen differenziert:

- Personelle Maßnahmen
- Fahrplanbezogene Maßnahmen
- Fahrzeugbezogene Maßnahmen
- Infrastruktur- und baubedingte Maßnahmen

Überdies werden in Kapitel B4.12 korridorspezifische Handlungskonzepte dargestellt, wie sich diese Maßnahmen auch räumlich auswirken.

Bereits in den vergangenen Jahren wurden nahezu alle Fahrplanänderungen in Westfalen-Lippe mit dem Schwerpunkt der Stabilisierung des Angebots umgesetzt. Die Stabilisierung des Angebots wird auch zukünftig bei allen angebotsrelevanten Maßnahmen berücksichtigt und in die Planung eingebunden.

B4.1.1.1 Personelle Maßnahmen

Branchenweit sind derzeit Personalengpässe zu verzeichnen, die letztlich auch Auswirkungen auf die Betriebsqualität haben. Folgenschwer ist dies insbesondere bei Unterbesetzungen in den Stellwerken, in den Werkstätten oder bei den Triebfahrzeugführern. Nachfolgend wird aufgrund der direkten Vertragsverhältnisse des NWL vertiefend auf Personalengpässe bei Verkehrsunternehmen eingegangen. Der Mangel an Triebfahrzeugführern und weiterem betriebsnotwendigen Personal führt immer wieder zu kurzfristigen Zugausfällen, die sowohl ganze Fahrten als auch Teilabschnitte betreffen können. Diese Ausfälle wirken sich unmittelbar auf die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems aus, da Anschlussbeziehungen unterbrochen und Reiseketten beeinträchtigt werden.

Weil Fahrpersonal zu den Mangelberufen gehört, sind Personalwechsel zwischen Unternehmen zwar unvermeidlich, sollten jedoch durch entsprechende (Branchen-)Vereinbarungen reduziert werden, da sie den Mangel lediglich verlagern. Gleichzeitig müssen die teils unternehmensspezifischen Ursachen für Personalengpässe analysiert werden, um darauf aufbauend gemeinsam mit den EVU gezielte Maßnahmen entwickeln zu können. Parallel dazu ist eine kontinuierliche und intensive Ausbildung neuen Personals erforderlich, um dauerhaft einen ausreichenden Personalbestand sicherzustellen und dieses zügig

in den produktiven Betrieb zu integrieren. Die bereits in der Vergangenheit eingesetzten Mechanismen haben sich als sinn- und wirkungsvoll herausgestellt. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Programme zur Rekrutierung und Ausbildung von Triebfahrzeugführern zu nennen. Weitere Ausführungen zu möglichen Maßnahmen in Bezug auf die Sicherung der Personalverfügbarkeit dazu finden sich in Kapitel B4.5.

Ein struktureller Personalunterbestand führt ebenso häufig zu einer Überlastung der verbleibenden Mitarbeiter. Diese Überlastung kann wiederum zu krankheitsbedingten Ausfällen, erhöhter Fluktuation und weiterem Personalmangel führen – eine sich selbst verstärkende Abwärtsspirale, die die Zahl kurzfristiger Zugausfälle erhöhen und die Zuverlässigkeit des Fahrbetriebs weiter beeinträchtigen kann. Neben der Ausbildung zusätzlichen Personals sind also auch kurzfristig betriebliche Maßnahmen erforderlich, um die Verfügbarkeit des aktuellen Personalbestands zu sichern. Dabei ist auch sicherzustellen, dass bei der Personaleinsatzplanung keine unattraktiven Dienstschichten entstehen.

Um die Dynamik dieser Spirale zu durchbrechen, hat sich der temporäre und abgestimmte Einsatz von Fahrplanausdünnungen zwischen Aufgabenträgern und EVU als wirkungsvolle Maßnahme erwiesen. Durch eine vorübergehende planvolle Reduktion des Fahrplanangebots kann eine Stabilisierung des Personaleinsatzes erreicht und eine verlässlichere Betriebsgrundlage geschaffen werden, bis das Angebot in Folge einer Erhöhung des verfügbaren Personals wieder ausgeweitet werden kann. Diese Maßnahme ist zwar temporär mit erheblichen Einschränkungen verbunden, führt aber dazu, dass das dann reduzierte Angebot verlässlicher ist und insgesamt auch auf Kundenseite eine stark verbesserte Reiseplanung ermöglicht wird. Derartige Maßnahmen wurden im Jahr 2025 in verschiedenen Netzen zeitlich begrenzt im Zuge eines landesweiten Aktionsprogramms umgesetzt und konnte etwa im Zusammenhang der nachfolgenden Linien zur Stabilisierung des Regelangebots beitragen:

- Auf den Linien der RB 65 (Münster – Rheine), RB 66 (Münster – Osnabrück), RB 89 (Münster-Hamm – Paderborn) und den Regionalexpress-Linien RE 3 und RE 13 wurden die Takte deutlich reduziert.
- Auf der Linie RB 67 (Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld) wurde der Abschnitt Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld über Wochen nicht gefahren.
- Auf der Linie RE 82 wurden im Wesentlichen zunächst Busse statt Züge eingesetzt; anschließend übernahm ein anderes EVU befristet die Verkehrsleistungen auf dieser Linie und es verkehrten wieder Züge, allerdings im 120-Min-Takt statt im 60-Min-Takt und nicht über den gesamten Linienlauf; dieser 120-Min-Takt wurde im nächsten Schritt vom eigentlichen EVU zu einem 60-Min-Takt aufgefüllt, bevor dann im letzten Schritt das ursprüngliche Fahrplanangebot wieder eingeführt werden konnte.

Betriebliche Anpassungen und auch die Ausbildung von Personal müssen durch vertragliche und wirtschaftliche Instrumente flankiert und gesichert werden. Dazu gehört insbesondere die Verpflichtung der EVU, im Falle von Reduzierungen und Zugausfällen die freigewordenen finanziellen Mittel gezielt in Maßnahmen zur Personalgewinnung, Ausbildung und Qualifizierung zu investieren.

B4.1.1.2 Fahrplanbezogene Maßnahmen

Neben organisatorischen und personellen Ansätzen bietet auch die fahrplantechnische Gestaltung erhebliches Potenzial, um die Stabilität des SPNV-Angebots in Westfalen-Lippe zu erhöhen. Durch gezielte

Anpassungen in der Fahrplanstruktur, in Übergangszeiten oder durch Linienentflechtungen kann die Anfälligkeit für Verspätungen reduziert und die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems gestärkt werden.

In den vergangenen Jahren wurden hierzu bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die sich in der Praxis als wirksam erwiesen haben. Als Beispiele können in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen genannt werden, die auch für den zukünftigen Einsatz in Betracht kommen:

Aufbau von Fahrzeitpuffern und Umgang mit Fahrplanreserven

Auf der Linie RE 7 wurden in der Vergangenheit Fahrzeitpuffer zwischen Hamm (Westf) und Köln in den Fahrplan integriert. Diese sind in der Praxis jedoch inzwischen nicht mehr ausreichend. Die Einplanung von Fahrzeitpuffern im Fahrplan ist aber grundsätzlich geeignet, um Verspätungen abzufedern. Hierbei ist eine Abwägung zwischen Reisegeschwindigkeit und Verlässlichkeit erforderlich. Weiterhin können Fahrplanpuffer durch den Einsatz schnellerer oder spurtstärkerer Fahrzeuge (vgl. Kapitel B4.3), insbesondere durch die neue RRX-B-Flotte sowie den sukzessiven Ersatz von Diesel- durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) oder den Entfall von Halten aufgebaut werden, sofern andere Linien diese Haltestellen bedienen und keine sensiblen Bedienungslücken entstehen, um den Betrieb zu stabilisieren und Anschlüsse verlässlicher zu gestalten.

Weiterhin können Fahrplanreserven, die bei der Fahrplankonstruktion stets Berücksichtigung finden, je nach Trassenverfügbarkeit erhöht oder in andere Abschnitte des Linienverlaufs – zum Teil auch in Knotenbahnhöfe - verschoben werden, wenn dadurch mehr Stabilität erreicht werden kann. Eine Erhöhung der Fahrplanzeit (also Verlangsamung der Fahrt) kann auch kontraproduktiv sein, wenn dadurch eine Überholung durch schnellere Züge die Folge ist. Hier entstehen destabilisierende Effekte, die wiederum zu Qualitätseinbußen führen können. Der Aufbau von Fahrplanreserven und -puffern kann nur koordiniert mit der Weiterentwicklung von Planungen für Anschlussrelationen im Sinne eines integralen Taktfahrplans erfolgen.

Anpassung von Übergangszeiten

Durch eine Verschiebung der Fahrlagen konnten die Übergangszeiten der RB 59 (Dortmund – Unna – Soest) in Soest von/zur RB 89 nach/von Paderborn entspannt und Übergänge von/zur RB 89 nach/von Hamm (Westf) erreicht werden. Auch durch veränderte Linienkonzepte können Übergangszeiten (siehe unten) weiter entspannt werden.

Betriebliche Trennung von Linien

Eine weitere Maßnahme zur Stabilisierung des Angebots ist die betriebliche Trennung von Linien, um Verspätungsübertragung zwischen den Linien zu vermeiden. Hier konnten ebenfalls bereits in der Vergangenheit erste Erfolge erzielt werden. Beispiele hierfür sind die Trennung der Linien RB 67 (Münster (Westf) – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld) und RB 71 (Bielefeld – Rahden), der RB 69 (Bielefeld – Hamm (Westf)) und RB 89 (Münster (Westf) – Hamm (Westf) – Paderborn) sowie die betriebliche Trennung und Aufspaltung der Linie RB 93 in Siegen in zwei Teilabschnitte (Betzdorf – Siegen und Siegen – Bad Berleburg). Weitere Linien werden bzgl. ihrer Entflechtung und der jeweiligen Auswertungen geprüft.

Einbindung Zugkreuzungen

Auch die Möglichkeit zu zusätzlichen Zugkreuzungen kann die Betriebsqualität verbessern, da dadurch gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den Zügen verringert werden. Etwa kann das Einlegen einer Zugkreuzung in Bielefeld Ost zur Entspannung der vormals kurzen Wende der Linien RE 82 und RB 73 in

Bielefeld Hbf führen. Für die Integration einer überschlagenen Wende in Bielefeld Hbf fehlt dort gegenwärtig eine Bahnsteigkante. Durch die zusätzliche Zugkreuzung anstelle der überschlagenen Wende verlängert sich jedoch die Fahrzeit.

Überarbeitung von Linienkonzepten

Weiterhin werden bestehende Linienkonzepte auf ihre jeweilige Systemstabilität geprüft und angepasst. So ist beispielsweise eine Überarbeitung der Linienkonzeption im östlichen Hochsauerlandkreis vorgesehen, um die Übergangszeiten in Warburg (von und zur RE nach/von Kassel-Wilhelmshöhe) zu verlängern. Im westlichen Sauerlandnetz (westlich von Bestwig bis Dortmund/Hagen) werden Fahrzeiten und Anschlüsse überarbeitet und an das Zielkonzept 2040 angepasst. Die Abstimmungen mit den beteiligten Akteuren erfolgen bereits im Hinblick auf den Jahresfahrplan 2027.

Integration überschlagener Wenden

Darüber hinaus können überschlagene Wenden an den jeweiligen Endpunkten der Linien ein wesentlicher Faktor bei der Stabilisierung des Angebots sein. Wie Untersuchungen des KC ITF zeigen, ist ein pünktlicher Start einer Zugfahrt vom Anfangsbahnhof entscheidend, um im Streckenverlauf möglichst störungsfrei durchzukommen.

In NRW weisen zahlreiche SPNV-Linien heute eine Kurzwende auf (bei einigen Linien sogar an beiden Enden), um möglichst wirtschaftlich (Einsparen von Fahrzeuggarnituren und Personal) verkehren zu können. In der Folge gelingt es verspäteten Zügen am Endbahnhof häufig nicht, die erforderlichen Wendeprozesse rechtzeitig abzuschließen, sodass die Rückfahrt nicht mehr pünktlich aufgenommen werden kann. Nur selten kann die so übertragene Verspätung wieder aufgeholt werden. Dies führt in der Regel dazu, dass hoch verspätete Züge mit nicht ausreichender Wendezeit am End- bzw. dann Startbahnhof, vorzeitig enden, um dann ab dort zumindest pünktlich in die Gegenrichtung starten zu können. Beispiele hierfür sind die RE 7, die in diesen Fällen bereits in Greven oder Münster wendet oder die RE 1, die dann in Kamen wendet.

Für die Integration der erstrebenswerten überschlagenen Wenden sind jedoch zusätzliche Fahrzeuge, zusätzliches Personal und vereinzelt auch eine Anpassung der Gleis- oder Bahnhofsinfrastruktur erforderlich. Konkret sind folgende Maßnahmen zur Integration von überschlagenen Wenden im NWL-Verbandsgebiet vorgesehen:

- Auf der Linie RE 2 (Osnabrück – Münster – Essen – Düsseldorf) soll ab 2027 mit einem zusätzlichen Lok-Wagenpark eine überschlagene Wende in Düsseldorf integriert werden. Hierdurch soll die Wendezeit in Düsseldorf von 13 auf 73 Minuten erhöht und dadurch sichergestellt werden, dass die RE 2 ihren Laufweg bis Düsseldorf tatsächlich fahren sowie stabil und pünktlich wieder in Richtung Osnabrück wenden kann.
- Die Linie RE 7 (Rheine – Münster – Hagen – Köln – Krefeld) hat die beschriebenen bereits integrierten Pufferzeiten (10 Minuten) im Alltag oft bereits aufgezehrt, sodass sie häufig bereits vor Linienende in Rheine bzw. Krefeld wenden muss. Zur Stabilisierung des Betriebs sollen daher in Rheine und Krefeld mit zusätzlichen Fahrzeugparks und Personal eine überschlagene Wende vorgesehen werden. Im Bahnhof Rheine sind dazu infrastrukturelle Anpassungen erforderlich (vgl. Kapitel B4.2.2). Ende 2025 wurden erste Grundüberlegungen im Zusammenhang mit anderen Planungen am Bahnhof Rheine abgestimmt. Die konkrete Umsetzungsplanung mit festen Zeitplänen ist im nächsten Schritt noch zu erstellen.

- In Bielefeld Hbf soll für die Linien RE 82 und RB 73 eine überschlagene bzw. linienreine Wende integriert werden. Auch hier sind dazu infrastrukturelle Anpassungen insbesondere in Bezug auf die Herstellung eines zusätzlichen Bahnsteigs notwendig (vgl. Kapitel B4.2.2).
- In Paderborn soll die zukünftige Linie RE 80 (Paderborn – Hameln – Hannover) eine überschlagene Wende erhalten. Die konkrete Umsetzungsplanung der RE 80 (als Nachfolge zur S 5 H mit gleichen Halten in NRW) startet Ende 2025, daher sind zum Startzeitpunkt der Linie sowie auch zum etwaigen Anpassungsbedarf der Infrastruktur noch keine Aussagen möglich.

Derartige Maßnahmen bilden somit einen entsprechenden Instrumentenkasten für stabilisierende Fahrplanmaßnahmen ab und werden laufend evaluiert und weiterentwickelt. Je nach den individuellen Rahmenbedingungen und Ursachen der Verspätungen können diese perspektivisch auch in Bezug auf andere Linien im Verbandsgebiet eingesetzt werden. Eine Analyse der jeweiligen Verspätungsgründe ist essenziell, um jeweils geeignete Maßnahmen ableiten zu können.

Dispositionsregelungen

Neben den zuvor beschriebenen Ursachen beeinflussen in starkem Maße auch verspätete Fernverkehrszüge die SPNV-Qualität. Verspätete Fernverkehrszüge genießen Vorrang und der SPNV wird zur Seite gedrängt, um überholt zu werden. Aufgrund der dichten Zugfolge führen diese Überholungen fast immer zu Folgeverspätungen. Daher erscheint es zielführend zu sein, die geltenden Dispositionsregeln in Bezug auf das Vorrangrecht insbesondere in zwei Bereichen anzupassen:

- Kein Vorrang mehr für verspätete Linien, die in NRW enden (sogenannte „auslaufende Linien“); bislang gilt auch hier ungeachtet der Verspätung: schnell vor langsam
- Wertung der Strecke Hamm – Dortmund – Duisburg als „Stammstrecke“ ohne Überholungen; hier haben Fernverkehrszüge meist ohnehin keinen Fahrzeitunterschied im Vergleich zum SPNV (dieser bedient zwar mehr Halte, hat aber spurtstärkere Fahrzeuge)

Der Einfluss des NWL zur Änderung der Dispositionsregeln ist sehr begrenzt, sodass hier bereits der Schulterschluss mit den anderen Aufgabenträgern und dem Land gesucht wird, um bundesweit eine Sensibilisierung für das Thema zu erreichen.

B4.1.1.3 Fahrzeugbezogene Maßnahmen

Auch der Einsatz moderner und leistungsfähiger Fahrzeuge kann wesentlich zur Stabilisierung des Angebots beitragen. Insbesondere neue, spurtstärkere Fahrzeuge mit höheren Kapazitäten und optimierten Einstiegsbereichen unterstützen einen zuverlässigen und flüssigen Betriebsablauf. Verbesserungen etwa durch optimierte und barrierearme Einstiegsverhältnisse, eine größere Sitzplatzkapazität und schnellen Antritt ermöglichen einen schnelleren Fahrgastwechsel und verkürzen die Standzeiten an den Stationen. In diesem Zusammenhang sind perspektivisch folgende Maßnahmen vorgesehen oder bereits umgesetzt:

Die inzwischen auf den RRX-Linien RE 1, RE 6 und RE 11 eingesetzten Doppelstock-Elektrotriebwagen haben gegenüber den zuvor dort verkehrenden lokbespannten Doppelstockzügen ein deutlich besseres Beschleunigungsverhalten und bieten zugleich mehr Sitzplätze sowie optimierte Einstiegsverhältnisse. Weiterhin verfügen die Fahrzeuge über umfangreiche Diagnosesysteme, die Parameter drahtlos an die Werkstatt melden, sodass Störungen und Ausfällen bereits präventiv begegnet werden kann. Die dadurch anfänglich gesteigerte Pünktlichkeit ist inzwischen durch die erhebliche Mehrbelastung der Infrastruktur auf den gegenständlichen Strecken in Folge zusätzlicher Fernverkehre oder die erhöhte

Bautätigkeit wieder auf das Vorniveau gesunken. Dieses Beispiel soll dennoch verdeutlichen, welche Potenziale angepasste Fahrzeugkonzepte und der Einsatz moderner Fahrzeuge zur Stabilisierung des Betriebs bieten. Entsprechende Aspekte sind daher auch bei anderen Ausschreibungen zu berücksichtigen. Auf der anderen Seite zeigt das Beispiel jedoch auch, dass die positiven Effekte angepasster Fahrzeugkonzepte durch Faktoren wie Überlastung, strukturell verspäteten Fernverkehr, Infrastrukturstörungen oder Baustellen nicht allein einen stabileren Betrieb garantieren.

Durch die sukzessive Umstellung von Linien mit Diesel- auf (batterie-)elektrischen Antrieb werden sich die dadurch erzielbaren Fahrzeitreserven auch positiv auf die Pünktlichkeit auswirken. Auf nahezu allen Linien werden dadurch Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die eine signifikant höhere Anfahrbeschleunigung als die derzeit eingesetzten Dieselfahrzeuge aufweisen. Zugleich erfordert der Einsatz der neuen (BEMU-) Fahrzeuge auch die Sanierung und Anpassung von Bahnsteiglängen und -höhen, da diese an die neuen Fahrzeuge abgestimmt werden müssen. Die Einstiegshöhe wird perspektivisch niveaugleich ausgestaltet sein, wodurch der Einstiegsvorgang beschleunigt und etwaigen Verspätungen bereits dadurch vorgebeugt werden kann.

Bei künftigen Ausschreibungen werden generell je nach Einsatzgebiet die Türbereiche in Anzahl und Ausführung angepasst, damit der Ein- und Ausstiegsvorgang beschleunigt und derselbe Effekt erzielt werden kann. Auch die Sitzplatzkapazitäten der Fahrzeuge werden entsprechend ausgestaltet.

Eine detaillierte Betrachtung von Maßnahmen in Bezug auf die Fahrzeuge sowie des Fahrzeugeinsatzes erfolgt in Kapitel B4.3.

B4.1.1.4 Infrastruktur- und baubedingte Maßnahmen

Aufgrund von schlechtem Infrastrukturzustand kommt es ebenfalls zum Teil zu kurzfristigen Störungen über längere Zeiträume und auch tagesaktuellen Störungen, die zu Verspätungen und (Teil-) Ausfällen führen. Eine fahrplantechnische Reaktion hierauf ist jeweils im Einzelfall vorzunehmen. Das Spektrum der möglichen Maßnahmen kann von geduldeten latenten Verspätungen, temporäre Haltausfälle, über Taktabweicher (z. B. 27-Min-/32-Min- statt 30-Min-Takt), Umleitungen bis hin zu Taktausdünnungen und/oder befristeten Fehlanschlüssen (wenn darüber hinaus noch Direktverbindungen vorhanden sind) führen. Derartige Maßnahmen sind zeitlich befristet und gelten bis zur Behebung der jeweiligen Beeinträchtigung, die sich jedoch im Einzelfall über einen längeren Zeitraum erstrecken kann.

Zukünftig ist, wie beschrieben, eine erhöhte Bautätigkeit im Streckennetz anzunehmen, sodass auch weiterhin erhebliche Einschränkungen durch geplante präventive bzw. korrektive Instandhaltung zu erwarten sind, die erhebliche Auswirkungen auf das Angebot haben werden. Präventive Einschränkungen dienen dabei der planmäßigen Wartung und Inspektion der Infrastruktur. Hierzu zählen insbesondere die sogenannten Instandhaltungscontainer (IH-Container), also auf festgelegten Streckenabschnitten regelmäßig wiederkehrende, mehrtägige Instandhaltungszeiträume, die je nach Fahrtrichtung zeitlich versetzt durchgeführt werden. Korrektive Maßnahmen hingegen umfassen die kurzfristige Reparatur, den Umbau oder den Abbau von gestörten bzw. beschädigten Anlagenteilen und erfolgen in der Regel anlassbezogen.

Insbesondere im Zusammenhang mit den IH-Containern plant die DB InfraGO, auf allen Hauptkorridoren etwa alle acht Wochen pro Fahrtrichtung und Abschnitt wiederkehrende Maßnahmen durchzuführen, die Einschränkungen der Streckenverfügbarkeit zur Folge haben. Diese umfassen in der Regel eingleisige Abschnitte mit einer Reduzierung der maximal möglichen Zuganzahl pro Richtung über einen Zeitraum

von drei bis vier Nächten, jeweils in der Zeit von 22 bis 6 Uhr. In der Summe kann dies dazu führen, dass langlaufende Linien regelmäßig auf unterschiedlichen Abschnitten mit wechselnden Verspätungen in den späten Abendstunden konfrontiert werden. Die Folge wären häufig wechselnde Anschlusslagen, sodass Reiseketten binnen kurzer Zeit mehrfach unterbrochen oder verändert würden. Anschlüsse könnten insbesondere in den Tagesrandlagen gefährdet werden, was die Verlässlichkeit des Angebots in diesen Zeiten einschränkt. Ein derart häufig wechselnder Abend- und Nachtfahrplan würde zu einem erheblichen Maß an Unberechenbarkeit führen und damit das Vertrauen der Fahrgäste in die Zuverlässigkeit ihrer regelmäßigen Wegeketten nachhaltig beeinträchtigen. Vor diesem Hintergrund wird auf Landesebene derzeit intensiv daran gearbeitet, trotz der zwingend notwendigen Instandhaltungsarbeiten die Auswirkungen auf den Fahrplan strukturell zu minimieren. Dieser Prozess ist fortlaufend zu gestalten und bedarf einer engen Abstimmung zwischen allen beteiligten Akteuren. Die hochgradige Verflechtung von Linien- und Angebotskonzepten auf der Schiene im stark ausgelasteten Verkehrsraum NRW macht eine individuelle sowie auf die räumlichen Bedarfe ausgerichtete Sperr- und Instandhaltungsplanung essenziell.

Durch derartige geplante Baustellen kommt es also zu planbaren Einschränkungen, auf die etwa durch frühzeitig kommunizierte Ersatz- und Umleiterverkehre reagiert werden kann, sofern die durchzuführenden Arbeiten rechtzeitig angekündigt werden und in Ersatzkonzepte überführt werden können. Für baubedingte Schienenersatzverkehre (SEV) müssen entsprechende Standards entwickelt werden, die neben der Kapazität und den Fahrzeugeigenschaften der Busse, die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen bzw. Wartebereiche, die Wegeleitung auch die jeweiligen Anschlüsse sowie Fahrgastinformation einschließt. Weitere Ausführungen diesbezüglich sind im Kapitel B4.1.8 dargestellt.

Die umfangreichsten Einschränkungen werden sich hierbei neben den IH-Containern aus der Sanierung der sogenannten Hochleistungskorridore (HLK)[17] ergeben, bei denen bundesweit bis 2036 unter rund fünfmonatiger Vollsperrung jeweils längere Streckenabschnitte auf stark belasteten Strecken umfassend in Stand gesetzt werden sollen. Inwiefern im Zuge der Vollsperrung auch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen z. B. zur Engpassbeseitigung oder zur Realisierung von neuen Angebotskonzepten gemäß der Zielnetzplanung umgesetzt werden, ist aktuell in der Diskussion. Dies gilt sowohl für den Umfang wie auch für die Finanzierung dieser Großmaßnahmen.

Neben den betroffenen Korridoren selbst werden durch Umleitungen von Fernverkehrslinien auch Auswirkungen auf weitere Korridore im Verbandsgebiet erwartet. Die Generalsanierungen und die betroffenen Korridore werden in Kapitel B4.2.1 vertieft betrachtet. Zugleich gilt es die heute schon überlastete Streckeninfrastruktur sowie die nicht ausbaufähige bzw. zunehmend unzuverlässige Stellwerkstechnik anzupassen und zu erneuern.

Ausgehend von der Angebotsplanung der Zielnetze NRW 2032 und 2040 sowie der hierfür erforderlichen Infrastruktur sind ergänzende Maßnahmen zu entwickeln, die sowohl auf die Verbesserung der heutigen Betriebssituation als auch auf die schrittweise Umsetzung des Zielzustands ausgerichtet sind. Die Aufwärtskompatibilität ist stets sicherzustellen. Dies dient dazu die Stabilität des Betriebs bereits kurzfristig zu erhöhen und gleichzeitig die Voraussetzungen für ein robustes und zukunftsfähiges Netz zu schaffen. Weiterführende Ausführungen zum Zielangebot der Zielnetze finden sich im Kapitel B4.1.6 bzw. zu den

[17] In diesem Zusammenhang wird auch von Generalsanierungen des Hochleistungsnetzes gesprochen, kurz: Generalsanierung.

erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen im Kapitel B4.2. Die räumliche Verortung der einzelnen Maßnahmen ist der Korridorbetrachtung im Kapitel B4.12 zu entnehmen.

Der NWL wird sich als ein Baustein eines zuverlässigen SPNV bei den Stakeholdern nachdrücklich für eine bessere Abstimmung von infrastrukturellen Maßnahmen einsetzen und seine Expertise in die Planungen einbringen, um baulich bedingte Einschränkungen so weit wie möglich zu minimieren.

B4.1.2 Ausweitungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf

Während zusätzliche Linien und Verdichtungen des Taktes einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen und in vielen Fällen auch einen Infrastrukturausbau erfordern, kann eine Ausweitung der Betriebszeiten, sei es am frühen Morgen oder im Abend-, Spät- oder Nachtverkehr in der Regel mit dem vorhandenen Fahrzeugmaterial und auf der vorhandenen Infrastruktur gefahren und das SPNV-Angebot dadurch bereits weiter aufgewertet werden.

Taktverdichtungen können beispielsweise an Wochenenden sowie an den Verkehrstagen Montag bis Freitag außerhalb der der Hauptverkehrszeiten regelmäßig auch ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf umgesetzt werden, wenn zu diesen Zeiten ein ausgedünntes Fahrplanprogramm gefahren wird bzw. eine Verdichtung – wie in vielen Fällen – nur Montag bis Freitag oder an diesen Tagen auch nur in einer ausgedehnten Hauptverkehrszeit erfolgt und das Fahrzeugmaterial und die Streckeninfrastruktur für eine Verdichtung zur Verfügung steht.

Nach der in Kapitel B3.2.2 formulierten Zielvorgabe soll der sich an der Nachfrage orientierende Ansatz der Bedienungsstandards auch für die Verkehrstage Samstag sowie Sonn- und Feiertag angewendet werden, um der gestiegenen Nachfrage an Wochenenden zu begegnen. Die Bedienungsstandards orientieren sich an einem aus den Nachfragezahlen (in der Regel Stand 2023) ermittelten Wert der Reisendenkilometer geteilt durch die die Streckenkilometer (Betriebslänge), bezogen auf einen Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten oder bedeutsamen Zwischenstationen mit großem Unterschied in den Streckenquerschnitten. Dieser Wert in der Einheit (abgekürzt) Rkm/kmBL wird als Nutzungsintensität betrachtet, an der sich das Angebot ausrichten soll. Eine Übersicht dazu findet sich in Kapitel B2.1.3.

Für jeden Bedienungskorridor werden im Kapitel B4.12 in den korridorspezifischen Handlungskonzepten die zur Erreichung der Bedienungsstandards erforderlichen Anpassungen dargestellt. Die wesentlichen Ausweitungen werden hier im Folgenden kurz gebündelt zusammengefasst.

B4.1.2.1 Taktverdichtungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf

Auf der Strecke Bestwig – Winterberg ist der Mindeststandard des Stundentaktes an Montag bis Freitag noch nicht erreicht. Da an Wochenenden für den touristischen Verkehr bereits der Stundentakt gefahren wird, kann dieser auch montags bis freitags ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf angeboten werden.

Zwischen Münster und Hamm liegt die Nutzungsintensität am Samstag als stärksten Verkehrstag bei 14.400 Rkm/kmBL. Auch an den anderen Verkehrstagen liegt die Nutzungsintensität über dem Schwellenwert von 12.500 Rkm/kmBL, ab dem vier stündliche Leistungen vorgesehen sind. Auf dieser Achse verkehren die stündliche RE 7 und die RB 89, die nur an den Verkehrstagen Montag bis Freitag im 30-Min-Takt und am Wochenende in diesem Abschnitt nur stündlich verkehrt. Während die erforderliche vierte stündliche Leistung mit Fahrzeugmehrbedarf und Infrastrukturausbaubedarf in die Zielnetze

2032/2040 eingeht (vgl. Kapitel B4.1.6), ist die Verdichtung der RB 89 auf einen 30-Min-Takt am Wochenende ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf umsetzbar.

Tabelle 7: Taktverdichtungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf

Streckenabschnitt	Verkehrstag	Ausweitung	Linie
Bestwig – Winterberg	Montag bis Freitag	Stundentakt	RE 57
Lünen – Dortmund	Samstag	3. stündliche Verbindung	RB 51
Münster – Hamm	Samstag und Sonn- und Feiertag	3. stündliche Verbindung	RB 89 (S 69)
Münster – Rheine	Montag bis Freitag	Schließung Taktlücken	RB 65 (S 65)
Münster – Coesfeld	Montag bis Freitag	Schließung Taktlücken	RB 63 (S 63)
Bielefeld – Halle (Westf)	Montag bis Freitag	Schließung Taktlücken	RB 75 (S 75)
Bielefeld – Paderborn	Montag bis Freitag	Schließung Taktlücken	RB 74 (S 74)
Borken - Dorsten	Montag bis Freitag	Schließung Taktlücken	RE 14
Brilon – Korbach	Montag bis Freitag	Schließung Taktlücken	RB 97
Osnabrück – Bramsche	Täglich	Schließung Taktlücken	RB 58
Hamm - Kassel	Täglich	Schließung Taktlücken	RE 11 (RRX)
Siegen - Dortmund	Täglich	Schließung Taktlücken	RE 34

Quelle: NWL 2025

Zwischen Lünen und Dortmund liegt die Nutzungsintensität an Montag bis Freitag und am Samstag jeweils über 7.500 Rkm/kmBL. Neben den stündlichen Linien RB 50 (Dortmund – Lünen – Münster) und RB 51 (Dortmund – Lünen – Gronau – Enschede) verkehren hier an den Verkehrstagen Montag bis Freitag Pendelzüge der RB 51 (sogenannte Kurzläufer) als Verdichtung auf drei Züge je Stunde im Bereich zwischen Dortmund und Lünen. Diese verkehren samstags nicht, obwohl die Nachfrage in diesem Abschnitt samstags ebenso hoch ist, wie an den Verkehrstagen Montag bis Freitag. Die für diesen Wert vorgesehenen drei stündlichen Leistungen werden aktuell jedoch nur Montag bis Freitag angeboten. Daher ist eine Ausweitung des Kurzläufers der RB 51 zwischen Lünen und Dortmund auf den Samstag erforderlich und ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf umsetzbar.

Weitere Taktverdichtungen im Vorgriff auf das Zielnetz 2032 ergeben sich auf den Linien RB 63, RB 65, RB 74, RB 75 und RE 14, auf denen die geplanten 30-Min-Takte in den ersten Stufen der S-Bahn-Konzepte Münsterland und OWL in Ausdehnung der bestehenden 30-Min-Takte in den Hauptverkehrszeiten ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf fahrbar sind.

Die weiteren sich aus dem Bedienungsstandard Taktfolge ergebenden Ausweitungen sind mit Infrastrukturausbau und/oder Fahrzeugmehrbedarf verbunden. Diese sind in den Kapiteln B4.1.6 und B4.1.7 dargestellt.

B4.1.2.2 Ausweitung der Betriebszeit im Frühverkehr

Zur Erfüllung der Bedienungsstandards sind im Frühverkehr in den Knoten Münster, Bielefeld, Paderborn und Hamm zusätzliche Ankünfte vor 5 Uhr erforderlich. In Bielefeld, Paderborn und weiteren Knoten sind zusätzliche Ankünfte vor 6 Uhr notwendig, um die Anforderungen zu erfüllen. Folgende Tabelle (s. Tabelle 8) zeigt die erforderlichen Ausweitungen im Frühverkehr für die Verkehrstage Montag bis Freitag. Alle Ausweitungen, auch an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen, sind in den korridorspezifischen Handlungskonzepten dargestellt.

Tabelle 8: Erforderliche Ausweitung der Betriebszeiten im Frühverkehr Mo-Fr

Knoten	Ankunft	aus Richtung (Linie)
Bielefeld Hbf	vor 5 Uhr vor 6 Uhr	Minden (RE 6), Hamm (RE 6) Warendorf (RB 67), Lemgo (RB 73), Paderborn (RB 74)
Coesfeld	vor 6 Uhr	Münster (RB 63)
Hamm Hbf	vor 5 Uhr	Bielefeld (RE 6), Hagen (RE 7), Paderborn (RB 89), Münster (RB 89)
Hagen Hbf	vor 5 Uhr	Hamm (RE 7)
Herford	vor 6 Uhr	Hameln (RB 77)
Meschede	vor 6 Uhr	Warburg (RE 17), Winterberg (RE 57)
Minden	vor 6 Uhr	Nienburg (RE 78)
Münster Hbf	vor 5 Uhr	Essen (RE 42), Burgsteinfurt (RB 64), Rheine (RB 65), Hamm (RB 89)
Osnabrück Hbf	vor 6 Uhr	Bielefeld (RB 75)
Paderborn Hbf	vor 5 Uhr vor 6 Uhr	Hamm (RB 89) Detmold (RB 72), Hameln (S 5)
Siegen Hbf	vor 6 Uhr	Bad Berleburg (RB 93)

Quelle: NWL 2025

B4.1.2.3 Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr

Auch im Spätverkehr nach Mitternacht aus den Oberzentren und von Hamm sowie auf vielen anderen Strecken bzgl. der Bedienung bis nach 22 Uhr existieren hinsichtlich der Erreichung der in Kapitel B3.2.2 formulierten Zielvorgaben gegenwärtig noch Defizite. Die folgende Tabelle 9 zeigt die erforderlichen Ausweitungen im Spätverkehr an den Verkehrstagen Montag bis Freitag. Alle Ausweitungen, auch an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen sind in den korridorspezifischen Handlungskonzepten dargestellt.

Tabelle 9: Erforderliche Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr Mo-Fr

Knoten	Abfahrt	in Richtung (Linie)
Bad Berleburg	nach 20 Uhr	Siegen (RB 93)
Bielefeld	nach 0 Uhr nach 23 Uhr nach 22 Uhr nach 22 Uhr	Minden (RE 70) Lemgo/Detmold (RB 73 / RE 82) Münster (RB 67) Rahden (RB 71)
Bremen	nach 22 Uhr	Osnabrück (RB 58)
Detmold	nach 23 Uhr	Bielefeld (RE 82)
Dortmund	nach 0 Uhr nach 22 Uhr nach 22 Uhr	Bielefeld (RE 6) Paderborn (RE 11) Siegen (RE 34)
Enschede	nach 23 Uhr nach 22 Uhr	Münster (RB 64) Coesfeld (RB 51)
Hagen	nach 0 Uhr nach 21 Uhr	Hamm (RE 7) Hamm (RE 13)
Hameln	nach 23 Uhr	Herford (RB 77)
Hamm	nach 0 Uhr	Dortmund (RE 1), Unna (RE 7)

Knoten	Abfahrt	in Richtung (Linie)
Herford	nach 23 Uhr	Hameln (RB 77)
Kassel	nach 23 Uhr	Paderborn (RE 11)
Löhne	nach 23 Uhr	Rheine (RE 62)
Meschede	nach 22 Uhr	Warburg (RE 17 / RE 57)
Minden	nach 0 Uhr nach 22 Uhr	Dortmund (RE 6) Nienburg (RE 78)
Münster	nach 23 Uhr nach 23 Uhr nach 22 Uhr	Osnabrück (RE 2) Hagen/Wuppertal (RE 7) Bielefeld (RB 67)
Nienburg	nach 23 Uhr	Minden (RE 78)
Osnabrück	nach 0 Uhr nach 23 Uhr nach 23 Uhr	Rheine (RB 61) Bielefeld (RB 61) Bielefeld (RB 75)
Paderborn	nach 22 Uhr	Herford (RB 72)
Rheine	nach 23 Uhr	Löhne (RE 62)
Siegen	nach 23 Uhr nach 22 Uhr	Dortmund (RE 34) Bad Berleburg (RB 93)
Warburg	nach 22 Uhr	Meschede (RE 17 / RE 57)

Quelle: NWL 2025

B4.1.2.4 Ausweitung der Betriebszeit im Nachtverkehr an Wochenenden

In den Jahren von 2011 bis 2019 sind immer wieder auf einzelnen Strecken die Bedienungszeiten im täglichen Verkehr und an Wochenenden in den Nächten auf Samstag und Sonn- und Feiertage ausgedehnt worden, sodass auf zahlreichen Strecken ein attraktives Angebot im Nachtverkehr gewährleistet ist.

Auf der Achse Dortmund – Hamm besteht mit der RE 1 ein 24-Stunden-Angebot im Stundentakt, wie es auch auf anderen RE- und S-Bahn-Linien im VRR-Raum der Fall ist. Auch für die Hauptachsen aus dem VRR-Bereich in den Verkehrsraum Westfalen-Lippe von Essen nach Münster sowie weiter nach Osnabrück, von Dortmund über Hamm nach Münster, Bielefeld und Paderborn sowie von Köln über Wuppertal nach Hamm mit Verknüpfungen nach Münster, Bielefeld und Paderborn soll dieser Ansatz verfolgt werden.

Aktueller Handlungsbedarf besteht auf der Strecke Hagen – Unna – Hamm, wo heute auch an Wochenenden die letzten Züge schon nach 23 Uhr fahren. Zur täglich bestehenden Anforderung einer Ausweitung bis nach 0 Uhr wird hier in den Nächten auf Samstag und Sonn- und Feiertag eine Bedienung bis nach 2 Uhr angestrebt, um auch Verbindungen von Köln bis Unna und Hamm sowie von Münster bis Unna und Hagen deutlich nach Mitternacht zu ermöglichen.

Darüber hinaus soll das Nachtangebot an den Wochenenden auf den Relationen ab Münster, Bielefeld, Paderborn, Siegen sowie Dortmund, Hagen und Essen in Richtung des Raums Westfalen-Lippe schrittweise ausgeweitet werden. Dabei ist zu prüfen, in welchem Umfang dieses Nachtangebot auch im Hinblick auf mögliche Anschlussverbindungen erforderlich ist. Im Rahmen dieser Prüfung ist insbesondere zu bewerten, ob eine durchgängige Taktung bis zum Betriebsschluss oder alternativ ein ausgedünnter,

aber durchgehender 24/7-Betrieb zielgerichteter ist. Zudem ist zu analysieren, auf welchen Korridoren bis zu welchen Zeiten eine Differenzierung zwischen schnellen (RE) und haltreicheren (RB) Angeboten sinnvoll bleibt und ab wann ein einheitliches Produkt mit allen Halten den Bedarf besser abdeckt.

B4.1.3 Rhein-Ruhr-Express

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX), landesweit das größte und bedeutendste SPNV-Infrastrukturprojekt, ist wichtiger Bestandteil der NWL-Strategie zur Schaffung eines hochwertigen leistungsfähigen SPNV-Angebots innerhalb Westfalen-Lippes und darüber hinaus. Weiterhin trägt das Angebot des RRX maßgeblich zur Erreichung des Ziels der Verbindung der Oberzentren und Metropolregionen in und um den Verkehrsraum des NWL bei. Im Zielkonzept wird der RRX die gesamte Region über die NWL-Verbandsgrenzen hinaus mit sieben Linien besser miteinander vernetzen. Der Rhein-Ruhr-Express ist grundsätzlich ein vom Bund über den BVWP mit finanziertes Infrastrukturprojekt mit dem Ziel, im Korridor Köln – Dortmund Hbf einen dichten Taktverkehr mit Fahrzeugen einer hohen Kapazität umsetzen zu können. Auch über die äußeren Zweige des Kernkorridors werden direkte, umsteigefreie Verbindungen aus nahezu allen Regionen des Landes in die Rhein-Ruhr-Achse ermöglicht. Der Hintergrund liegt in der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen, um betriebliche Mehrleistungen auf dem nachfragestarken Rhein-Ruhr-Korridor zu ermöglichen, und unterstreicht damit die hohe Angebotsrelevanz. Die Verbesserung der Infrastruktur entlang dieses Korridors und seiner Außenäste dient maßgeblich der Qualitätssteigerung des Betriebs und stellt eine wichtige Investition in die Optimierung der verkehrlichen Voraussetzungen im gesamten Land NRW aber auch für den Verkehrsraum Westfalen-Lippe dar. Sie bezieht sich maßgeblich auf den Ausbau der Gleisanlagen und einer Vielzahl von Stationen. Die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur erfolgt indes in Teilabschnitten und ist unterschiedlich weit fortgeschritten. Folglich existieren verschiedene Angebotsstufen, bis das Zielkonzept vollständig umgesetzt werden kann. Grundsätzlich ist zwischen dem RRX-Kernnetz und dem RRX-Ergänzungsnetz zu unterscheiden, die nachfolgend getrennt betrachtet werden.

B4.1.3.1 RRX Kernnetz

Das RRX-Kernnetz umfasst den Korridor Köln – Dortmund und sieht den Betrieb von sieben RE-Linien im 15-Min-Takt mit 800 Sitzplätzen je Zug vor.

Finanzierung

Zentraler Bestandteil dieses Vorhabens ist ein im Bundesverkehrswegeplan verankertes und durch den Bund finanziertes Infrastrukturprojekt, dessen Ziel die Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für das beschriebene Angebotsziel ist. Obwohl es sich faktisch um ein Nahverkehrsangebot handelt, liegt die Verantwortung für die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur im Kernkorridor ausnahmsweise beim Bund. Dies ist auch auf die überregionale Bedeutung des Projekts zurückzuführen. Historisch handelt es sich bei der Projektfinanzierung um eine Kompensationsleistung des Bundes für das ursprünglich vom Bund verfolgte Metrorapid-Projekt, eine geplante und isoliert betriebene Magnetschwebebahn im 15-Min-Takt zwischen Köln und Dortmund.

Anpassungen zur Erzielung eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzens

Gleichwohl müssen auch die Infrastrukturausbaumaßnahmen des RRX einen volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen, das heißt im Rahmen der Standardisierten Bewertung einen Nutzen-Kosten-Indikator

(NKI) von mindestens 1,0 erreichen. Um diesen Wert zu erzielen, waren im Planungsprozess an mehreren Stellen Anpassungen erforderlich:

Der ursprüngliche Plan (Planfall 2a), der lediglich eine stündliche RRX-Verbindung über Hamm (Westf) nach Ostwestfalen mit einer Linie bis Minden (Westf) vorsah, wurde erweitert. Künftig sollen zwei RRX-Linien pro Stunde auf dieser Relation verkehren. Jeweils stündlich zwei Linien bis Herford und eine davon weiter bis Minden. Hierfür wird der zuvor in Hamm (Westf) endende RRX 4 entsprechend verlängert.

Ebenso wurde der RRX-Ast (RRX 2) über Hamm (Westf) nach Paderborn von einem 120-Min-Takt auf einen 60-Min-Takt verdichtet und zusätzlich bis Kassel-Wilhelmshöhe verlängert.

Zur Reduzierung der Infrastrukturkosten wurde das ursprünglich vorgesehene, kostenintensive Ausfädelungsbauwerk für die RE 1 im Osten des Dortmunder Hauptbahnhofs aus dem RRX-Projekt herausgelöst. Ebenso wird der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Lünen – Münster als separates Vorhaben weiterverfolgt. Durch zwischenzeitliche Umplanungen in der westlichen Zuführung zum Dortmunder Hauptbahnhof ist die ursprünglich vorgesehene Brückenkonstruktion mittlerweile entbehrlich geworden.

Inzwischen laufen in den einzelnen Planungsabschnitten umfangreiche Planungen und Genehmigungsprozesse, um die in den jeweiligen Abschnitten notwendigen Ausbauvorhaben voranzubringen und die Infrastruktur somit abschnittsweise in den nächsten Jahren in Betrieb nehmen zu können. Je nach Planungs-, Genehmigungs-, Finanzierungs- und Baufortschritt wird dieser Prozess in diesem Kernkorridor bis voraussichtlich Mitte der 2030er Jahre andauern. Die Fertigstellung dieser Infrastruktur im Kernkorridor ist Grundlage der ITF-Zielnetzplanung NRW 2032. Mit Fertigstellung der Infrastruktur im Kernkorridor werden die entsprechenden RE-Linien in RRX-Linien umbenannt.

Weiterentwicklung des RRX außerhalb des Kernkorridors

Über den Zielhorizont 2032 hinaus wird auch auf den sogenannten Außenästen, also den Abschnitten außerhalb des Kernkorridors Köln Hbf – Dortmund Hbf, zusätzlicher Infrastrukturausbau erforderlich sein, um das in der ITF-Zielnetzplanung NRW 2040 vorgesehene Angebotskonzept vollständig realisieren zu können.

Während in Köln für die Durchbindung der Linien RE 1 und RE 11 nach Aachen noch die sogenannte „Kölner Westspange“ gebaut werden muss, deren Fertigstellung Ende der 2030er bzw. Anfang der 2040er Jahre zu erwarten ist, sind im NWL-Verbandsgebiet fünf bedeutende Ausbauvorhaben des Bundes in der Zielnetzplanung als umgesetzt unterstellt. Diese werden daher durch den NWL gemeinsam mit den Partnern vorangetrieben:

- Drei bis viergleisiger Ausbau der Strecke Dortmund Hbf – Hamm (Westf) Hbf, um auf separaten Gleisen
    - Die Durchbindung der S-Bahn Rhein-Ruhr im 15 Min-Takt bis Kamen sowie darüber hinaus im 30-Min-Takt bis Hamm (Westf) Hbf zu ermöglichen und
    - Den Verkehr von mehr Fernverkehrslinien als bisher mit 200 km/h und ohne Zwischenhalte sowie gleichzeitig drei RRX-Linien auf diesen Gleisen (RRX 2 nach Kassel Wilhelmshöhe sowie RRX 4 und RRX 6 nach Ostwestfalen) mit maximal 160 km/h und einem Zwischenhalt nur in Kamen realisieren zu können.

- Umbau der Verkehrsstation Hamm (Westf) Hbf für ein geändertes Fernverkehrskonzept sowie zur Ermöglichung einer kreuzungsfreien Führung der Linie RRX 2 von und nach Kassel Wilhelmshöhe.
- Ausbau der viergleisigen Strecke Hamm (Westf) Hbf – Bielefeld Hbf bei dem statt wie bisher zwei Güterzuggleise (max. 120 bis 130 km/h) und zwei Personenzuggleise (maximal 200 km/h), zwei Schnellfahrgleise (max. 300 km/h im Rahmen des Deutschlandtakts) und zwei Mischbetriebsgleise (max. 160 km/h) vorgesehen werden
- Umbau der Verkehrsstation Bielefeld Hbf
- Ausbau-/Neubau der Strecke Bielefeld Hbf – Hannover (je nach Ausbau- bzw. Trassierungsvariante ist für die Erfüllung der Zielfahrzeit von 31 Minuten zwischen Bielefeld und Hannover ein Ausbau auf bis zu max. 300 km/h erforderlich) im Rahmen der Deutschlandtakt-Planungen.

Etappierung der Einzelprojekte

Eine zeitgleiche Inbetriebnahme aller genannten Einzelprojekte ist derweil unrealistisch. Daher müssen gemeinsam mit den beteiligten Partnern Varianten entwickelt werden, die aufzeigen wie die Inbetriebnahme von einzelnen Bausteinen, mit Blick auf die Zielnetzplanung, schrittweise umgesetzt und dennoch sinnvoll aufeinander abgestimmt werden können. Gegenwärtig werden die Linien weitestgehend noch im Takt und in den Zeitlagen der vormaligen Regionalexpresslinien bedient. Eine Erhöhung der Taktfrequenz ist nur in Abhängigkeit des Infrastrukturausbau möglich. Im Rahmen der Etappierung des Deutschlandtaktes sind daher realistische Grundannahmen zu entwickeln, zu welchem Zeitpunkt grob (ca. fünf Jahre) mit der Fertigstellung der genannten Bausteine zu rechnen ist. Darauf aufbauend sind dann entsprechende Fahrplanlösungen zu erarbeiten.

Fahrzeuge als Rahmengröße

Eine fixe Rahmengröße setzt dabei die Anzahl für das RRX-Kernnetz zur Verfügung stehender Doppelstock-Elektrotriebwagen. Für die Planungen stehen nur die rund 80 RRX-Fahrzeuge (sogenannte RRX-A Flotte) zur Verfügung. Die RRX-Fahrzeuge verkehren bereits seit 2018 im Vorlaufbetrieb entlang einiger Achsen. Da die infrastrukturellen Voraussetzungen für das RRX-Zielnetz zum Zeitpunkt der Fahrzeugbeschaffung noch nicht vollständig gegeben waren und sind, kommen einige RRX-Fahrzeuge im Vorlaufbetrieb übergangsweise auf nicht zum Zielnetz gehörenden Linien zum Einsatz.

Weiterentwicklung des RRX-Netzes

Nachstehend werden die derzeitigen Überlegungen des NWL zur Weiterentwicklung des RRX-Netzes bis zum Zielkonzept 2040 zusammengefasst.

Im Korridor Hamm (Westf) – Bielefeld müssten der Nachfrage und den zuvor festgelegten Standards entsprechend, drei Züge je Stunde verkehren. Infrastrukturell ist dies überholungsfrei nicht umsetzbar. Die stündliche Sitzplatzkapazität liegt mit 800+217 (RE 6 und RB 69) gegenwärtig lediglich bei 1.017 Sitzplätzen je Stunde und Richtung und ist zudem auch sehr unterschiedlich verteilt. Lediglich im Teilabschnitt Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld ist durch einmündende RB-Linien die Sitzplatzkapazität höher. Erst im Zielkonzept 2040 mit dem zuvor beschriebenen Ausbau der Infrastruktur sind bisher Veränderungen geplant.

Mit Blick auf die beschriebene spätere Fertigstellung der Kölner Westspange ist zu prüfen, ob der erst dann bestehende Fahrzeugmehrbedarf für den erst in diesem Szenario nach Aachen möglichen RRX 2, die Chance schafft, Fahrzeuge der RRX A-Flotte umzudisponieren. Zugleich musste zur Stabilisierung des

Betriebs die seit Mitte 2000 fahrende Flügelzuglinie RB 69/RB 89 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 aufgegeben werden. Seitdem verkehrt die RB 69 als stündlicher Pendel (in zweistündlich wechselnden Fahrlagen) nur noch zwischen Bielefeld und Hamm (Westf).

Daher sollte bei der Entwicklung weiterer Umsetzungsschritte sowie im Hinblick auf die Nachfolgeausschreibung des Hellwegnetzes (u. a. der Linien RB 69 und RB 89) geprüft werden, ob und wie die aktuell in Hamm endende RRX-Linie (RE 1) als Nachfolgelinie der RB 69 bis Bielefeld Hbf durchgebunden werden könnte.

Im Korridor Hamm (Westf) – Paderborn – Kassel Wilhelmshöhe ist zu prüfen, wie die heutige RE 11 Kassel Wilhelmshöhe – Paderborn – Hamm (Westf) – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf (später RRX 2 weiter bis Köln Hbf bzw. nach Aachen Hbf) weiterentwickelt werden kann.

Die RE 11 verkehrt gegenwärtig mit zwei Triebwagen (je mit 400 Sitzplätzen) im Abschnitt Düsseldorf – Hamm (Westf) und mit einem Triebwagen (400 Sitzplätze) ab Hamm (Westf) weiter nach Kassel Wilhelmshöhe. Die Nachfrage im östlichen Abschnitt Hamm (Westf) – Kassel Wilhelmshöhe übersteigt nahezu täglich die 400 bisher angebotenen Sitzplätze. Hinzu kommt, dass auf dieser Linie Fahrgäste mit überdurchschnittlich großen Reiselängen unterwegs sind und die RE 11 insbesondere im Ostabschnitt daher als sehr gut angenommene „Fernverkehrslinie“ fungiert. Insbesondere im zeitlichen Umfeld der durch die IC-Verbindung (Mitte-Deutschland-Verbindung) Achse entstandenen Taktlücken der RE 11 sind die Züge dieser Linie oftmals deutlich höher als 100 Prozent ausgelastet.

Das gegenwärtige Stärken und Schwächen der Traktionen in Hamm (Westf) benötigt zudem in Summe sieben zusätzliche Personale. Vor dem Hintergrund knapper Personalressourcen und des erhöhten Sitzplatzbedarfs im Abschnitt Hamm–Kassel sollte daher geprüft werden, ob der Einsatz von Doppeltraktionen auf der Linie künftig zu einer effizienteren Nutzung der Personale beitragen kann.

Zur Entlastung und Ergänzung der RE 11 im Abschnitt Paderborn – Warburg, sehen die Zielnetzplanungen 2032 und 2040 eine RB 89 vor, die etwa halbstündlich versetzt zur RE 11 über Paderborn bis Warburg (wieder, zuvor nur alle 120 Min., neu im 60-Min-Takt) verlängert werden soll. Effektiver und mit höher erwartbarer Nachfrage als die zugkilometerintensive, stündliche Ausweitung der zuvor genannten RB 89 nach Warburg, wäre die Verdoppelung der Sitzplatzkapazitäten bei der RE 11 (RRX 2) im Abschnitt Hamm (Westf) – Kassel Wilhelmshöhe. Die RE 11 würde damit über den gesamten Linienverlauf mit 800 Sitzplätzen pro Zug verkehren können.

Die Ausweitung der RB 89 könnte zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden - zeitgleich und als Zubringer bzw. halbstündlich zur RE 11 ergänzende Verbindung der Unterwegshalte auf der Hellwegstrecke, mit Anschluss in Warburg auf die dann stündlich (zuvor jedoch nur alle zwei Stunden) nach Kassel Wilhelmshöhe durchgebundene RE 17.

Aufgrund der Zuglänge von dann 215 Metern müssten in den Stationen Willebadessen und Hofgeismar (im Verbandsgebiet des NVV, Hessen) die Bahnsteigkanten entsprechend verlängert werden. Erste Vorprüfungen lassen diese Anpassungen als möglich erscheinen.

B4.1.3.2 RRX B-Netz (Ergänzungsnetz mit RRX-Qualität)

Bereits die ersten Überlegungen zu einem RRX-Kernnetz beinhalteten ergänzende Linien, über deren Bezeichnung und Charakterisierung als RRX-Linie erst im Fortschritt der RRX-Planungen entschieden wurde. Zu Beginn des Prozesses war zunächst nicht eindeutig definiert, welche Kriterien eine Linie

erfüllen muss, um als RRX-Linie bezeichnet zu werden. Offen war insbesondere, ob sämtliche RE-Linien, die den Abschnitt Düsseldorf – Duisburg bedienen, darunterfallen, oder ausschließlich diejenigen Linien, die im Zielkonzept eine direkte Verbindung zwischen Köln und/oder Düsseldorf mit Dortmund herstellen. Im weiteren Verlauf wurde festgelegt, dass als RRX-Linien diejenigen Verbindungen gelten, die im Zielkonzept gemeinsam den angestrebten 15-Min-Takt auf der Kernachse Köln – Dortmund bilden und für deren Betrieb der entsprechende Infrastrukturausbau erforderlich ist.

Die Fahrzeugbeschaffung erfolgte infolgedessen auf Grundlage einer bedarfsorientierten Dimensionierung. Dabei wurden die Fahrzeuge mit spezifischen Eigenschaften wie etwa rund 400 Sitzplätzen, vier Wagenmodulen, einer maximalen Zuglänge von etwa 215 Metern sowie einer hohen Beschleunigungsleistung ausgeschrieben. In der Startphase wurden die Linien RE 4 und RE 5 bewusst mit den zunächst noch überzähligen RRX-Fahrzeugen ausgestattet. Diese Linien werden die Fahrzeuge im Zuge der schrittweisen Umsetzung des RRX-Zielnetzes sukzessive den eigentlich vorgesehenen Relationen zugeordnet.

Durch diese Entwicklung entstand neben dem eigentlichen RRX-Kernnetz (mit der sogenannten RRX A-Flotte) auch der Begriff des RRX B-Netzes, also ein Ergänzungsnetz mit RRX-Qualität. Dies entspringt der Ursprungsdiskussion und umfasst dann ergänzend die Linien, die letztlich zwar nicht den 15-Min-Takt auf der Kernachse Köln – Dortmund ergeben sollten, aber in Teilabschnitten die dafür erforderliche Infrastruktur mitnutzen. Dies waren zu Beginn die Linien RE 2, RE 3, RE 4 und RE 5. Bereits der letzte Nahverkehrsplan aus 2011 trifft dazu entsprechende Festlegungen.

In den Planungen war die Linie RE 2 (RRX 7) zunächst nur bis Münster (Westf) Hbf vorgesehen und nicht - wie bereits seit mehreren Jahren umgesetzt - weiter bis Osnabrück Hbf.

Bei der noch weiter im Detail auszuplanenden Ausschreibungskonzeption der RE 2 im Abschnitt Münster (Westf) – Osnabrück ist zeitnah zu klären, ob die im Zielfahrplan 2040 vorgesehene Verdichtung der RB 66 zum 30-Min-Takt schon zur Inbetriebnahme der RRX B-Flotten Fahrzeuge voraussichtlich im Jahr 2030 möglich ist. Dadurch kann der ansonsten für die unveränderte Bedienung der Halte Hasbergen, Kattenvenne, Ostbevern und Westbevern mit bis zu zwei Zügen pro Stunde erforderliche Infrastrukturausbau zeitlich gestreckt und von der Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeugflotte entkoppelt werden.

Ergänzend dazu kristallisierte sich schon sehr früh für alle Beteiligten heraus, dass auch die Linie RE 7 Rheine – Münster (Westf) – Hamm (Westf) – Hagen – Wuppertal – Köln – Krefeld bei einer Weiterentwicklung des RRX B-Netzes eingeschlossen werden soll. Die Nachfrageentwicklung bei der RE 7 zeigt, dass die vorhandenen fünfteiligen Talent 2 Fahrzeuge mit bis zu rund 550 Sitzplätzen in Doppeltraktion bereits stark ausgelastet sind. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, zukünftig zusätzliche Sitzplatzkapazitäten anzubieten. Aufgrund der begrenzten Bahnsteiglängen ist hierfür der Einsatz von Doppelstockfahrzeugen sowie die Aufnahme in das RRX B-Netz vorgesehen.

Das Linienende des späteren RRX 3 war lange Zeit von planerischen Unsicherheiten geprägt, insbesondere in Bezug darauf, wie Dortmund letztlich mit Münster im RRX-Netz verbunden werden kann. Die Pläne, aus der zentralen Ruhrgebietsachse im Osten des Dortmunder Hauptbahnhofs mit einer aufwendigen Brückenkonstruktion über die Gleise der Strecke Hamm (Westf) – Dortmund kreuzungsfrei in Richtung Münster auszufädeln, scheiterten an den hohen Kosten des Bauwerks. Die Weiterentwicklung dieser Überlegungen führte zu der Erkenntnis, dass eine wirtschaftlich sinnvolle Umsetzung ohne das geplante Brückenbauwerk in der Bahnhofssituation des Dortmunder Hauptbahnhofs nur mit der im nördlichen Bahnhofsteil des Dortmunder Hautbahnhofs einfahrenden Linie RE 3 (Düsseldorf – Duisburg –

Gelsenkirchen – Dortmund) möglich wäre. Der damit verbundene Nachteil, dass zwischen Bochum und Münster keine umsteigefreie RRX-Verbindung hergestellt werden kann, bleibt dabei jedoch bestehen.

Die RRX-Linie Dortmund Hbf – Lünen – Münster (Westf) über die ABS mit zweigleisigen Ausbau nach Münster wird seitdem als RE 3 (später RRX 3) geführt. Diese Linie kann nach dem gegenwärtigen RRX-Konzept zwischen Münster und Dortmund nur in Lünen halten. Ein zusätzlicher Halt in Werne wäre im aktuellen Planungsstand nur mit Fahrzeugen möglich, die eine Geschwindigkeit von 180 km/h und mehr erreichen. Da hierfür die gesamte RRX-B-Flotte mit speziellen Eigenschaften hätte ausgestattet werden müssen, die auf anderen Linien keinen Nutzen bringen, war die Umsetzung wirtschaftlich nicht vertretbar. Zukünftig ist zu beobachten, ob die Station Werne nach dem Streckenausbau Werne – Amelsbüren perspektivisch vom RRX 3 bedient werden kann. Eine Einschätzung hierzu wird jedoch erst mittelfristig auf Grundlage der weiteren Planungsfortschritte möglich sein.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge im RRX-B-Netz werden in ihren wesentlichen Eigenschaften grundsätzlich mit denen der RRX-A-Flotte vergleichbar sein. Insbesondere soll die Beschleunigungsfähigkeit nach Möglichkeit auf einem ähnlichen Niveau liegen. Gleiches gilt für die Türbreiten und Türschließzeiten, um einen schnellen Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Gegenüber der A-Flotte sind leicht vergrößerte Sitzplatzabstände vorgesehen, zudem können anstelle von vierteiligen auch sechsteilige Fahrzeuge eingesetzt werden. Insgesamt soll das RRX-B-Netz somit sowohl hinsichtlich der Linien als auch der Fahrzeuge qualitativ auf dem gleichen Niveau wie das RRX-A-Netz operieren.

B4.1.4 Betriebskonzepte

Die Entwicklung leistungsfähiger Schienenverbindungen ist ein zentrales Ziel zur Stärkung der Mobilität in ganz Westfalen-Lippe. Die westfälischen Oberzentren als auch die umliegenden Regionen sollen durch ein attraktives und zukunftsfähiges SPNV-Angebot besser vernetzt und damit die Mobilität nachhaltig gesichert und gestärkt werden.

Um für die großen westfälischen Oberzentren Münster und Bielefeld und deren Verdichtungsräume die Entwicklung des SPNV-Angebots und der dafür erforderlichen Infrastruktur in den nächsten Jahren gezielt zu steuern, entwickelt der NWL für diese Regionen Angebotskonzepte für regionale S-Bahn-Systeme. Diese Betriebskonzepte reagieren auf die stark aus- bzw. überlasteten Schienennetze in diesen Regionen. Die Konzepte sind in die landesweiten Zielnetze NRW 2032 und 2040 sowie den Deutschlandtakt eingebracht und eingebunden worden.

Grundsätze für die Entwicklung waren dabei die Ziele und Anforderungen aus dem ersten Nahverkehrsplan des NWL mit schnellen und direkten Verbindungen innerhalb Westfalens, in die Kernräume in NRW sowie in bedeutende Zentren außerhalb von NRW und einem Basisangebot im 30-Min-Takt für alle Stationen im direkten Umland der westfälischen Oberzentren mit einem neuen verlässlichen Angebot eines S-Bahn-Systems.

Auch im südöstlichen Teil des NWL-Verbandsgebiets wird die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots konsequent vorangetrieben. Für das Sauerland wurden die bestehenden Verbindungen von den westfälischen Oberzentren Dortmund und Hagen in den Märkischen Kreis, den Hochsauerlandkreis und über den Korridor der Oberen Ruhr bis nach Warburg im Betriebskonzept „Sauerlandnetz“ fortentwickelt. Die Stufe „Sauerlandnetz 3.0“ ist ebenfalls in den landesweiten Zielnetzen Nordrhein-Westfalens

berücksichtigt und trägt zur besseren Erreichbarkeit der Region sowie zur Stärkung des regionalen Schienenverkehrs bei.

Für das Siegerland sowie die angrenzenden Knotenpunkte in Rheinland-Pfalz und Hessen hat der NWL ebenso Handlungsbedarf identifiziert und entwickelt das Angebot vor Ort weiter. Auch hier ist es das Ziel, ein langfristig tragfähiges und zukunftsorientiertes Angebotskonzepts zu entwickeln, das Anschlussqualität, Takte und Angebotsstruktur über die Landesgrenzen hinweg konsistent gestaltet. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern. Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung der RE 9 sowie die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen und die Etablierung von stündlichen Angeboten auf allen Linien bzw. Produktklassen.

B4.1.4.1 S-Bahn Münsterland

Der SPNV in und um Münster wird in den nächsten Jahren schrittweise zu einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz ausgebaut. Die künftige „S-Bahn Münsterland“ soll Straßen und Innenstädte entlasten, das Umland besser an die Stadt Münster anbinden und die CO2-Emissionen im Verkehr deutlich verringern. Das Projekt ist Teil der mittel- bis langfristigen Angebots- und Infrastrukturentwicklung mit den Zielnetzplanungen 2032 und 2040, mit denen das Land Nordrhein-Westfalen und die SPNV-Aufgabenträger gemeinsam die Verbesserung und den Ausbau des SPNV vorantreiben.

Das Münsterland steht damit vor einer umfassenden Weiterentwicklung seines Mobilitätsangebots im Sinne der Verkehrswende. Das Ziel ist die Etablierung eines vernetzten Mobilitätsangebots und die Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die sowohl den Anforderungen an nachhaltige Mobilität als auch eine hohe Lebensqualität in der Region gerecht wird. Ein wesentlicher Beitrag hierzu ist die deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen – künftig sollen zwei von drei Wegen im Münsterland emissionsfrei zurückgelegt werden können. Der Ausbau der S-Bahn Münsterland, die bis Ende 2040 vollständig lokal emissionsfrei und mit Ökostrom betrieben werden soll, spielt dabei eine Schlüsselrolle.

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die zukünftige Entwicklung des SPNV im Münsterland ist das anhaltende Bevölkerungswachstum in der Region. Während die Einwohnerzahl in Nordrhein-Westfalen insgesamt langfristig leicht rückläufig ist, zählt das Münsterland – insbesondere der urbane Raum Münster – zu den wenigen Wachstumsregionen des Landes. Für die Stadt Münster wird bis zum Jahr 2050ein Bevölkerungszuwachs von rund 2,4 Prozent prognostiziert, während der Landesdurchschnitt von einem Bevölkerungsrückgang von 2,6 Prozent ausgeht.

Auch für viele Kommunen entlang der Linien der S-Bahn Münsterland werden überdurchschnittliche Wachstumsraten prognostiziert. Beispielsweise wird für Gronau ein Wachstum von 10,5 Prozent erwartet, für Havixbeck von 4 Prozent und für Ostbevern von 7,9 Prozent. Diese Entwicklung führt bereits heute zu einer spürbaren Beanspruchung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Straßenverkehrs, und verdeutlicht den Handlungsbedarf für ein leistungsfähiges und nachhaltiges Mobilitätsangebot auf der Schiene.[18]

[18] Die verwendeten Daten beziehen sich auf die Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW und das Basisjahr 2023.

Aktuell nutzen täglich rund 85.000 Fahrgäste den SPNV im Münsterland. Mit den vorgesehenen Verbesserungen des Angebots soll diese Zahl deutlich steigen: In der ersten Ausbaustufe wird bis Ende 2032 eine Zunahme auf etwa 100.000 Reisende pro Tag angestrebt, bis Ende 2040 – nach Abschluss der zweiten Ausbaustufe – auf rund 170.000. Um diese Entwicklung zu ermöglichen, wird das SPNV-Angebot in den kommenden Jahren substanziell ausgebaut. Geplant sind u. a. dichtere Takte, zusätzliche Haltepunkte und neue Linienverbindungen. Dadurch sollen die Kommunen im Umland besser an die Stadt Münster angebunden, Reisezeiten verkürzt und insgesamt ein attraktiveres und leistungsfähigeres Nahverkehrsangebot geschaffen werden.

Der NWL gestaltet die Verkehrswende im Münsterland im engen Schulterschluss mit Land, Bund sowie den Kommunen. Das Vorhaben ist Teil eines landesweiten Angebots- und Infrastrukturprogramms. Darüber hinaus ist das Projekt S-Bahn Münsterland über den ITF NRW mit den Zielnetzen 2032 und 2040 in den bundesweiten Deutschlandtakt integriert. Der Münsteraner Hauptbahnhof stellt im Zusammenhang des Deutschlandtaktes einen wichtigen Knoten dar (vgl. Kapitel B1.4.5).

Das Konzept der S-Bahn Münsterland wird unter federführender Verantwortung des NWL gemeinsam und kooperativ mit den beteiligten Partnern entwickelt. Zu diesen zählen das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (KC ITF) des Landes NRW, die Stadt Münster sowie die vier Münsterlandkreise Warendorf, Steinfurt, Coesfeld und Borken. Im Sinne eines vernetzten Angebots ist eine enge Zusammenarbeit geboten.

Netzstruktur und Angebotskonzept

Die Stadt Münster bildet das Zentrum des Münsterlandes und des geplanten S-Bahn-Systems. Zentraler Knotenpunkt ist der Hauptbahnhof Münster, der bereits heute im Hinblick auf die künftigen Anforderungen ausgebaut wird. Weitere wichtige S-Bahn-Knoten liegen im Norden und Süden der Stadt Münster: Die Bahnhöfe Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup bieten Umsteigemöglichkeiten zum städtischen Busverkehr sowie Anbindungen an Bike+Ride- und Sharing-Angebote.

Zwischen Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup verläuft die sogenannte Stammstrecke der S-Bahn Münsterland. Sie bildet den zentralen Abschnitt des Netzes, auf dem sich mehrere Linien überlagern und somit ein besonders dichtes Angebot entsteht. Auf dieser innerstädtischen Achse ist ein 15-Min-Takt vorgesehen, bevor sich die Linien in die verschiedenen Richtungen des Münsterlandes verzweigen.

Die Leistungsfähigkeit der Stammstrecke könnte durch zwei zusätzliche Knotenpunkte weiter erhöht werden. Eine Potenzialanalyse hat gezeigt, dass ein Knotenbahnhof im Süden der Stadt, in der Nähe des Preußenstadions (Südkreuz), zur Entlastung des Hauptbahnhofs beitragen und die Reisezeiten verkürzen würde. Ergänzend dazu wurde auch im Norden ein möglicher Standort für einen weiteren Knotenbahnhof untersucht (Nordkreuz). Beide Standorte sind in die Planungen aufgenommen und für die letzte Ausbaustufe des S-Bahn-Netzes vorgesehen.

Das System der S-Bahn Münsterland schließt insgesamt neun Korridore ein, die jeweils von mindestens einer Linie bedient werden und Münster sowie das Umland verbinden. Viele der Linien existieren bereits heute als Regionalbahn- und Regionalexpresslinie. Mit der S-Bahn wird das Nahverkehrsangebot aber durch einen dichteren Takt und mehr Haltepunkte deutlich attraktiver. Auf den Strecken, die nicht elektrifiziert sind, werden moderne batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt. Mit der Reaktivierung der Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) zwischen Münster und Sendenhorst für den SPNV wird es außerdem eine weitere neue Linie geben. Das angestrebte Konzept wird durch die nachstehende

Abbildung (s. Abb. 66) verdeutlicht. Die verwendeten Liniennummern dienen als Arbeitstitel im Rahmen der Projektplanung. Im Projekt S-Bahn Münsterland werden die neun Schienenkorridore von Münster in die Region vereinfachend mit den Bezeichnungen S 1 bis S 9 geführt. Im NRW-Kontext werden die S-Bahn-Linien in den Zielnetzes des Landes mit den Nummern der bestehenden Linien ausgewiesen und daher auch in diesem Nahverkehrsplan entsprechend benannt. In den Korridoren in Richtung Ruhrgebiet übernehmen Regionalexpress-Linien auf Teilstrecken die Funktion der S-Bahn-Münsterland.

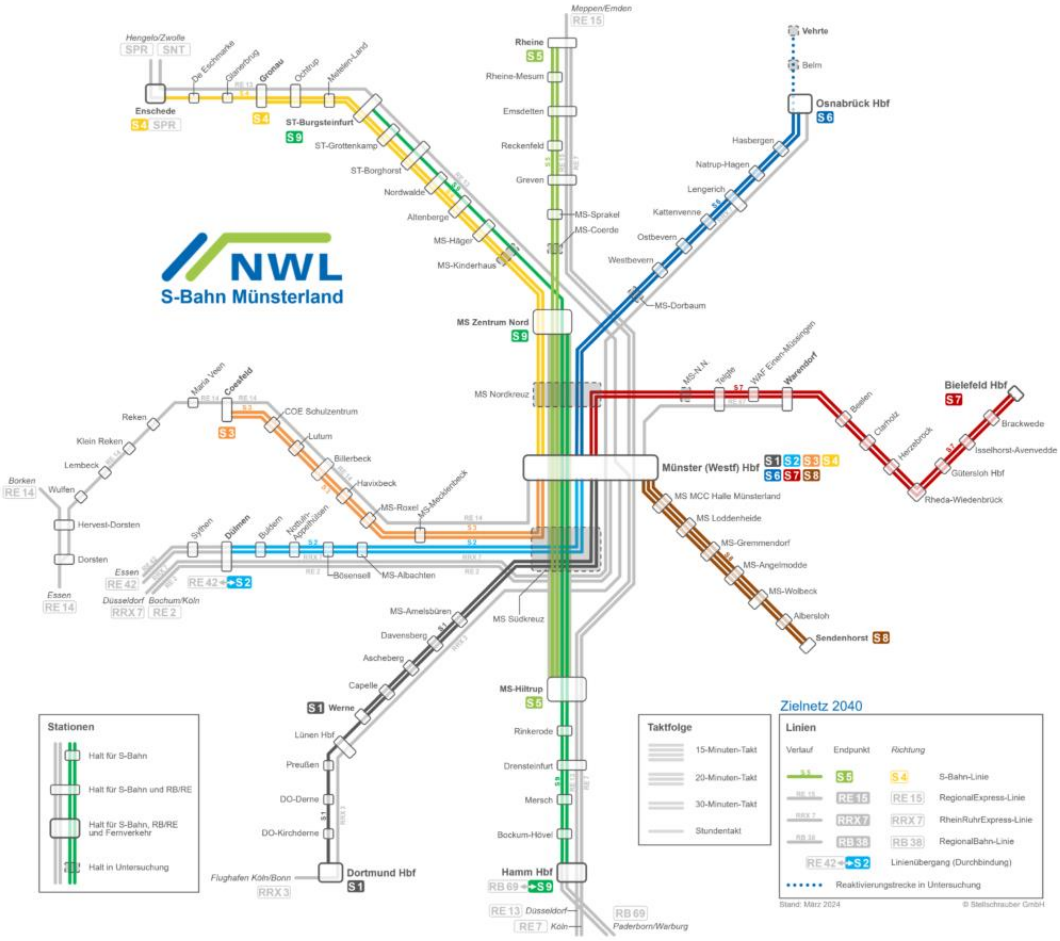


Abb. 66: Zielkonzept S-Bahn Münsterland
Quelle: NWL 2024

Nachfolgend werden die geplanten Linien und Korridore der S-Bahn Münsterland dargestellt. Für die neun Korridore von Münster in die Region werden die Arbeitstitel S 1 bis S 9 verwendet. Für die Linienbezeichnungen werden hingegen die landesweit etablierten Liniennummern verwendet, die in dieser Form auch in den Zielnetzen hinterlegt sind. Die Darstellung umfasst sowohl die vorgesehenen Streckenführungen als auch die geplanten Taktungen und wichtige Infrastrukturelemente wie Knotenpunkte und Haltepunkte.

- S 1: Der Korridor S 1 führt von Münster (Westf) Hbf über Werne bis Dortmund Hbf entsprechend der heutigen RB 50. Durch den im Rahmen des BVWP und des Deutschlandtaktes geplanten Ausbau auf ein zweites Gleis zwischen Münster-Amelsbüren und Werne wird im Zielzustand ein 30-Min-Takt zwischen Münster (Westf) Hbf und Werne ermöglicht. Zusätzlich wird die RRX 3 als schnelle Direktverbindung zwischen Münster und Dortmund verkehren.

- S 2: Der Korridor S 2 zwischen Münster (Westf) Hbf und Dülmen wird derzeit durch die RE 42 aus Richtung Essen im 30-Min-Takt bedient. Hier liegt der Schwerpunkt auf der Stärkung der Verlässlichkeit des Angebotes und der gesicherten Bedienung aller Stationen. Im Zielzustand wird die bisherige schnelle RE 2 zum RRX 7 umgewandelt. Zusätzlich ist als vierte Leistung pro Stunde eine neue RE 2 über diesen Korridor hinaus Richtung Bochum vorgesehen.

- S 3: Im Korridor S 3 von Münster (Westf) Hbf bis Coesfeld wird die S 63 die heutige RB 63 (Baumberge-Bahn) ersetzen. Schon während der Vorstufe wird auf dieser Relation ein 30-Min-Takt eingeführt. Statt der heutigen Dieselfahrzeuge werden batterieelektrische Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Im Zielzustand wird das Angebot nach abgeschlossenem Infrastrukturausbau durch eine zusätzliche Regionalexpress-Linie ergänzt.

- S 4: Der Korridor S 4 verläuft von Münster (Westf) Hbf über Gronau bis nach Enschede (NL). Die zukünftige S 64 ersetzt hierbei die heutige RB 64 (Euregio-Bahn). In der Vorstufe ist zwischen Münster (Westf) Hbf und Gronau ein 30-Min-Takt vorgesehen. Nach Umsetzung der geplanten Elektrifizierung der Strecke von Münster nach Enschede sollen elektrische Fahrzeuge mit größeren Kapazitäten die bisherigen Dieseltriebwagen ersetzen. Durch einen Umbau des Bahnhofs Enschede wird eine stündliche Durchbindung der S 64 bis nach Zwolle ermöglicht. Im Zielzustand soll der Korridor darüber hinaus durch eine schnelle RE-Linie zwischen Münster und Zwolle ergänzt werden. Zwischen Münster und Burgsteinfurt ist zudem eine zusätzliche vierte Leistung pro Stunde vorgesehen.

- S 5: Im Korridor S 5 ersetzt die S 65 die heutige RB 65 (Ems-Bahn) und verkehrt im 30-Min-Takt. Die S 65 wird über Münster (Westf) Hbf hinaus bis nach Münster-Hiltrup verlängert. Aus Richtung Hamm wird die S 69 künftig über Münster (Westf) Hbf hinaus bis Münster Zentrum Nord verlängert. Dadurch entsteht auf der Stammstrecke zwischen Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup ein 15-Min-Takt. Unter Berücksichtigung der Linien RE 15 und RE 7 bestehen dann vier stündliche Verbindungen im Korridor S 5.

- S 6: Im Korridor S 6 von Münster nach Osnabrück wird die S66 die heutige RB 66 (Teuto-Bahn) ersetzen und zu einem 30-Min-Takt verdichtet. Die heutige RE 2 soll dann beschleunigt nur mit Zwischenhalt in Lengerich (Westf) verkehren und wird im Zielzustand zur RRX 7.

- S 7: Der Korridor S 7 verbindet Münster über Warendorf mit Rheda-Wiedenbrück und Bielefeld. Die S 67 wird dabei die heutige RB 67 (Der Warendorfer) ersetzen. Auf der Strecke kommen künftig batterieelektrische Fahrzeuge zum Einsatz. Bereits in der Vorstufe wird zwischen Münster (Westf) Hbf und Warendorf ein 30-Min-Takt eingeführt. In der ersten Ausbaustufe wird dieser Takt auch bis Rheda-Wiedenbrück etabliert. Langfristig ist nach Ausbau der Strecke Hamm – Bielefeld vorgesehen, die gesamte Strecke von Münster aus durchgehend bis Bielefeld im 30-Min-Takt zu bedienen. Im Zielzustand soll nach weiterem Infrastrukturausbau zusätzlich eine RE-Linie zwischen Münster und Warendorf verkehren.

- S 8: Der Korridor S 8 führt über die für den SPNV reaktivierte Strecke von Münster (Westf) Hbf über Münster-Wolbeck nach Sendenhorst. Als eine der ersten Maßnahmen der Vorstufe sollen hier S-Bahnen der S 68 im 20-Min-Takt verkehren. Eingesetzt werden auch hier batterieelektrische Fahrzeuge.

- S 9: Der Korridor S 9 verläuft von Münster nach Hamm. Die S 69 ersetzt dabei auf diesem Abschnitt die heutige RB 69/89 (Ems-Börde-Bahn) und wird über Münster (Westf) Hbf hinaus bis

Münster Zentrum Nord verlängert. Aus Richtung Rheine wird die S 65 künftig über Münster Hbf hinaus bis Münster-Hiltrup verlängert. Dadurch entsteht auf der Stammstrecke zwischen Münster Zentrum Nord und Münster-Hiltrup ein 15-Min-Takt. Ab der ersten Ausbaustufe bestehen im S 9-Korridor mit den Linien RE 7 und RE 13 vier stündliche Verbindungen.

Umsetzungsperspektive

Die Reaktivierung der WLE-Strecke für den SPNV ist eine der ersten Maßnahmen, die bereits umgesetzt werden. Damit gehört diese Linie zur sogenannten S-Bahn-Vorstufe - einem Paket von ersten Maßnahmen, die bereits Verbesserungen im SPNV bringen, noch bevor das gesamte S-Bahn-System ausgebaut und in Betrieb genommen wird.

Zu den Maßnahmen der Vorstufe gehört u. a. die Einführung eines 30-Min-Takts zwischen Münster (Westf) Hbf und Gronau, Münster (Westf) Hbf und Coesfeld sowie Münster (Westf) Hbf und Warendorf. Anschließend folgt ein Probebetrieb auf der geplanten Stammstrecke sowie die Inbetriebnahme der ersten sechs von insgesamt neun S-Bahn-Linien. Mit der Umsetzung der Vorstufe wird das SPNV-Angebot bis Dezember 2032 schrittweise erweitert, sodass voraussichtlich täglich rund 15.000 Fahrgäste mehr als heute im regionalen SPNV unterwegs sein werden.

Darauf folgt die Inbetriebnahme des Gesamtsystems „S-Bahn Münsterland“ mit Stufe 1: Bis Ende 2040 werden sukzessive weitere Strecken ausgebaut und verlängert, Takte verdichtet, zusätzliche Haltepunkte in Betrieb genommen, die Grundbedienung aller Stationen sichergestellt und neue Fahrzeuge eingesetzt. Die S-Bahn Münsterland wird darüber hinaus auf das übrige Bahnangebot abgestimmt. In diesem Zusammenhang wird sie beispielsweise durch stündliche, schnelllaufende Regionalexpress-Linien ergänzt, die umsteigefreie Verbindungen innerhalb von NRW sowie in und aus Niedersachsen und den Niederlanden ermöglichen.

Die Entwicklung des Angebotes und der Infrastruktur ist in den korridorspezifischen Handlungskonzepten (vgl. Kapitel B4.12) näher erläutert. Die entsprechenden Korridore sind mit dem Zusatz (SBM) für die S-Bahn-Münsterland gekennzeichnet.

B4.1.4.2 S-Bahn OWL

Das Projekt S-Bahn OWL bildet ein Angebotszielkonzept mit Zwischenstufen für den zukünftigen SPNV in der Region Ostwestfalen-Lippe ab. Wesentlicher Ansatz ist, ein gesamtschlüssiges Angebotsnetz zu gestalten, dessen Korridore und Linien sich durch Verknüpfung und Überlappung ergänzen und somit einerseits einen hohen Fahrgastnutzen erzielen, andererseits durch Synergien einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb sichern. Das bestehende Angebot in Ostwestfalen-Lippe soll durch mehr Direktverbindungen, kürzere Reisezeiten, dichtere Takte und umweltfreundliche Antriebstechnologien aufgewertet werden. Durch Streckenreaktivierungen besteht zudem die Möglichkeit ländliche Räume an die Schiene anzubinden und damit den Zugang zum ÖPNV für die Menschen in der Region zu erleichtern. Die hohe Taktdichte der S-Bahn-Linien wird überdies durch schnelle Regionalexpress-Linien ergänzt. Gleichzeitig sichern sie eine schnelle Anbindung der Mittelzentren an die ostwestfälischen Oberzentren Bielefeld und Paderborn sowie das Oberzentrum Hannover wie auch an zahlreiche umliegende Städte außerhalb der Region OWL. Auf diese Weise werden kurze und konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem gut ausgebauten Straßennetz gewährleistet.

All dies unterstützt die Etablierung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV in der Region. Angestrebte Verlagerungseffekte tragen dazu bei, die verkehrsbedingten CO2-Emissionen weiter zu senken.

Gleichzeitig kann das neue Angebot die Lebensqualität in der Region erhöhen und den Wirtschaftsstandort OWL nachhaltig stärken.

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die zukünftige Entwicklung des SPNV in Ostwestfalen-Lippe ist die insgesamt stabile demografische Entwicklung der Region. Während die Städte Bielefeld, Paderborn und Gütersloh sowie einige kleinere Kommunen entgegen dem Landestrend ein moderates Bevölkerungswachstum erwarten lassen, ist in anderen Bereichen mindestens von einer weitgehend konstanten Entwicklung auszugehen.

Das Konzept wurde für einen Zielhorizont entwickelt, bei dem die Aus-/Neubaustrecke Hamm – Seelze sowie der Fernverkehr gemäß Deutschlandtakt unterstellt ist. Ohne einen Ausbau der Hauptverbindung Hamm – Bielefeld – Hannover ist im hoch belasteten Kernkorridor in OWL von Rheda-Wiedenbrück über Gütersloh, Bielefeld und Herford bis Minden eine Verbesserung und Verdichtung des heutigen Angebotes kapazitiv nicht möglich. Zusätzlich zum Zielkonzept wurden für jeden Korridor Vorstufen ausgearbeitet, die bereits mittelfristig Verbesserungen erzielen und aufwärtskompatibel ausgestaltet sind.

Die Erarbeitung des Konzepts erfolgte nach dem Prinzip der angebotsorientierten Infrastrukturplanung. Zunächst wurde demnach das Fahrplanangebot definiert, darauf aufbauend die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet. In mehreren Iterationsschritten wurde fortlaufend der Mehrwert von Angebotsverbesserungen gegen die erforderlichen Infrastrukturanpassungen abgewogen. Die Ergebnisse dieser Abwägungen fließen bereits in die Vorstufen des Zielkonzepts ein und bilden die Grundlage für die weitere Planung. Parallel dazu werden Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit der Maßnahmen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie bewertet, wobei das Nutzen-Kosten-Verhältnis als zentrales Entscheidungskriterium dient.

Zwar befinden sich die detaillierten Planungen noch in der Ausarbeitung, mit der Integration des Projektes in die Zielnetze NRW 2032 und 2040 durch das Land Nordrhein-Westfalen ist ein wichtiger Meilenstein jedoch bereits erreicht. Zudem ist das Projekt in den Deutschlandtakt eingebracht worden.

Netzstruktur und Angebotskonzept

Zu den Kerngebieten der S-Bahn OWL gehören Gütersloh, Bielefeld, Herford, Minden, Lübbecke, Paderborn und Höxter. Insgesamt ist das Konzept in zehn Korridore gegliedert, auf denen sich die Linien teilweise überlagern. Einige dieser Korridore reichen über das Netz der S-Bahn OWL hinaus, um eine optimale Anbindung in die Gesamtinfrastruktur sicherzustellen. Die Struktur des Schienennetzes in Ostwestfalen ist maßgeblich für die Entwicklung des Angebotskonzepts und gekennzeichnet durch Bielefeld Hbf als Großstadtknoten sowie acht regionale Knotenbahnhöfe. Die Achsen Hamm – Bielefeld – Minden, Rheine – Minden sowie Paderborn – Altenbeken bilden im bundesweiten Netz Hauptkorridore für die Verbindung der Großstädte und sichern den Verkehr zwischen den Bundesländern sowohl im Güter- als auch im Personennah- und Fernverkehr. Der Untersuchungsraum umfasst nicht nur die Region Ostwestfalen-Lippe, sondern wurde aufgrund der grenzübergreifenden Wirkung im Schienennetz darüber hinaus ausgeweitet. Prägend für die Region sind die beiden Oberzentren Bielefeld und Paderborn sowie zahlreiche Mittelzentren.

Viele der Linien der S-Bahn OWL existieren bereits heute als Regionalbahn- und Regionalexpresslinien. Mit der Einführung S-Bahn wird das Nahverkehrsangebot aber durch einen dichteren Takt und mehr Haltepunkte deutlich attraktiver. Mit der Reaktivierung der sogenannten Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) wird es zwischen Harsewinkel – Gütersloh – Verl eine weitere neue Linie geben. Auf den Strecken, die nicht elektrifiziert sind, werden zudem moderne batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt, sodass

eine Emissionsminderung durch umweltfreundliche Antriebe erreicht wird. Die verwendeten Nummerierungen dienen als Arbeitstitel im Rahmen der Projektplanung. Das angestrebte Zielkonzept der S-Bahn OWL wird in der nachfolgenden Abbildung (s. Abb. 67) veranschaulicht.

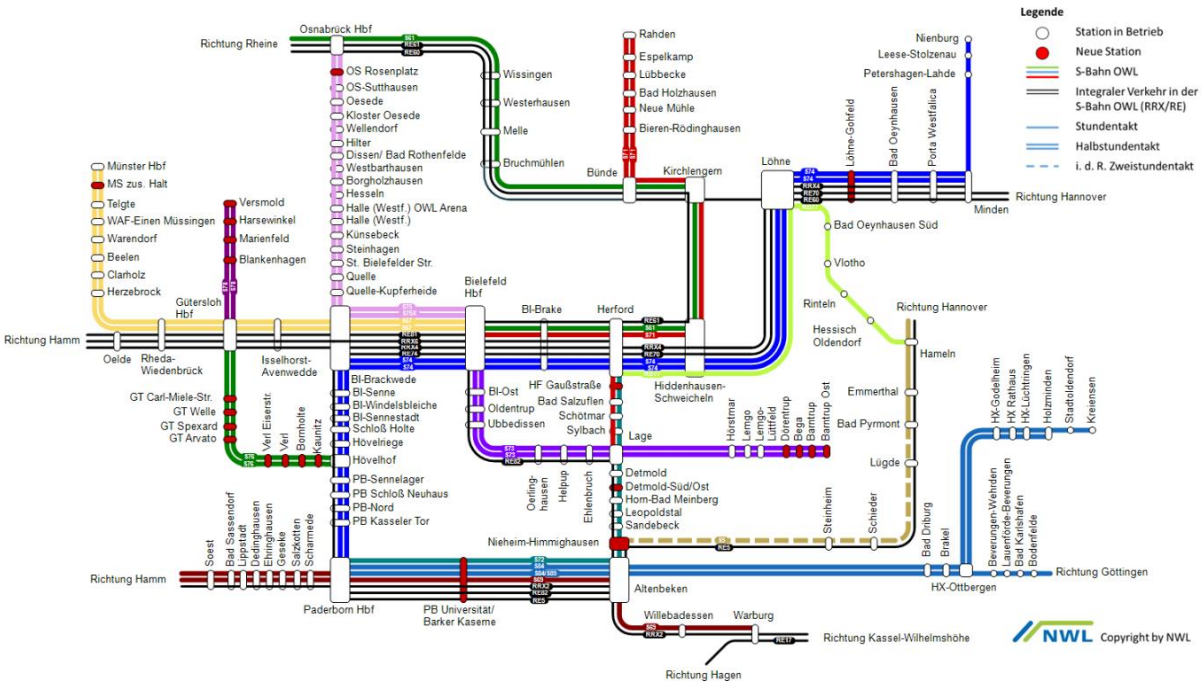


Abb. 67: Zielkonzept S-Bahn OWL
Quelle: NWL 2024

Nachfolgend werden die einzelnen Korridore der S-Bahn OWL kurz dargestellt. Die Bezeichnung der Korridore (K1 bis K10) erfolgt projektbezogen und bildet keine Rangfolge oder Priorisierung ab. Für die Linienbezeichnungen werden hingegen die landesweit etablierten Liniennummern verwendet, die in dieser Form auch in den Zielnetzen hinterlegt sind. Die Darstellung umfasst sowohl die vorgesehenen Streckenführungen als auch die geplanten Taktungen, Fahrzeugtypen und wichtige Infrastrukturelemente wie Knotenpunkte und Haltepunkte.

- K1: Der Korridor 1 führt von Bielefeld über Gütersloh bis Rheda-Wiedenbrück, wo er sich in Richtung der Knoten Münster und Hamm verzweigt. Auf der Relation Bielefeld – Rheda-Wiedenbrück – Münster ersetzt die S 67 perspektivisch die heutige RB 67 und verdichtet diese zu einem 30-Min-Takt. Diese Linie wird auch im Rahmen der S-Bahn Münsterland betrachtet. In Richtung Hamm (Westf) und weiter Richtung Ruhrgebiet verlaufen mit den RRX-Linien RRX 4 und RRX 6 sowie der RE 81 (bis Hamm) zukünftig drei Linien pro Stunde.
- K2: Im Korridor 2 Bielefeld – Halle (Westf) – Osnabrück ersetzt die S 75 die aktuell verkehrende Linie RB 75. Das zwischen Bielefeld und Halle (Westf) bestehende Angebot von zwei Zügen pro Stunde soll in Abstimmung mit der LNVG bis Osnabrück ausgeweitet werden.
- K3: Dieser verläuft von Bielefeld über Brackwede, Hövelhof nach Paderborn über die Sennebahn und schließt auch die Reaktivierungsstrecke der TWE (Versmold –) Harsewinkel – Gütersloh – Verl (– Hövelhof) in verschiedenen Stufen ein. Die zukünftige S 74 ersetzt die RB 74 und verbindet als Stammlinie der S-Bahn OWL die Oberzentren Paderborn und Bielefeld sowie die starke Siedlungsachse über Herford nach Minden im 30-Min-Takt. Zusätzlich wird mit der schnellen Linie RE 74 zwischen Bielefeld und Paderborn eine dritte Leistung pro Stunde

verkehren. Bei einer Reaktivierung der TWE-Strecke von und in Richtung Gütersloh wird die S 74 in Hövelhof mit den Zügen Richtung Gütersloh verknüpft. Im Zielzustand soll die Strecke zudem im 30-Min-Takt in Hövelhof an die Sennebahn angebunden werden.

- K4: Im Korridor 4 auf der Relation Bielefeld – Lage – Lemgo – Barntrup ersetzt die S 73 die heutige RB 73, verdichtet diese zu einem 30-Min-Takt und verlängert diese potenziell im Rahmen einer Streckenreaktivierung bis Barntrup. Der Korridor 4 umfasst zudem die Achse Herford – Lage – Detmold – Paderborn aufgrund der starken Verflechtungen zwischen Bielefeld und Detmold und der darauf ausgerichteten Linienführung der RE 82 von Bielefeld über Detmold bis Altenbeken. Im Zielkonzept wird die RE 82 zwischen Bielefeld und Lage beschleunigt über Altenbeken hinaus bis Paderborn geführt und wird so die Erreichbarkeit von Detmold deutlich verbessern. Zwischen Herford und Paderborn ersetzt die S 72 perspektivisch das Angebot der Linie RB 72. Als Vorstufe der S-Bahn OWL soll die S 71 von Bielefeld nach Rahden künftig in Herford geteilt werden und ein Zugteil von Herford nach Bad Salzuflen geführt werden, später auch weiter bis Lage. Durch eine neue Station Nieheim-Himmighausen wird aus diesem Korridor im Zielzustand eine Umsteigeverbindung Richtung Hameln und Hannover geschaffen.
- K5: Im Korridor 5 von Bielefeld über Herford und Minden bis Nienburg übernimmt die S 74 im 30-Min-Takt das Grundangebot. Diese Linie wird im Zielnetz 2040 von Paderborn über Bielefeld im 30-Min-Takt bis Minden und im 60-Min-Takt weiter bis Nienburg geführt. Das Angebot wird von den schnellen, stündlichen Linien RRX 4 und RRX 6 (Koblenz bzw. Remagen – Herford bzw. Minden) und der RE 70 (Bielefeld – Hannover) überlagert.
- K6: Der Korridor 6 verbindet Osnabrück bzw. Rahden über Bünde mit Bielefeld. Die RB 61 von Osnabrück und die RB 71 von Rahden bilden bereits heute einen 30-Min-Takt von Bünde nach Bielefeld. Zwischen Osnabrück und Bielefeld ist im Zielnetz 2040 eine zusätzliche schnelle und direkte Verbindung mit der RE 61 geplant. Dadurch entstehen drei stündliche Verbindungen zwischen Bünde und Bielefeld und zwischen Osnabrück und Bünde, wo die RE 60 (Rheine – Osnabrück – Löhne – Hannover) im Zielzustand stündlich verkehren soll. Die S 71 von Rahden soll bis Bünde im 30-Min-Takt verkehren und dabei alternierend direkt bzw. mit Anschluss an die RB 61 Fahrtmöglichkeiten nach Bielefeld bieten.
- K7: Im Korridor von Herford nach Hameln wird das Angebot der RB 77 weitergeführt.
- K8: Der Korridor 8 verbindet Paderborn über Hameln mit Hannover. Das Angebot der S 5 H (Paderborn – Hannover) wird zu einem Regional-Express ausgebaut, der von Hameln nach Hannover beschleunigt fährt. Eine zweite stündliche Verbindung soll mit einer S-Bahn aus Hannover bis zur neuen Station Nieheim-Himmighausen geschaffen werden, wo Umsteigeverbindungen Richtung Paderborn und Detmold bzw. Bielefeld geplant sind.
- K9: Der Der Korridor 9 verläuft von Paderborn über Höxter-Ottbergen weiter nach Höxter und Kreiensen bzw. Bodenfelde und Göttingen. Die bestehenden Linien RB 84/85 werden in Abstimmung mit der LNVG und NVV ausgeweitet. Die Linie RB 84 soll auch östlich von Holzminden auf einen 60-Min-Takt verdichtet und langfristig bis Bad Harzburg verlängert werden. Weiterhin soll der Takt auf dem Abschnitt Paderborn – Holzminden zu einem 30-Min-Takt verdichtet werden. Die Federführung für die Linien übernimmt zukünftig die LNVG.
- K10: Der Korridor 10 verbindet Münster über Hamm und Paderborn mit Warburg. Hier ist eine stündliche Verlängerung der S 69 (S-Bahn Münsterland) von Paderborn als zweite stündliche

Leistung bis Warburg vorgesehen, zusätzlich zum zukünftigen RRX 2 (heute RE 11). In Warburg bestehen von der S 69 zudem Anschlüsse zur neu bis Kassel-Wilhelmshöhe durchgebundenen RE 17.

Neben den Hauptachsen Achsen Hamm – Bielefeld – Minden - Hannover, Osnabrück – Minden, Hamm – Paderborn – Kassel sowie Paderborn – Hameln sind die weiteren Strecken des Betrachtungsraums überwiegend eingleisig und nicht elektrifiziert. Das infrastrukturelle Spektrum reicht damit von Haupt- und Nebenstrecken über elektrifizierte und nicht elektrifizierte Abschnitte bis hin zum unterschiedlich starken Aufkommen von Fern-, Nah- sowie Güterverkehr und trägt damit wesentlich zur Komplexität des Vorhabens bei. Besondere Engpässe bestehen insbesondere am Bielefelder Hauptbahnhof, auf eingleisigen Streckenabschnitten sowie im angrenzenden, stark belasteten Schienenkorridor Minden – Wunstorf, der als überlasteter Schienenweg ausgewiesen ist.

Umsetzungsperspektive

Bei der Konzeption des Angebots wurden neben dem Zielnetz auch verschiedene Vorstufen erarbeitet, die eine jeweils möglichst zeitnahe Angebotsverbesserung in Abhängigkeit etwaiger Infrastrukturmaßnahmen vorsehen. Die zeitliche Umsetzungsperspektive ist somit für einige Korridore bereits benennbar. Durch auslaufende Verkehrsverträge u. a. der Dieselnetze OWL Nord und OWL Süd, werden die Linien RB 67, RB 71, RB 74, RB 75, RB 73 und RE 82 im sogenannten Netz nördliches Westfalen bereits zu Dezember 2029 neu ausgeschrieben. Die neue Linie RB 76 (Reaktivierung Harsewinkel – Verl) und die RB 77 sind ebenfalls in dieser Ausschreibung integriert. Die Linien RB 84 und RB 85 werden zukünftig bei der LNVG federführend betreut und ebenfalls zeitnah neu ausgeschrieben.

Bei den Ausschreibungen geht es neben dem Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen auf den Linien auch um die Umsetzung erster Vorstufen auf einzelnen Korridoren, die entsprechend Berücksichtigung bei der Betreiberausschreibung fand. Entsprechende Infrastrukturmaßnahmen sind jeweils bis zur Inbetriebnahme umzusetzen.

Zu den ersten Maßnahmen, die umgesetzt werden können, zählt das Flügelzugkonzept der RE 82 in Lage, wodurch ergänzend zur RB 73 eine zusätzliche Leistung angeboten und ein 30-Min-Takt auf der Relation Bielefeld – Lemgo etabliert werden kann. Weiterhin wird durch Anpassungen des Fahrplans ein halbstündlicher Anschluss zwischen Detmold und Lemgo geschaffen, der bislang über die Schiene nicht angeboten werden kann. Durch die Nachrüstung von Signalen in Herford kann die RB 71 dort zukünftig geflügelt werden (Bielefeld – Herford – Rahden/Bad Salzuflen). Im Rahmen der Neuausschreibung des Netzes Nördliches Westfalen kann Bad Salzuflen erstmalig umsteigefrei mit Bielefeld verbunden werden und das Angebot zwischen Herford und Bad Salzuflen auf zwei Züge je Stunde verdichtet werden. Durch den Einsatz neuer Fahrzeuge mit besseren fahrdynamischen Eigenschaften können die bisher lediglich alternierend bedienten Stationen Paderborn-Schloß Neuhaus und Sennelager der RB 74 zukünftig im 30-Min-Takt bedient werden.

Neben den beschriebenen Verbesserungen auf bestehenden Korridoren ist eine Reaktivierung der TWE-Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl für den SPNV in der konkreten Bearbeitung. Auf der eingleisigen Strecke sollen neun Stationen bedient werden. In Gütersloh Hbf besteht Anschluss an den Regional- und Fernverkehr. Daneben wird auch ein umfangreiches Buskonzept im Kreis Gütersloh etabliert, dessen Kern gut abgestimmte Umsteigemöglichkeiten von und zu den Zügen auf der TWE-Strecke (RB 76) darstellt. Zudem sollen entlang der Strecke durch die Kommunen an jeder Bahnstation auch Mobilstationen errichtet werden, um eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen.

Die schrittweise Inbetriebnahme zusätzlicher Stufen des Angebotskonzept erfolgt jeweils im Zuge der Zielnetzplanungen NRW 2032 und 2040 (vgl. Kapitel B4.1.7). Die Umsetzung weiterer Angebotsausweitungen ist jedoch maßgeblich auch von zur Verfügung stehenden Ressourcen in Bezug auf Finanzierung und Personal abhängig. Das für das Jahr 2030 vorgesehene Angebotskonzept erfordert bereits teils umfangreiche Infrastrukturanpassungen, die neben hohen Kosten auch planrechtlich einen hohen Betreuungs- und Zeitaufwand benötigen. Auch der notwendige Fahrzeug- und Personalbedarf für den Betrieb muss für die Laufzeit der zukünftigen Verkehrsverträge finanziell gesichert werden.

Die Entwicklung des Angebotes und der Infrastruktur ist in den korridorspezifischen Handlungskonzepten (Kapitel B4.12) näher erläutert. Die entsprechenden Korridore sind mit dem Zusatz (SBO) für die S-Bahn-OWL gekennzeichnet.

B4.1.4.3 Sauerlandnetz

Als Sauerlandnetz werden seit 2004 die aus Dortmund in den Verkehrsraum Westfalen-Lippe verkehrenden Linien RB 52 (Dortmund – Hagen – Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund – Schwerte – Iserlohn) und RE 57 (Dortmund – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg) sowie die RB 54 (Unna – Fröndenberg – Neuenrade) bezeichnet. Im Jahr 2011 wurde die Linie RE 57 mit einem weiteren Linienast von Bestwig nach Brilon Stadt verlängert. Mit der zweiten Ausschreibung der Verkehrsleistungen wurde die Linie RE 17 (Hagen – Fröndenberg – Bestwig – Warburg (– Kassel)) betrieblich in das Sauerlandnetz integriert, sodass in der Folge die Begrifflichkeit Sauerlandnetz 2.0 verwendet wurde. Die zweistündliche Weiterführung der RE 17 von Warburg bis Kassel ist im Dezember 2023 zugunsten des 60-Min-Taktes der Linie RE 11 (RRX) zwischen Paderborn und Kassel-Wilhelmshöhe entfallen.

Die Verkehre im südwestlichen Sauerland entlang der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – –Letmathe – Iserlohn / Finnentrop – Siegen und auf der Strecke Finnentrop – Olpe sind nicht von der Begrifflichkeit des Sauerlandnetzes eingeschlossen.

Sauerlandnetz 3.0

Als weitere Entwicklungsstufe wurde für das Zielnetz NRW 2032 das Konzept Sauerlandnetz 3.0 entwickelt. Kern des Konzeptes ist eine zeitliche Verschiebung der Linie RE 17 um ca. 25 Minuten, um diese im 60-Min-Takt wieder bis Kassel führen zu können. Ohne diese Drehung würde die RE 17 in zu dichter Zugfolge zum RE 11 (Ruhrgebiet – Paderborn – Warburg – Kassel) verkehren. Dadurch entstehen zudem verbesserte Umsteigemöglichkeiten: In Fröndenberg werden die Anschlüsse der RB 54 aus Unna und Menden auf die Linien RE 17 und RE 57 optimiert, während in Brilon Wald die RB 97 aus Brilon Stadt und Willingen Übergänge zur RE 17 in beide Richtungen erhält.

Zusätzlich verbessern sich in Dortmund Hbf die Anschlüsse zum Fern- und schnellen Regionalverkehr, während gleichzeitig eine Verbesserung der Betriebsqualität auf dem stark frequentierten Abschnitt zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Signal Iduna Park durch eine gleichmäßigere Zugverteilung erwartet wird.

Im Zielzustand des Konzepts Sauerlandnetz 3.0 ist auch die Reaktivierung der Röhrtalbahn (Arnsberg-Neheim – Sundern) für den SPNV vorgesehen. Sie wird über die Anbindung der Linie RB 56 von Sundern im Bahnhof Neheim-Hüsten mit Anschlüssen in Richtung Dortmund und Kassel verkehrlich integriert und ist im Zielnetz NRW 2032 entsprechend abgebildet.

Im Zielnetz NRW 2040 ist für den Abschnitt Hagen – Schwerte – Fröndenberg eine zusätzliche, stündlich verkehrende Linie mit der Bedienung neuer Stationen vorgesehen. Die Linie RB 58 soll dabei den südlichen Abschnitt der RB 54 von Neuenrade über Fröndenberg weiter nach Schwerte und Hagen verlängern und mögliche neue Haltepunkte in Fröndenberg-Langschede, Schwerte-Geisecke, Schwerte Ost und Schwerte-Westhofen bedienen. Für die verbleibende RB 54 von Unna über Fröndenberg bis Menden ist eine Verlängerung auf die Reaktivierungsstrecke nach Hemer vorgesehen. Darüber hinaus ist im Zielnetz auch die Reaktivierung der Almetalbahn von Brilon nach Paderborn berücksichtigt. Die Reaktivierung des kurzen Teilstücks zwischen Brilon Wald und Brilon Egger soll im Rahmen der Planungen zu den erforderlichen Ausbaumaßnahmen für die Umsetzung des Konzepts Sauerlandnetz 3.0 bereits mitberücksichtigt werden. Aufgrund des geringen zusätzlichen Betriebsaufwandes kann diese Maßnahme ohne den Einsatz weiterer Fahrzeuge als zweite Umsetzungsstufe auch unabhängig von der Reaktivierung der Almetalbahn verfolgt werden. Eine vertiefte Darstellung der Reaktivierungsprojekte im NWL erfolgt im Kapitel B4.1.5. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV sowohl finanziell gesichert als auch unter personellen Gesichtspunkten umsetzbar sein muss. Gegenwärtig hat jedoch die Stabilisierung des bestehenden Angebots Priorität.

Die bisher betrieblich im Sauerlandnetz enthaltenen Linien RB 52 und RB 53 sind zukünftig nicht mehr Teil des Konzeptes Sauerlandnetz 3.0, das sich nur noch auf die Obere Ruhrtalbahn mit den Verbindungen nach Dortmund, Hagen und Kassel und die zwischen Schwerte und Warburg anschließenden Strecken bezieht. Die RB 52 und RB 53 werden im Zusammenhang mit der weitergehenden Dekarbonisierung der Verkehre (vgl. Kapitel B4.2.4 und B4.3) gemeinsam mit der RB 51 (Dortmund – Coesfeld – Enschede) betrieblich in einem neuen Netz (Westmünsterland-Märkisches-Netz) für batterieelektrische Fahrzeuge zusammengefasst. Die Entwicklung des Angebotes und der Infrastruktur für diese Linien ist in den entsprechenden korridorspezifischen Handlungskonzepten (vgl. Kapitel B4.12) näher erläutert.

Sauerlandnetz 2.5

Als Zwischenschritt auf dem Weg zum zukünftigen Zugangebot des Sauerlandnetzes 3.0 wurde zum Fahrplanjahr 2025 eine Optimierung der Linienführung vorgenommen, um die aufgrund der Betriebsqualität bislang häufig auftretenden Anschlussverluste der RE 17 in Warburg von und zur RE 11 (RRX) Kassel-Wilhelmshöhe – Warburg (– Paderborn – Düsseldorf) zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wird auf das sogenannte Sauerlandnetz 2.5 Bezug genommen. Zu diesem Zweck erfolgte ein Tausch der Linienäste östlich von Brilon Wald zwischen den Linien RE 17 und RE 57, wodurch in Warburg verlässliche Anschlüsse in Richtung Kassel geschaffen werden konnten. Zwar verlängern sich dadurch einzelne Reisezeiten geringfügig, jedoch wird durch die nun gesicherten Anschlüsse eine deutlich höhere Betriebszuverlässigkeit und Gesamtstabilität des Netzes erreicht. Das Konzept Sauerlandnetz 2.5 bildet damit einen wichtigen Übergangsschritt und ist perspektivisch in Richtung Kassel-Wilhelmshöhe erweiterbar.

Auf dem westlich von Brilon Wald verlaufenden Abschnitt Schwerte – Fröndenberg – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Olsberg eröffnet sich die Möglichkeit, bereits vorzeitig die angestrebten Maßnahmen des Konzepts Sauerlandnetz 3.0 umzusetzen, um die Betriebsqualität und Fahrplanstabilität kurzfristig zu erhöhen. Hintergrund ist der stark belastete Bereich des Dortmunder Hauptbahnhofs, an dem insbesondere zur Minute 30 aufgrund der dichten Zugfolge ein- und ausfahrender Züge regelmäßig wechselseitige Verspätungen auftreten. Die im Konzept vorgesehenen Zeitlagen könnten die dichte Zugfolge zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Signal Iduna Park deutlich entzerren und das Angebot auf der Oberen Ruhrtalbahn damit nachhaltig stabilisieren.

Da die Anpassung der Fahrplanzeiten auch Auswirkungen auf die Anschlussbeziehungen im Busverkehr hat, ist im Sinne des vernetzten Mobilitätsangebots zudem eine sorgfältige Prüfung und Abstimmung erforderlich, um die mit dem Zielkonzept verbundenen verbesserten Anschlüsse konsistent auf den Busverkehr zu übertragen. Aufbauend auf dem bereits östlich von Brilon Wald angepassten Fahrplan ließe sich dieser Schritt perspektivisch bis nach Kassel-Wilhelmshöhe erweitern.

Die Entwicklung des Angebotes und der Infrastruktur ist in den korridorspezifischen Handlungskonzepten (vgl. Kapitel B4.12) näher erläutert. Die entsprechenden Korridore sind mit dem Zusatz (SLN) für das Sauerlandnetz gekennzeichnet.

B4.1.4.4 Siegerlandnetz

Analog zu den beschriebenen Entwicklungsmaßnahmen und Zielkonzepten der S-Bahn Münsterland, der S-Bahn OWL und dem Sauerlandnetz 3.0 hat der NWL auch für das Siegerland rund um den Knoten Siegen sowie die regionalen Knotenpunkte Kreuztal und Erndtebrück im Verbandsgebiet des NWL, den Knoten Betzdorf (Sieg) in Rheinland-Pfalz sowie die Knoten Haiger, Wetzlar und Gießen in Hessen Handlungsbedarf identifiziert. Auch hier soll mit dem neuen Siegerlandnetz ein langfristig tragfähiges und zukunftsorientiertes Konzept für den SPNV entwickelt und in enger Abstimmung mit den weiteren beteiligten Aufgabenträgern verankert werden. Aufgrund der grenzübergreifenden Lage sind neben den direkt angrenzenden Aufgabenträgern SPNV-Nord in Rheinland-Pfalz und RMV in Hessen auch der NVV in Nordhessen sowie die weiteren NRW-Aufgabenträger go.Rheinland und VRR durch bestehende Verkehrsverträge involviert. Eine koordinierte Netzplanung soll sicherstellen, dass Anschlussbeziehungen, Takte und Angebotsstruktur über Ländergrenzen hinweg konsistent gestaltet und langfristig optimiert werden.

Das in den Zielnetzen NRW 2032 und 2040 dargestellte Konzept ist in diesem Zusammenhang aus Sicht des NWL weiterzuentwickeln, da sich auf der Linie RE 9 (Aachen – Köln – Siegen) aufgrund veränderter Reisendenströme und -mengen durch das Deutschlandticket sowie bestehender Infrastrukturfixpunkte neue Rahmenbedingungen ergeben haben. Für die Achse Hagen – Siegen – Gießen entstehen durch den Wegfall der Fernverkehrslinie 34 (IC) ab Dezember 2026 ebenfalls geänderte Voraussetzungen. Mit dem Fokus auf eine Verbesserung der Betriebsqualität, der Anschlusssicherheit im Knoten Siegen sowie perspektivisch zusätzlicher Direktverbindungen strebt der NWL an, die im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen in ein integriertes Gesamtkonzept für den Knoten Siegen zu überführen.

Grundsätzlich ist mindestens ein 60-Min-Takt für alle Stationen vorgesehen, einschließlich der Hellertalbahn (Betzdorf – Neunkirchen – Burbach – Haiger – Dillenburg) sowie der Strecke Siegen – Dillenburg. Aus Richtung Betzdorf soll zudem eine durchgängige Verbindung über Siegen hinaus bis Kreuztal realisiert werden, die bei entsprechender Elektrifizierung in Teilschritten, zunächst in der Hauptverkehrszeit und perspektivisch durchgängig, bis Hilchenbach verlängert werden kann.

Die Verbindung Siegen – Marburg soll zukünftig stündlich möglich sein. Zusätzlich soll auf dieser Relation auch eine bequeme, umsteigefreie Verbindung entstehen. Die Umsteigeverbindungen von der RE 9 aus Richtung Köln sowie der RE 34 aus Richtung Dortmund weiter in Richtung Gießen und Frankfurt sollen verlässlicher gestaltet werden. Perspektivisch ist die Einrichtung von Direktverbindungen über Siegen hinaus in enger Abstimmung mit dem RMV zu prüfen und zu entwickeln.

Die angestrebte Entwicklung des Angebotes und der Infrastruktur in den einzelnen Korridoren ist in den korridorspezifischen Handlungskonzepten (vgl. Kapitel B4.12) näher erläutert.

B4.1.5 Reaktivierungen

Die Reaktivierung von Bahnstrecken für den SPNV kann einen wichtigen Beitrag leisten, mehr Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Durch die Reaktivierung von Strecken und Stationen für den SPNV rückt das Angebot direkt (über die neuen Stationen) und indirekt (über das an den Stationen bestehende vernetzte Mobilitätsangebot) näher an die Menschen und potenzielle Fahrgäste heran. Zum Teil können Kommunen ohne SPNV-Anschluss erstmals oder nach vielen Jahren wieder an das SPNV-Netz angebunden und Zugangshemmnisse reduziert werden. Im Idealfall erfolgt eine enge Verzahnung einer Reaktivierung mit der kommunalen Planung in Bezug auf die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung. Der NWL bewertet Reaktivierungen und deren Potenzial als wichtigen Baustein zur Angebotsentwicklung und forciert entsprechende Projekte in seinem Verbandsgebiet.

Begriffsdefinition

Systemisch geht es bei der Begrifflichkeit „Reaktivierung“ zumeist um die Wiedereinführung des SPNV auf vorhandenen Schienenstrecken, die aktuell jedoch nur von Güterzügen befahren werden. Gleichwohl gibt es aber auch in Westfalen-Lippe Projekte, bei denen ein Neu- bzw. Wiederaufbau bereits zurückgebauter Strecken (-abschnitte) mit dem Ziel verfolgt wird, dort künftig wieder einen SPNV-Betrieb aufzunehmen. In Abgrenzung dazu spricht man von einem Neubau, wenn Strecken oder Streckenabschnitte auf gänzlich neuen Trassen verlaufen (müssen). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn bislang nie oder nicht an dieser Stelle trassierte Abschnitte für einen zukünftigen SPNV neu geplant werden. In diesem Kapitel werde beide Aspekte gemeinsam unter der Begrifflichkeit Reaktivierung beleuchtet.

B4.1.5.1 Prioritäten und finanzielle Rahmenbedingungen

Im NWL liegt der Schwerpunkt der Bestrebungen prioritär in der Stabilisierung und beim Ausbau des vorhandenen Angebotes (vgl. Kapitel B4.1.1 und B4.1.6). Dies gilt insbesondere vor dem beschriebenen Hintergrund begrenzter finanzieller Ressourcen, sodass eine zeitnahe Umsetzbarkeit von weiteren Reaktivierungen derzeit überaus schwierig ist, da gegenwärtig nicht einmal der im weiteren Verlauf erforderliche beschriebene Ausbau der Infrastruktur gesichert ist. Die Finanzierung ist für die Strecken ungesichert, zu denen es bislang noch keine entsprechende Planungsreife (mindestens qualifizierte Vorplanung nach HOAI) gibt.

Hinzu kommt eine strukturelle Herausforderung: Der NWL muss die ersten Planungsphasen, von der Machbarkeitsstudie bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 und damit bis zum Vorliegen der Baugenehmigung für die benötigte Infrastruktur, selbst finanzieren. Diese Ausgaben werden aus denselben Finanzierungstöpfen finanziert wie die laufenden Betriebskostenzuschüsse, die laufenden Ausgaben für Schnellbusse sowie die Aufwendungen für Verwaltung und etwaiger Gutachter. In der aktuellen Finanzierungssituation steht die finanzielle Sicherung des Bestands der Mittelverwendungen für vertiefte Reaktivierungsplanungen direkt gegenüber. Um eine weitere Konkurrenz von Betrieb und Planung vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel zu vermeiden, sind hierfür zukünftig Lösungen zur Entflechtung zu erarbeiten.

Die Finanzierung der Planungen von der Leistungsphase 5 bis hin zum Bau wird landesseitig gefördert. Eine Finanzierung kann grundsätzlich nur erfolgen, wenn das Vorhaben zuvor im ÖPNV-Bedarfsplan als erforderlich anerkannt und auf dieser Grundlage in den Investitionsplan des Landes aufgenommen worden ist. Parallel dazu laufen abgestimmt vom NWL und dem Landesverkehrsministerium Voranmeldungen und Anmeldungen zur Förderung aus Bundesmitteln, den sogenannten GVFG-Mitteln. Für die

Bereitstellung dieser Mittel ist nach Abschluss der Leistungsphase 3 der Nachweis eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzens der Maßnahme zu erbringen. Dieser erfolgt auf Basis der ermittelten Kosten durch eine sogenannte Standardisierte Bewertung, bei der ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von mindestens 1,0 erreicht werden muss.

Neben den Planungs- und Investitionsmitteln, die im Rahmen von Reaktivierungen regelmäßig mittlere bis hohe zweistellige Millionenbeträge betragen, muss jedoch primär die langfristige Finanzierung der laufenden Betriebskosten - einschließlich Infrastrukturentgelten, Personal- und Fahrzeugkosten - im Vorfeld sichergestellt werden.

Angesichts des erheblichen Unterhaltungs-, Sanierungs- und Anpassungsbedarfs im vorhandenen Schienennetz hat der Erhalt und die qualitative Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur oberste Priorität. Reaktivierungsprojekte dürfen diesen im Bestand dringend erforderlichen Maßnahmenbedarf keinesfalls gefährden oder verzögern. Aus Sicht des NWL wäre es nicht verantwortbar, neue Vorhaben zu initiieren, ohne zugleich sicherzustellen, dass der bestehende Verkehr zuverlässig abgewickelt und die Infrastruktur substanziell ertüchtigt werden kann. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der in vielen Bereichen bestehenden Qualitätsdefizite. Eine nachhaltige Verbesserung dieser Rahmenbedingungen ist Voraussetzung für jede weitere Netzentwicklung.

Zuständigkeiten

Zuständig für die Priorisierung und Finanzierung von Reaktivierungen ist grundsätzlich das Land NRW. Der NWL nimmt jedoch die Anregungen aus der Region auf, prüft die vorgeschlagenen Vorhaben auf ihre volkswirtschaftlichen Erfolgsaussichten und empfiehlt anschließend Projekte, die die jeweils räumlich zuständigen Regionalräte für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW vorschlagen. Auf dieser Grundlage erstellt das Land einen Überblick über die eingereichten Vorschläge, bewertet diese und erarbeitet darauf aufbauend den ÖPNV-Bedarfsplan. Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) werden nur ausnahmsweise aufgenommen, wenn sich das Land finanziell an deren Umsetzung beteiligt. Der ÖPNV-Bedarfsplan zeigt an, wo das Land einen Ausbaubedarf sieht, und bildet die Grundlage für die Bereitstellung von Mitteln, deren Priorisierung und zeitliche Staffelung im ÖPNV-Finanzierungsplan des Landes festgelegt werden.

B4.1.5.2 Planungsphasen

Die nachstehende Abbildung (s. Abb. 68) verdeutlicht den komplexen Prozess von der ersten Idee bis zur Inbetriebnahme einer Reaktivierungsstrecke für den SPNV. Der NWL gestaltet den gesamten Prozess gemeinsam mit den relevanten Partnern. Zunächst prüft der NWL die Ideen, entwickelt Betriebskonzepte und lässt Machbarkeitsstudien erstellen, um die technische Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu bewerten. Darauf folgt die formelle Planung von der Vorplanung, der sogenannten Standardisierten Bewertung über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis hin zum Planfeststellungsverfahren. In der Umsetzungsphase vergibt der Infrastrukturbetreiber die Bauleistungen, während der NWL den Betrieb vorbereitet.

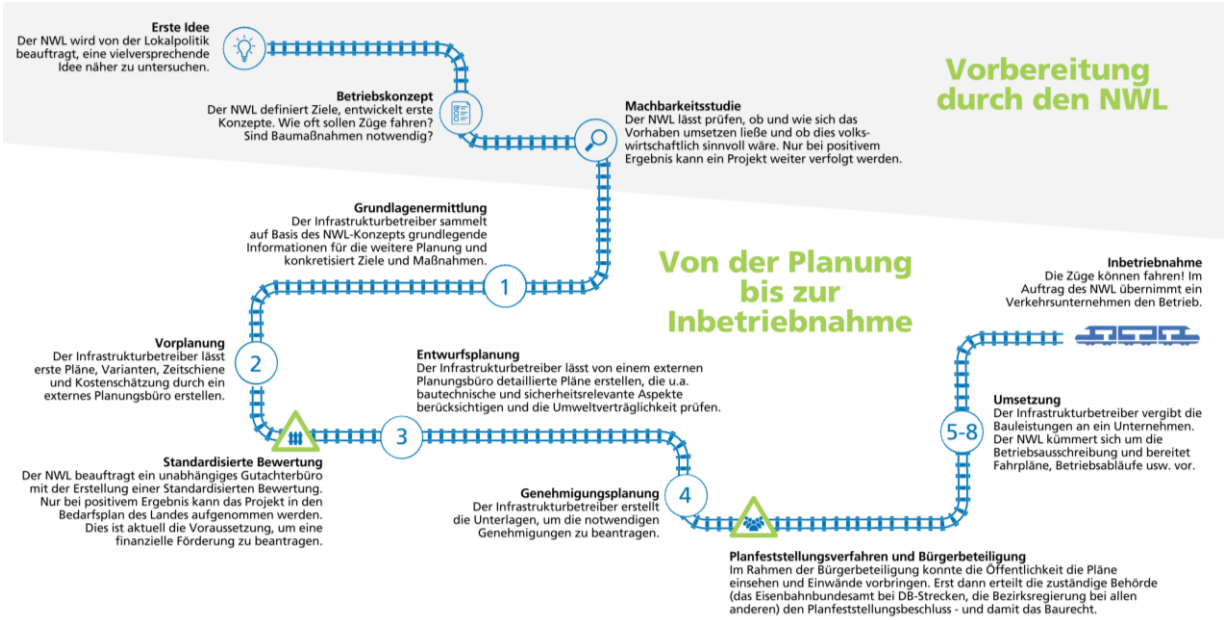


Abb. 68: Übersicht der Planungsphasen bei der Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV
Quelle: NWL 2025

Standardisierte Bewertung

In Westfalen-Lippe werden derzeit mehrere Bahnstrecken auf die Möglichkeit zu einer Reaktivierung für den SPNV geprüft. Entscheidend für die Fortführung eines Projekts ist wie beschrieben u. a. der NKI. Nur Maßnahmen mit einem NKI von ≥ 1,0 gelten als volkswirtschaftlich sinnvoll und werden weiterverfolgt. Der NKI gewährleistet, dass jeder investierte Euro einen mindestens gleichwertigen volkswirtschaftlichen Nutzen erzielt. Zur Ermittlung des NKI wird die sogenannte Standardisierte Bewertung als Verfahren angewendet. Dabei werden alle relevanten Kosten (u. a. Infrastruktur, Fahrzeuge, Betrieb) und Nutzen (u. a. Fahrgastnutzen, gesellschaftlich relevante Effekte wie CO2-Einsparungen, Flächenverbrauch, Sicherheitsgewinne) berücksichtigt. Die Summe des daraus abgeleiteten monetär bewerteten Einzelnutzen wird durch den Kapitaldienst der Infrastruktur geteilt, wodurch der NKI ermittelt wird. Das aktuelle Verfahren (2016+) folgt der Version vom 07.07.2022, welcher das Mitfall-Ohnefall-Prinzip zugrunde liegt. Für die Nutzen-Kosten-Bewertung müssen die Werte auf den Preisstand 2016 heruntergerechnet werden.

B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte

Die nachfolgende kartographische Darstellung (s. Abb. 69) und die Tabelle 10 stellen die laufenden Reaktivierungsvorhaben und -untersuchungen in Westfalen-Lippe mitsamt ihren NKI übersichtlich zusammen. Die aufgeworfene Gliederungssystematik findet sich im weiteren Verlauf der Einzelstreckenbetrachtung wieder.

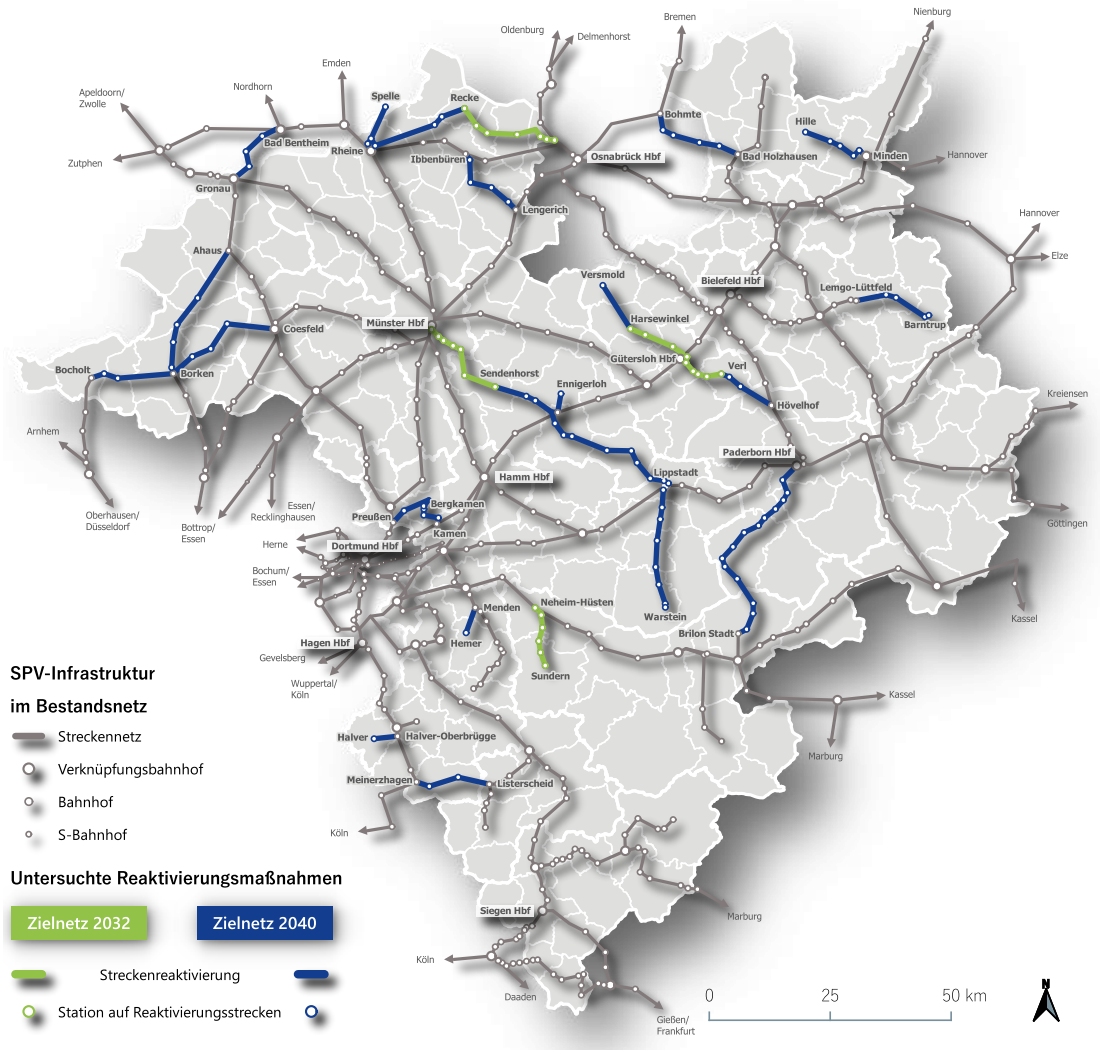


Abb. 69: Übersichtskarte laufende Reaktivierungsvorhaben und -untersuchungen in Westfalen-Lippe
Quelle: NWL 2025

Die in der nachfolgenden Tabelle genannten Machbarkeitsstudien wurden mit Ausnahme der Studie zur Strecke Hemer – Menden (2016) im Zeitraum zwischen2022 und 2025 erstellt.

Bei insgesamt vier Projekten, der Standardisierten Bewertung der Röhrtalbahn, der Machbarkeitsstudie Recke – Rheine, der Untersuchung Halber Oberbrügge sowie der SPNV-Anbindung von Bergkamen, sind die Untersuchungen zwar weit fortgeschritten, konnten jedoch vor Redaktionsschluss dieses Nahverkehrsplans nicht mehr berücksichtigt werden. Die Ergebnisse werden nach Verfügbarkeit im weiteren Fortschreibungsprozess ergänzt. Die Machbarkeitsstudien für Listerscheid – Meinerzhagen und Borken – Ahaus werden voraussichtlich erst nach der Verabschiedung des NVP abgeschlossen.

Tabelle 10: Übersicht Reaktivierungsstrecken in Westfalen-Lippe

Reaktivierungsstrecken	Länge	NKI-Spannbreite je nach Variante / Inbetriebnahme
Reaktivierungsprojekte in Umsetzung		
Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke)	21,3 km	IBN vsl. 12/2027
Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE-Strecke)	26,0 km	IBN vsl. 12/2029
Osnabrück – Recke (Tecklenburger Nordbahn)	24,2 km	IBN offen
Leistungsphase 2 abgeschlossen + Standardisierte Bewertung vor Abschluss		
Neheim-Hüsten – Sundern (Röhrtalbahn)	14,2 km	Abschluss vsl. Q2/2026
Projekte mit abgeschlossenen Machbarkeitsstudien		
Lemgo Lüttfeld – Barntrup Ost (Begatalbahn)	16,8 km	NKI 2,1 bis 2,8
Sendenhorst – Beckum – Lippstadt (WLE-Strecke Nord)	47,6 km	NKI 2,4 bis 3,3
Lippstadt – Warstein (WLE-Strecke Süd)	30,7 km	NKI 0,2 bis 1,4
Lengerich (Westf) – Ibbenbüren	18,4 km	NKI 1,2 bis 2,1
Paderborn – Büren – Brilon (Almetalbahn)	52,1 km	NKI 1,6
Versmold – Harsewinkel/Verl – Hövelhof (Verlängerung TWE-Strecke)	10,8 + 12,6 km	NKI 2,2 bis 3,5
Minden – Hille	15,6 km	NKI 0,7 bis 2,6
(Bocholt –) Borken – Coesfeld*	50,3 km	NKI 0,2 bis 1,6*
Gronau – Bad Bentheim	19,9 – 20,8 km	kein NKI ermittelt
Hemer – Menden	6,7 km	NKI 1,0 (2016)
Projekte mit laufenden Machbarkeitsstudien		
Recke – Rheine	26,7 km	Ermittlung steht aus
Halver – Halver-Oberbrügge	6,5 km	Ermittlung steht aus
SPNV-Anbindung von Bergkamen	Je nach Variante	Ermittlung steht aus
Weitere Projekte mit geplanten Machbarkeitsstudien		
Listerscheid – Meinerzhagen	Ca. 19 km	Ermittlung steht aus
Borken – Ahaus	30,2 km	Ermittlung steht aus
Machbarkeitsstudien der LNVG		
Bad Bentheim – Gildehaus	5,2 km	NKI bis 6,6
Rheine – Spelle	10,4 km	NKI 0,9 bis 3,4
Lengerich (Westf) - Versmold	29,4 km	NKI -0,1 bis 0,6
Bohmte – Bad Holzhausen	20,5 km	NKI 0,2 bis 0,4

*verschiedene Varianten untersucht; Variante Borken – Coesfeld NKI 1,6, weitere Varianten NKI von 0,2 bis 0,7

Quelle: NWL 2025

Priorisierung der Vorhaben und weiteres Vorgehen

Die ermittelten Werte des NKI stellen keine Rangfolge dar, sondern verdeutlichen zunächst auf analytischer Ebene, dass bei einem Wert von ≥ 1,0 aus volkswirtschaftlicher Sicht jeder investierte Euro mindestens einen gleichwertigen Nutzen generiert und damit einen positiven gesamtwirtschaftlichen Effekt erzielen würde.

Angesichts der stark unterschiedlichen Längen der Reaktivierungsstrecken, der variierenden Investitionsbedarfe sowohl insgesamt pro Maßnahme als auch pro Kilometer sowie der erheblich unterschiedlichen Anforderungen an Zugkilometer- und Fahrzeugbedarf, also der laufenden Kosten, würde eine Festlegung in Form einer Rangfolge sowohl Chancen als auch planerische Flexibilität erheblich einschränken.

Alle genannten Strecken wurden - soweit in den einzelnen Projekten nicht anders angegeben - für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gemeldet. Alle vorliegenden Untersuchungsunterlagen wurden dabei dem Land zugesendet; sobald neue Ergebnisse erarbeitet worden sind, werden diese nachgereicht. Die Bewertung und Einsortierung wird Ende 2026/Anfang 2027 erwartet.

Bei der Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans durch das Land werden auch weitere Reaktivierungsstrecken bewertet, die nicht im Fokus des NWL stehen und nicht vom NWL angemeldet wurden.

Antriebstechnik

Sämtliche gegenwärtigen und noch zu erstellenden Untersuchungen beruhen, mit der einzigen Ausnahme der Machbarkeitsstudie Menden – Iserlohn (2011), auf der Annahme des Einsatzes batterieelektrischer Triebwagen (BEMU). Bei der Untersuchung der LNVG zur Strecke Rheine – Spelle erzielt auch eine Variante mit vollständiger Oberleitung und dem Betrieb mit Elektrotriebwagen einen NKI von deutlich über 1,0. Die für den Einsatz erforderlichen Nachladeeinrichtungen bzw. Teil-Elektrifizierungen wurden bei allen Untersuchungen entsprechend technisch, von den Kosten wie auch beim NKI mitberücksichtigt.

Übersicht laufender Reaktivierungsprojekte

Nachfolgend sind die jeweiligen aktuellen Sachstände zum Redaktionsschluss für die einzelnen Reaktivierungsvorhaben abgebildet und mögliche nächste Schritte dargestellt. Die Gliederung orientiert sich am jeweiligen Umsetzungsstatus und der zuvor dargestellten Tabelle. Die bereits in Umsetzung befindlichen Strecken sind im Detail im Kapitel B4.12 näher ausgeführt.

Grundsätzlich wurde bei allen Projekten mit abgeschlossener Machbarkeitsstudien für die Nachfrage der einzelnen untersuchten Varianten das Regionalbusnetz in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger leicht modifiziert und Umstiegshaltepunkte sowie Zu- und Abbringerlinien definiert, um parallele Bedienungen zwischen bestehenden Buslinien und der neuen Bahnlinie zu vermeiden und ein abgestimmtes, vernetztes Bus-Schiene-System zu schaffen.

Reaktivierungsprojekte in Umsetzung

<u>WLE-Strecke: Münster – Sendenhorst (RVM) (RB 68)</u>

Geplant ist eine Reaktivierung auf der 21,3 Kilometer langen Strecke im 20-Min-Takt zwischen Münster (Westf) Hbf und Sendenhorst (Abschnitt Wolbeck – Sendenhorst im 20/40-Min-Takt). Neben dem Hauptbahnhof Münster entstehen entlang der neuen Strecke sieben zusätzliche Stationen, die u. a. das Messe- und Congresscenter Halle Münsterland, das Gewerbegebiet Loddenheide, die Münsteraner Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck sowie die Stadt Sendenhorst mit ihrem Ortsteil

Albersloh an das SPNV-Netz anbinden. Damit entsteht auf dieser Achse nicht nur eine schnelle und attraktive Verbindung in die Münsteraner Innenstadt, sondern zugleich eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof Münster mit Übergang zu allen dort verkehrenden Nah- und Fernverkehrszügen. Die Strecke befindet sich im Eigentum der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE), einem kommunalen EIU. Zentraler Haltepunkt ist Münster (Westf) Hbf, wo die Züge wenden. Der Bahnhof selbst sowie die ersten Meter bis zum Abzweig der WLE-Strecke stehen im Eigentum der DB InfraGO.

Auf der Strecke verkehren derzeit nur vereinzelt Güterzüge. Der Planfeststellungsbeschluss für die Strecke wird Ende 2025/Anfang 2026 erwartet. Für den zusätzlich in Münster (Westf) Hbf zu errichtenden Bahnsteig liegt die Genehmigung bereits vor. Nun gilt es, die Fördermittel ab der Leistungsphase 5 möglichst zeitnah abzurufen, um zügig mit den Vorbereitungen und anschließend der Bauphase beginnen zu können.

Aufgrund von Kostensteigerungen wurde die Standardisierte Bewertung auf Basis der aktuellen Verfahrensanleitung (2016+) erneut durchgeführt. Mit einem NKI von 1,4 ist das Vorhaben unverändert, volkswirtschaftlich sinnvoll und damit förderfähig.

Die geplanten BEMU-Fahrzeuge sind bestellt und befinden sich derzeit in der Produktion. Die Inbetriebnahme der Strecke ist Ende 2027 geplant. Weitere Informationen zum Reaktivierungsprojekt Münster – Sendenhorst finden sich in den korridorspezifischen Handlungskonzepten in Kapitel B4.12.

<u>TWE-Strecke: Harsewinkel – Gütersloh - Verl (RB 76)</u>

Die Reaktivierung der 26,0 Kilometer langen sogenannten Teutoburger Wald Eisenbahn-Strecke (TWE) zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl sieht eine durchgehende Linie zwischen den Endpunkten im 60-Min-Takt vor. Die Strecke bindet über insgesamt acht neue Stationen die bisher schienenfernen Orte Harsewinkel und Verl an den Gütersloher Bahnhof an. Damit werden diese Orte bequem und schnell untereinander sowie über den Bahnhof Gütersloh mit allen dort verkehrenden Nah- und Fernverkehrszügen verknüpft. Zudem werden große Industrie- und Gewerbestandorte für Arbeitnehmer attraktiv per Bahn angebunden. Die Strecke befindet sich im Eigentum der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH, eine Tochtergesellschaft der RDC, ein weltweit tätiges Eisenbahn-Investitions- und Managementunternehmen. Zentraler Haltepunkt auf der Strecke ist Gütersloh Hbf, wo die Züge ihre Fahrtrichtung ändern. Der Hauptbahnhof Gütersloh befindet sich im Eigentum der DB InfraGO. Auf der Strecke verkehren derzeit ausschließlich Güterzüge. Der Schnellbus S18 ergänzt das bestehende und künftige SPNV-Angebot durch eine abweichende Streckenführung und die Erschließung zusätzlicher Ziele. Die Taktlage des Schnellbusses ist gegenüber dem zukünftigen SPNV-Angebot etwa halbstündig versetzt und verdichtet damit das Gesamtangebot.

Das Planfeststellungsverfahren läuft derzeit, ein konkreter Zeitpunkt für den Beschluss ist noch nicht absehbar. Der ursprünglich geplante Inbetriebnahmetermin im Dezember 2027 ist jedoch nicht mehr einzuhalten. Nach aktueller Einschätzung ist mit einer Verzögerung von etwa zwei Jahren zu rechnen. Technisch-planerisch stellt die Anbindung der TWE-Stecke an die Infrastruktur der DB InfraGO im Gütersloher Hauptbahnhof derzeit die größte Herausforderung dar. Die Einbindung der TWE an Gleis 1 konnte mittlerweile seitens der DB ohne weitere Kompensationsmaßnahmen bestätigt werden. Auf dieser Grundlage werden die Planungen nun weiter konkretisiert.

Aufgrund von Kostensteigerungen wurde auch hier die Standardisierte Bewertung auf der Basis der aktuellen Verfahrensanleitung (2016+) durchgeführt. Die Ergebnisse hierfür sollen im 4. Quartal des Jahres

2025 nach Abstimmung mit dem Land veröffentlicht werden. Auch für diese Linie sind die vorgesehenen BEMU-Fahrzeuge bereits bestellt und befinden sich derzeit in der Produktion.

Weitere Informationen zum Reaktivierungsprojekt Harsewinkel – Gütersloh – Verl finden sich in den korridorspezifischen Handlungskonzepten in Kapitel B4.12.

Tecklenburger Nordbahn: Osnabrück – Recke (RB 62)

Geplant ist eine Reaktivierung auf der insgesamt 24,2 Kilometer langen Strecke zwischen Osnabrück Hbf und Recke im 30-Min-Takt; sie liegt anteilig im benachbarten Bundesland Niedersachsen. Die Strecke bindet die bisher schienenfernen Orte Recke, Mettingen, Westerkappeln und Lotte mit einigen ihrer Stadtteilen über insgesamt sieben neue Stationen an das SPNV-Netz und den Fernverkehrsknoten Osnabrück Hbf an. Gegenwärtig laufen die Vorbereitungen für die Planfeststellung. Die Strecke steht im Abschnitt von Recke bis Osnabrück-Eversburg im Eigentum der RVM, einem kommunalen EIU. Die Strecke von Eversburg bis Osnabrück Hbf gehört der DB InfraGO. Auf dem zu reaktivierenden Streckenabschnitt verkehren aktuell nur Güterzüge.

Im Abschnitt der Einfädelung auf die DB-Strecke von/nach Oldenburg und nach ca. 500 Metern dann gemeinsam auf der DB-Strecke von/nach Rheine bis Osnabrück Hbf sind die Gleise bereits heute sehr stark ausgelastet. Damit sowohl die Tecklenburger Nordbahn im 30-Min-Takt als auch die weiteren Linien und verkehrlichen Planungen - unter anderem die Verdichtung der Anbindung Osnabrück – Oldenburg - künftig konfliktfrei und stabil bis Osnabrück Hbf umgesetzt werden können, laufen derzeit Abstimmungen zur Anpassung der entsprechenden Infrastruktur. Dabei werden auch mögliche Etappierungen betrachtet. Davon hängt ab, wann und gegebenenfalls mit welchen Zwischenschritten die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn umgesetzt werden kann.

Weitere Informationen zum Reaktivierungsprojekt Recke – Osnabrück finden sich in den korridorspezifischen Handlungskonzepten in Kapitel B4.12.

Leistungsphase 2 abgeschlossen und Standardisierte Bewertung vor Abschluss

Röhrtalbahn: Arnsberg-Neheim – Sundern (RB 56)

Für die 14,2 Kilometer lange Strecke von Arnsberg-Neheim-Hüsten bis Sundern ist eine Reaktivierung für den SPNV im 60-Min-Takt vorgesehen, mit Anschlüssen in Neheim-Hüsten zur RE 57 nach Dortmund Hbf sowie in Richtung Brilon Stadt. Die Strecke gehört der RLG, einem Eisenbahnunternehmen in kommunaler Trägerschaft.

Aktuell werden in einem kürzeren Abschnitt regelmäßig Güterzüge gefahren, der Rest der Strecke wurde im Nachgang des Orkans Kyrill intensiv zum Holztransport genutzt. Aktuell fahren im Abschnitt Hüsten – Sundern nur wenige Einzelzüge im Monat.

Die Leistungsphasen 1 und 2 konnten für diese Strecke im ersten Halbjahr 2025 abgeschlossen werden. Aktuell sind die ersten Rechenläufe für die Standardisierte Bewertung nach Verfahrensanleitung 2016+ abgeschlossen und befinden sich in der Abstimmung mit den Akteuren. Sobald diese Phase abgeschlossen ist, werden die Ergebnisse veröffentlicht.

Projekte mit abgeschlossenen Machbarkeitsstudien

Begatalbahn: Lemgo Lüttfeld – Barntrup Ost

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden für die 16,8 Kilometer lange Strecke der Begatalbahn von Lemgo-Lüttfeld bis Barntrup Ost für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV vier verschiedene Betriebskonzepte untersucht. Die Bahnstrecke gehört den Verkehrsbetrieben Extertal (VBE), einem kommunalen EIU. Auf der Bahnstrecke fahren heute vereinzelt Güterzüge und im Abschnitt nördlich von Barntrup auch zeitweise Museumszüge.

Ziel der Untersuchung war es, die verkehrlichen Wirkungen sowie den Kosten-Nutzen-Effekt einer Fortführung des S-Bahn-Konzepts OWL bis Barntrup Ost zu analysieren. In allen Varianten wurde daher die von Bielefeld aus verkehrende RB 73 (im Zielnetz 2040: S 73) bis Barntrup Ost verlängert. Je zwei Planfälle im 60- bzw. 30-Min-Takt für diese Strecke basieren dabei auf den Zielnetzplanungen NRW 2032 und 2040.

Ausgehend vom angestrebten Angebot wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 55,4 und 61,2 Mio. Euro.

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung im stärksten Abschnitt im Querschnitt in den neuen Zügen Nachfragen von 2.200 bis 3.150 Fahrgästen pro Tag hervorrufen wird.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegende o. g. Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen mit ein. Die Reaktivierung der Strecke von Lemgo-Lüttfeld bis Barntrup Ost würde demnach täglich 19.400 bis 29.600 mit dem Auto zurückgelegte Kilometer auf den Zug verlagern.

Die untersuchten Varianten ergeben einen NKI von 2,1 bzw. 2,8 für das Zielnetz 2032 (60- bzw. 30-Min-Takt der RB 73) sowie 2,2 bzw. 2,4 für die Planfälle im Zusammengang des Zielnetzes 2040.

Damit würde sich eine Reaktivierung der Begatalbahn voraussichtlich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht als sinnvoll erweisen.

WLE-Strecke Nord: Sendenhorst – Beckum – Lippstadt

In der Machbarkeitsstudie wurden für die 47,6 Kilometer lange WLE-Strecke zwischen Sendenhorst, Beckum und Lippstadt vier Betriebskonzepte zur möglichen Wiedereinführung des SPNV geprüft. Die Reaktivierung ist auch im Kontext der bereits beschriebenen Reaktivierung von Sendenhorst bis Münster (Westf) Hbf zu betrachten und insoweit eine sinnvolle Ergänzung. Daher rührt auch die Bezeichnung WLE-Strecke Nord, da die Strecke Münster – Sendenhorst bereits als gesetzt betrachtet gilt. Eine mögliche weitere Verlängerung über Lippstadt hinaus bis Warstein wird unten separat dargestellt.

Die Bahnstrecke gehört der WLE, einem kommunalen EIU. Auf der Bahnstrecke fahren heute im Abschnitt Sendenhorst – Neubeckum lediglich vereinzelt und im Abschnitt Ennigerloh – Neubeckum – Lippstadt täglich regelmäßig Güterzüge. In Neubeckum muss die viergleisige DB-Strecke Hamm – Bielefeld gekreuzt werden.

Es wurden zwei Planfälle untersucht, die in Neubeckum Bahnhof betrieblich getrennt sind und die DB-Gleise dort nicht kreuzen. Eine Linie verkehrt von Münster über Sendenhorst kommend im 60-Min-Takt beziehungsweise im 20/40-Min-Takt bis Neubeckum (nördlich der DB-Strecke). Die zweite Linie verkehrt von Neubeckum nach Lippstadt im 60-Min-Takt südlich der DB-Strecke.

Zudem wurden zwei Varianten (plus eine Untervariante) untersucht, die in Neubeckum eine Brücke über die DB-Gleise der Strecke Hamm – Bielefeld vorsehen. In diesen Konzepten werden die Züge aus Münster über Sendenhorst im 20-Min-Takt verlängert. Davon enden zwei Fahrten pro Stunde im 20/40-Min-Takt in Neubeckum, während eine Fahrt pro Stunde über die Brücke bis Lippstadt weitergeführt wird. Südlich der DB-Gleise verkehrt zusätzlich eine Linie pro Stunde zwischen Neubeckum und Lippstadt, sodass auf dem Abschnitt Beckum – Lippstadt insgesamt zwei Zugleistungen pro Stunde und Richtung angeboten würden.

Vom Angebot wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 114,3 bzw. 115,9 Mio. Euro für die betrachteten Varianten ohne Brücke in Neubeckum bzw. zwischen 175,1 bis 184,1 Mio. Euro für die Varianten mit dem Neubau einer Brücke über die bestehende DB-Strecke.

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung im stärksten Abschnitt im Querschnitt pro Tag bis zu 2.500 Fahrgäste nördlich von Neubeckum, bis zu 2.300 Fahrgäste westlich von Wadersloh und bis zu 3.300 Fahrgäste westlich von Lippstadt in das SPNV-System bringen würde.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegende Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere u. a. anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen mit ein.

Die Reaktivierung würde 138.600 bis 180.100 gefahrene Kilometer per Auto am Tag auf den Zug verlagern.

Die untersuchten Varianten ergeben einen NKI (Zielnetz 2040: ohne Brücke 60 bzw. 20/40 Min-Takt Sendenhorst – Neubeckum, 60-Min-Takt Neubeckum-Lippstadt) von 2,1 bzw. 2,8 sowie (mit Brücke, 20-Min-Takt ab Sendenhorst, 20/40-Min-Takt bis Neubeckum, ein Mal stündlich weiter bis Lippstadt, ergänzend im Abschnitt Neubeckum – Lippstadt zweite stündliche Verbindung im 30-Min-Takt) 2,2 bzw. 2,4.

Damit würde sich eine spätere Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst - Lippstadt unabhängig von den Varianten mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig volkswirtschaftlich rechnen.

Eine Reaktivierung des Bahnhofs Beckum für den SPNV würde zusammen mit der Reaktivierung einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Hamm und einer Elektrifizierung bis Beckum die Führung von vollelektrischen Zügen aus Richtung Hamm bis Beckum ermöglichen. Ein solches über die bisherige Untersuchung hinausgehendes Szenario sollte bei einer Neuordnung der Gleisachsen im Zuge der Ausbauplanungen Hamm – Bielefeld des Bundes berücksichtigt werden.

WLE-Strecke Süd: Lippstadt - Warstein

Die Machbarkeitsstudie hat auf der 30,7 Kilometer langen Strecke von Lippstadt bis Warstein für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV fünf verschiedene Betriebskonzepte untersucht. Die Bahnstrecke gehört auch hier der WLE, einem kommunalen EIU. Auf der Bahnstrecke fahren heute im Abschnitt Lippstadt – Warstein jeden Tag regelmäßig Güterzüge.

Es wurden fünf Planfälle untersucht, die alle zwischen Lippstadt Bahnhof (südlich der DB Hauptstrecke) und Warstein (neu: Warstein-Mitte, südlich des alten Bahnhofs) pendeln. Das betrachtete Spektrum reicht dabei von Varianten im reinen 60-Min-Takt, über Varianten mit Taktverdichtern in der HVZ bis Anröchte bzw. Warstein, bis hin zum reinen 30 Min-Takt auf der kompletten Strecke. Mit Ausnahme des Planfalls im 30-Min-Takts des Zuges wurde angenommen, dass die bestehende Schnellbus-Linie S60 jeweils das Zugangebot zum dann insgesamt 30-Min-Takt im Korridor verdichtet.

Im weiteren Verlauf wird hier nur der Planfall näher dargestellt, der als einziger mit einem NKI von 1,4 eine belastbare Aussicht hat, auch bei späteren Kostensteigerungen und Veränderungen von anderen Determinanten sich volkswirtschaftlich zu rechnen. Hierbei werden zwei Züge pro Stunde im kompletten Verlauf Warstein – Lippstadt mit zweigleisiger Neubaustrecke (NBS) über den Haarstrang geführt. Ein weiterer Planfall (60-Min-Takt + HVZ-Verstärker zum 30-Min-Takt Lippstadt-Warstein) erreichte mit einem NKI von 1,0 nur knapp den Grenzwert. Alle übrigen Varianten wiesen NKI-Werte von 0,2 (ohne NBS) bis 0,9 (mit NBS, im 60-Min-Takt bzw. 60-Min-Takt + HVZ-Verstärker nur bis Anröchte) auf und liegen damit unter dem Schwellenwert von größer/gleich 1,0 und sind somit nicht volkswirtschaftlich sinnvoll.

Infrastrukturell ist zur Fahrzeitverkürzung nach Warstein (-9 Minuten gegenüber dem Schnellbus S60) eine etliche Kilometer südlich von Anröchte von der bestehenden Strecke abzweigende NBS vom Kreuzungsbahnhof Uelde über die Haar, einen Höhenzug in der Soester Börde, bis in Höhe des Haarabstiegs nach Belecke geplant. In der Variante des durchgehenden 30-Min-Takts muss die NBS zweigleisig sein, da die Züge der neuen Bahnlinie sich genau dort begegnen und kreuzen würden. Eine Untervariante des Planfalls 60-Min-Takt mit 30-Min-Takt in der HVZ (Lippstadt – Warstein) wurde zum Vergleich ohne den Neubaustreckenanteil untersucht.

Vom Angebot wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 91,8 und 94,8 Mio. Euro. für die Variante Lippstadt – Warstein mit zwei- statt eingleisiger NBS 100,7 Mio. Euro. Die Variante ohne NBS hätte einen Kostenaufwand von ca. 78,7 Mio. Euro.

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung (Planfall 30-Min-Takt) im stärksten Abschnitt im Querschnitt pro Tag von bis zu 3.600 Fahrgästen südlich von Lippstadt, bis zu 2.670 Fahrgästen zwischen Erwitte und Anröchte, bis zu 1.750 Fahrgästen zwischen Anröchte und Belecke sowie ca. 1.400 Fahrgästen bis Warstein Mitte genutzt würde.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegende Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere u. a. anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen mit ein.

Die Reaktivierung würde (im Planfall 30-Min-Takt) 60.600 gefahrene Kilometer per Auto am Tag auf den Zug verlagern. Die Wiederaufnahme des SPNV-Betriebs auf der Strecke Lippstadt – Warstein würde sich nur in der Variante 30-Min-Takt und zweigleisig, ergänzenden Neubaustrecken zwischen Uelde und Belecke voraussichtlich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht als sinnvoll erweisen.

Lengerich (Westf) – Ibbenbüren

Im Rahmen einer weiteren Machbarkeitsstudie wurde die 18,4 Kilometer langen Strecke von Lengerich (Westf) bis Ibbenbüren für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV untersucht. Die Bahnstrecke gehört der privaten Lappwaldbahn. Auf der Bahnstrecke verkehren derzeit ausschließlich Güterzüge, u. a. zum Hafen Saerbeck, der über einen Abzweig von der untersuchten Strecke zu erreichen ist. In Lengerich verläuft die Strecke nicht direkt durch den Bahnhof oder auf der Infrastruktur der DB InfraGO, sondern auf einer eigenen Trasse vor dessen Eingang. Erst südlich des Bahnhofs wird die Strecke höhengleich in die DB-Hauptstrecke Osnabrück – Lengerich – Münster (Westf) Hbf eingebunden.

Insgesamt wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie vier Planfälle untersucht. Davon sind zwei Planfälle (im 60 bzw. 30-Min-Takt) als reine Pendel und zwei Varianten (im 60 bzw. 30-Min-Takt) mit einer jeweils stündlichen Durchbindung der Linie bis Münster (Westf) Hbf ausgestaltet.

Aus dem Angebot wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 51,8 bzw. 54,1 Mio. Euro für das Pendel im 60 bzw. 30 Min-Takt zwischen Lengerich und Ibbenbüren bzw. zwischen 86,8 und 88,8 Mio. Euro für den 60 bzw. 30 Min-Takt mit stündlicher Durchbindung nach Münster (Westf) Hbf.

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung auf der untersuchten Strecke im nachfragestärksten Abschnitt im Querschnitt pro Tag bis zu 2.700 Fahrgäste südlich von Ibbenbüren (im Planfall 30-Min-Takt, mit Durchbindung nach Münster), bis zu 2.500 Fahrgäste im mittleren Abschnitt und bis zu 3.000 Fahrgäste nördlich von Lengerich in die neuen Züge bringen würden.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegende Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere u. a. anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen mit ein.

Die Reaktivierung würde demnach täglich 35.100 bis 66.500 gefahrene Kilometer per Auto (entsprechend bis zu 7.050 Pkw-Fahrten/Tag) auf den Zug verlagern.

Die untersuchten Varianten ergeben demnach einen NKI (Pendel, 60 bzw. 30 Min-Takt) von 1,9 bzw. 2,1 sowie (60 bzw. 30-Min-Takt mit stündlicher Durchbindung nach Münster) von 1,2 bzw. 2,0.

Damit würde sich eine spätere Reaktivierung Lengerich – Ibbenbüren mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig volkswirtschaftlich rechnen - unabhängig davon, ob die Züge dann optional sogar bis Münster durchgebunden werden.

Almetalbahn: Paderborn – Büren – Brilon

Für die 52,1 Kilometer lange Strecke zwischen Paderborn – Büren und Brilon wurde ebenfalls eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV unter Berücksichtigung zweier verschiedener Betriebskonzepte untersucht. Die Bahnstrecke befindet sich in den noch existierenden

Streckenbereichen Paderborn – Gewerbegebiet Frankfurter Weg und Brilon Stadt – Büren im Eigentum der DB InfraGO. Diese Abschnitte werden regelmäßig mit Güterzügen befahren. Der mittlere Streckenteil zwischen Paderborn Gewerbegebiet Frankfurter Weg und Büren ist inzwischen stillgelegt und die Gleisanlagen rückgebaut. Dieser Teil steht im Eigentum des Kreises Paderborn.

Es wurden für diese Strecke zwei Planfälle untersucht, einer mit einer Verlängerung der aus Marburg kommenden, in den Untersuchungen als RB 98 (im Fahrplan 2025/26 RB 97) geführten Linie über Brilon Stadt und Büren bis Paderborn Hbf. Im zweiten Planfall wird ergänzend dazu der Abschnitt Paderborn – Büren mit der RB 87 zum 30-Min-Takt verdichtet.

Aus diesem Angebot wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 306,1 Mio. Euro (60 Min-Takt) und 314,1 Mio. Euro (60-Min-Takt Büren-Marburg, 30-Min-Takt Paderborn – Büren).

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde gutachterlich ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung im stärksten Abschnitt im Querschnitt pro Tag bis zu 5.000 Fahrgäste zwischen Paderborn und Borchen (im Planfall mit 30-Min.-Takt bis Büren), bis zu 3.100 Fahrgäste südlich von Borchen, 2.300 Fahrgästen nördlich von Büren und 1.200 bis 1.600 Fahrgästen zwischen Büren und Brilon Stadt erreichen würde.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegende Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen ein.

Die Reaktivierung würde 118.900 bis 127.700 per Auto zurückgelegte Kilometer (entsprechend bis zu 11.600 Pkw-Fahrten/Tag) auf den Zug verlagern.

Beide untersuchten Varianten ergeben einen NKI von jeweils 1,6.

Damit wäre eine Reaktivierung der Almetalbahn trotz der verhältnismäßig hohen Investitionskosten wahrscheinlich volkswirtschaftlich sinnvoll. Sollte durch eine Gesetzesänderung ermöglicht werden, dass im stillgelegten Abschnitt statt bisher zwingend erforderlicher Brücken oder Unterführungen auch klassische Bahnübergänge zulässig wären, die in den bisherigen Kostenberechnungen bereits berücksichtigt wurden, könnten die Investitionskosten deutlich reduziert werden. Dadurch könnte sich auch der NKI erhöhen.

<u>Verlängerung der TWE-Strecke: Versmold – Harsewinkel / Verl – Hövelhof</u>

Eine weitere Machbarkeitsstudie hat untersucht, wie die schon in Umsetzung befindliche TWE Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl (s. oben) in den Folgejahren um 10,8 Kilometer weiter nach Norden bis Versmold und noch 12,6 Kilometer weiter südöstlich über Verl hinaus bis Hövelhof verlängert werden könnte. Die Streckenabschnitte stehen ebenso im Eigentum des Familienunternehmens RDC. Der Bahnhof Versmold steht im Eigentum der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH, einem Tochterunternehmen der RDC. Auch auf diesen Abschnitten verkehren gegenwärtig Güterzüge.

Es wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie insgesamt drei Planfälle untersucht, einer im Zielnetz NRW 2032 mit einer stündlichen Verlängerung der reaktivierten TWE bis Versmold und Hövelhof. In Hövelhof bestünden sodann Anschlüsse zur Sennebahn von/nach Bielefeld sowie von/nach Paderborn.

Für das Zielnetz NRW 2040 wurden darüber hinaus zwei weitere Planfälle betrachtet: 30 Min-Takt durchgehend über die gesamte Strecke und 30-Min-Takt auf beiden Streckenästen nördlich und südlich von Gütersloh, jedoch mit Trennung der Linie in Gütersloh in einen Nord- und einen Südteil.

Aus diesen Angebotsvarianten wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 83,1 Mio. Euro (60 Min-Takt) bzw. 89,9 Mio. Euro (30-Min-Takt, Kosten für durchgebundenen und getrennten Betrieb von den Investitionen her identisch).

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass im neuen Abschnitt Harsewinkel – Versmold bis zu 1.940 Fahrgäste im Querschnitt pro Tag und bis zu 2.500 Fahrgäste zwischen Verl und Hövelhof das Zugangebot nutzen würden.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegende Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere u. a. anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen mit ein.

Die Reaktivierung würde 68.000 bis 101.100 gefahrene Kilometer per Auto am Tag (entsprechend bis zu 12.600 Pkw-Fahrten/Tag) auf den Zug verlagern.

Alle drei untersuchten Varianten ergeben einen NKI von 2,2 und mehr. Die Variante eines durchgehender 30-Min-Taktes auf der gesamten Strecke erzielt dabei mit einem NKI von 3,5 den höchsten Wert. Daher ist davon auszugehen, dass die spätere Reaktivierung der Linie im untersuchten Angebotskonzept einen volkswirtschaftlichen Nutzen erzielen würde.

Minden – Hille

Für die Strecke zwischen Minden und Hille wurde eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung für den SPNV durchgeführt. Dabei wurde die 15,6 Kilometer lange Strecke für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV untersucht und verschiedene Betriebskonzepte betrachtet. Die Bahnstrecke gehört den Mindener Kreisbahnen (MKB). Die MKB ist ein kommunales EIU. Auf der Bahnstrecke verkehren heute Güterzüge, u. a. zu den Mindener Häfen. Die Besonderheit in Minden besteht darin, dass die untersuchte Strecke dort nicht durch den DB Bahnhof führt, sondern wenige hundert Meter davon entfernt von der Innenstadt, über die Weser kommend, in Richtung Güterbahnhof verläuft.

Es wurden vier Planfälle untersucht, davon zwei Planfälle im 60-Min-Takt (mit/ohne Kreuzungsstelle auf der Strecke) sowie zwei Planfälle im 30-Min-Takt (mit zwei bzw. einer Kreuzungsstelle auf der Strecke) zwischen Minden und Hille. Bei allen vier Planfällen wurde zur besseren Anbindung an den Mindener Hauptbahnhof die MKB Strecke ab der Weserbrücke in einer engen Kurve direkt westlich an den Hauptbahnhof angebunden. Vom neuen Bahnsteig der zu reaktivierenden Strecken können die übrigen Bahnsteige des Mindener Hauptbahnhofs dann mit einem kurzen Übergang durch den nach Westen geöffneten Personentunnel erreicht werden.

Vom Angebot wurden verschiedene Infrastrukturbedarfe abgeleitet, planerisch grob ausgeplant und auf dieser Basis der jeweilige Investitionsbedarf ermittelt. Je nach Variante liegt der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) zwischen 57,5 und 61,4 Mio. Euro

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung im Querschnitt pro Tag im Abschnitt Minden Innenstadt – Minden Hbf 3.100 Fahrgäste, im westlichen Stadtgebiet von Minden bis 4.100 Fährgäste und zwischen Hille und Minden bis zu 2.300 Fahrgäste in das neue Zugangebot bringen würde.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten Untersuchung anhand der Standardisierten Bewertung 2016+ der vorliegend Kostenstand auf das Vergleichsjahr 2016 anhand von Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen noch weitere u. a. anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen mit ein.

Die Reaktivierung würde 33.600 bis 61.700 gefahrene Kilometer per Auto pro Tag (entsprechend bis zu 5.300 Pkw-Fahrten/Tag) auf den Zug verlagern.

Drei der vier untersuchten Planfälle ergeben einen NKI von über 1,1 bzw. 1,6 und 2,6. Der Planfall 30 Min.-Takt mit zwei Kreuzungen weist hingegen lediglich einen NKI von 0,7 auf. Daher bietet sich bei einer möglichen Reaktivierung ein Stufenkonzept mit einer etappierten Umsetzung an. Auch volkswirtschaftlich ist ein solches Konzept sinnvoll. Die Reaktivierung könnte zunächst mit einem 60-Min-Takt zwischen Minden (Westf) Hbf und Hille erfolgen. Hier wäre zunächst kein Kreuzungsbahnhof erforderlich. Langfristig könnte sodann ein Kreuzungsbahnhof in Minden Mittelweg hergestellt und die Linie auf einen 30-Min-Takt verdichtet werden. Eine Reaktivierung der Strecke Minden – Hille würde damit voraussichtlich einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen.

<u>Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)</u>

Die rund 50,3 Kilometer lange Strecke Bocholt–Borken über Gescher bis Coesfeld, mit Anschluss an die Strecke Coesfeld – Münster, wurde 2020 in einer umfassenden Machbarkeitsstudie untersucht.

In der Studie wurden für sechs verschiedene Angebotskonzepte die notwendige Infrastruktur abgeleitet, Investitions- und Betriebskosten ermittelt sowie die Nachfrage mittels raumspezifischer Modelle berechnet. Auf Basis dieser Ergebnisse wurde unter Anwendung der Mechanismen der damals gültigen standardisierten Bewertung (Verfahrensanleitung 2016) ein NKI ermittelt. Für alle Varianten und Planfälle lag der NKI unter 1,0, sodass kein volkswirtschaftlich sinnvolles Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wurde.

Aufgrund vielfältiger politischer Diskussionen und der zwischenzeitlichen Aktualisierung der Verfahrensanleitung für standardisierte Bewertungen wurden 2024 auf Grundlage der vorgenannten Untersuchung die Planfälle mit zuvor höherem NKI erneut untersucht und bewertet. Die Aufgabenstellung bestand darin, die Bahninfrastruktur unter der Prämisse zu prüfen, dass ein vollständiger Bahnbetrieb nach Eisenbahnbetriebsordnung umgesetzt werden kann. Die Nachfrageberechnungen sollten dabei mit denselben Ansätzen und Modellstrukturen erfolgen, wie bei den weiteren seit 2023 im NWL untersuchten Reaktivierungsvorhaben.

Sollte durch eine Gesetzesänderung ermöglicht werden, dass im stillgelegten Abschnitt statt bisher zwingend erforderlicher Brücken oder Unterführungen auch klassische Bahnübergänge zulässig wären, die in den bisherigen Kostenberechnungen bereits berücksichtigt wurden, könnten die Investitionskosten reduziert werden. Dadurch könnte sich unter Umständen der Nutzen-Kosten-Faktor der im weiteren vorgestellten Varianten erhöhen.

In der Folge wurden insgesamt die folgenden sechs Planfälle und Varianten ausgearbeitet und untersucht:

- Variante A: Die Linie RB 63 (Münster – Coesfeld) wird stündlich bis Bocholt verlängert. Die Schnellbuslinie S75 (Münster – Bocholt) entfällt.
- Variante B: Die Linie RE 19 (Düsseldorf – Bocholt) wird bis Rhede verlängert (inkl. Vollelektrifizierung) und die Schnellbuslinie S75 bleibt unverändert.
- Variante C: Die Linie RE 19 (Düsseldorf – Bocholt) wird bis Borken und zugleich die Züge der Linie RE 14 (Essen – Borken) bis Bocholt verlängert (mit Vollelektrifizierung). Die Schnellbuslinie S75 verkehrt nur noch auf der Relation Borken – Münster.
- Variante D: Wie in Variante C werden die Züge Düsseldorf – Bocholt (RE 19) bis Borken und zugleich Essen – Borken (RE 14) bis Bocholt verlängert (mit Vollelektrifizierung). Zusätzlich wird der Zug Münster – Coesfeld (RB 63) bis Bocholt verlängert. Die Schnellbuslinie S75 (Münster – Bocholt) entfällt.
- Variante E: Wie in Variante A werden die Züge der Linie RB 63 (Münster – Coesfeld) stündlich bis Bocholt verlängert. Die Schnellbuslinie S75 (Münster – Bocholt) verkehrt jedoch unverändert. Zusätzlich wird die Linie Düsseldorf – Bocholt (RE 19) bis Rhede verlängert (mit Vollelektrifizierung).
- Variante F: Die Züge der Linie RB 63 auf der Relation Münster – Coesfeld werden stündlich bis Bocholt weitergeführt und verkehren ab Borken als RE 14 weiter bis Essen (entsprechend der Zielnetzplanung NRW 2040). Der Regionalbus R51 verkehrt in Bocholt als Anschluss von/zu den Zügen Bocholt-Düsseldorf und verdichtet zwischen Borken und Coesfeld das Angebot auf der Schiene. Der Schnellbus S75 wird verändert und verkehrt künftig auf der Relation Bocholt – Borken – Dülmen. In Bocholt wird ein Anschluss zum RRX 5 Bocholt-Düsseldorf hergestellt. In Borken hat der Bus mit Anschluss zum Zug Borken – Coesfeld – Münster und in Dülmen besteht ein Anschluss zum Zug Essen – Dülmen – Münster.

Die Infrastrukturplanungen sehen aufgrund der aktuellen gesetzlichen Lage dort, wo die früheren Bahnübergänge der Strecke inzwischen abgebaut wurden, anstelle der früheren Übergänge nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz die Errichtung von Brücken und Unterführungen vor. In den Ortslagen von Bocholt, Rhede und Borken können die entsprechenden Bauwerke sowohl aus städtebaulichen Gründen als auch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht separat umgesetzt werden. Daher wurde von den Gutachtern vorgesehen, die Bahnstrecke in diesen Bereichen eingleisig in Troglage zu führen, am Haltepunkt Rhede einen 350 Meter langen Tunnel zu errichten sowie nördlich des Bahnhofs Bocholt einen 270 Meter langen Tunnel vorzusehen. Im Außenbereich wurden schwach frequentierte Wirtschaftswege auf Ersatzwege zu größeren, neuen Kreuzungsbauwerken umgelegt. Dort würde die Bahnstrecke in der Regel auf Dammlage geführt, um die Errichtung von Straßenunterführungen zu ermöglichen.

Da die ehemalige Strecke an mehreren Stellen überbaut oder anderweitig genutzt wird, mussten insgesamt sechs Teilabschnitte von je ca. ein bis drei Kilometer Länge (mit einer Gesamtlänge von ca. 11,6 Kilometer) neu trassiert werden.

Der Investitionsbedarf (netto Gesamtkosten, Preisstand 2022) liegt je nach Variante zwischen 148,7 Mio. Euro (Variante B, 7,4 Kilometer Reaktivierung), 235,2 Mio. Euro (Variante F, 31,6 Kilometer Reaktivierung), 464,1 Mio. Euro (Variante C, 18,7 Kilometer Reaktivierung) und 643,9 bis 649,3 Mio. Euro (Varianten A, D und E, jeweils 50,3 Kilometer Reaktivierung).

Anhand eines mit der aktuellen Nachfrage im Bussystem kalibrierten Verkehrsmodells wurde ermittelt, dass eine zukünftige Bahnverbindung im stärksten Abschnitt im Querschnitt pro Tag

- In Variante A bis zu 1.970 Fahrgäste/Tag im Abschnitt Bocholt – Rhede, bis zu ca. 1.700 Fahrgäste im Querschnitt/Tag im Abschnitt Rhede – Borken, bis zu ca. 2.400 zwischen Borken-Venen bzw. Velen und Gescher, sowie bis zu ca. 3.000 Fahrgäste/Tag im Querschnitt zwischen Gescher und Coesfeld, die das neue Zugangebot nutzen würden. Durch die Reaktivierung im Sinne der Variante A würden weiterhin zusätzlich bis zu 1.300 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt das bestehende Angebot der Linie RB 63 (Coesfeld – Münster) nutzen.
- In Variante B würden im Abschnitt Bocholt – Bocholt FH bis zu 1.250 Fahrgäste pro Tag, im Abschnitt Bocholt FH – Rhede bis zu etwa 780 Fahrgäste pro Tag das SPNV-Angebot nutzen.
- In Variante C werden im Abschnitt Bocholt–Rhede bis zu 2.630 Fahrgäste pro Tag und im Abschnitt Rhede – Borken bis zu etwa 1.381 Fahrgäste pro Tag zur Nutzung des Zugangebots erwartet.
- In Variante D wird im Abschnitt Bocholt – Rhede mit bis zu ca. 3.900 Fahrgästen/Tag, im Abschnitt Rhede – Borken mit bis zu ca. 2.340 Fahrgästen pro Tag, zwischen Borken – Velen und Velen – Gescher mit bis zu ca. 2.300 Fahrgästen pro Tag sowie im Abschnitt Gescher – Coesfeld mit bis zu ca. 2.900 Fahrgästen pro Tag gerechnet. In Bezug auf die Linie RB 63 Coesfeld – Münster würden je nach Abschnitt zusätzlich etwa 1.220 bis 1.280 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt angenommen.
- Für die Variante E wird im Abschnitt Bocholt – Rhede mit bis zu ca. 2.700 Fahrgästen pro Tag, im Abschnitt Rhede – Borken mit bis zu ca. 1.700 Fahrgästen pro Tag, zwischen Borken – Velen und Velen – Gescher mit 2.200 bis 2.400 Fahrgästen pro Tag sowie im Abschnitt Gescher – Coesfeld mit bis zu ca. 3.000 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Für die bereits verkehrende Linie RB 63 Coesfeld – Münster würden je nach Abschnitt etwa 1.250 bis 1.310 zusätzliche Fahrgäste pro Tag im Querschnitt angenommen.
- In Variante F ist davon auszugehen, dass im Abschnitt Borken – Velen bzw. Velen – Gescher etwa 2.200 bis 2.400 Fahrgäste pro Tag und im Abschnitt Gescher – Coesfeld bis zu ca. 3.150 Fahrgäste pro Tag mit den Zügen unterwegs sein würden. Dadurch würde sich auch in Bezug auf die bereits verkehrende Linie RB 63 Coesfeld – Münster (je nach Abschnitt) eine Steigerung der Fahrgastzahlen von bis zu 1.880 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt ergeben.

In der Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung der vorliegende Kostenstand auf Basis der Standardisierten Bewertung 2016+ auf das Vergleichsjahr 2016 unter Verwendung entsprechender Indizes heruntergerechnet. Zusätzlich flossen weitere, u. a. anhand des Verkehrsmodells ermittelte Kostengrößen in die Berechnungen ein.

Die Reaktivierung würde je nach Variante sehr unterschiedliche Mengen an gefahrenen MIV-Kilometern auf den SPNV und das teilweise angepasste Schnellbusangebot (in Variante F auch unter Berücksichtigung der Anpassung der Buslinie R51) verlagern: Var. A: ca. 60.000 MIV-km/Tag, Var. B: ca. 9.600 MIV-km/Tag, Var. C: ca. 23.900 MIV-km/Tag, Var. D ca. 84.900 MIV-km/Tag, Var. E ca. 66.400 MIV-km/Tag und Var. F ca. 57.200 MIV-km/Tag.

Die untersuchten Varianten A bis E erreichen demnach jeweils einen NKI unter 1,0 (0,2 bis 0,7). Lediglich Variante F erzielt mit einem NKI von 1,6 einen Wert über 1,0. Damit wäre eine spätere Reaktivierung volkswirtschaftlich nach der Berechnung nur für den Abschnitt Borken – Coesfeld und das Angebotskonzept der Variante F sinnvoll.

Für den Abschnitt Bocholt – Borken mit Weiterführung nach Coesfeld und Münster wäre eine spätere Realisierung nur sehr langfristig unter veränderten rechtlichen Voraussetzungen in der Frage der Querungen mit anderen Verkehren in den städtischen Bereichen in Bocholt, Rhede und Borken denkbar. Daher sollte die Trasse Bocholt – Borken für eine spätere Realisierung entsprechend gesichert werden.

Gronau – Gildehaus – Bad Bentheim

Für die Wiederherstellung einer Bahnverbindung zwischen Gronau (ca. 50.500 Einwohner) und Bad Bentheim (ca. 16.800 Einwohner) sowie zur Schaffung von Anschlüssen zum Fern- und Nahverkehr in Richtung Niederlande, Osnabrück, Hannover sowie Nordhorn beauftragte die Region eine fahrplanbasierte Machbarkeitsstudie. Auf dieser Grundlage wurden anschließend unterschiedliche Fahrpläne und Infrastrukturvarianten entwickelt und geprüft. Die Untersuchung wurde 2022 abgeschlossen.

Zwischen Bad Bentheim und dem Ortsteil Gildehaus existiert gegenwärtig noch eine Bahnstrecke, die vereinzelt von Güterzügen befahren wird. Südwestlich von Gildehaus schwenkt die Trasse nach Osten zu einem Bundeswehr-Depot in Ochtrup. Ab diesem Punkt ist die eigentliche Strecke nach Gronau jedoch weitgehend rückgebaut. Im Siedlungsgebiet von Gronau wurde der alte Streckenverlauf inzwischen überbaut.

In der Untersuchung wurden verschiedene Trassierungsvarianten mit Neubauabschnitten je nach Variante von 8 bis 10,1 Kilometern Länge bis zur DB-Strecke östlich von Gronau entwickelt und bewertet. Die Streckenlänge beträgt, abhängig von der Trassenführung, insgesamt 20 bis 21 Kilometer. Unabhängig von der Trassierung erreichen alle Varianten Fahrzeiten von Gronau bis Bad Bentheim von ca. 20 Minuten. Anders als in späteren vom NWL beauftragten Machbarkeitsstudien wurde in dieser Untersuchung im Neubauabschnitt unterstellt, an einigen Straßen- und Wegekreuzungen auch Bahnübergänge umsetzen zu können. Ab Erreichen der DB-Strecke östlich von Gronau wird die neue Verbindung auf separaten Gleisen bis zum Bahnhof Gronau geführt.

Der Gutachter empfiehlt, die untersuchten Varianten Dreiländersee (Var 1.1) und Bardel (1.2) weiterzuverfolgen. Die Investitionskosten betragen (Stand 2021) 29,8 Mio. Euro bzw. 35,4 Mio. Euro. Eine Reaktivierung bzw. ein Neubau ist dem Gutachten zufolge technisch möglich. Als nächste Schritte sollten Bahnübergänge geprüft, die Streckenführung zum Bahnhof Gronau der DB InfraGO abgestimmt sowie die potenzielle Nachfrage und das Kosten-Nutzen-Verhältnis analysiert werden.

In Niedersachsen wurde der Abschnitt vom Bahnhof Bad Bentheim bis Gildehaus, der keinen Neubauabschnitt erfordert, von der LNVG im Rahmen der landesweiten Reaktivierungsuntersuchungen geprüft. Diese Machbarkeitsstudie der LNVG wurde im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Ein sachlicher und räumlicher Zusammenhang ist zur Teilstrecke Gildehaus – Bad Bentheim zu sehen, die unten weiter beleuchtet wird.

Hemer – Menden

Für die Strecke Hemer – Menden wurde vom ZRL eine Machbarkeitsstudie zur SPNV-Reaktivierung beauftragt, die 2014 abgeschlossen wurde. Im Rahmen der Studie wurde geprüft, ob ein durchgängiger SPNV in der Achse Iserlohn – Hemer – Menden baulich machbar und sinnvoll sein kann. Ursprünglich zielte die Untersuchung auf die Wiederherstellung eines SPNV-Anschlusses für die Stadt Hemer (ca. 35.000 Einwohner) sowie auf die Schaffung einer durchgehenden Schienenverbindung im Siedlungsband der Städte Iserlohn (ca. 93.300 Einwohner), Hemer und Menden (ca. 52.300 Einwohner).

Zwischen diesen Orten existiert heute keine Bahnstrecke mehr. Die Gleisanlagen im Abschnitt Iserlohn Ost – Hemer wurden bereits 1990 entfernt, Teile der Trasse sind inzwischen überbaut. 2005 folgte der Abbau im Abschnitt Iserlohn – Iserlohn Ost, und 2014 im Abschnitt Hemer – Menden. Letzterer wurde anschließend in einen Radweg umgewandelt, unterliegt jedoch weiterhin dem Eisenbahnrecht.

Die Studie zeigte, dass der Abschnitt Iserlohn – Hemer wegen überbauter Flächen neu trassiert werden müsste. Ein Neubau erschien zu kostenintensiv, weshalb detaillierte Kostenberechnungen und Planungen nicht weitergeführt wurden. Für den Abschnitt Hemer – Menden wurden hingegen Möglichkeiten für eine Reaktivierung gesehen. Der bestehende Radweg wurde dabei als geeignetes Mittel betrachtet, die Trasse für eine mögliche spätere Reaktivierung freizuhalten.

Die darauf aufbauende und 2016 abgeschlossene Potentialuntersuchung ergab für die SPNV-Reaktivierung des Abschnitts Hemer – Menden einen niedrigen NKI von 1,01. Bei einer um 5 Prozent höheren Nachfrage läge der Wert bei 1,18. Damit bestätigte sich, dass eine Reaktivierung zunächst nur perspektivisch und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll ist.

Im Zielnetz NRW 2040 wird perspektivisch dargestellt, wie eine reaktivierte SPNV-Anbindung von Hemer fahrplantechnisch gestaltet werden könnte. Demnach würde die von Unna über Fröndenberg nach Menden verkehrende RB bis Hemer durchgebunden. In Fröndenberg bestünden von dieser Linie aus Anschlüsse zur RE 17 in Richtung Hagen bzw. Kassel-Wilhelmshöhe.

Projekte mit laufenden Machbarkeitsstudien

Für die nachfolgende betrachteten Strecken laufen gegenwärtig Machbarkeitsstudien durch den NWL bzw. die benachbarten Aufgabenträger aus Niedersachsen. Ein Abschluss der Studien ist Ende 2025 bzw. Anfang 2026 zu erwarten.

<u>Recke – Rheine</u>

Für die Strecke zwischen Rheine und Recke läuft aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung für den SPNV. Dabei wird die 26,7 Kilometer lange Strecke für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV untersucht und verschiedene Betriebskonzepte betrachtet. Die Bahnstrecke gehört der RVM (Regionalverkehr Münsterland). Die RVM ist ein kommunales EIU. Der Abschnitt Rheine – Altenrheine (weiter Richtung Containerbahnhof Rheine, Spelle und Hafen Venhaus) wird regelmäßig von Güterzügen befahren. Auf der Bahnstrecke verkehren heute im Abschnitt Recke – Altenrheine noch selten einzelne Züge. Die Strecke ist im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Strecke der Tecklenburger Nordbahn (Osnabrück – Recke) zu sehen. In Niedersachsen wurde zudem der Abschnitt Spelle – Rheine von der LNVG im Rahmen der landesweiten Reaktivierungsuntersuchungen mit untersucht. Mehr dazu im weiteren Verlauf dieses Kapitels (siehe unten).

<u>Halver-Halver Oberbrügge (-Brügge)</u>

Für die Strecke zwischen Halver und Halver-Oberbrügge sowie weiter auf der bestehenden DB-Strecke bis Lüdenscheid-Brügge wird derzeit eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung für den SPNV durchgeführt. Dabei wird die 6,5 Kilometer lange Strecke zwischen Halver und Halver-Oberbrügge sowie zusätzlich 2,4 Kilometer auf der DB-Strecke weiter bis Brügge für eine mögliche spätere Wiedereinführung des SPNV untersucht und verschiedene Betriebskonzepte betrachtet. Die Bahnstrecke gehört dem privaten EIU Schleifkottenbahn. Auf der Bahnstrecke Halver bis Oberbrügge kann aktuell mit Draisinen gefahren werden. Im Abschnitt Oberbrügge – Brügge verkehrt derzeit die RB 25 (Lüdenscheid – Köln) sowie

einzelne Güterzüge. Der Abschnitt Halver – Oberbrügge der Schleifkottenbahn ist aktuell nicht mit der DB-Strecke verbunden.

SPNV-Anbindung von Bergkamen

Für die SPNV-Anbindung von Bergkamen (ca. 49.100 Einwohner) wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt. Vorherige Ansätze zur Erschließung von Bergkamen über eine Regionalstadtbahn von Dortmund aus (als Stadtbahnverlängerung über Dortmund-Grevel bzw. über die DB-Strecke von Dortmund Hbf über Lünen Preußen) führten seit Ende der 1990er Jahre nicht zum Erfolg.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden zwei Ansätze untersucht. Zum einen eine Streckenführung von Dortmund Hbf über Lünen Preußen – Hamm Osterfelderbahn von Norden aus über Industriegleise bis ins Gewerbegebiet Neu-Monopol sowie eine Variante von Dortmund Hbf über Kamen und einer Brücke über die DB-Strecke Dortmund – Hamm entlang der ehemaligen Klöcknerbahn abzweigend über Freiflächen in den Süden von Bergkamen Mitte. Die zuletzt genannte Variante basiert auf Planungen der S-Bahn Rhein-Ruhr im Zielnetz NRW 2040. Demnach soll die Strecke auf zusätzlichen Gleisen zur heutigen DB-Strecke Dortmund – Kamen – Hamm verlängert werden, zunächst im 15-Min-Takt bis Kamen und von dort im 30-Min-Takt bis Hamm sowie weiter in den Süden von Bergkamen. Sobald die Machbarkeitsstudie abgeschlossen ist, werden die Ergebnisse veröffentlicht.

Weitere Projekte mit geplanten Machbarkeitsstudien

Listerscheid – Meinerzhagen

Für die SPNV-Anbindung der Region Olpe an die Metropolregion Köln gibt es einen ausgearbeiteten Vorschlag aus der Region, eine neue Bahnverbindung anzulegen. Der Raum Olpe ist heute in Bezug auf den SPNV nur über große Umwege (über Finnentrop-Hagen/Siegen) an Köln angebunden.

Früher existierten zwei Bahnstrecken, die Olpe direkt mit Köln verbanden. Zum einen führte eine Verbindung von Olpe in westlicher Richtung über Drolshagen und Bergneustadt nach Gummersbach-Dieringhausen (frühere Aggertalbahn). Südlich von Overath zweigte sie von der nach Köln führenden Bahnstrecke ab und verlief ursprünglich bis Siegburg. Der Personenverkehr auf dem Abschnitt Dieringhausen bis zur nördlichen Einfahrt in den Bahnhof Olpe wurde 1979 eingestellt. Dieser Abschnitt ist inzwischen stillgelegt und die Gleisanlagen rückgebaut.

Darüber hinaus bestand von Olpe aus eine Bahnstrecke in südlicher Richtung nach Freudenberg, die dort in die Asdorftalbahn (Freudenberg – Kirchen) überging. In Kirchen verläuft in West-Ost-Richtung die Siegstrecke (Köln – Siegen). Der SPNV auf beiden Abschnitten wurde 1983 eingestellt; anschließend wurden die Strecken stillgelegt und abgebaut. Teile der Bahndämme sind inzwischen ebenfalls entfernt, und Einschnitte wurden verfüllt.

Weil eine Reaktivierung der beiden ursprünglichen Korridore mit erheblichem Aufwand verbunden wäre, entstand die Idee, stattdessen einen Lückenschluss nordöstlich des Biggesees zu prüfen, der von Listerscheid in Richtung Meinerzhagen führen würde. Die 1927 eröffnete Bahnstrecke Meinerzhagen – Krummenerl sollte ursprünglich über Olpe bis nach Kreuztal verlängert werden, was jedoch nie umgesetzt wurde. Der SPNV auf diesem Abschnitt endete bereits 1955. Heute wird die Strecke von Meinerzhagen bis zum Steinbruch in Krummenerl als Güterzugstrecke genutzt. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs des im Meinerzhagener Stadtgebiet gelegenen Schwarzenbergtunnels plant die DB, die Strecke stillzulegen.

Die Überlegungen aus der Region den Raum Olpe über Listerscheid an Meinerzhagen anzubinden, sieht eine ca. 10 bis 11 Kilometer lange Neubaustrecke (Listerscheid – Valbert – Breddershaus) vor, die ab Breddershaus auf die vorhandene Strecke nach Meinerzhagen einfädelt. Eine exakte Trassenführung des neuen Abschnitts muss noch erarbeitet werden. Der NWL hat vom Land Fördermittel erhalten, um im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen, wie eine solche Strecke technisch, betrieblich und volkswirtschaftlich ausgestaltet werden könnte. Die Studie ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Borken – Ahaus

Die 30,2 Kilometer lange Bahnstrecke Borken – Ahaus ist Teil der ehemaligen Nordbahn der WLE, die ursprünglich über Ahaus hinaus noch etwa 24 Kilometer weiter bis Burgsteinfurt führte. Die Strecke zwischen Borken und Ahaus wurde 1902 eröffnet. Der Personenverkehr wurde schrittweise bis 1975 eingestellt. Heute ist die Strecke stillgelegt und größtenteils rückgebaut.

Anfang der 2020er Jahre regte die Region an, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die mögliche Reaktivierung der Teilstrecke von Borken (ca. 43.000 Einwohner) über Südlohn (ca. 10.000 Einwohner) und Stadtlohn (ca. 21.000 Einwohner) bis nach Ahaus (ca. 40.100 Einwohner) zu untersuchen. Mit der Reaktivierung der Strecke soll ein SPNV-Angebot für die über 110.000 Einwohner entlang der Strecke aufgebaut werden. Gleichzeitig sollen Reisezeiten verkürzt, Fahrgastpotenziale gehoben und Netzeffekte genutzt werden. Seit dem Streckenabbau 1988 zählt Stadtlohn zu den wenigen Mittelzentren im Münsterland ohne eine SPNV-Anbindung. Durch die Reaktivierung würden die Bahnhöfe Ahaus und Borken wieder verbunden und die Anbindung des Kreises Borken an die Fernbahnhöfe Enschede, Dortmund und Essen deutlich verbessert.

Aufgrund der Initiative aus der Region hat der NWL vom Land NRW Fördermittel erhalten, um im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die technische, betriebliche und volkswirtschaftliche Ausgestaltung einer solchen Strecke zu prüfen. Die Studie ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Laufende Machbarkeitsstudien der LNVG

(Teilabschnitt) Gildehaus – Bad Bentheim (außerhalb NRW)

Im Jahr 2023 hat das Land Niedersachsen in Zusammenarbeit mit der LNVG ein neues Reaktivierungsprogramm gestartet, das neben verkehrlichen auch ökologische und soziale Kriterien berücksichtigt. Das Verfahren ist mehrstufig angelegt, sodass Projekte, die die Anforderungen einer Stufe nicht erfüllen, im weiteren Verlauf ausscheiden. Untersucht werden ausschließlich Strecken ohne Neubauanteile. Daher wurde im Fall der Verbindung Bad Bentheim – Gronau (s. oben) nur der in Niedersachsen liegende, noch bestehende Abschnitt bis Gildehaus auf einer Länge von 5,2 Kilometern betrachtet. Aufgrund der etwaigen Relevanz für die Reaktivierung der gesamten Strecke Bad Bentheim – Gronau wird die Strecke trotz der Tatsache, dass sie vollständig in Niedersachsen liegt, hier betrachtet. Das Verfahren unterscheidet sich damit von den im NWL durchgeführten Machbarkeitsstudien. Im Rahmen der Stufen 1 und 2 des Verfahrens wurde die vorliegende Teilstrecke einer Nutzwertanalyse unterzogen. Dabei wurde ein Investitionsvolumen von rund 11,8 Mio. Euro ermittelt. Der abgeleitete NKI liegt unter Anwendung von Standardwerten bei 4,87 und unter Berücksichtigung realer Werte bei 6,59. Damit bestehen sehr gute Voraussetzungen, um die Förderkriterien des Bundes für Investitionsmittel zu erfüllen. Die Reaktivierungsplanungen werden daher von der LNVG im Rahmen der Stufen 3 und 4 weitergeführt. Weil das Vorhaben vollständig in Niedersachsen liegt, wurde es nicht für den ÖPNV Bedarfsplan NRW gemeldet.

Rheine – Spelle

Auch die ca. 12 Kilometer lange Strecke Rheine – Spelle wurde im neuen Reaktivierungsverfahren des Landes Niedersachsen und der LNVG untersucht. Dieses 2023 gestartete, vierstufige Programm berücksichtigt neben verkehrlichen auch ökologische und soziale Kriterien. Das Verfahren ist stufenweise aufgebaut, sodass Projekte, die die Anforderungen einer Stufe nicht erfüllen, im weiteren Verlauf ausscheiden. Das Verfahren unterscheidet sich damit von den im NWL durchgeführten Machbarkeitsstudien. Die eingleisige Bahnstrecke wurde vom kommunalen Eisenbahninfrastrukturunternehmen RVM von der DB InfraGO gepachtet.

Die Bahnstrecke verbindet Rheine (ca. 77.200 Einwohner) mit der Samtgemeinde Spelle (ca. 14.400 Einwohner). Sie wird derzeit im Güterverkehr genutzt, der vom Bahnhof Rheine über Altenrheine bis zum Hafen Venhaus am Dortmund-Ems-Kanal geführt wird. Dort erfolgt eine Wende, bevor die Züge weiter nach Spelle verkehren können. Im Rahmen der Stufen 1 und 2 wurde die Strecke Rheine – Spelle auf Basis von verschiedenen Angebots- und Infrastrukturkonzepten einer Nutzwertanalyse unterzogen, wobei alle Varianten die Zielnetzplanungen in NRW berücksichtigen.

Dabei ergaben die untersuchten BEMU-Varianten (als Pendelverkehre zwischen Rheine und Spelle), sowohl ohne als auch mit einer angenommenen zusätzlichen Reaktivierung der Strecke Recke–Rheine (s. oben), Investitionskosten von rund 31,2 Mio. Euro. Der NKI liegt bei Verwendung von Standardwerten bei etwa 2,25 und bei Verwendung realer Werte zwischen 1,6 und 3,4.

Ergänzend wurden zwei Varianten betrachtet, die eine Elektrifizierung der Strecke sowie eine Durchbindung der Linie RB 65 von Münster über Rheine hinaus bis Spelle vorsehen. Für diese Varianten werden Investitionskosten in Höhe von rund 65 Mio. Euro veranschlagt. Unter Verwendung von Standardwerten ergibt sich ein NKI von 0,94 bis 0,96 und damit kein volkswirtschaftlich positiver Wert. Bei Einbeziehung der Reaktivierung der Strecke Recke – Rheine (s. oben) liegt der NKI unter Verwendung realer Werte bei 1,48. Sollte die Reaktivierung Recke – Rheine nicht umgesetzt werden, würde sich für die Reaktivierung Rheine – Spelle mit Durchbindung der RB 65 unter Realwertannahmen sogar ein NKI von 2,07 ergeben. Auf Grundlage der Bewertungsergebnisse bestehen gute Voraussetzungen, die Fördervorgaben des Bundes für Investitionsmittel zu erfüllen. Die LNVG führt die Reaktivierungsplanungen daher im Rahmen der Stufen 3 und 4 weiter.

Lengerich (Westf) – Versmold

Im Jahr 2023 hat das Land Niedersachsen, in Zusammenarbeit mit der LNVG, ein neues, vierstufiges Reaktivierungsprogramm gestartet, das auch ökologische und soziale Kriterien berücksichtigt. Das Verfahren ist mehrstufig, wobei mit jeder Stufe auch Projekte, die diese Stufe nicht erreichen, im weiteren Verlauf ausscheiden. In diesem Rahmen wurde auch die Wiedereinführung des SPNV auf der 29,4 Kilometer langen Bahnstrecke Lengerich – Versmold untersucht. Die Fahrzeit der neuen Personenzüge würde ca. 25 Minuten betragen. Die eingleisige Bahnstrecke verläuft durch Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen und gehört dem privaten EIU Lappwaldbahn.

Verkehrlich greift die LNVG-Untersuchung die NRW-Zielnetzplanungen auf und knüpft an die Planungen des NWL für die zuvor beschriebenen Reaktivierungsstrecken Ibbenbüren – Lengerich und Versmold – Harsewinkel an. Im Rahmen der Stufen 1 und 2 des Verfahrens hat die LNVG die Strecke auf Basis unterschiedlicher Angebots- und Infrastrukturkonzepte mittels Nutzwertanalyse untersucht. In einer Variante verkehren stündliche Züge von Ibbenbüren bis Hövelhof mit Anschlüssen von und nach Paderborn. In der zweiten Variante besteht in Lengerich ein Anschluss u. a. an die Züge aus Ibbenbüren.

Die Varianten ohne Durchbindung von und nach Ibbenbüren ergeben Investitionskosten von 42,3 Mio. Euro und einen NKI von 0,4 bei Standardwerten bzw. -0,16 bei realen Werten. Mit einer Durchbindung von und nach Ibbenbüren beträgt das Investitionsvolumen 40,9 Mio. Euro, der NKI liegt bei Standardwerten bei 0,59 und bei realen Werten bei 0,3.

Damit wird die Schwelle von 1,0, ab der ein Vorhaben als volkswirtschaftlich sinnvoll gilt, nicht erreicht. Die LNVG führt die weiteren Untersuchungen für diese Strecke daher in den Stufen 3 und 4 nicht fort.

Aus planerischer Sicht ist es dennoch sinnvoll, die Strecke für zukünftige Bedarfe weiterhin zu beobachten und zunächst den Güterverkehr weiter zu forcieren. Zeitlich wäre die vorgenannte Reaktivierung ohnehin an die Vorhaben Ibbenbüren – Lengerich und Versmold – Harsewinkel gebunden, wobei letztere als Fortsetzung der bereits in Umsetzung befindlichen TWE-Reaktivierung zu betrachten ist.

Bohmte – Bad Holzhausen

In Zusammenarbeit mit der LNVG hat das Land Niedersachsen im Jahr 2023 ein neues, vierstufiges Reaktivierungsprogramm gestartet, das neben verkehrlichen auch ökologische und soziale Kriterien berücksichtigt. Das Verfahren ist stufenweise aufgebaut, sodass Projekte, die die Anforderungen einer Stufe nicht erfüllen, im weiteren Verlauf ausscheiden. Im Rahmen dieses Programms wurde auch die Wiedereinführung des SPNV auf der rund 20,5 Kilometer langen Strecke Holzhausen – Bohmte untersucht. Die geplanten Personenzüge würden die Strecke in etwa 23 Minuten durchfahren. Die eingleisige Bahnstrecke verläuft durch Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen und befindet sich im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Wittlager Kreisbahn, das zur Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) gehört und als kommunales Unternehmen betrieben wird. Verkehrlich knüpft die LNVG-Untersuchung an die NRW-Zielnetzplanungen und die Planungen des NWL in Bezug auf die S-Bahn OWL für die Strecke Bünde – Rahden an.

Die LNVG hat in den vorliegenden Stufen 1 und 2 des Verfahrens auf Basis verschiedener Angebots- und Infrastrukturkonzepte im Rahmen einer Nutzwertanalyse unter anderem auch die genannte Strecke von Bohmte nach Bad Holzhausen untersucht. Verkehrlich sieht die Planung für die Linie, die als Pendel mit BEMU-Fahrzeugen verkehren soll, in Bad Holzhausen Anschlüsse zur RB 71 von und nach Bielefeld vor. Im Zielfahrplan in Bohmte bestehen Anschlüsse von und zur RE in Richtung Osnabrück. Die Planungen ergeben bei Verwendung von Standardwerten ein Investitionsvolumen von rund 56,1 Mio. Euro und einen NKI von 0,16; bei Verwendung realer Werte liegt der NKI bei 0,37. Damit wird die volkswirtschaftliche Schwelle von 1,0, ab der ein Vorhaben als sinnvoll gilt, nicht erreicht, weshalb die Strecke im Rahmen der weiteren Untersuchungen der LNVG in den Schritten 3 und 4 zunächst nicht weiterverfolgt wird. Aus der Region wurde jedoch in Abstimmung mit der LNVG und dem NWL angeregt, die bewerteten Eckdaten angesichts der in den letzten Jahren getätigten umfangreichen Infrastrukturinvestitionen noch einmal zu überprüfen. Dieser Prüfprozess ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Vom Ergebnis hängt der weitere Fortgang der Untersuchungen ab.

B4.1.6 Zielnetze 2032/2040

In Nordrhein-Westfalen sind unter intensiver Mitarbeit von VRR, go.Rheinland und dem NWL als Aufgabenträger für den SPNV die Zielnetze NRW 2032 und NRW 2040 entwickelt worden, mit denen Planungssicherheit für die Entwicklung des SPNV in NRW geschaffen wird. Der NWL hat dabei sowohl die Anforderungen aus dem ersten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe als auch weitere in den vergangenen Jahren entwickelte Konzepte eingebracht, die den SPNV als Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

im Sinne der Verkehrswende stärken und zur Entwicklung eines attraktiven und zuverlässigen Mobilitätsangebots in der Region und darüber hinaus beitragen. In diesem Kapitel werden die geplanten Angebotsverbesserungen im Verkehrsraum Westfalen-Lippe im Zusammenhang der Zielnetze NRW 2032 und 2040 dargestellt. Der dazu notwendige Infrastrukturausbau wird in Kapitel B4.2.3 beleuchtet und im Anhang 2 in Form einer Maßnahmenliste übersichtlich zusammengefasst.

Das Zielnetz NRW 2032 bezieht insbesondere bereits begonnene und in den nächsten Jahren umsetzbare Ausbaumaßnahmen ein als Basis für eine aufwärtskompatible Weiterentwicklung im Sinne einer fahrplanbasierten Infrastrukturplanung, in der auch Qualität und Zuverlässigkeit berücksichtigt werden zum Zielnetz NRW 2040. Die NRW-Zielnetze sind mit den bundesweiten Anstrengungen zum Deutschlandtakt vereinbar und kompatibel. Die Zielnetze berücksichtigen dabei einen mittel- und langfristigen Planungshorizont und beziehen sich nicht auf konkrete Jahreszahlen.

Das angestrebte Angebot für das Zielnetz NRW 2040 geht mit Blick auf die Zukunft und die angestrebte Verkehrswende über die auf Basis heutiger Fahrgastzahlen aufgestellten Bedienungsstandards hinaus. Die bundesweit sowohl für den Deutschlandtakt als auch für NRW angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im SPNV sowie die Veränderung des Modal Splits im Verbandsgebiet zugunsten des ÖV (vgl. Kapitel B3.1) sind nur durch eine deutliche Ausweitung und qualitative Weiterentwicklung des SPNV-Angebots zu erreichen, insbesondere in jenen Regionen und Korridoren mit hohem bzw. wachsendem Verkehrsaufkommen.

All das ist ohne eine entsprechende Finanzierung nicht umsetzbar. Hierfür müssen nicht nur investiv, die in den nachfolgenden Kapiteln darstellten Infrastrukturanpassungen inklusive der entsprechenden Planungen finanziert werden, sondern ebenso die Leistungsausweitungen (Mehrkilometer, ggf. Fahrzeug- bzw. Personal-Mehrbedarf) dauerhaft über die Regionalisierungsmittel gesichert werden. Aktuell stehen hierfür keine ausreichenden Mittel zur Verfügung. Daher stehen alle in den Zielnetzen aufgeführten Angebotsausweitungen ausdrücklich unter Finanzierungsvorbehalt.

Abstimmung mit Aufgabenträgern außerhalb von NRW

Mit der niederländischen Provincie Overijssel ist der grenzüberschreitende Verkehr im Bereich Enschede gemeinsam in einer als INTERREG-Projekt mit europäischen Mitteln geförderten Studie EuregioRail untersucht worden, deren Ergebnisse in die Zielnetzplanungen in NRW eingearbeitet wurden. Mit dem Projekt EuregioRail setzen sich die EUREGIO, die Provincie Overijssel und der NWL als Aufgabenträger in den Niederlanden und in Deutschland sowie das Verkehrsministerium NRW und weitere regionale Partner gemeinsam für die Schaffung einer durchgehenden Zugverbindung zwischen Münster und Zwolle ein.

Mit der Landesnahverkehrsgesellschaft in Niedersachsen (LNVG), wo mit dem SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ ebenfalls eine zukunftsorientierte Planung entwickelt wurde, sind die Konzepte in den zahlreichen grenzüberschreitenden Korridoren abgestimmt. Dort, wo im später aufgestellten niedersächsischen Konzept zusätzliche Leistungen aus den letzten NRW-Knoten nach Niedersachsen oder auf Strecken mit nur wenigen Streckenanteilen in NRW vorgesehen sind, werden diese im NWL übernommen und in den Zielnetzen NRW zu gegebener Zeit aktualisiert. Dieses ist der Fall auf der Emslandstrecke nördlich von Rheine und der Strecke Osnabrück – Oldenburg mit einer Streckenlänge von nur ca. 8 Kilometer und einer Station in NRW.

Mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hessen (NVV und RMV) und Rheinland-Pfalz gibt es laufend Abstimmungen zu den jeweiligen Linien bzw. Netzen. Hier erfordern aktuelle Entwicklungen teilweise eine Überarbeitung der Planungen.

Erforderliche Anpassungen der Zielnetze

Auf der Achse Rheine – Osnabrück – Löhne – Minden – Hannover mit viermaligem Überschreiten der Landesgrenze NRW/Niedersachsen ist das im Zielnetz NRW 2032 vorgesehene Konzept mit einer Flügelung der RE 70 Bielefeld – Hannover mit einem Ast aus Rheine und Osnabrück (entsprechend der heutigen RE 62) aufgegeben worden, da es fahrzeugseitig als nicht aufwärtskompatibel angesehen wird. Das im SPNV-Konzept 2030+ der LNVG enthaltene Konzept der RE 62 mit Anschluss in Löhne an die RE 70, welches bereits umgesetzt ist, soll daher in das Zielnetz NRW 2032 übernommen werden.

Auf der Ruhr-Sieg-Achse entfällt der heute für den Nahverkehr zwischen Dortmund und Dillenburg freigegebene IC 34, der in den Zielnetzen enthalten ist, zum Fahrplan 2027. Fahrgäste mit Nahverkehrstickets können dort zuschlagsfrei den IC nutzen, den Ausgleich dafür finanziert der NWL. Zwischen Dortmund und Siegen übernimmt die RE 34 die Leistungen und verkehrt somit im Stundentakt. Zwischen Siegen und Dillenburg stimmen NWL und RMV aktuell ein Nachfolgekonzept ab, in dem eine schnelle Verbindung ohne Halt und eine Verbindung mit allen Halten – im NWL-Verbandsgebiet ist dieses nur Rudersdorf – jeweils stündlich verkehren und Anschlüsse zur RE 9 von/nach Köln und RE 34 von/nach Dortmund sichergestellt werden.

Für die RE 9 ist in den Zielnetzen eine Flügelung in Eitorf in einen schnellen Linienast bis Siegen mit sicherem Anschluss an die schnellen Verkehre Richtung Gießen/Frankfurt und einen langsamen Ast mit Bedienung aller Stationen und einer Verlängerung von Siegen bis Kreuztal dargestellt. Aus fahrzeugseitigen und infrastrukturellen Gründen wird dieses Konzept nicht weiterverfolgt, sodass es bei der heutigen Linienführung der RE 9 bleiben wird. Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern ist noch nicht abgeschlossen.

Bereits zum Fahrplan 2026 wird als qualitätsstärkende Maßnahme die Flügelung der RB 69 in Hamm aufgegeben, sodass in der Relation Münster über Hamm in Richtung Bielfeld zukünftig ein Umstieg erforderlich ist. Die Fahrplanzeiten bleiben unverändert. Das Zielnetz 2032 muss entsprechend angepasst werden. Für das spätere Zielnetz NRW 2040 ist diese Flügelung ohnehin nicht vorgesehen.

B4.1.6.1 Angebotsausweitungen im Zielnetz NRW 2032

Im Zielnetz NRW 2032 sind zusätzlich zu den in Kapitel B4.1.2 bereits dargestellten Taktverdichtungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf mit der Schließung der Taktlücken auf den Strecken Münster – Coesfeld, Bielefeld – Halle (Westf) und der Sennebahn Bielefeld – Paderborn viele bereits im ersten NVP des NWL (2011) dargestellte Angebotsausweitungen enthalten, die erst mit Infrastrukturausbau möglich sind.

Als Reaktivierungsstrecken sind neben der WLE-Strecke Münster – Sendenhorst und der TWE-Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl, die sich gegenwärtig im Planfeststellungsverfahren befinden, auch die RVM-Strecke Recke – Osnabrück sowie die RLG-Strecke Neheim-Hüsten – Sundern im Zielnetz NRW 2032 enthalten.

Gleiches gilt für potenzielle neue Stationen, die in Kapitel B4.2.5 separiert näher beleuchtet werden.

Abschließend der Hinweis, dass im Zielnetz 2032 als Vorstufe des Zielnetzes 2040 landesweit bereits geplante und angedachte Verbesserungen in einer Gesamtkonzeption gebündelt sind. Die Bezeichnung Zielnetz 2032 bezieht sich somit nicht auf das Kalenderjahr selbst, sondern auf das zugrunde liegende Umsetzungsszenario, da viele Infrastrukturprojekte aus vielfältigen Gründen in der Umsetzung nicht auf ein Jahr festzulegen sind.

Teilregion Münsterland

Rund um Münster beinhaltet das Zielnetz NRW 2032 die Vorstufe der S-Bahn Münsterland (vgl. Kapitel B4.1.4) mit Reaktivierung der WLE-Strecke Münster – Sendenhorst für den SPNV im 20-Min-Takt , dem 30-Min-Takt auf den Strecken Münster – Gronau, Münster – Coesfeld und Münster – Rheda-Wiedenbrück sowie die Verlängerung der Linien RB 69/89 und RB 65 über Münster (Westf) Hbf hinaus nach Münster Zentrum Nord bzw. Münster-Hiltrup, sodass auf der Stammstrecke der S-Bahn Münsterland zwischen Zentrum Nord und Hiltrup ein 15-Min-Takt entsteht.

Im Korridor Münster – Osnabrück ist im Zielnetz NRW 2032 das aktuelle Angebot der stündlichen RB 66 (als S 66) enthalten, die über Osnabrück hinaus bis Belm-Vehrte verlängert werden soll. Die zweite stündliche Leistung wird, wie im Fahrplan 2026 mit der RE 2 hergestellt, bei der die Halte Kattenvenne und Natrup-Hagen aufgrund der Anschlussbeziehung zum RE 60 nur zweistündlich bedient werden können. Im Zusammenhang mit dem zukünftigen Fahrzeugeinsatz auf der Linie RE 2 im sogenannten RRX-B-Netz Anfang der 2030er Jahre im Vorlauf der späteren Umwidmung der Linie zur RRX 7 ist es sinnvoll, die im Zielnetz NRW 2040 vorgesehene Beschleunigung der RE 2 (RRX 7) sowie die Verdichtung der S 66 mit einer zweiten stündlichen Verbindung mit Bedienung aller Halte vorzuziehen und bereits im Zielnetz 2032 dazustellen. Aus den aktuellen Fahrgastzahlen mit einer Nutzungsintensität von über 8.000 Rkm/kmBL ergibt sich bereits heute aus den Bedienungsstandards der Bedarf einer dritten stündlichen Leistung. Mit der Beschleunigung der RE 2 wird auch die Anschlusssicherheit in Osnabrück insbesondere zur RE 60 verbessert.

Von Hamm aus wird die RE 13 aus Düsseldorf bis Münster verlängert, sodass ein angenäherter 30-Min-Takt in der Verbindung Münster – Hagen – Wuppertal entsteht.

Im nördlichen Münsterland umfasst das Zielnetz NRW 2032 die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn von Recke nach Osnabrück. Die im Konzept 2030+ der LNVG dargestellten Verstärkerfahrten zwischen Rheine und Meppen, die in die Linie RE 60 integriert werden sollen, können auch in das Zielnetz NRW 2030 überführt werden.

Als erste Stufe aus dem Projekt EuregioRail ist die Verdichtung der RB 51 (Enschede – Coesfeld – Dortmund) auf einen 30-Min-Takt in das Zielnetz NRW 2032 aufgenommen worden. Die heutige Zeitlage der RB 51 wird dabei zur RE 51, die zwischen Lünen und Dortmund ohne Zwischenhalte verkehrt. In den Niederlanden wird die RE 51 über Enschede hinaus bis Hengelo verlängert. Als weiteres Ergebnis aus dem Projekt EuregioRail soll die S 64 von Münster über Enschede hinaus stündlich bis Zwolle verlängert werden.

Im westlichen Münsterland ist darüber hinaus die Verdichtung der RE 14 zwischen Borken und Dorsten mit Schließung der Taktlücken der heutigen Verdichtung zur Hauptverkehrszeit im Zielnetz NRW 2032 enthalten.

Teilregion Ostwestfalen-Lippe

Im Raum Bielefeld ist das im ausgeschriebenen Netz Nördliches Westfalen enthaltene Betriebskonzept mit Flügelungen der RB 71 in Herford nach Bad Salzuflen und der RE 82 in Lage nach Lemgo-Lüttfeld als Vorstufe der S-Bahn OWL (vgl. Kapitel B4.1.4) im Zielnetz NRW 2032 enthalten. Bad Salzuflen erhält somit eine stündliche Direktverbindung nach Bielefeld ergänzend zur Umsteigeberbindung mit den Linien RB 72 und RB 61. Für Lemgo entsteht ein 30-Min-Takt nach Bielefeld und eine zusätzliche stündliche Umsteigeverbindung nach Detmold und Paderborn.

Als weitere Vorstufen der S-Bahn OWL sind die Reaktivierung der TWE-Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl im Stundentakt, die Schließung von Taktlücken der RB 74 zum 30-Min-Takt als S 74 auf der Sennebahn, die Schließung der Taktlücken auf dem Haller Willem bis Halle (Westf) und die Verlängerung des 30-Min-Taktes bis Osnabrück als S 75 bzw. S 75X sowie die Verdichtung der RB 84 auf einen 30-Min-Takt von Paderborn nach Höxter und Holzminden als S 84 als weitere Vorstufen der S-Bahn OWL im Zielnetz NRW 2032 enthalten.

Auf der Achse Rheine/Bielefeld – Löhne – Hannover soll das zum Fahrplan 2024 umgesetzte Konzept mit der zweistündlichen RE 62 Rheine – Löhne mit Anschluss an die RE 70 Bielefeld – Hannover in das Zielnetz 2032 aufgenommen werden (siehe oben).

Zwischen Paderborn und Warburg ist im Zielnetz NRW 2032 eine Verdichtung mit der stündlichen Verlängerung der S 69 von Münster ergänzend zur stündlichen RE 11 (RRX) enthalten.

Teilregion Sauerland

Entlang des Korridors an der Oberen Ruhr von Hagen und Dortmund über Meschede bis Warburg und weiter nach Kassel ist das Konzept Sauerlandnetz 3.0 (vgl. Kapitel B4.1.4) mit der Verschiebung der Zeitlagen der Linien RE 57 Dortmund – Brilon/Winterberg und RE 17 Hagen – Warburg im Zielnetz NRW 2032 enthalten. Dieser Tausch der Taktlagen mit Optimierung der Knoten Fröndenberg und Brilon Wald ist weitgehend zugkilometerneutral. Die RE 17 wird wieder bis Kassel verlängert, wobei hier der größte Teil der Leistungsausweitung im Gebiet des benachbarten NVV in Hessen liegt, wo die Finanzierung sichergestellt werden muss.

Die RB 54 soll zwischen Fröndenberg und Unna beschleunigt werden, um in Unna einen Anschluss zur RE 13 Richtung Münster zu erreichen, der die Fahrzeit aus dem Sauerland nach Hamm und Münster deutlich verkürzt.

Die Reaktivierung der Strecke Neheim-Hüsten – Sundern für den SPNV im Stundentakt ergänzt das Angebot auf der Achse der Oberen Ruhr und den Seitenarmen.

Die Linie RE 34 Dortmund – Finnentrop – Siegen muss nach dem Wegfall der IC-Linie 34 stündlich dargestellt werden.

Teilregion Siegerland

Auf den bisher nur zweistündlich bedienten Streckenabschnitten Erndtebrück – Bad Laasphe auf der Linie RB 94 und Neunkirchen – Haiger auf der Linie RB 96 ist im Zielnetz NRW 2032 die Ausweitung zum Stundentakt als Mindestangebot enthalten.

Die RE 34 Dortmund – Finnentrop – Siegen muss nach dem Wegfall der IC-Linie 34 stündlich dargestellt werden. Die RB 93 von Bad Berleburg wird im Zielnetz NRW 2032 nur bis Siegen geführt und dadurch

stabilisiert. Dieses wird bereits zum Fahrplan 2026 umgesetzt. Die Verkehre westlich von Siegen gehen dabei zur RB 90 über.

Für die RE 9 soll im Zielnetz NRW 2032 nach Abstimmung der Aufgabenträger der bestehende Linienverlauf ohne Flügelung in Eitorf dargestellt werden (vgl. Kapitel B4.1.6, Abstimmung mit Aufgabenträgern außerhalb von NRW). Die noch mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmende Linie mit allen Zwischenhalten (im Fahrplan 2026 die RE 90) wird im Zielnetz NRW 2032 über Siegen hinaus bis Kreuztal verlängert und bietet wieder die mit der Verkürzung der RB 93 entfallende durchgängige Verbindung im Raum Siegen.

Zwischen Siegen und Dillenburg soll das noch abschließend abzustimmende Konzept mit einer stündlichen RE-Leistung und einer Regionalbahn im Stundentakt statt der heutigen jeweils zweistündlichen Bedienung der Zwischenhalte mit der RB 95 und der RE 99 in das Zielnetz NRW 2032 aufgenommen werden.

Zusammenfassung Zielnetz NRW 2032

In den anderen Bereichen bleiben die Linienführungen im Zielnetz wie im Fahrplan 2026 bestehen. Die Strecken und Streckenabschnitte mit Leistungsveränderungen sind in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt. Dabei wird auch der Bezug zu den in Kapitel B3.2.2 formulierten Bedienungsstandards für die Taktfolge hergestellt, die sich auf die bestehende Nutzungsintensität beziehen.

Tabelle 11: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2032

Streckenabschnitt	Art der Ausweitung	Neue Verbindungen und Verbesserungen	Linie	Art*
Münster – Sendenhorst	20-Min-Takt	SBM	S 68	Reaktivierung
Münster – Gronau	Schließung Taktlücken	SBM	RB(S) 64	Bed.standard
Münster – Coesfeld	Schließung Taktlücken	SBM	RB(S) 63	Bed.standard
Münster – Warendorf	Verdichtung 30-Min-Takt	SBM	RB(S) 67	Bed.standard
Warendorf – Rheda-W.	Verdichtung 30-Min-Takt	SBM, SBO	RB(S) 67	Ausweitung
Münster – Rheine	Schließung Taktlücken	SBM	RB(S) 65	Bed.standard
Münster Zentrum Nord – Münster -Hiltrup	Verdichtung 15-Min-Takt	Stammstrecke S-Bahn Münsterland	S 65 / S 69	Ausweitung
Münster – Hamm	4. stündliche Leistung	Münster – Düsseldorf	RE 13	Bed.standard
Münster – Osnabrück	*3. stündliche Leistung*	*Beschleunigung RE 2*	*RB(S) 66*	*Bed.standard*
Recke – Osnabrück	30-Min-Takt		RB 62	Reaktivierung
Rheine – Salzbergen	*Verstärkerfahrten*	*Meppen – Hannover*	*RE 60*	*Bed.standard*
Borken – Dorsten	Schließung Taktlücken	Borken – Essen	RE 14	Ausweitung
Coesfeld – Dortmund	Verdichtung 30-Min-Takt		RE 51	Bed.standard/ Ausweitung
Herford – Bad Salzuflen	Verdichtung 30-Min-Takt	Bad Salzuflen – Bielefeld, SBO	RB(S) 71	Bed.standard
Lage – Lemgo	Verdichtung 30-Min-Takt	Bielefeld – Lemgo, SBO	RE 82	Ausweitung
Harsewinkel – Verl	60-Min-Takt	SBO	RB 76	Reaktivierung
Bielefeld – Paderborn	Schließung Taktlücken	SBO	RB(S) 75	Bed.standard

Streckenabschnitt	Art der Ausweitung	Neue Verbindungen und Verbesserungen	Linie	Art*
Bielefeld – Halle (Westf)	Schließung Taktlücken	SBO	RB(S) 74	Ausweitung
Halle (Westf) – Osnabrück	Verdichtung 30-Min-Takt	SBO	RB(S) 75	Ausweitung
Paderborn – Holzminden	Verdichtung 30-Min-Takt	SBO	RB(S) 84	Bed.standard/ Ausweitung
Paderborn – Warburg	2. stündliche Leistung	Münster – Warburg	S 69	Ausweitung
Warburg – Kassel	2. stündliche Leistung	Hagen – Meschede – Kassel, SLN	RE 17	Bed.standard
Neheim-Hüsten – Sundern	60-Min-Takt	SLN	RB 56	Reaktivierung
Erndtebrück – Bad Laasphe	60-Min-Takt	Erndtebrück – Marburg	RB 94	Bed.standard
Neunkirchen – Haiger	60-Min-Takt	Betzdorf – Haiger	RB 96	Bed.standard
Siegen – Kreuztal	4. stündliche Leistung	Betzdorf – Kreuztal	RE 90	Ausweitung
Siegen – Dillenburg	2. stündliche Leistung	Siegen – Gießen	(RB 95)	Bed.standard

* Bed.Standard = Bedienungsstandard Taktfolge wird durch die Maßnahme erreicht, Reaktivierung = Streckenreaktivierung für den SPNV, Ausweitung = weitere Ausweitung zur Herstellung neuer Verbindungen, *kursiv* = Vorschlag zur Aufnahme in des Zielnetz NRW 2032

Quelle: NWL 2025

Eine Übersicht des Zielnetzes NRW 2032 als Netzliniengrafik kann online abgerufen werden.

B4.1.6.2 Angebotsausweitungen im Zielnetz NRW 2040

Für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in NRW über das Zielnetz 2032 hinaus ist eine enge Verzahnung mit dem Deutschlandtakt erfolgt, in dem der Fernverkehr entsprechend dem 3. Gutachterentwurf unterstellt wurde. Somit sind die in der Maßnahmenliste zum Deutschlandtakt enthaltenen Vorhaben des potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als umgesetzt unterstellt worden und bilden die Basis für die weitere fahrplanbasierte Infrastrukturplanung für den Nah- und Regionalverkehr. Somit ist z. B. die Realisierung der ABS/NBS Hamm – Bielefeld – Seelze (– Hannover), der ABS Münster – Lünen (– Dortmund) und der Ausbau Dortmund – Hamm einschließlich der Knoten Bielefeld, Hamm und Dortmund für das Zielnetz NRW 2040 ebenso als umgesetzt vorausgesetzt wie die Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Osnabrück. Der aus der Angebotsentwicklung im SPNV abgeleitete Infrastrukturausbaubedarf ist im Gegenstrom wieder in den Deutschlandtakt eingebracht worden, damit dieser ein integriertes Angebot für Fernverkehr und SPNV abbildet.

Leitlinie für das Zielnetz NRW 2040 ist wie auch für den Deutschland, dass mit einem ausgeweiteten, attraktiven und verlässlichen Angebot auf der Schiene eine Verdoppelung der Fahrgastnachfrage ermöglicht wird. Daher gehen die vorgesehenen Ausweitungen v. a. in den Korridoren mit hohem und wachsendem Verkehrsaufkommen über die in Kapitel B3.2.2 formulierten Bedienungsstandards hinaus. Das Zielnetz 2040 bezieht sich dabei weniger auf das Kalenderjahr selbst als auf das zugrunde liegende Umsetzungsszenario.

Im Zielnetz NRW 2040 sind auch zahlreiche Reaktivierungsstrecken dargestellt, die in Kapitel B4.1.5 separat betrachtet wurden. Auf diese wird in diesem Kapitel im Folgenden nicht erneut eingegangen.

Gleiches gilt für potenzielle neue Stationen, die in Kapitel B4.2.5 näher beleuchtet werden. Jeweils ist die Umsetzung von finanziellen und personellen Ressourcen abhängig.

Teilregion Münsterland

Im nördlichen Münsterland wird die Linie RE 62 Rheine – Löhne in die Linie RE 60 Rheine – Hannover integriert und auf einen Stundentakt verdichtet. Zwischen Rheine und Osnabrück wird die RE 60 beschleunigt und hält nur noch in Ibbenbüren und Osnabrück Altstadt. Die zweite stündliche Verbindung für alle Zwischenhalte wird von einer neuen Linie RE 61 Rheine – Bielefeld übernommen, die von Osnabrück beschleunigt nach Bielefeld geführt wird. Nach dem von der LNVG vorgestellten SPNV-Konzept 2040+ soll die RE 60 über Rheine hinaus stündlich bis Leer verlängert werden. Das Zielnetz NRW 2040 ist hier entsprechend zu ergänzen.

Im S1-Korridor der S-Bahn Münsterland wird nach dem unterstellten zweigleisigen Ausbau zwischen Amelsbüren und Werne im RRX-Konzept die Linie RRX 3 von Dortmund mit Halt in Lünen nach Münster geführt. Um für die nicht vom RRX bedienten Zwischenstationen den zu erreichenden Bedienungsstandard von zwei stündlichen Verbindungen abzubilden, wird die im Zielnetz als RE 3 dargestellte Verbindung der heutigen RB 50 (in Dortmund durchgebunden von Duisburg) mit der S 50 auf einen 30-Min-Takt von Münster bis Werne verdichtet.

Im S2-Korridor der S-Bahn Münsterland wird das Angebot mit Bedienung aller Halte, wie bereits im Zielnetz NRW 2032 über die RE 42 im 30-Min-Takt abgedeckt. Ergänzend zur schnellen RRX 7 Düsseldorf – Osnabrück, welche die bisherige RE 2 in dieser Verbindung ablöst, wird im Zielnetz NRW 2040 eine zusätzliche schnelle Linie um 30 Minuten zur RRX 7 versetzt von Münster über Recklinghausen, Bochum, Witten, Hagen und Wuppertal bis Köln geführt. Diese Linie wird neu wiederum als RE 2 benannt. Nach den Nachfragesteigerungen durch die Einführung der heutigen schnellen RE 2 (zukünftig weiterentwickelt als RRX 7) ist hier an Wochenenden der Bedienungsstandard mit vier stündlichen Leistungen erreicht.

Im S3-Korridor wird von Münster nach Coesfeld im Zielnetz NRW 2040 eine dritte Leistung als schnelle RE-Verbindung ergänzt, die in Coesfeld weiter durchgebunden wird. Ohne Berücksichtigung einer möglichen Führung auf einer reaktivierten Strecke nach Borken bzw. Bocholt ist eine Durchbindung zur RE 14 Richtung Dorsten und Bottrop möglich.

Im mit über 5.000 Rkm/kmBL stark belasteten S4-Korridor der S-Bahn Münsterland wird das Angebot durch eine schnelle RE-Linie mit wenigen Halten ergänzt, die entsprechend dem EuregioRail-Projekt über Enschede hinaus bis Zwolle verlängert werden soll. Mit der dritten stündlichen Verbindung wird der Bedienungsstandard nach Kapitel B3.2.2 erreicht. Aufgrund des größeren erforderlichen Infrastrukturausbaus ist diese Ausweitung im Zielnetz 2032 noch nicht berücksichtigt worden. Im Zielnetz NRW 2040 ist die dritte Leistung als Verlängerung der aus Hamm und Düsseldorf in Münster ankommenden RE 13 dargestellt. Der für die RE 13 erforderliche Ausbau ermöglicht eine weitere Verdichtung des nachfragestärksten Abschnitts durch eine stündliche Verlängerung der S 69 von Münster Zentrum Nord bis Burgsteinfurt, sodass zwischen Münster und Steinfurt ein angenäherter 15-Min-Takt entsteht.

Im S6-Korridor Münster – Osnabrück ist es u. a. durch die Verlängerung der RE 2 bis Osnabrück zu einer starken Nachfragesteigerung auf heute über 8.000 Rkm/kmBL an den Verkehrstagen Montag bis Freitag gekommen - mit noch höheren Werten an Wochenenden. Hier ist im Zielnetz 2040 eine dritte stündliche Leistung vorgesehen, indem die S 66 verdichtet wird und die Linie RRX 7 (vorher RE 2) nur noch Lengerich (Westf) als Zwischenhalt bedient. Mit der RRX 7 wird ein sicherer Anschluss an die stündliche RE 60