

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

1 nach Bünde, Minden und Hannover erreicht. Damit wird für diese Strecke der definierte Bedienungs-
2 standard in Abhängigkeit der Nutzungsintensität umgesetzt. Der NWL strebt an, diese Ausweitung zur
3 Verbesserung der Qualität und Vermeidung eines fahrzeug- und infrastrukturseitigen nicht aufwärts-
4 kompatiblen Zwischenzustands vorzuziehen und bereits im Horizont des Zielnetzes 2032 umzusetzen
5 (siehe oben).

6 Im Korridor S 7 wird von Münster nach Warendorf im Zielnetz NRW 2040 eine dritte Leistung als schnelle
7 RE-Verbindung ergänzt. Im Projekt S-Bahn Münsterland laufen Untersuchungen, mit weniger infrastrukt-
8 turellem Aufwand eine effektivere Angebotsverdichtung zu erreichen.

9 Auf der Stammstrecke der S-Bahn Münsterland auf den Korridoren S 5 und S 9 sowie auf dem S 8-Korri-
10 dor der WLE-Strecke sind die Zielzustände bereits im Zielnetz NRW 2032 abgebildet.

11 Im westlichen Münsterland ist der 30-Min-Takt zwischen Coesfeld und Gronau mit Verlängerung der
12 verdichtenden RB 51 von Dortmund über Coesfeld hinaus bis Gronau entsprechend den Ergebnissen der
13 EuregioRail-Studie im Zielnetz NRW 2040 enthalten.

14 Bocholt erhält im Zielnetz NRW 2040 eine Anbindung an den Rhein-Ruhr-Express durch Verlängerung
15 der RRX 5 aus Düsseldorf über Wesel hinaus nach Bocholt, um 30 Minuten versetzt zur bestehenden
16 Bedienung der RE 19.

17 **Teilregion Ostwestfalen-Lippe**

18 Im Korridor von Osnabrück und Rahden über Bünde nach Bielefeld verkehrt im Zielnetz NRW 2040 zu-
19 sätzlich die neue Linie RE 61 Rheine – Bielefeld als schnelle Verbindung zwischen Osnabrück und Biele-
20 feld nur mit den Halten Melle, Bünde und Herford. Zwischen Osnabrück und Bünde verkehren so drei
21 stündliche Linien, womit der geforderte Bedienungsstandard erfüllt wird. Zwischen Rahden und Bünde
22 wird die S 71 auf einen 30-Min-Takt verdichtet mit Anschluss in Bünde an die RB 61 nach Bielefeld und
23 die neue schnelle RE 61 nach Osnabrück. Zwischen Bünde und Bielefeld überlagert die schnelle RE 61
24 den 30-Min-Takt aus S 61 und S 71.

25 Im Korridor Bielefeld – Herford – Minden werden die Linien RE 70 und RE 78 zu einem Stundentakt der
26 RE 70 gebündelt und stündlich bis Hannover geführt, in versetzter Zeitlage zur ebenfalls auf einen Stun-
27 dentakt verdichteten RE 60 aus Richtung Bünde und Osnabrück. Von Minden nach Hannover verkehren
28 dann drei stündliche Linien, womit der Bedienungsstandard erfüllt wird. Zusätzlich verkehrt im Zielnetz
29 NRW 2040 eine neue S-Bahn-Linie zwischen Bielefeld und Minden, die stündlich bis Nienburg geführt
30 wird, wodurch zwischen Minden und Nienburg der Stundentakt als Grundangebot im ITF NRW erreicht
31 wird. Diese Linie S 74 wird südlich von Bielefeld über die Sennebahn bis nach Paderborn geführt,
32 wodurch neue Direktverbindungen entstehen. Die Anbindung von Minden und Herford an den Rhein-
33 Ruhr-Express erfolgt im Zielnetz NRW 2040 über die neue Linie RRX 4, etwa 30 Minuten versetzt zur
34 RE 70. Die RRX 6 endet dann in Herford. Mit dem RRX wird dadurch ein 30-Min-Takt zwischen Gütersloh
35 und Herford hergestellt.

36 Im Korridor von Hamm und Münster über Gütersloh nach Bielefeld verkehrt auf der Hauptachse Hamm
37 – Bielefeld in der Zeitlage der heutigen RB 69 im Zielnetz NRW 2040 die RRX 4 Remagen – Minden im
38 30-Min-Takt mit der RRX 6 Koblenz – Herford. Als dritte stündliche Leistung verkehrt eine neue RE 81
39 Bielefeld – Hamm mit Bedienung aller Stationen, womit der Bedienungsstandard erfüllt wird. Die S 67
40 von Münster über Warendorf nach Bielefeld wird im Zielnetz NRW 2040 auch zwischen Bielefeld und
41 Münster auf einen 30-Min-Takt verdichtet.

1 Der Korridor der TWE-Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl wird im Zielnetz NRW 2040 auf einen 30-
2 Min-Takt verdichtet. Dabei ist aufgrund älterer Planungsstände aktuell eine Linientrennung in Gütersloh
3 in eine S 76 und S 78 dargestellt. Wie im Kapitel B4.1.5 dargestellt, wurden im Rahmen der Untersu-
4 chungen zur Verlängerung der TWE-Reaktivierung über Harsewinkel hinaus nach Versmold und über
5 Verl hinaus nach Hövelhof auch Varianten mit Taktverdichtungen zum 30-Min-Takt geprüft. Dort hat die
6 Variante mit einer Linientrennung in Gütersloh zwar auch einen NKI-Wert über 1,0, die Variante mit dem
7 Erhalt der Durchbindung über Gütersloh Hbf erzielte jedoch einen höheren NKI. Hier muss jedoch auch
8 von der DB InfraGO hin geprüft werden, welche Abhängigkeiten und Möglichkeiten in Gütersloh Hbf im
9 Hinblick auf die im Zielnetz NRW 2040 unterstellte ABS Hamm – Bielefeld (mit bis 300 km/h) vorhanden
10 sind. Die Strecke wird zudem in Kapitel B4.1.5 sowie im entsprechenden korridorspezifischen Hand-
11 lungskonzept dargestellt.

12 Im Korridor des Haller Willem bleibt es im Zielnetz NRW 2040 beim 30-Min-Takt. In Brackwede wird für
13 die S 75 und S 75X von Osnabrück ein neuer Anschluss im 30-Min-Takt an die Sennebahn nach Paderborn
14 erreicht.

15 Im Zielnetz NRW 2040 wird der Korridor der Sennebahn durch die neue RE 74 Bielefeld – Paderborn
16 gestärkt, die lediglich in Brackwede, Schloß Holte und Sennelager hält (letzteres zur Zugkreuzung der
17 RE 74). Die S 74 im 30-Min-Takt wird über Bielefeld hinaus nach Minden und stündlich weiter bis Nien-
18 burg verlängert.

19 Im Korridor von Bielefeld und Herford über Lage nach Lemgo, Detmold und Paderborn wird die Linie
20 S 73 Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld auf einen 30-Min-Takt mit allen Halten verdichtet. Die Linie RE 82 ver-
21 kehrt zwischen Bielefeld und Lage beschleunigt ohne Halt zusätzlich als dritte Leistung und bietet somit
22 eine schnelle Verbindung zwischen Bielefeld und Detmold. Die RE 82 wird zudem über Altenbeken hin-
23 aus bis Paderborn verlängert. Zwischen Herford und Lage wird der in Bad Salzuflen endende Ast der S 71
24 im 30-Min-Takt mit der S 72 bis Lage verlängert, wo Anschluss an die RE 82 nach Paderborn besteht. Zur
25 Herstellung einer Umsteigeverbindung in Richtung Hameln wird die Station Nieheim-Himmighausen ein-
26 gerichtet, an der von den Linien S 72 und RE 82 in Richtung Hameln und Hannover umgestiegen werden
27 kann.

28 Der Korridor von Paderborn nach Hameln wird ab Nieheim-Himmighausen durch eine aus Bad Pyrmont
29 verlängerten S-Bahn-Linie aus Hannover mit einer zweiten stündlichen Leistung mit Anschluss in Nie-
30 heim-Himmighausen an die RB 72 nach Paderborn verdichtet. Die durchgehende Verbindung Paderborn
31 – Hameln – Hannover wird als neue RE 80 von Hameln beschleunigt nach Hannover geführt. Aus Rich-
32 tung Steinheim bestehen in Nieheim-Himmighausen stündliche Umsteigeverbindungen von der RE 80
33 zur RE 82 nach Bielefeld und von der S 4 aus Hannover zur S 72 nach Herford.

34 **Korridor Dortmund – Kamen – Hamm**

35 Zwischen Dortmund und Hamm wird im Zielnetz NRW 2040 aus dem S-Bahn-System Rhein-Ruhr die S 1
36 über Dortmund im 30-Min-Takt bis Hamm geführt. Zwischen Dortmund und Kamen verdichtet die S 21
37 das Angebot zu einem 15-Min-Takt. Dieses S-Bahn-Angebot ersetzt die heutige RE 3. Die heutige RE 6
38 (RRX) wird als RRX 6 künftig im 30-Min-Takt mit der neuen RRX 4 verkehren. Aus der heutigen Linie RE 11
39 (RRX) wird die RRX 2. Alle RRX-Linien bedienen nur den Zwischenhalt Kamen.

40 **Teilregion Sauerland**

41 Ergänzend zum bereits im Zielnetz NRW 2032 enthaltenen Konzept Sauerlandnetz 3.0 ist als zweite Stufe
42 die Verlängerung der RE 57 über Brilon Stadt hinaus bis Brilon Egger im Zielnetz NRW 2040 enthalten.

Zwischen Hagen und Fröndenberg wird das stündliche Angebot der RE 17 ergänzt durch die neue Linie RB 54 (Hagen – Neuenrade), mit der bis zu vier neue Stationen in Schwerte-Westhofen, Schwerte Ost, Schwerte-Geisecke und Fröndenberg-Langschede bedient werden sollen. Gegebenenfalls können nicht alle neuen Stationen bedient werden, sodass in diesem Fall eine Abwägung erforderlich ist, welche Stationen angefahren werden sollen. Von Fröndenberg wird die Linie weiter bis Neuenrade geführt, wodurch eine neue Direktverbindung von Menden und aus dem Hönnetal nach Hagen entsteht. Der nördliche Ast der aktuellen RB 54 wird zur Linie RB 58 (Menden – Unna).

Im Korridor Dortmund – Hagen – Lüdenscheid mit dem Ast über Meinerzhagen nach Gummersbach wird das Angebot mit einer neuen Linie RB 55 Dortmund – Hagen – Lüdenscheid-Brügge – Gummersbach auf einen 30-Min-Takt für alle Linienäste verdichtet. So erhält z. B. Meinerzhagen eine stündliche Direktverbindung nach Hagen und Dortmund ergänzend zur bestehenden Umsteigeverbindung. In Lüdenscheid-Brügge bestehen jeweils Umsteigebeziehungen für die nicht direkt bedienten Verbindungen. Die heutige RB 25 verkehrt im Zielnetz NRW 2040 als S 15 aus dem S-Bahn-System Köln heraus bis Lüdenscheid.

Im Ruhr-Sieg-Korridor mit dem Ast nach Iserlohn wird die RE 16 im Zielnetz NRW 2040 als RE 14 zu einem 30-Min-Takt verdichtet mit einer Durchbindung in Essen in Richtung Bottrop und Borken/Coesfeld. Die Leistungen der RB 91 zwischen Letmathe und Iserlohn gehen in diesem Konzept auf.

Die RB 92 Olpe – Finnentrop wird im Zielnetz NRW 2040 als zusätzliche Leistung von Finnentrop über Schwerte nach Dortmund geführt und verdichtet das Angebot auf der Ruhr-Sieg-Strecke mit einer dritten stündlichen Leistung.

Teilregion Siegerland

Im Korridor Siegen – Bad Berleburg/Marburg werden RB 93 und RB 94 in einem Flügelzugkonzept mit Zugteilung in Erndtebrück verbunden und stündliche Direktverbindungen in allen Relationen geschaffen.

Im Korridor Siegen – Köln soll, wie bereits in Bezug auf das Zielnetz NRW 2032 erläutert, für die RE 9 eine Linienführung wie im Fahrplan 2026 ohne Flügelung bestehen bleiben und die in Au (Sieg) anschließende RB-Linie mit allen Halten über Siegen hinaus bis Kreuztal geführt werden.

Im Korridor Siegen – Dillenburg ist für die Bedienung aller Stationen eine stündliche Linie aus Frankfurt im Zielnetz NRW 2040 enthalten, mit der neue Direktverbindungen von den Zwischenhalten nach Gießen und Frankfurt geschaffen werden. In Siegen bietet diese Linie im Knoten um die Minute 00 herum gute Umsteigeverbindungen in alle Richtungen. Im Zielnetz NRW 2040 ist bereits vermerkt, dass die RE 34 Dortmund – Siegen und die RE 99 Siegen – Frankfurt stündlich verkehren, sofern kein Fernverkehr angeboten wird. Dieses kann jetzt entsprechend bei den Planungen berücksichtigt werden. In der Darstellung des Zielnetzes NRW 2040 ist eine zweistündliche Durchbindung der RE 34 aus Dortmund in Siegen auf einen HessenExpress nach Frankfurt enthalten.

Zusammenfassung Zielnetz NRW 2040

In den anderen Bereichen bleiben die Linienführungen im Zielnetz NRW 2040 wie im Zielnetz NRW 2032 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 Bedienstungsstandards für die Taktfolge hergestellt, die sich auf die bestehende Nutzungsintensität beziehen.

1 **Tabelle 12: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2040**

Streckenabschnitt	Art der Ausweitung	Neue Verbindungen und Verbesserungen	Linie	Art*
Rheine – Salzbergen	3. stündliche Leistung	Leer – Hannover	RE 60	Bed.standard
Rheine – Osnabrück	3. stündliche Leistung	Beschleunigung RE 60	RE 61	Ausweitung
Münster – Enschede	3. stündliche Leistung	Münster – Zolle	RE 13	Bed.standard
Münster – Steinfurt	4. stündliche Leistung	Hamm – Steinfurt (SBM)	RE 13	Ausweitung
Münster – Osnabrück	3. stündliche Leistung	Beschleunigung RE 2	RB(S) 66	Bed.standard
Münster – Warendorf	3. stündliche Leistung	Münster – Dorsten	RE 67	Ausweitung
Münster – Dortmund	RRX-Anbindung Münster	Münster – RRX-Korridor	RRX 3	RRX
Münster – Werne	Verdichtung 30-Min-Takt		S 50	Bed.standard
Münster – Haltern	4. stündliche Leistung	Münster – Bochum	RE 2 (neu)	Ausweitung
Münster – Coesfeld	3. stündliche Leistung	Münster – Dorsten	RE 63	Ausweitung
Gronau – Coesfeld	Verdichtung 30-Min-Takt		RE 51	Ausweitung
Bocholt – Wesel	Verdichtung 30-Min-Takt		RRX 5	Ausweitung
Osnabrück – Bünde	3. stündliche Leistung	RE Osnabrück – Bielefeld	RE 61	Bed.standard
Rahden – Bünde	Verdichtung 30-Min-Takt		S 71	Ausweitung
Bünde – Bielefeld	3. stündliche Leistung	RE Osnabrück – Bielefeld	RE 61	Ausweitung
Löhne – Hannover	3. stündliche Leistung	Osnabrück – Hannover Bielefeld – Hannover	RE 60, RE 70	Bed.standard
Minden – Nienburg	Stundentakt	Nienburg – Paderborn	S 74	Bed.standard
Bielefeld – Minden	30-Min-Takt	Paderborn – Minden, SBO	S 74	Bed.standard
Rheda-W. – Bielefeld	Verdichtung 30-Min-Takt	30-Min Takt, SBO	RB(S) 67	Ausweitung
Hamm – Bielefeld	3. stündliche Leistung	Minden – Bonn	RRX 4, RE 81	Bed.standard
Bielefeld – Paderborn	3. stündliche Leistung		RE 74	Ausweitung
Bad Salzuflen – Lage	Verdichtung 30-Min-Takt		RB(S) 71	Ausweitung
Bielefeld – Lage	3. stündliche Leistung	Beschleunigung RE 82 Bielefeld – Detmold	RB(S) 73, RE 82	Bed.standard
Paderborn – Hameln	2. stündliche Leistung	RE Paderborn – Hannover	RE 80	Bed.standard / Ausweitung
Hagen – Fröndenberg	2. stündliche Leistung	Hagen – Neuenrade	RB 58	Bed.standard
Hagen – Gummersbach	Verdichtung 30-Min-Takt	Gummersbach – Dortmund	RB 55	Ausweitung
Hagen – Iserlohn	Verdichtung 30-Min-Takt	Iserlohn – Bottrop	RE 16 (RE 14)	Ausweitung
Dortmund – Letmathe	2. stündliche Leistung	Dortmund – Olpe	RB 92	Ausweitung
Finnentrop – Letmathe	3. stündliche Leistung	Dortmund – Olpe	RB 92	Ausweitung

2 * Bed.standard = Bedienungsstandard Taktfolge wird erreicht, Reaktivierung = Streckenreaktivierung für den
3 SPNV, Ausweitung = weitere Ausweitung zur Herstellung neuer Verbindungen, RRX = Rhein-Ruhr-Express, kur-
4 siv = Vorschlag zur Aufnahme in des Zielnetz NRW 2040

5 Quelle: NWL 2025

Eine Übersicht des Zielnetzes NRW 2040 als Netzliniengrafik kann online abgerufen werden.

B4.1.7 Weitere Planvorstellungen

In die Erarbeitung der im Frühjahr 2022 vorgestellten SPNV-Zielnetze NRW 2032 und 2040 sind viele Anforderungen für den SPNV in Westfalen-Lippe aus dem ersten Nahverkehrsplan des NWL und weiteren in den letzten Jahren erarbeiteten regionalen Betriebskonzepten eingeflossen. In der landesweiten Abstimmung konnten jedoch insbesondere bei Verbindungen, die weit in Nachbarräume hinein verlaufen, nicht immer alle Wünsche und Ziele des NWL in den Konzepten Berücksichtigung finden. Darüber hinaus haben sich die Anforderungen und Rahmenbedingungen inzwischen weiterentwickelt, sodass etwa durch die Entwicklung des Reisendenaufkommens auch neue Anforderungen zur Erfüllung des Bedienungsstandards in Bezug auf die Bedienungshäufigkeit entstanden sind, die im Zielnetz NRW 2040 bisher nicht erfüllt werden.

Über die in Kapitel 4.1.6 bereits beschriebenen erforderlichen Anpassungen der Zielnetze hinaus, die sich aus veränderten Rahmenbedingungen in der Fernverkehrsbedienung, aus fahrzeugseitig nicht sinnvoll realisierbaren Konzepten oder aus neuen Planungen der Aufgabenträger außerhalb NWLs in den Randbereichen ergeben, bleibt die Weiterentwicklung der Zielnetze eine dauerhafte Aufgabe. Dabei muss die Einbindung in den Deutschlandtakt ebenso gewährleistet sein wie die durch eine Aufwärtskompatibilität geschaffene Planungssicherheit. Für einige Bereiche, die im Folgenden benannt werden, hat der NWL bereits weiteren Untersuchungs- und Handlungsbedarf erkannt.

Dritte stündliche Leistung Hagen – Hamm

Im Streckenabschnitt zwischen Hamm und Hagen ist die Nachfrage in den letzten 15 Jahren um über 30 Prozent gestiegen. Insbesondere an Wochenenden wird diese Achse in den Verbindungen von Münster und Bielefeld in Richtung Wuppertal und Köln sehr stark genutzt. Bis zum Szenario des Zielnetzes NRW 2040 sind hier mit den Linien RE 7 und RE 13 lediglich zwei stündliche Verbindungen vorgesehen. Die aktuellen Reisendenzahlen erfordern jedoch nach den für den NWL formulierten Bedienungsstandards eine dritte Leistung pro Stunde. Mit einer Ausweitung des Angebots ließen sich auch weitere Vorteile mit neuen Direktverbindungen erreichen. Von der Achse Bielefeld – Hamm besteht heute und in den Zielnetzen NRW keine direkte Verbindung in Richtung Hagen und über den Wupperkorridor nach Köln. Eine durchgängige Verbindung Bielefeld – Hamm – Hagen würde hier demnach neue Direktverbindungen für Unna, Holzwickede und Schwerte schaffen. Mit einer weiteren Durchbindung oder Verlängerung bis Köln könnte eine neue landesweit bedeutsame Direktverbindung entstehen.

Neuer Regionalexpress Hellwegregion – Unna – Dortmund-Hörde – Richtung Bochum Hbf

Bei der Erarbeitung der Zielnetze konnte für eine direkte Verbindung (entlang der alten B1 bzw. A44) aus dem Hellwegkorridor Unna – Soest – Paderborn ins zentrale Ruhrgebiet noch keine praktikable Lösung gefunden werden. Eine über einen längeren Zeitraum laufende Umleitung der RE 11 über diese Achse durch den Dortmunder Süden mit Halt in Dortmund-Hörde und weiter nach Bochum und Essen hat gezeigt, dass eine solche Linienführung Potenzial hat und neue Verbindungen geschaffen werden. Bei einer Weiterentwicklung des Zielnetzes in diesem Bereich, in dem aktuell über das Zielnetz 2032 bis ins Zielnetz 2040 gegenüber heute nahezu keine Veränderung erfolgt, soll diese Verbindung erneut mit einbezogen werden.

Durchbindungen von RE-Linien über Siegen hinaus

Im Siegener Raum ist bereits im Zielnetz NRW 2032 die Verlängerung einer Linie von der Sieg-Achse bis Kreuztal enthalten, womit eine durchgehende Verbindung von den rheinland-pfälzischen Vororten durch Siegen hindurch mit den Halten Eiserfeld, Hauptbahnhof, Weidenau und Geisweid bis nach Kreuztal entsteht. Von Kreuztal zieht sich ein Siedlungsband weiter ins Ferndorftal bis nach Hilchenbach. Hier bietet es sich an, die nach Kreuztal verlängerte Linie weiter bis Hilchenbach zu verlängern und hier den nachfragestärksten Abschnitt der Rothaarbahn zu verdichten und gegebenenfalls Möglichkeiten für eine Beschleunigung der Rothaarbahn in der Verbindung Siegen – Marburg zu erreichen. Dabei könnte eine Elektrifizierung zwischen Kreuztal und Hilchenbach auch betriebliche Vorteile für den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen auf der RB 93/94 ergeben. Dieser Ansatz soll weiterverfolgt werden.

Darüber hinaus sollen im Knoten Siegen mögliche Durchbindungen von den schnellen Regionalexpresslinien aus Köln (RE 9), Dortmund (RE 34) und Gießen/Frankfurt (RE 99) gemeinsam mit den Aufgabenträgern in NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz untersucht werden (vgl. Kapitel B4.1.6).

Dritte stündliche Leistung Hamm – Bielefeld (vor Inbetriebnahme der ABS Hamm-Bielefeld)

Durch die hohe und zudem immer dichtere Belegung der Strecke Hamm – Bielefeld durch schnelle Fernverkehrszüge, konnte trotz des hohen Bedarfs bisher noch keine Lösung dafür gefunden werden, wie auch ohne den Ausbau der Strecke auf 300 km/h und damit die Trennung schneller und langsamer Verkehre auf den vorhandenen vier Gleisen, eine dritte stündliche Verbindung umgesetzt werden könnte. Bisher konnten nur Fahrplanlagen mit einer bzw. zum Teil sogar zwei Fernverkehrsüberholungen gefunden werden. Hier ist zu prüfen, unter welchen Rahmenbedingungen (Höchstgeschwindigkeiten, Fahrzeugeigenschaften, Fahrlagen, Durchbindungen, Anzahl Unterwegshalte) gegebenenfalls doch noch Möglichkeiten für eine dritte Leistung pro Stunde auf dieser Achse gefunden werden können.

Anbindung von Beckum Bf. an die Strecke Richtung Hamm

Neben einer Reaktivierung der Verbindung Sendenhorst Beckum Lippstadt (vgl. Kapitel B4.1.5) könnte die Stadt Beckum durch die Wiederinbetriebnahme einer früheren Verbindungskurve von Hamm in Richtung des Bahnhofs Beckum zusätzlich im Kernbereich angebunden werden, ergänzend zur heutigen Bedienung am Bahnhof des Stadtteils Neubeckum. Hier sollte im ersten Schritt näher untersucht werden, ob dies bereits vor oder erst nach Ausbau der Strecke Hamm – Bielefeld auf 300 km/h in Bezug auf das Linienkonzept bzw. die Infrastruktur umgesetzt werden könnte.

Vorzeitige Einführung des Stundentaktes zwischen Nienburg und Minden und bessere Anbindung von Vlotho (vor bzw. zusätzlich zum Zielkonzept S-Bahn OWL)

Eine Verdichtung (vom heutigen 120-Min-Takt) auf ein stündliches Angebot zwischen Nienburg und Minden ist bisher erst nach Umsetzung der Zielstufe der S-Bahn OWL und damit erst nach Inbetriebnahme der ABS/NBS Bielefeld – Seelze (– Hannover) geplant. Um ein stündliches Angebot als Basis auch in diesem Korridor einzurichten, sollte geprüft werden, wie bereits in der Zwischenzeit das Angebot verdichtet werden könnte. Hierbei sollte das Spektrum vom möglichen Infrastrukturausbau (zusätzliche Kreuzungsstellen auf der eingleisigen Strecke) bis hin zu Schnellbussen, die das Angebot auf der Schiene verdichten, mitbetrachtet werden. Die Stadt Vlotho (ca. 18.300 Einwohner) ist die einzige Stadt, für die im S-Bahn Konzept OWL bislang keine Verbesserungen gegenüber der Ausgangslage vorgesehen sind. Daher wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob und inwiefern die Anbindung von Vlotho zukünftig im Rahmen der S-Bahn OWL verbessert werden kann.

Übergangskonzept nach RRX-Umsetzung

Für die Umsetzung des Zielnetzes 2040 in Westfalen-Lippe sind v. a. zwei wichtige Großprojekte von entscheidender Bedeutung: Einerseits die Herstellung bzw. Umsetzung der RRX-Infrastruktur im Kernraum Rhein-Ruhr und andererseits die Umsetzung der ABS/NBS Hamm – Bielefeld – Seelze (– Hannover).

Diese Großprojekte werden in der Umsetzung unterschiedliche Zeithorizonte haben, wobei davon auszugehen ist, dass das RRX-Konzept zuerst realisiert werden kann. Im Raum des NWL-Verbandsgebiets zwischen Hamm und Minden überschneiden sich das RRX-Konzept und die die ABS/NBS. Hier wird für einen Zwischenzeitraum ein Übergangskonzept vonnöten sein, da das RRX-Konzept ohne die ABS/NBS östlich von Hamm nicht wie im Zielnetz NRW 2040 fahrbar sein wird. Dies sollte vordringlich erarbeitet werden.

Ziel sollte es dabei sein, unter den dann gegebenen infrastrukturellen Rahmenbedingungen die Vorteile des RRX-Konzepts auch weiterhin in den Verkehrsraum Westfalen-Lippe zu übertragen. Gegebenenfalls können frühzeitig einzelne kleinere Schlüsselmaßnahmen identifiziert werden, mit denen aufwärtskompatible erste Ausweitungen in Richtung des Zielnetzes NRW 2040 auch für die Region Ostwestfalen-Lippe umgesetzt werden können. Der Knoten Bielefeld nimmt dabei eine zentrale Rolle ein.

B4.1.8 Ersatz- und Sonderverkehre

Mit den in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Maßnahmen wurde die Angebotsentwicklung des SPNV im Verkehrsraum Westfalen-Lippe aufgezeigt. Neben dem Ausbau des Regelbetriebs gewinnen jedoch auch ergänzende und temporäre Verkehrsformen zunehmend an Bedeutung. Ersatz-, Verstärker-, Sonder- und Veranstaltungsverkehre tragen maßgeblich dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Gesamtsystems auch in Phasen infrastruktureller Eingriffe durch Bauarbeiten oder außergewöhnlich hoher Nachfrage im Zuge von Sonderereignissen und Veranstaltungen sicherzustellen.

Die anstehende Intensivierung von Bauaktivitäten, die Durchführung großräumiger Korridorsanierungen sowie eine Vielzahl von Ereignissen und Großveranstaltungen, aber auch beispielsweise die starke Nutzung von Zügen zur Adventszeit stellen das System in den kommenden Jahren vor neue organisatorische und betriebliche Herausforderungen. Gleichzeitig erkennt der NWL darin die Chance, diese Ersatz-, Verstärker- und Sonderverkehre als Bausteine eines fahrgastorientierten Mobilitätssystems in Westfalen-Lippe dauerhaft zu etablieren. Nachfolgend werden die wesentlichen Ansätze zur Weiterentwicklung und Sicherung der Quantität, Qualität, Verlässlichkeit und Integration von Ersatz-, Verstärker-, Sonder- und Veranstaltungsverkehren beschrieben.

B4.1.8.1 Ersatzverkehre

Mit der deutlich zunehmenden Bautätigkeit in Westfalen-Lippe wird die Organisation und Qualität von Ersatzverkehren zu einem zentralen Baustein der Aufgabenträgertätigkeit des NWL. Ersatzverkehre sind daher als integraler Bestandteil des öffentlichen Mobilitätssystems zu verstehen, der in seiner Bedeutung für die Sicherung der Mobilität während infrastruktureller Eingriffe stetig wächst. Begrifflich zählen auch Umleiterverkehre zu den hier angesprochenen Ersatzverkehren. Dabei werden Linien über alternative Strecken um den betroffenen Abschnitt herumgeführt. Für den Verkehr im betroffenen Abschnitt sind jedoch zusätzlich gesonderte Ersatzleistungen erforderlich. Aufgabe und Ziel des NWL ist, den Fahrgästen auch in Zeiten von Sperrungen und Bauarbeiten ein verlässliches, transparentes, bedürfnisangepasstes und möglichst komfortables Angebot zu gewährleisten.

1 Aus den im Kapitel 3.2.3 dargestellten Herausforderungen und Zielen sind somit konkrete Maßnahmen
2 abzuleiten, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden.

3 Die ursprünglich verkehrsvertraglich angelegten Regelungen in Bezug auf Ersatzverkehre haben sich bei
4 den zunehmend komplexen und lang andauernden Baumaßnahmen als nicht mehr ausreichend erwie-
5 sen. Zur Unterstützung einer übergreifenden und abgestimmten Steuerung hat das Land Nordrhein-
6 Westfalen die finanziellen Mittel in der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung erhöht und damit die Grundlage
7 geschaffen, die Planungs- und Umsetzungskapazitäten im Baustellenmanagement auszubauen und Bau-
8 stellenfolgekosten besser abzufedern.

9 Der Umfang der Ersatzverkehre hat sich bereits in den vergangenen Jahren deutlich erhöht (vgl. Kapitel
10 B2.1.4). Diese Entwicklung verdeutlicht den steigenden Koordinationsbedarf und die Notwendigkeit, die
11 organisatorischen und konzeptionellen Strukturen kontinuierlich anzupassen. Der NWL beobachtet die
12 weitere Entwicklung im Zusammenhang der Ersatzverkehre genau und ist sich bewusst, dass die organi-
13 satorischen und konzeptionellen Strukturen jeweils mitwachsen müssen.

14 Zur Entwicklung fahrgastfreundlicher Konzepte haben die nordrhein-westfälischen Aufgabenträger ge-
15 meinsam mit den EVU eine Branchenvereinbarung abgeschlossen. Diese sieht eine koordinierende Funk-
16 tion der Aufgabenträger bei der Entwicklung und Abstimmung der Ersatzkonzepte vor. Grundsätzlich
17 gilt, dass so viel Zugverkehr wie möglich aufrechterhalten werden soll, um die Auswirkungen für die
18 Fahrgäste möglichst gering zu halten. Sofern mehrere Verkehrsunternehmen von einer Maßnahme be-
19 troffen sind, wird ein Unternehmen mit der Federführung betraut und ist für die gesamthafte Planung,
20 Beschaffung und Durchführung des Ersatzverkehrs verantwortlich. Die infrastrukturellen Gegebenhei-
21 ten stellen die limitierende Größe für die verbleibenden, in der Regel umgeleiteten, Leistungen dar. Auch
22 bei einer Umleitung von Verkehren können nicht alle gewünschten und sinnvollen Verbindungen auf-
23 rechterhalten werden, wenn die aufnehmende Strecke oder die durchfahrenden Knotenpunkte nicht
24 entsprechend ausgelegt sind.

25 Die Ersatzverkehre stellen sowohl für die Fahrgäste als auch für die beteiligten Akteure, insbesondere
26 den NWL und die EVU, insgesamt eine erhebliche Herausforderung dar. Es ist daher vorgesehen, ver-
27 bindliche Standards für baubedingte Ersatzverkehre zu entwickeln, die Planungs- und Qualitätsmaß-
28 stäbe vorgeben und nach entsprechender Abstimmung politisch beschlossen werden sollen. Diese Stan-
29 dards sollen insbesondere Regelungen zu Reisezeitverlängerungen, Umsteigeverbindungen, Komfortan-
30 forderungen und Kommunikationsprozessen enthalten und künftig eine einheitliche Grundlage für die
31 Planung und Bewertung von Ersatzverkehren für den SPNV bilden. Auch weiteren Angeboten des Mobi-
32 litätsportfolios in Westfalen-Lippe kommt dabei eine wichtige Rolle zu, um die Mobilität während der
33 Bauphasen aufrecht zu erhalten. Daher müssen bei der Konzeption von Ersatz- und Umleiterverkehren
34 stets auch die Auswirkungen auf Busverknüpfungen an den Stationen sowie auf parallel zum SEV verlau-
35 fende Verkehre berücksichtigt werden. Falls erforderlich, sind daher auch die Angebote in Abstimmung
36 mit den zuständigen Busaufgabenträgern anzupassen. Werden Buslinien an Stationen als Zu- und Ab-
37 bringerverkehre genutzt, kann es aufgrund von SEV-Sperrungen erforderlich werden, dass diese Linien
38 zu abweichenden Zeiten oder über alternative Routen verkehren. Ebenso müssen SEV-Verkehre in die
39 Fahrplanauskunft und Routenplanung integriert werden, damit die Koordination mit planmäßigen Bus-
40 linien sichergestellt ist. Dies kann gegebenenfalls auch Anpassungen bei den Abstell- und Parkmöglich-
41 keiten erforderlich machen, wenn Fahrgäste aufgrund von Umleitungen den SEV umgehen und direkt
42 mit Rad oder Pkw zu den startenden oder endenden Zügen gelangen.

Zur Sicherstellung eines verlässlichen und v. a. fahrgastorientierten Ersatzverkehrs verfolgt der NWL folgende Maßnahmen:

Konzeption und Taktgestaltung

Bei umfangreichen Baumaßnahmen, insbesondere auf stark frequentierten Strecken mit ausgeprägtem Quell- und Zielverkehr, hat sich gezeigt, dass eine 1:1-Ersetzung der Zugfahrten durch Busse nicht immer sinnvoll ist. Stattdessen sollen Ersatzverkehre mit verdichteten Takten (z. B. 15- oder 20-Min-Takt) eingerichtet werden, die sich an den tatsächlichen Fahrgastströmen und Anschlussbeziehungen v. a. zu den zu- und abbringenden Zügen orientieren. Dabei soll auch das bestehende Bus- und Bahnangebot sowie die weiteren intermodalen Anschlussmöglichkeiten berücksichtigt werden.

Definition von Standards

Die Entwicklung verbindlicher Standards und übergeordneter Konzepte stellt eine zentrale Maßnahme dar, um die Qualität, Verlässlichkeit und Attraktivität der Ersatzverkehre weiterzuentwickeln. Sie legt den Grundstein für ein einheitliches Vorgehen bei Planung, Umsetzung und Kommunikation der Ersatzverkehre. Die zu entwickelnden Standards sollen dabei u. a. folgende Aspekte umfassen:

- Ausrichtung und Anschlussgestaltung
 - Die Betriebszeiten des SEV orientieren sich an unveränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten definierter Zielorte, nicht an den Betriebszeiten der Bahnhöfe, die während der Bauzeit nicht bedient werden. Dabei sind planmäßige Ankunftszeiten in den Zielorten maßgeblich für die Festlegung der Abfahrtszeiten am Startort. Bei Ersatzverkehren (SEV) muss die längere Fahrzeit berücksichtigt werden, sodass beispielsweise die erste SEV-Leistung eines Tages entsprechend früher abfahren sollte, um die planmäßige Ankunft am Zielort und entsprechende Verknüpfungsmöglichkeiten einzuhalten.
 - Wechselzeiten zwischen Zug und Bus sollen verbindlich definiert werden, inklusive maximaler Wartezeitreglungen sowie eine Definition von deren Verlässlichkeit und entsprechende Kommunikation an die Fahrgäste.
 - Bei Überschreitung festgelegter Wartezeiten im Übergang zwischen Bus und Zug ist eine Verdichtung des SEV-Taktes vorzusehen.
 - Integration in bestehende Liniennetze und Taktknoten.
- Kapazitäten und Fahrzeugeigenschaften
 - Festlegung von Mindeststandards hinsichtlich Barrierefreiheit, Bodenhöhe, Fahrkomfort, Sitzplatzangebot sowie Mitnahmemöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle, Gepäck, Fahrräder und E-Roller.
 - Definition von Mindestkapazitäten und Fahrzeugtypen entsprechend des erwarteten Fahrgastaufkommens je Linie.
 - Integration von Mechanismen sowie Systemen zum Daten- und Zählmanagement für eine differenzierte Auslastungssteuerung.
- Information und Kommunikation
 - Entwicklung von Kommunikationsclustern, die festlegen, in welchem Umfang und über welche Kanäle Fahrgäste über Baumaßnahmen und deren Auswirkungen sowie Details informiert werden müssen (Rückkopplung zur Baustellenkommunikation).
 - Weiterentwicklung standardisierter Informationsprozesse zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Fahrgästen.

- Analyse und Abbau systemischer Defizite bei der Integration des SEV in bestehende Auskunftssysteme.

- Infrastruktur der SEV-Haltestellen

- Definition einheitlicher Anforderungen an Wegeleitung, Lage, Dimensionierung und Ausstattung der SEV-Haltestellen (z. B. Anzahl und Größe der Busse, Wartebereiche, Wetzschutz, Informationssysteme, Sitzgelegenheiten, Abstellflächen für Busse für Pausen- und Wartezeiten)
- Entwicklung eines Rahmenkonzepts gemeinsam mit den Gebietskörperschaften und Förderstellen, das einen stufenweisen Ausbau der Haltestelleninfrastruktur und Wegeleitung (auch dynamisch) für den Fall von Ersatzverkehren vorsieht

Integration neuer Fahrzeugtechnologien

Mit der Einführung und dem zukünftigen Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEMU) auf vielen Linien im Verbandsgebiet entstehen zusätzliche Restriktionen in der betrieblichen Planung. Die Energieversorgung der Fahrzeuge muss bereits bei der Konzeption der Baustellen und Ersatzverkehre berücksichtigt werden. Hierzu ist eine frühzeitige Abstimmung mit den EIU erforderlich, da die Energieversorgung nicht flächendeckend an allen Stationen in ausreichendem Maße vorhanden ist.

Generalsanierungen

Im Zuge der bundesweiten Generalsanierungen wird der NWL in den kommenden Jahren von mehreren großräumigen Sperrungen in einigen Korridoren betroffen sein (vgl. Kapitel B4.2). Der NWL wird durch die Korridorsanierungen Hamm – Hagen (1. Halbjahr 2028), Münster – Recklinghausen (2. Halbjahr 2033), Bremen – Osnabrück – Münster (1. Halbjahr 2033), Hamm – Dortmund – Köln (2. Halbjahr 2033) und Minden – Wunstorf (1. Halbjahr 2035) betroffen sein. Diese Maßnahmen werden durch den NWL eng begleitet, um frühzeitig umfassende Ersatzkonzepte im Sinne der zuvor definierten Standards zu entwickeln und auch die Fahrgastinformation überregional sowie mit allen relevanten Partnern abzustimmen.

B4.1.8.2 Sonder- sowie Verstärker- und Veranstaltungsverkehre

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass Sonder-, Verstärker- und Veranstaltungsverkehre auf der Schiene einen zunehmend größeren und positiven Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und Stabilität des SPNV-Systems haben. Sie dienen nicht nur der Bewältigung temporärer Nachfragespitzen, sondern tragen entscheidend dazu bei, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auch in außergewöhnlichen Verkehrssituationen zu sichern. Der Umgang mit diesen Verkehren erfordert daher eine vorausschauende Planung, eine enge Abstimmung mit Veranstaltern und Verkehrsunternehmen sowie klare organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen.

Während der Corona-Pandemie kam der Veranstaltungsverkehr nahezu vollständig zum Erliegen. Auf die schrittweise Wiederaufnahme des Veranstaltungsbetriebs folgten Personal- und Fahrzeugengpässe bei einigen EVU, die nur ein begrenztes Angebot an Sonderverkehren ermöglichten. In dieser Phase konnten im Wesentlichen nur Großveranstaltungen bei Sonderverkehren berücksichtigt werden, bei denen bereits zuvor entsprechende zusätzliche Verkehre angeboten worden sind. Beispiele hierfür sind die Allerheiligenkirmes in Soest und die Heimspiele von Borussia Dortmund.

Inzwischen ist das Interesse seitens der Veranstalter und Kommunen deutlich gestiegen. Es zeigt sich, dass die Nachfrage nach verlässlichen und gut integrierten Veranstaltungsverkehren kontinuierlich

wächst. Damit verbunden ist die Notwendigkeit, einheitliche Verfahren, Planungsprozesse und Qualitätsanforderungen zu definieren. Der NWL wird daher ein Rahmenkonzept für Sonder- und Veranstaltungsverkehre erarbeiten, das organisatorische, finanzielle und qualitative Standards festlegt und nach Abstimmung mit den politischen Gremien beschlossen werden soll. In diesem Zusammenhang sind auch die Tarifintegration, Fahrgastinformation sowie die werbliche Kommunikation der Verkehre einzubeziehen.

Bereits seit 2018 beauftragen die nordrhein-westfälischen Aufgabenträger gemeinsam die Bereitstellung von Sonderverkehren in Nordrhein-Westfalen sowie von und nach Osnabrück. Die Züge werden oftmals als Zusatzzüge zur Bewältigung der Besucherströme bei Fußballspielen eingesetzt und entlasten somit die Regelverkehre. Sie dienen darüber hinaus als Entlastungszüge zur Unterstützung der regulären Nahverkehrslinien und insbesondere bei Großveranstaltungen wie dem Christopher Street Day (CSD), Konzertveranstaltungen oder zu Karneval und im Advent dafür, die Kapazitäten des SPNV-Angebots temporär zu erhöhen, um die erhöhte Nachfrage abfedern zu können. Das weiterhin beauftragte EVU Train Rental GmbH (TRI) stellt hierfür zwei Fahrzeuge mit jeweils mindestens 750 Sitzplätzen bereit. Diese können bedarfsabhängig von den zuständigen Aufgabenträgern abgerufen werden.

Diese Sonderleistungen können bislang nur auf elektrifizierten Strecken erbracht werden. Für Verkehre auf nicht elektrifizierten Strecken sowie während der Abend- und Nachtstunden auf Strecken mit nächtlicher Betriebsruhe sind künftig praxistaugliche betriebliche Lösungen durch den NWL gemeinsam mit allen Partnern zu erarbeiten und zu erproben.

Weiterhin erweitert der NWL in Abstimmung mit den EVU die Kapazitäten einzelner Linien in Zusammenhang von Großveranstaltungen, um das erhöhte Reisendenaufkommen adäquat bewältigen zu können.

B4.1.9 Vernetzte Mobilität

Die Weiterentwicklung und zukunftsfähige Ausrichtung der Mobilität in Westfalen-Lippe erfordert eine integrierte Betrachtung aller Mobilitätsformen. Der NWL verankert vernetzte Mobilität daher als festen Bestandteil moderner kommunaler Verkehrsplanung im Verbandsgebiet und sieht sich nicht nur als Koordinator des SPNV, sondern als aktiver Gestalter eines integrierten und multimodalen Mobilitätsverbunds. Dabei verfolgt der NWL das Ziel gemeinsam mit den kommunalen und überregionalen Partnern, Mobilitätsketten über alle Verkehrsmittel hinweg zu schaffen, nahtlose Übergänge zu ermöglichen und die Angebote konsequent an den Bedürfnissen der Bürger auszurichten.

Ein zentrales Element ist die Vernetzung von SPNV, ÖSPV, Sharing-Angeboten, On-Demand-Verkehren und weiteren Mobilitätsangeboten, sodass die Betrachtung im Zusammenhang des Angebots daher deutlich über den SPNV hinausgeht. Der NWL arbeitet eng mit Kommunen, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie den weiteren Akteuren zusammen, um Anschlussverkehre, Umsteigebeziehungen und multimodale Wegeketten entlang der gesamten Reisekette von Tür zu Tür zu optimieren. Dabei werden bestehende Angebote analysiert, Potenziale identifiziert sowie abgestimmte Erweiterungen entwickelt und Ansätze zur Integration erarbeitet.

Das gesetzlich verankerte Ziel der Hinwirkung auf ein miteinander abgestimmtes und vernetztes Verkehrsangebot erfordert in der Verknüpfung der Verkehrsträger eine stärkere Koordination und ein intensiveres Engagement des NWL als bisher. Auch wenn der NWL kein Aufgabenträger für den ÖSPV ist

und dies perspektivisch auch nicht sein wird, ist er dennoch zunehmend in einer gestaltenden Rolle gefordert, um eine bessere Integration der verschiedenen Verkehrssysteme zu erreichen.

Abstimmung von Bus und Bahn

Derzeit bestehen an vielen Stellen noch Defizite in der Abstimmung zwischen Zug- und Busangeboten. Teilweise verkehren auch On-Demand-Verkehre ohne systematische Koordination mit den An- und Abfahrtszeiten des SPNV, welcher als Taktgeber eines integrierten Mobilitätssystems fungiert. Zwar gibt es zahlreiche positive Beispiele auf regionaler oder lokaler Ebene, eine flächendeckende, transparente und für die Fahrgäste verlässliche Abstimmung ist bislang jedoch nicht gewährleistet.

Gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern des ÖPNV wird daher das Ziel verfolgt, im Sinne eines flächendeckenden integralen Taktfahrplans für den Verkehrsraum Westfalen-Lippe gemeinsame Standards zu entwickeln. Diese sollen definieren, auf welchen Achsen die Schiene mit guten Anschlüssen an regionale Buslinien verknüpft werden soll. Ebenso ist festzulegen, bis zu welchen Tageszeiten verlässliche Anschlussbeziehungen angestrebt werden, gegebenenfalls auch in abgestuften Zeitfenstern.

Aus Fahrgastsicht sollte zudem berücksichtigt werden, dass sich die verkehrlichen Produkteigenschaften bereits in der Produktbezeichnung widerspiegeln. So kann beispielsweise die Kennzeichnung als X-Bus für ein Angebot stehen, das sich durch schnelle, schienenorientierte Linienführungen, kurze Übergangszeiten, tägliche Betriebsdurchführung sowie fest definierte Takte und Betriebszeiten auszeichnet. Eine solche transparente Produktstruktur schafft Wiedererkennbarkeit und Orientierung für die Fahrgäste und trägt zur Wahrnehmung eines integrierten Gesamtsystems bei.

In Anlehnung an die Systematik des SPNV sollte auch im ÖSPV geprüft werden, ab welchen Tageszeiten und an welchen Wochentagen eine differenzierte Bedienung – etwa durch Schnellbusse – sinnvoll ist und ab wann eine Grundbedienung ausreichend erscheint. Dabei ist sicherzustellen, dass auch in den Zeiten der Grundbedienung eine Anbindung an die gleichen Ziele und Anschlüsse gewährleistet bleibt, um eine durchgängige Verknüpfung und Verlässlichkeit im Gesamtsystem sicherzustellen.

Integration von Sharing-Angeboten

Auch Sharing-Angebote wie Carsharing, Bikesharing und Mikromobilität (z. B. E-Tretroller) sollen neben dem SPNV, ÖSPV sowie dem Rad- und Fußverkehr verstärkt in die Mobilitätsstrategie des NWL eingebunden werden, denn sie können einen starken Beitrag leisten, um Bedürfnisse nach individueller Mobilität ohne eigenes Fahrzeug zu erfüllen. Im Sinne der vernetzten Mobilität bindet der NWL bestenfalls Sharing-Angebote in den ÖPNV-Tarif und Buchungs- sowie Auskunftssysteme ein (vgl. Kapitel B4.10). Dadurch wird Nutzern ein niedrighschwelliges Angebot für ihre Wege angeboten oder der Umstieg auf ein Sharing-Fahrzeug erleichtert. Einerseits positioniert sich der NWL dadurch aktiv als Mobilitätsverbund und Wegeketten werden nicht ausschließlich entlang des SPNV (und mittelbar ÖSPV) sondern darüber hinaus angeboten. Andererseits wird im ländlichen wie im urbanen Raum ein eindeutiger Anreiz dafür gegeben, anstatt eines Zweit- oder Drittfahrzeugs, ein Sharing-Fahrzeug zu nutzen. Insbesondere Carsharing kann hierbei seine Stärke ausspielen. Ebenso kann Bikesharing dazu beitragen, die sogenannte letzte Meile umweltfreundlich zu bewältigen oder Wege der Nahversorgung ohne eigenes Fahrzeug zu erledigen. Sind diese Angebote in die Tarifstruktur eingebunden, durch die Preisgestaltung als attraktives Angebot zu erkennen und in der Beauskunftung als Option kenntlich, besteht ein enormes Potenzial für umweltschonende Mobilität abseits des MIV. In Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot kann es wirkmächtige Synergien hervorbringen.

1 Erste Maßnahmen zur Einbindung multimodaler Verkehrsträger in die Hintergrundsysteme wurden be-
2 reits unternommen und werden auch zukünftig intensiviert, wie etwa im Zusammenhang mit der Mul-
3 timodalen Datendrehscheibe NRW (MDD NRW) (vgl. Kapitel B2.10 und Kapitel B4.10).

4 Der NWL nimmt u. a. in diesem Zusammenhang als zentraler Akteur vernetzter Mobilität in Westfalen-
5 Lippe am Austausch zwischen Kommunen und den verschiedenen Anbietern teil und bindet die Erkennt-
6 nisse aktiv in Beratungs- und Vernetzungsprozesse ein. Die intensiven Beratungsbedarfe – insbesondere
7 in kleineren oder strukturschwachen Kommunen – sollen systematisch aufgegriffen werden. Auf die in-
8 dividuellen Problemlagen, Bedürfnisse oder Herausforderungen soll dabei eingegangen werden. Auch
9 sollen explizit Ängste genommen werden, die die Entwicklung tragfähiger Angebote bremsen.

10 **Unterstützungsangebote für Kommunen**

11 In seiner Rolle als kommunenübergreifender Koordinator bietet der NWL gemeinsam mit dem Zukunfts-
12 netz Mobilität NRW (Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe) zudem zahlreiche Beratungs- und Unterstüt-
13 zungsangebote an. Diese sollen zukünftig gezielt ausgebaut und noch stärker an den kommunalen Be-
14 dürfnissen ausgerichtet werden. Die Angebote sollen auch weiterhin so ausgestaltet sein, dass sie von
15 Kommunen niedrigschwellig angenommen werden können – sowohl fachlich als auch organisatorisch
16 sowie in Bezug auf Angebot als auch Infrastruktur. Eine kollegiale Fallberatung soll den Kommunen im
17 Verbandsgebiet des NWL auch weiterhin eine sinnvolle Stütze bei der Mobilitätswende sein. Ein zentra-
18 ler Baustein dabei sind sogenannte „best practices“. Um die Sichtbarkeit guter Beispiele zu erhöhen und
19 zur Nachahmung zu motivieren, ist vorgesehen, vorbildliche kommunale Umsetzungen und Lösungen
20 regelmäßig über Pressearbeit, Newsletter, Online-Beiträge und die Einbindung in Fachveranstaltungen
21 zu würdigen. Weiterhin wirkt der NWL auf die Etablierung kommunaler Mobilitätsmanagements im Ver-
22 bandsgebiet hin.

23 Der NWL stellt innerhalb Nordrhein-Westfalens eine starke Stimme für die Belange des ländlichen
24 Raums dar und setzt sich aktiv dafür ein, auch abseits der urbanen Zentren und Ballungsräume durch
25 vernetzte Mobilitätsangebote, flexible öffentliche Mobilität zu ermöglichen. Somit werden nicht nur
26 Teilhabe, sondern auch Daseinsvorsorge und eine gute Lebensqualität gesichert. Der Ausbau multimo-
27 daler Strukturen soll daher gezielt unterstützt und strategisch vorangetrieben werden – auch durch be-
28 ratende Einwirkung auf kommunale Entscheidungsprozesse.

29 **Kommunales Mobilitätsmanagement**

30 Das kommunale Mobilitätsmanagement ist ein zentrales Instrument zur Umsetzung der Mobilitäts-
31 wende im Verbandsgebiet des NWL. Es verfolgt einen integrierten Ansatz der modernen Verkehrs-
32 entwicklungsplanung und verbindet informatorische, kommunikative, organisatorische, normative, mone-
33 täre und infrastrukturelle Maßnahmen. Dadurch soll der Umweltverbund langfristig gestärkt werden.

34 Der NWL unterstützt die Kommunen gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW (Koordinierungs-
35 stelle Westfalen-Lippe) bei der Etablierung und Weiterentwicklung eines kommunalen Mobilitätsmana-
36 gements in einem ganzheitlichen und individuellen Prozess. Dieser umfasst Beratungs-, Qualifizierungs-
37 und Moderationsangebote, in denen mit Verwaltung und Kommunalpolitik strategische Zielsetzungen
38 definiert und konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der kommunalen Mobilitätswende entwickelt wer-
39 den. Die nachfolgend dargestellten Themenfelder werden dabei berücksichtigt und können einen wich-
40 tigen positiven Beitrag zur Erreichung der langfristigen Ziele auf kommunaler und auch regionaler Ebene
41 leisten.

• **Strategische Stadt- und Mobilitätsplanung**

Im Feld der Strategischen Stadt- und Mobilitätsplanung werden Maßnahmen betrachtet, die das Mobilitätsverhalten durch planerische Rahmenbedingungen beeinflussen. Durch einen derartigen Planungsansatz soll zum Beispiel die Erreichbarkeit von lokalen Versorgungseinrichtungen sichergestellt werden. Ziel ist es, mit einem koordinierten Zusammenwirken von strategischen und raumrelevanten Maßnahmen die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu begünstigen. Die dahingehenden Unterstützungsangebote beziehen sich insbesondere auf die Ausweisung von Flächen für Mobilstationen, ÖPNV-Anlagen sowie für den Rad- und Fußverkehr in der Bauleitplanung, die Integration nachhaltiger Mobilitätskonzepte in neue Wohnquartiere oder die Einführung und Weiterentwicklung kommunaler Stellplatzsatzungen.

Das kommunale Mobilitätsmanagement unterstützt überdies die Entwicklung integrierter Mobilitätskonzepte, die als strategischer Orientierungsrahmen in den jeweiligen Kommunen dienen und unterschiedliche Akteure und bestehende Planwerke zusammenführen. Die Konzepte sollten indes nicht statisch angelegt sein, sondern bedürfen einer fortlaufenden Weiterentwicklung sowie Anpassung an neue Anforderungen.

• **Nahmobilität**

Auch die kommunale Planung der Nahmobilität kann durch gezielte infrastrukturelle Entwicklungen Einfluss auf die Stärkung des Umweltverbundes nehmen. Der Fokus der Beratung liegt dabei vor allem auf der Förderung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch auf den Wegen von und zur Haltestelle. Diese Maßnahmen können einen wesentlichen Beitrag zur verkehrslenkenden Steuerung und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisten. Dabei können diese Maßnahmen auch als sogenannte Push-Instrumente wirken und sind ein Stellhebel zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl.

• **Vernetzte Mobilität**

Zur Ergänzung des ÖPNV-Angebots und Erweiterung des umweltfreundlichen Mobilitätsangebots unterstützt das kommunale Mobilitätsmanagement Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Dazu zählen insbesondere die Entwicklung von Mobilstationen, der Ausbau sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten sowie die Einbindung ergänzender Mobilitätsangebote wie Sharing-Systeme und weitere Formen der Mikromobilität. Dadurch sollen durchgängige inter- und multimodale Wegekette als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr entstehen.

• **Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement**

Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. Das kommunale Mobilitätsmanagement adressiert daher gezielt verschiedene Nutzergruppen mit ähnlichen Mobilitätsbedürfnissen. Der Fokus liegt dabei auf räumlich, sozial oder lebensphasenspezifisch definierten Zielgruppen sowie auf Nutzergruppen verkehrserzeugender Einrichtungen. Unterstützt werden unter anderem Programme zur sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsteilhabe älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen. Auch Personen, die durch einen Umzug neue Mobilitätsroutinen begründen, stehen hier im Fokus.

• **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Unternehmen, öffentliche Betriebe und Verwaltungen tragen wesentlich zum Verkehrsaufkommen bei und nehmen daher eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende

ein. Der NWL und das ZNM unterstützen Kommunen dabei, Arbeits- und Dienstwege nachhaltiger zu gestalten, insbesondere durch die Einführung und Weiterentwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Kommunen werden dabei sowohl in ihrer Vorbildfunktion als Arbeitgeber als auch bei der Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen beraten, unter anderem durch Qualifizierungs- und Fortbildungsangebote im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung setzt einen klaren politischen Rückhalt, eine handlungsfähige Verwaltung und die Unterstützung der Zivilgesellschaft voraus. Das kommunale Mobilitätsmanagement verknüpft diese Ebenen, sensibilisiert Politik und Verwaltung für die Anforderungen der Mobilitätswende und koordiniert fachbereichsübergreifend die relevanten Aktivitäten. Durch die Bündelung verkehrsplanerischer, rechtlicher, kommunikativer und organisatorischer Maßnahmen in einem übergeordneten Mobilitätsmanagementkonzept wird die Umsetzung erleichtert und die strategische Verankerung in politischen Entscheidungsprozessen gestärkt.

B4.2 Infrastruktur

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 finanzierbar ist. Der SPNV bildet dabei das Rückgrat des Mobilitätsverbunds und fungiert als Taktgeber für weitere Verkehrsträger. Die Entwicklung des SPNV erfolgt dabei nicht isoliert, sondern eingebettet in ein integriertes und ganzheitlich ausgerichtetes Mobilitätssystem.

Für die Sicherstellung und Weiterentwicklung eines attraktiven und verlässlichen Angebots ist eine leistungsfähige, zukunftsorientierte Infrastruktur unverzichtbar. Sie bildet die physische Grundlage des SPNV und muss sowohl die heutigen Anforderungen des Betriebs als auch die Perspektiven künftiger Angebotsausweitungen und technischer Entwicklungen abbilden. Die Infrastrukturentwicklung des NWL orientiert sich daher an den Zielnetzen des Landes NRW, dem Deutschlandtakt sowie den weiterhin beschriebenen Zielen des NWL wie etwa die weitergehende Dekarbonisierung des SPNV. Dabei erfolgt die Weiterentwicklung der Infrastruktur auf Basis der zuvor definierten Angebotsziele.

Im Fokus dieses Kapitels stehen daher sowohl die Beseitigung bestehender infrastruktureller Mängel und Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs als auch der gezielte Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Umsetzung der angebotsseitigen Zielnetze NRW 2032 und 2040. Ergänzend rücken Themen wie die Dekarbonisierung der Schienenverkehre durch die flächendeckende Etablierung lokal emissionsfreier Antriebe, die Weiterentwicklung der Stationen als attraktive Mobilitätszugänge, die Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen sowie die Infrastruktur für vernetzte Mobilität in den Mittelpunkt. Zusammengekommen bilden sie die jeweils wichtige Bausteine einer zukunftsfähigen Infrastrukturentwicklung, die den Mobilitätsraum Westfalen-Lippe nachhaltig stärkt. In diesem Zusammenhang ist der NWL intensiv auf die Zusammenarbeit mit seinen Partnern angewiesen, da die Infrastruktur aufgrund der Eigentumsverhältnisse nur mit ihnen gemeinsam entwickelt werden kann. Weiterhin ist die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen maßgeblich von der Ausstattung mit finanziellen und personellen Ressourcen abhängig. Die Finanzierung für die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen ist bisher nicht gesichert.

B4.2.1 Beseitigung infrastruktureller Mängel

Wie in den Kapiteln B3.3 und B4.1.1 bereits dargestellt, ist ein stabiler Betrieb für die Vernetzung im Bahnsystem sowie für ein verkehrsträgerübergreifendes attraktives Angebot substantiell notwendig. Dabei bestimmt das angestrebte Angebot die erforderliche Infrastruktur. Es ist daher sorgsam zu

prüfen, ob und in welcher Qualität veränderte Verkehrsangebote gefahren werden können, wenn die hierfür erforderliche Infrastruktur nicht vollständig zur Verfügung steht. Die Beseitigung infrastruktureller Mängel ist daher essenziell für die Erhöhung der Qualität des SPNV in Westfalen-Lippe.

Begriffsdefinition

Für infrastrukturelle Mängel werden in diesem Zusammenhang zwei sehr unterschiedliche Definitionen verwendet:

Mängel aufgrund des Anlagenzustands und der entsprechenden Anlagenfunktionalität

Eine zuvor vorhandene Infrastruktur steht nicht mehr im entsprechenden Anlagenzustand und der erforderlichen Funktionalität zur Verfügung (z. B. Langsamfahrstellen wegen Brückenschäden oder schlechter Gleislage, störungsanfällige Bahnübergangs- oder Leit- und Sicherungstechnik). Hier geht es um die Beseitigung des Mangels durch Reparatur, Austausch oder Sanierung, um die ungestörte Ausgangslage wieder zu erreichen. Präventiv erfordert dies auch eine entsprechende Unterhaltung und Wartung der Anlagen. Sowohl die Mängel wie auch die präventiven bzw. korrektiven Arbeiten führen zu Auswirkungen im Betrieb und können negative Folgen auf die Stabilität und Zuverlässigkeit des planmäßigen Angebots haben.

Mängel aufgrund nicht mehr zeitgerechter Leistungsfähigkeit der Strecke bzw. Knoten

Darüber hinaus sind dann infrastrukturelle Mängel zu verzeichnen, wenn die Leistungsfähigkeit der vorhandenen und funktionierenden Anlagen die im Abschnitt gefahrenen Kapazitäten nicht zuverlässig bewältigen kann. Das bedeutet, dass Streckenkapazitäten zwar laut den Konstruktionsrichtlinien der DB InfraGO mit entsprechenden Fahrplantrassen zur Verfügung stehen, im laufenden Betrieb jedoch nicht mehr zuverlässig und pünktlich gefahren werden können. Dies ist etwa in hochbelasteten Abschnitten und Knoten der Fall. Regulatorisch kann die DB InfraGO Strecken als ‚überlastete Korridore‘ einstufen, auf denen zunächst die Kapazitäten, also die Anzahl der Züge, begrenzt werden können. Zwar ist die DB InfraGO verpflichtet, für die betroffenen Strecken Konzepte zur Beseitigung der Überlastung zu erstellen, doch bedeutet dies nicht automatisch, dass sie auch den Ausbau dieser Strecken initiiert oder finanziert. Zudem kann es vorkommen, dass die Primärursachen für einen nicht pünktlichen Betrieb nicht in dem Streckenabschnitt oder Knoten liegen, wo die Konflikte spürbar werden, sondern an anderen, ggf. weit entfernten Stellen im Bahnnetz. Zur Vermeidung und Reduzierung derartiger infrastruktureller Mängel sind umfangreiche Analysen und Planungen erforderlich, die sowohl infrastrukturelle als auch betriebliche oder fahrplantechnische Veränderungen zur Folge haben können.

Ausgangslage

Der Zustand der Infrastruktur im Verbandsgebiet ist derzeit insgesamt stark herausfordernd. Die Infrastruktur ist in weiten Teilen zu alt, in zu schlechtem Zustand und nicht leistungsfähig genug. Mit der derzeitigen Infrastruktur ist es in weiten Teilen nicht möglich, den Verkehr so auszuweiten, wie es für die Verkehrswende nötig wäre. Selbst der heutige Verkehr kann nicht überall zuverlässig und pünktlich betrieben werden.

Kurzfristig notwendige Streckensperrungen in Folge von Infrastrukturmängeln gehören inzwischen zum regelmäßigen Betriebsgeschehen. Zusätzlich haben die Anzahl und der Zeitraum bis zur Beseitigung der Störungen in den letzten Jahren stark zugenommen. Mit dem immer dichteren Zugangebot werden zugleich die Auswirkungen einzelner Störungen größer. Außerdem kristallisieren sich durch das

1 zunehmende Alter der Anlagen bestimmte Infrastruktureinrichtungen und -typen heraus, bei denen sich
2 Störungen wiederholen.

3 Teile der eingesetzten Technik sind stark veraltet und dadurch zunehmend störungsanfällig. Zugleich
4 sind an vielen Stellen bei der DB InfraGO keine Anzeichen dafür zu erkennen, diese zielgerichtet oder
5 vorausschauend durch weniger störungsanfällige oder leistungsfähigere Technik zu ersetzen. Selbst an
6 stark befahrenen Haupt- und Umleiterstrecken finden sich Anlagenteile, die nicht mehr hergestellt wer-
7 den und für die die von den Herstellern zugesicherten Lieferzeiten für Ersatzteile bereits deutlich über-
8 schritten sind. Die Ersatzteilversorgung kann häufig nur noch durch den Austausch mit an anderen Stel-
9 len oder Regionen ausgebauten Altteilen sichergestellt werden. Problematisch ist dabei, dass Anlagen-
10 techniker und -bediener häufig nicht mehr ausreichend auf diese veraltete Technik geschult sind. Zudem
11 binden der Betrieb und die Instandhaltung dieser unzuverlässigen Alttechnik überproportional viel Per-
12 sonal, das bei moderner Technik effizienter eingesetzt werden könnte.

13 **Austausch von Alttechnik**

14 Daher ist primär, den bestehenden Sanierungsstau bei der DB InfraGO aufzulösen. Dies erfordert um-
15 fangreiche Ersatz- und Neuplanung der Anlagen. Dafür stehen der DB InfraGO aktuell jedoch offenbar
16 nicht in vollem Umfang die notwendigen personellen und finanziellen Mittel zur Verfügung.

17 Der NWL wirkt darauf hin, dass die DB InfraGO die Infrastruktur innerhalb eines absehbaren Zeitraums
18 in Bezug auf ihre Zuverlässigkeit sowie hinsichtlich der künftigen Anforderungen anpasst. Dabei muss
19 der NWL insbesondere dort planerisches und ggf. auch finanzielles Engagement zeigen, wo im Rahmen
20 der Umsetzung von Zielkonzepten nicht nur ohne Anpassung ersetzt, sondern für das zukünftige Ange-
21 bot weiterentwickelt werden muss. Dabei müssen auch das Land und der Bund daran beteiligt werden,
22 Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz aufwärtskompatibel zu den Zielnetzen NRW vorzunehmen. Nur
23 auf diese Weise kann die DB InfraGO die notwendigen Modernisierungen durchführen und die Infra-
24 struktur so gestalten, dass sie den zukünftigen Anforderungen aller Verkehrsarten gerecht wird.

25 **Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung**

26 Um den Anlagenzustand möglichst lang störungsfrei zu halten, ist eine Wartung und Instandhaltung un-
27 erlässlich. Zudem muss die Möglichkeit zur Instandsetzung von Anlagen gegeben sein.

28 All dies erfordert bei der DB InfraGO ausreichende personelle, maschinentechnische und finanzielle Res-
29 sourcen, um Wartungsarbeiten zeitgerecht durchführen zu können. Da eine solche Unterhaltung nicht
30 überall im erforderlichen Rahmen möglich war, plant die DB InfraGO nun, diese Arbeiten verstärkt im
31 Rahmen sogenannter Instandhaltungs- und Instandsetzungscontainer regelmäßig durchzuführen.

32 Hierfür ist es erforderlich, die Gleise zeitweise sperren zu können. Für diesen Zweck hat die DB InfraGO
33 sogenannte Instandhaltungs (IH)-Container entwickelt. Dieses System soll mit standardisierten, vorab
34 geplanten und zeitlich definierten Sperrpausen im Schienennetz die Instandhaltungsmaßnahmen er-
35 möglichen und bündeln. Ziele und Merkmale des Systems sind:

- 36 • Planbarkeit: Die IH-Container schaffen verlässliche und wiederkehrende Zeitfenster für Bauar-
37 beiten (z. B. alle vier oder acht Wochen, in NRW vorgesehen von 22 bis 5 Uhr). Dies soll die
38 Planung für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrgäste verbessern.
- 39 • Effizienz: Durch die Bündelung verschiedener Instandhaltungsarbeiten (gewerkeübergreifend)
40 innerhalb eines Zeitfensters wird die Effizienz erhöht und die Anzahl kurzfristiger, unkoordinier-
41 ter Sperrungen reduziert.

- Systemstabilisierung: Langfristig soll das System die Störanfälligkeit des Schienennetzes verringern und zu einem stabileren Bahnbetrieb beitragen.

Dieses von der Branche grundsätzlich begrüßte IH-Container-System führt bei der praktischen Umsetzung in NRW jedoch zu erheblichen Problemen für die Fahrgäste. Anders als in monozentrisch ausgerichteten Bahnnetzen anderer Bundesländer, verfügt NRW mit dem Ballungsraum Köln und der Metropolregion Rhein-Ruhr über ein polyzentrisches Bahnnetz. Dies ist nicht nur tagsüber, sondern v. a. in den Wochenendnächten stark frequentiert. Insbesondere im Nachtverkehr ist es in diesem Raum deshalb nicht ausreichend, während der Sperrungen nur einen Zug pro Richtung und Stunde verkehren zu lassen. Da die Containermaßnahmen rotierend über zwei Zeiträume pro Woche durchgeführt werden (Mo/Di–Mi/Do und Do/Fr–Sa/So), entstehen innerhalb einer Woche unterschiedliche Fahrpläne pro Richtung. Dies führt zu wechselnden Anschlusssituationen auf Nebenstrecken, die nicht an die Containerzeiten angepasst werden, sodass Anschlüsse häufig verpasst werden.

Durch die rotierende Wirkung auf verschiedene Abschnitte ergeben sich zusätzlich Folgeauswirkungen, die dazu führen, dass der Abendfahrplan ab etwa 22 Uhr täglich variiert und kaum systematisch an die Anschlüsse angepasst werden kann. Um diesen Effekten vorsorglich zu begegnen, wären im Jahresfahrplan theoretisch zwei Containerzeiträume pro Woche, also 102 unterschiedliche Abendfahrpläne zu planen und zu koordinieren, was praktisch kaum umsetzbar ist.

Insgesamt wird dadurch die Zuverlässigkeit des Schienennetzes abends eingeschränkt, und das Bahnangebot als Alternative zum MIV ist in den betroffenen Zeiträumen nachhaltig gefährdet.

Präventives Brückenprogramm

Zunehmend beeinträchtigen Brückenschäden den Betriebsablauf des SPNV in Westfalen-Lippe erheblich. Flutbedingte Schäden an einer Brücke in Brügge auf der RB 52 führten etwa zu einer über ein Jahr andauernden Sperrung der Strecke. Auf der Ruhr-Sieg-Strecke verursachten Brückenschäden massive Einschränkungen im Nahverkehr und führten über längere Zeit zur vorübergehenden Einstellung des IC-Verkehrs über Siegen. Im Siegerland ist Bad Berleburg aufgrund von Brückenschäden seit geraumer Zeit und voraussichtlich auf längere Sicht nicht mehr per Zug erreichbar, der Verkehr wird durch Ersatzbusse sichergestellt. Zwischen Schwerte und Holzwickede führten Brückenschäden zu monatelangen, erheblichen Einschränkungen im Nahverkehr und zur Umleitung der ICE-Verkehre über Dortmund, was wiederholt zu Folgeverspätungen auf den umgeleiteten Streckenabschnitten führte. Im Raum Arnsberg/Meschede kommt es ebenso wegen Brückenschäden und den daraus resultierenden Langsamfahrstellen im Fahrplan 2026 tagsüber zum Haltausfall der RE 57 an den Halten Arnsberg-Oeventrop und Meschede-Freienohl. Diese Halte werden künftig ausschließlich stündlich von der RE 17 bedient.

Auch wenn für einige der genannten Brücken bereits Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden geplant waren, gehören hierzu auch Brücken, bei denen die Schäden unerwartet festgestellt wurden. Die langwierige Schadensbeseitigung erklärt sich teilweise daraus, dass für diese Bauwerke keine vorsorglichen Wiederertüchtigungspläne vorlagen. Für den Neubau einiger Brücken sind zudem umweltrechtliche Genehmigungen erforderlich, die ebenfalls Zeit und Ressourcen binden. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen während der Flutbeseitigungen – etwa in der Eifel und an der Volmetalbahn – sollte geprüft werden, inwieweit behördliche Verfahren vereinfacht werden können. Vergleichbare Ersatzbauten entlang von Autobahnen unterliegen bereits vereinfachten Verfahren, was als Vorbild für den Schienenbereich dienen könnte.

Im Brückenzustandsbericht der DB InfraGO werden bundesweit alle Brücken der DB InfraGO in Zustandsklassen unterteilt. Die Zustandsklassen (ZK) sind in vier Klassen gegliedert: von Zustandsklasse „ZK 1 (keine Maßnahmen erforderlich)“, über „ZK 2 (Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind zu prüfen)“, „ZK 3 (Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen) bis hin zur „ZK 4 (Teil-/Erneuerungsmaßnahmen sind zu planen)“.

Im Zuständigkeitsbereich des NWL erreichen aktuell insgesamt ca. 100 Brücken lediglich noch die schlechteste Zustandsklasse (ZK 4).

Die Verteilung der Brücken in dieser schlechten Zustandsklasse gestaltet sich im Verbandsgebiet wie folgt: Allein im Sauerlandnetz (RB 52, RB 53, RE 54, RE 17, RE 57) sind 39 Brücken betroffen. Auf der vor wenigen Jahren für den SPNV reaktivierten Strecke der RB 25 (hier im Abschnitt Lüdenscheid-Meinerzhagen) sind es 5 Brücken, auf der RB 96 (Betzdorf - Haiger) insgesamt 9 Brücken und auf der RB 93 (im Abschnitt Erndtebrück – Bad Berleburg) 4 Brücken mit Einstufung in ZK 4. Davon befinden sich drei Brücken mit ZK 4 im Abschnitt Aue – Wingeshausen – Bad Berleburg, der aufgrund von Brückenschäden bereits 2025 gesperrt wurde. Für die Hauptstrecke Siegen–Köln (RE 9, RB 90) sind insgesamt 21 Brücken in der Zustandsklasse 4 ausgewiesen. Aufgrund der hohen Verkehrslast besteht hier ein dringender Handlungsbedarf, um die Zuverlässigkeit und Sicherheit des SPNV langfristig zu sichern.

Während sich damit bereits in der Zustandsklasse 4 erheblicher Handlungsbedarf zeigt, ist auch in der Zustandsklasse 3 („Instandhaltungsmaßnahmen sind zu planen“) eine deutliche Belastung des Anlagenbestands erkennbar. Allein auf der Oberen Ruhrtalbahn im Abschnitt Schwerte – Warburg sind 71 Brücken dieser Zustandsklasse zugeordnet.

Der NWL sieht die Notwendigkeit, dass die DB InfraGO sukzessive ein regionales Programm zur systematischen Instandhaltung und Erneuerung der Brücken entwickelt. Dabei sollte transparent dargelegt werden, welche Maßnahmen mit welcher Notwendigkeit und welchem zeitlichen Horizont sowie Finanzbedarf vorgesehen sind. Auf diese Weise sollen mittel- bis langfristig unvorhergesehene Beeinträchtigungen oder Sperrungen infolge von Brückenschäden vermieden werden.

Durch ein vorausschauendes, präventives Erneuerungs- und Instandhaltungsmanagement können Langsamfahrstellen aufgrund von Brückenschäden weitgehend minimiert und perspektivisch vermieden werden. Sperrungen würden dann im Regelfall nur noch im Zusammenhang mit geplanten Erneuerungsmaßnahmen erforderlich, während ungeplante Einschränkungen infolge plötzlich auftretender Schäden weitgehend ausgeschlossen werden könnten. Trotzdem wird es im Zuge der Brückenerneuerungen unvermeidlich zu betrieblichen Beeinträchtigungen kommen, die durch geeignete Ersatzmaßnahmen aufzufangen sind.

Vermeidung bzw. zeitnahe Beseitigung von Langsamfahrstellen

Ebenso wie bei den beschriebenen Brücken, deren Schadensbilder häufig zu Langsamfahrstellen führen, sind auch für weitere Ursachen solcher betrieblichen Einschränkungen künftig präventive Programme, Konzepte und Planungsansätze seitens der DB InfraGO erforderlich. Dabei müssen Langsamfahrstellen aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Qualität des Angebots möglichst vermieden werden, bevor sie entstehen. Diese präventive Ausrichtung sollte sämtliche relevanten Infrastrukturbereiche von Oberbau, Schienen und Oberleitungen ebenso wie die Leit- und Sicherungstechnik einschließlich der Stellwerke umfassen.

Zugleich ist sicherzustellen, dass bei diesen Planungen die zukünftigen Anforderungen des SPNV frühzeitig mit den SPNV-Aufgabenträgern abgestimmt und angemessen berücksichtigt werden. Für eine über den reinen Ersatz hinausgehende, zukunftsorientierte Ausrichtung müssen sowohl die DB InfraGO als auch die SPNV-Aufgabenträger personell und finanziell in die Lage versetzt werden, diese anspruchsvolle Planungsaufgabe umzusetzen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Verantwortung für Maßnahmen, die über den reinen Ersatz hinausgehen, partnerschaftlich getragen wird. Der Bund als Eigentümer der DB InfraGO sollte die Infrastrukturgesellschaft so befähigen, dass eine vorausschauende und systematische Planung umgesetzt werden kann. Zugleich ist sicherzustellen, dass auch die SPNV-Aufgabenträger über die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen verfügen, um diesen Prozess gemeinsam mit der DB InfraGO konsequent und wirkungsvoll vorantreiben zu können.

Generalsanierungen

Die Generalsanierungen der DB InfraGO stellen eine umfassende Strategie zur Modernisierung des veralteten und störanfälligen Schienennetzes in Deutschland dar. Dabei werden stark frequentierte Hauptstrecken über mehrere Monate vollständig gesperrt, um die Infrastruktur in einem einzigen Erneuerungszyklus vollständig zu modernisieren, bestehende infrastrukturelle Mängel zu beseitigen sowie für die Zukunft belastbar und robust zu gestalten.

Zentrales Ziel der Generalsanierungen ist es, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Zugverkehrs zu verbessern sowie die Kapazität für Personen- und Güterverkehr auf den Strecken zu erhöhen. Im Rahmen dieser Vollsperrungen werden nicht nur Gleise und Weichen erneuert, sondern auch Brücken, Bahnhöfe sowie die Leit- und Sicherungstechnik, einschließlich ETCS, modernisiert.

Die Generalsanierungen führen jedoch zu erheblichen und langwierigen Beeinträchtigungen für direkt und indirekt betroffene Fahrgäste. Während der Vollsperrungen müssen Reisende mit Schienenersatzverkehr mit Bussen sowie Umleitungen im Nah- und Fernverkehr rechnen, was in der Regel zu einer deutlichen Verlängerung der Fahrzeiten führt.

Für den NWL sind voraussichtlich mehrere Generalsanierungen von Bedeutung, die sich sowohl direkt als auch indirekt auf das regionale Schienennetz und den Fahrgastbetrieb auswirken werden. Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die geplanten Generalsanierungen im Verbandsgebiet sowie in relevanten angrenzenden Relationen:

- 2026 (1. Halbjahr): Hagen – Wuppertal – Köln
(mit Auswirkungen u. a. auf die Anbindung aus Westfalen-Lippe nach Köln RE 7 und Düsseldorf RE 13)
- 2028 (21.01. – 23.06.) Hagen – Hamm
Zusätzlich hierzu sind auch die Abschnitte Werl - Dortmund-Hörde (RB 59), Fröndenberg – Unna (RB 54), Fröndenberg – Schwerte -Hagen/Dortmund (RE 17/RE 57), Ergste – Dortmund-Hörde (RB 53), Unna – Unna-Königsborn (S4 RR) gesperrt.
- 2032 (25.06 – 10.12.) Münster – Recklinghausen Süd
(mit Auswirkungen auf die RE 2 und RE 42)
- 2033 (07.01. – 24.06) Münster – Osnabrück
(mit Auswirkungen auf die RE 2 und RB 66)
- 2033 (07.01. – 24.06.) Osnabrück – Bremen
(mit Auswirkung auf den RE 9 Osnabrück - Bremen)

- 2033 (24.06. – 09.12.) Hamm – Dortmund – Duisburg – Köln
(mit Auswirkungen mindestens auf die RE 1, RE 2, RE 3, RE 6, RE 11, RE 42, RE 14, RE 19)
- 2035 (05.01. – 22.06.) Minden – Wunstorf
(mit Auswirkungen auf die RE 60/70, S1 H)

Durch die Umleitungen von Fernverkehrslinien im Zuge der genannten Sperrungen sind zudem Beeinträchtigungen und Auswirkungen auf weitere Korridore zu erwarten. Nachfolgend ist angegeben, welche Korridore durch einzelne Generalsanierungen voraussichtlich zusätzlich beeinträchtigt werden.

- 2028 Hagen – Hamm
Durch Fernverkehrsumleitungen sind zumindest auch im Korridor Dortmund - Hamm Auswirkungen zu erwarten.
- 2029 Hamburg – Hannover
Durch Fernverkehrsumleitungen sind zumindest Auswirkungen auf die RE 60/RE 70 und S1 H zu erwarten.
- 2032 Münster – Recklinghausen Süd
Durch Fernverkehrsumleitungen sind zumindest auch in den Korridoren Münster – Lünen und Hamm – Dortmund Auswirkungen zu erwarten.
- 2033 Bremen – Osnabrück
Durch Fernverkehrsumleitungen sind zumindest auch in den Korridoren Hannover/Bremen – Minden – Hamm – Dortmund Auswirkungen zu erwarten.
- 2033 Hamm - Dortmund – Duisburg – Köln
Durch Fernverkehrsumleitungen sind auch zumindest in den Korridoren Hamm – Unna – Hagen – Köln/Düsseldorf Auswirkungen zu erwarten.
- 2035 Minden – Wunstorf
Durch Fernverkehrsumleitungen sind auch zumindest in den Korridoren Hannover – Altenbecken – Paderborn - Hamm Auswirkungen zu erwarten.

Die Auswirkungen der Generalsanierungen werden in die Angebotsplanung und entsprechenden Jahresfahrpläne der jeweiligen Jahre integriert und diese in den kommenden Jahren deutlich beeinflussen. Für die Fahrgastinformation und die Planbarkeit des Zugbetriebs ist daher mindestens mit einem Zeitraum von der Erstinformation Mitte Oktober (Veröffentlichung des Jahresfahrplans, mit den Änderungen durch die jeweiligen Generalsanierungen) bis zum Beginn der jeweiligen Generalsanierung zu rechnen. Hinsichtlich der Planbarkeit der umfangreichen Schienenersatzverkehrsmaßnahmen sollte angestrebt werden, diese ebenfalls entsprechend frühzeitig zu berücksichtigen.

Der Umfang der erforderlichen Ersatzverkehren mit Busse sowie deren konkrete Handhabung vor Ort kann im Umfeld größerer Bahnhöfe zu räumlichen Kapazitätsengpässen führen. Dabei müssen nicht nur ausreichend Haltestellen inklusive Ausstattungsmerkmalen wie Witterungsschutz, entsprechende Beschilderung und Wegeleitsysteme bereitgestellt und die Fahrgastinformation aufgebaut werden, sondern auch Pausen- und Verfügungsräume für die dort endenden und beginnenden Buslinien eingerichtet werden. Für stark nachgefragte Zugverbindungen ist zudem davon auszugehen, dass ersatzweise deutlich mehr als ein Bus pro Zug eingesetzt werden muss. Die Generalsanierungen werden bei der Konzeptentwicklung für die Ersatzverkehre entsprechend berücksichtigt (vgl. Kapitel B4.1.8).

Planerisch ist bereits frühzeitig sicherzustellen, dass möglichst viele der im jeweiligen Korridor anstehenden Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können. Dies betrifft sowohl bahnspezifische als

auch kommunale Infrastrukturmaßnahmen, die idealerweise bereits in einem Planungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsstand vorliegen sollten, der eine Umsetzung im Rahmen der Sperrungen im Zuge der Generalsanierungen ermöglicht. Dies erfordert eine besonders vorausschauende und zielgerichtete Planung sowie eine entsprechende Finanzierung. Für den NWL bedeutet dies, die Planung und Finanzierungsaktivitäten für diese Korridore stärker zu fokussieren, um die Chance zu nutzen, zusammenhängende Maßnahmen zielgerichtet herauszuarbeiten, detailliert auszuplanen und innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens der Generalsanierungen erfolgreich umzusetzen.

Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen

Frühere Vorgehensweisen führten in Teilen des Schienennetzes zu einer Reduzierung nicht regelmäßig genutzter Infrastruktur, wodurch heute vielerorts Engpässe bestehen. Die Beseitigung dieser infrastrukturellen Engpässe und die Sicher- und Herstellung zukunftsorientierter Kapazitäten im Schienennetz liegen inzwischen weitgehend in der Verantwortung der SPNV-Aufgabenträger, die zukunftsgerichtete Maßnahmen initiieren, planen und zu einem erheblichen Teil auch finanzieren müssen. Eine eigenständige, proaktive Umsetzung seitens DB InfraGO zur Schaffung von Voraussetzungen für Mehrverkehren oder der Auflösung von infrastrukturellen Engpässen bzw. qualitativen Verbesserungen ist nur in begrenztem Umfang erkennbar, sodass eine enge Abstimmung, kontinuierliche Koordination und Nachverfolgung von Zeitplänen erforderlich sind, um Planung und Umsetzung effizient voranzutreiben. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen, die sowohl die Betriebssicherheit als auch die Leistungsfähigkeit des Netzes langfristig erhöhen, etwa die Nachrüstung von Bahnübergängen mit Sicherheitseinrichtungen, die Beseitigung von Engstellen oder den Ausbau von Kapazitäten für zusätzliche Verkehre. Der NWL setzt sich weiterhin dafür ein, dass bei DB InfraGO die notwendigen Zeitpläne und Aktivitäten konsequent nachverfolgt und abgestimmt werden. Dies ist insbesondere für sicherheitsrelevante Maßnahmen, wie z. B. die Nachrüstung unbeschränkter Bahnübergänge entlang der Strecke Münster – Warendorf (RB 67), von zentraler Bedeutung, um Verzögerungen zu vermeiden und die Betriebssicherheit langfristig zu gewährleisten.

Die DB InfaGO sollte künftig durch geeignete der Strukturen befähigt werden, ihre Infrastruktur präventiv und zukunftsorientiert im Sinne der Nachhaltigkeit, Qualität und Leistungsfähigkeit weiterzuentwickeln. Bis dahin muss der NWL in die Lage versetzt werden, mit ausreichenden Mitteln, die lediglich für derartige Projekte vorgesehen sind, handlungsfähig zu bleiben und diese Aufgabe zu bewältigen.

Aufbau von Rückfallebenen und -konzepten

Neben den bereits genannten Einflussmöglichkeiten des NWL und der DB InfraGO müssen mittel- bis langfristig Rückfallkonzepte für das Verkehrsangebot und im Hinblick auf die nachhaltige Zuverlässigkeit und Qualität der Infrastruktur entwickelt und aufgebaut werden.

Anders als heute sollten die Strecken so ausgelegt sein, dass etwa Umleitungsverkehre den Regelbetrieb nicht einschränken, sondern parallel zum regulären Angebot abgewickelt werden können. Die planerische Ausgangslage muss dabei so bemessen sein, dass die Infrastruktur nicht ausschließlich auf das bestehende oder zukünftige Regelangebot ausgelegt ist, sondern pro Strecke und Abschnitt geprüft wird, welche zusätzlichen Kapazitäten für Umleitungsverkehre erforderlich sind. Zusätzlich muss auch für den Güterverkehr untersucht, trassiert und dimensioniert werden, welche Kapazitäten zusätzlich bereitgestellt werden müssen, um den betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden. Erst die Gesamtsumme dieser Bedarfe sollte die Grundlage für die Ausrichtung der Infrastruktur bilden.

Für die Finanzierung ist ein System zu entwickeln, das Veränderungen unabhängig vom jeweiligen Verursacher ermöglicht und eine zeitnahe, möglichst unbürokratisch und flexible Umsetzung sicherstellt. Derzeit werden SPNV-Maßnahmen ausschließlich für den SPNV gefördert, geplant und umgesetzt. Gleichzeitig könnte auch der Güterverkehr von diesen Maßnahmen profitieren, wenn z. B. kleinere Ergänzungen vorgenommen würden. Derzeit sind dafür jedoch oft lange Abwägungsprozesse erforderlich, um die Kostenverteilung über die zahlreichen Förderprogramme abzustimmen. Dies kostet viel Zeit und führt durch stetige Kostensteigerungen letztlich zu unnötig hohen Ausgaben.

B4.2.2 Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots

Ein stabiler Betrieb des SPNV ist ein zentrales Ziel des NWL. Nur so kann eine hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen gewährleistet und das Ziel der Verkehrswende erreicht werden. Insbesondere bei der linienübergreifenden Nutzung im Nah- und Fernverkehr ist ein stabiles und zuverlässiges Angebot – sowohl für die Vernetzung im Bahnsystem als auch für ein verkehrsträgerübergreifendes Angebot – an jeder Stelle der Reisekette von zentraler Bedeutung. Wie in anderen Kapiteln dargestellt, können entsprechende Maßnahmen im Angebot und Betrieb hierzu umfassend beitragen.

Nach der Darstellung der infrastrukturellen Mängel sowie der erforderlichen Handlungen und Herausforderungen zu deren Beseitigung in Kapitel B4.2.1 werden im Folgenden die infrastrukturellen Maßnahmen beleuchtet, die notwendig sind, damit die zuvor beschriebenen Maßnahmen zur Angebotsstabilisierung umgesetzt werden können. Für eine Stabilisierung sind neben den bereits genannten Maßnahmen zur Fahrplangestaltung und zu personellen Aspekten (vgl. Kapitel B4.1.1) nämlich auch Anpassungen der Infrastruktur erforderlich. Ziel dieser Maßnahmen ist eine Erhöhung der Gesamtqualität in Bezug auf Stabilität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Der Anpassungsbedarf besteht bereits für das aktuelle Angebot und ist nicht erst im Zusammenhang mit einer Angebotsausweitung relevant. Die Maßnahmen ergänzen die in Kapitel B4.2.1 dargestellten Notwendigkeiten und ersetzen sie nicht. Beide Maßnahmenpakete sind gleichermaßen erforderlich, um die Infrastruktur in Westfalen-Lippe nachhaltig zu ertüchtigen und die Angebotsstabilität zu sichern bzw. zu erhöhen. Alle hier beleuchteten infrastrukturellen Maßnahmen sind im Anhang 2 zusammengefasst dargestellt. Zudem werden sie raumspezifisch in den korridorspezifischen Handlungskonzepten (vgl. Kapitel B4.12) aufgegriffen.

Ausgangslage

Entgegen politischer und fahrgastseitiger Forderungen lösen auch aktuell bestehende Qualitätsprobleme keine von DB InfraGO selbst initiierten Aktivitäten oder Mechanismen zur Konfliktlösung aus. Hintergrund hierfür ist die Grundlage, auf der die Trassen von DB InfraGO vergeben werden, die nach den eigenen Konstruktionsrichtlinien erfolgen müssen. Theoretisch müssten demnach alle Züge auf Basis des sorgfältig konstruierten Fahrplans pünktlich verkehren. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass dies nicht zutrifft: Nicht oder nicht zuverlässig funktionierende sowie veraltete Technik führt täglich zu Störungen und Qualitätseinbußen (vgl. Kapitel B4.2.1). Dabei ist es in der Regel nicht der vermeintliche Verursacher der Beeinträchtigungen, der Strafen zahlen oder die Beseitigung finanzieren muss. Vielmehr ist es derjenige, der eine Verbesserung benötigt oder wünscht, der die Problemanalyse und die Planung anstoßen, eine Priorisierung vornehmen, die Finanzierung für Analyse, Planung und Umsetzung sicherstellen und häufig auch die entstehenden Kosten vollständig tragen muss. Ein derartiger angestoßener Prozess sowie die umfassende Analyse seitens der DB InfraGO etwa in Form einer Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung führt jedoch nicht automatisch zu betrieblichen, angebotstechnischen oder infrastrukturellen Konsequenzen.

Die Mechanismen müssen mittel- bis langfristig aus Planungs- und Finanzierungsgründen neu justiert werden, da Verspätungen hohe betriebliche und volkswirtschaftliche Schäden verursachen. Entsprechendes Interesse und funktionierende Mechanismen sind erforderlich, um diese Schäden zu minimieren. Die nachfolgend beschriebenen infrastrukturellen Anpassungen sind zwar mit hohen finanziellen Aufwendungen verbunden, reduzieren jedoch zugleich die volkswirtschaftlichen Folgekosten eines instabilen Systems.

Überschlagene Wenden

Um bei Verspätungen, die länger als die Wendezeit sind, eine pünktliche Weiterfahrt in der Gegenrichtung zu ermöglichen, wurde in Kapitel B4.1.1 für verschiedene Linien die Etablierung einer überschlagenen Wende vorgeschlagen. Dadurch wird das vorzeitige Wenden am Endpunkt vermieden. Konkret sind zur Stabilisierung des Angebots in Rheine (für die Linie RE 7), Bielefeld (für die Linien RE 82 und RB 73), Paderborn (für die Linie RE 80, RE statt S 5 H) und Düsseldorf (RE 2, später RRX 7) zukünftig die Etablierung von überschlagenen Wenden geplant. Dies erfordert vereinzelt auch den Ausbau bzw. die Anpassung der Infrastruktur.

- Für die Integration einer überschlagenen Wende der Linie RE 7 in Rheine soll eine zusätzliche Bahnsteigkante errichtet und gleichzeitig das gegenwärtig von der Linie RE 7 zum Wenden genutzte Durchfahrtsgleis Richtung Rheine Containerterminal und Spelle (u. a. Hafen) freigezogen werden. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund einer später möglichen Reaktivierung der Strecke Rheine - Altenrheine - Spelle bzw. Recke (vgl. Kapitel B4.1.5) sinnvoll. 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 ist eine überschlagene Wende der Linien RE 82 und RB 73 am heute von den Linien angefahrenen Bahnsteig 1 nicht möglich. Um dennoch die Wendezeiten von der RE 82 auf die RB 73 zu verlängern, kreuzen die beiden Linien abweichend ursprünglicher Planungen inzwischen in Bielefeld Ost. Dies führt jedoch zu Fahrzeitverlängerung auf diesen Linien. Daher sollen in Bielefeld Hbf zukünftig auch die baulichen Voraussetzungen für eine überschlagene Wende geschaffen werden. Dafür ist insbesondere die Herstellung eines zusätzlichen Bahnsteigs erforderlich. Dieser soll etwa in Höhe des heutigen Gleises 22, nördlich des Empfangsgebäudes errichtet werden. In den Darstellungen der Zielplanungen der ABS/NBS Bielefeld – Seelze (– Hannover) ist dieser Bahnsteig bereits enthalten. In diesem Zusammenhang ist abzustimmen, inwieweit der Bahnsteig an Gleis 22 vorgezogen als erster Baustein des Knoten Bielefeld durch das Projekt ABS / NBS Bielefeld – Seelze – Hannover umgesetzt werden kann oder ob die Umsetzung zwingend an die Realisierung der ABS/NBS-Maßnahmen gekoppelt werden muss, wodurch der zeitliche Rahmen maßgeblich negativ beeinflusst würde.
- Für die Integration der überschlagenen Wende der RE 80 in Paderborn sind weitere Prüfungen vorzunehmen, um den genauen Infrastrukturbedarf sowie etwaige Anpassungen bewerten zu können.
- Für die Integration der überschlagenen Wende der heutigen RE 2 (später RRX 7) in Düsseldorf Hbf sind keine infrastrukturellen Anpassungen erforderlich.

Betriebliche Trennung von Linien

In der Vergangenheit wurden in Bielefeld Hbf die zuvor betrieblich durchgebundenen Fahrten der Linien RB 67 (Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück - Gütersloh - Bielefeld Hbf) und RB 71 (Bielefeld Hbf – Herford – Bünde - Rahden) getrennt. Damit konnte die Übertragung von Störeinflüssen und Verspätungen untereinander beseitigt und die Pünktlichkeit beider Linien deutlich verbessert werden. Für eine solche Auftrennung wurde zuvor die Notwendigkeit der Anpassung der Infrastruktur in Bielefeld (bzgl. Bahnsteigkanten, Rangier- und Abstellfahrten und -kapazitäten) geprüft. Jedoch gab es hier ebenso keine infrastrukturellen Anpassungsnotwendigkeiten, wie für die Trennung der Linien RB 69 und RB 69 in Hamm sowie der Aufspaltung der RB 93 Betzdorf – Siegen - Bad Berleburg ebenfalls in Siegen, die jeweils ab Dezember 2025 greifen.

Auch die genannte Auflösung der Kurzwenden der Linie RE 82 und RB 73 führt zu einer betrieblichen Entflechtung der Linien, da diese aktuell ineinander Wenden. Durch die jeweilige Einführung einer überschlagenden Wende können die Linien künftig linienrein gewendet werden.

Im Rahmen der weiteren Prüfung einer betrieblichen Entflechtung von Linien zur Erhöhung der Qualität wird u. a. geprüft, ob der bislang in den Gesamtumlauf der RB 51 integrierte Abschnitt Dortmund–Lünen – Dortmund aus dem Umlauf herausgelöst und betrieblich getrennt gefahren werden kann. Auch diesbezüglich ist dann zu untersuchen, unter welchen infrastrukturellen Voraussetzungen eine solche Betriebsweise umsetzbar wäre.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass die betrieblichen Optionen, potenziellen Anpassungserfordernisse sowie mögliche infrastrukturseitige Ausschlussgründe bei der Trennung langlaufender oder betrieblich verknüpfter Linien grundsätzlich frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen sind. Voraussetzung hierfür ist, dass die hierfür notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen bereitstehen. Zudem können nur so ein etwaiger Mehrbedarf an Fahrzeugen als auch infrastrukturelle Vorlaufzeiten angemessen berücksichtigt und in künftige Ausschreibungsverfahren integriert werden.

Ausbau der Streckenleistungsfähigkeit

Mit dem Ausbau der Streckenleistungsfähigkeit verringert sich das Risiko von Verspätungen auf diesen Abschnitten spürbar. Zahlreiche Strecken wurden in den vergangenen Jahrzehnten jedoch so stark auf das damalige Angebotsniveau zugeschnitten und zurückgebaut, dass selbst geringfügige Störungen heute kaum noch aufgefangen werden können und sich zu deutlich größeren Beeinträchtigungen entwickeln, als dies früher der Fall gewesen wäre. So wurden etwa Überholmöglichkeiten beispielsweise auf der Oberen Ruhrtalbahn oder auf der Strecke Dortmund–Kamen–Hamm reduziert, während zugelegte Überleiteinrichtungen, etwa auf der Ruhr-Sieg-Strecke, über Jahre nur unvollständig neu eingebaut wurden. Parallel dazu wurde die Anzahl der Weichen und damit der verfügbaren Fahrstraßen erheblich verringert. Mit dem Rückbau von Überholgleisen ging zudem eine Reduzierung der Signalstandorte einher, sodass die Abstände der Blocksignale an einzelnen Abschnitten heute schlechter ausfallen als in der Vergangenheit.

Noch Anfang der 2000er-Jahre wurden Streckenabschnitte – wie etwa auf der Volmetalbahn zwischen Hagen und Brügge – von zwei auf ein Gleis zurückgebaut, obwohl sich bereits heute zeigt, dass sowohl für künftige Planungsperspektiven als auch für den aktuellen Betrieb eine durchgehende Zweigleisigkeit erheblich zur Betriebsqualität beitragen würde. Die heutigen Kreuzungspunkte und deren betriebliche Abhängigkeiten führen dagegen zu einer deutlich höheren Störanfälligkeit.

1 Gleichwohl führt selbst eine offenkundig unzureichende Leistungsfähigkeit und die daraus resultierende
2 Qualitätsminderung nicht zu eigeninitiierten Maßnahmen seitens der DB InfraGO. Anpassungen werden
3 in der Regel erst dann aufgegriffen, wenn sie extern angestoßen, priorisiert und mitfinanziert werden.

4 Projekte zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit (vgl. auch Abschnitt ‚Robustes Netz‘) durchlaufen vom ers-
5 ten gemeinsamen Projektentwurf bis zur angestrebten Umsetzung häufig Zeiträume von 15 Jahren und
6 mehr. Erforderlich sind daher eine systematische Analyse und eine zeitnahe Umsetzung von Maßnah-
7 men zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Dazu gehören insbesondere:

- 8 • Die Identifikation von Streckenabschnitten, auf denen durch die Verkürzung von Blockabstän-
9 den die Zugfolgezeiten und damit die Leistungsfähigkeit nachhaltig verbessert werden können.
10 Kürzere Blockabstände können zudem an Überholstellen die Dauer notwendiger Überholvor-
11 gänge deutlich reduzieren und es den überholten Zügen ermöglichen, rascher wieder in die
12 Fahrplanlage einzuschwenken.
13 Ein Beispiel hierfür ist das im Rahmen der Ausbauplanungen vorgesehene Vorhaben auf dem
14 Abschnitt Werne – Münster-Amelsbüren. Vergleichbare Eingriffe wären jedoch auch an anderen
15 Stellen bereits heute sinnvoll.
- 16 • Die Schaffung paralleler Ein- und Ausfahrmöglichkeiten im Vorfeld großer Knoten, um das Auf-
17 laufen von Zügen zu verhindern und die Stabilität des Gesamtsystems zu erhöhen.
18 Die Planungen für die westliche Einfahrt des Knotens Hamm verdeutlichen, dass zwischen erster
19 Konzeptidee und geplanter Umsetzung oftmals mehr als 10 bis 15 Jahre liegen.

20 Dabei ist zu berücksichtigen, dass notwendige Kapazitätssteigerungen nicht ausschließlich im Zuständig-
21 keitsbereich des NWL liegen. Aufgrund des hochgradig vernetzten Systems und der teils langen Linien-
22 läufe können Kapazitätsengpässe außerhalb der Region wie etwa in der Ausfahrt von Kassel-Wilhelms-
23 höhe unmittelbar die Wendezeiten vor Ort gefährden und zugleich auf der Fahrt in Richtung Düsseldorf
24 Verspätungen bis in den Knoten Hamm und in den Ruhrgebietskorridor hinein verursachen.

25 In Westfalen-Lippe sind jedoch bereits konkrete Vorhaben zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit
26 in Planung:

- 27 • Ausbau von Gütersloh Hbf (zwei zusätzliche Bahnsteigkanten), um die zwei Güterbahngleise im
28 Regel- oder auch Störfall zum Ausweichen bzw. als zusätzliche Möglichkeit zum Anfahren
29 neben den vorhandenen Bahnsteigen an der Personenbahnstrecke nutzen zu können.
- 30 • Umbau der Station Gütersloh Isselhorst-Avenwedde (zwei Bahnsteigkanten an der Güterbahn),
31 um dort auch die Güterbahn für den Halt von Personenzügen nutzen zu können. Zugleich könnte
32 die Station dadurch barrierefreie Bahnsteiganlagen und -zugänge erhalten, da ein Umbau der
33 vorhandenen Bahnsteige an der Personenbahn aufgrund der Platzverhältnisse und Gleisab-
34 stände nicht umsetzbar ist.
- 35 • Ausbau der Stationen Ahlen und Oelde (zusätzliche Bahnsteigkanten an der Güterbahn), um auch
36 dort die zwei Güterbahngleise im Regel- oder Störfall zum Ausweichen bzw. als zusätzliche
37 Möglichkeit zum Anfahren neben den vorhandenen Bahnsteigen an der Personenbahnstrecke
38 nutzen zu können.

39 Durch die genannten Maßnahmen könnten Personenzüge zwischen Hamm und Bielefeld Hbf grundsätz-
40 lich sowohl im Regel- als auch im Störfall die Güterbahn nutzen. Dies erhöht die Betriebsqualität,
41 ermöglicht parallele Überholvorgänge (sogenannte fliegende Überholungen) durch Fernverkehrszüge
42 während der Fahrt und reduziert dadurch Verspätungen bei den überholten Zügen.

Darüber hinaus bestehen folgende weitere Planungen für infrastrukturelle Maßnahmen zur Stabilisierung des SPNV-Angebots im Verkehrsraum Westfalen-Lippe:

- Auf der eingleisigen Strecke Bielefeld – Lagen ist vorgesehen zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe in Ubbedissen und Ehlenbruch einzurichten, um die Stabilität der Linien RE 82 und RB 73 zu erhöhen.
- Zwischen Unna und Fröndenberg soll durch die technische Sicherung der Bahnübergänge und Streckenmaßnahmen (z. B. Anpassung des Oberbaus sowie der Leit- und Sicherungstechnik wie etwa Verlegung der Bahnübergangsein- und -ausschalter) die Fahrzeit verkürzt werden, sodass in Unna die Anschlüsse nach Dortmund und Soest von/zur RB 59 erreicht werden können. Durch einen neuen bzw. reaktivierten Bahnsteig an Gleis 20 am Bahnhof Unna kann der Betrieb unabhängiger von etwaigen Überholungen werden. Ohne diesen Ausbau würde bei verspäteten Überholungen von ICE-Sprintern Rheinland–Berlin die RE 13 nach Hamm die Gleise für die RB 54 nach/von Unna blockieren.
- Die eingleisige Schwerter Kurve von der Oberen Ruhrtalbahn in Richtung Dortmund-Hörde ist bzgl. der Pünktlichkeit der RE 57 ein infrastruktureller Zwangspunkt. Direkt östlich der eingleisigen Abschnitte begegnet sich die Linie selbst. Bereits kleine Verspätungen führen daher zu Fahrplanverschiebungen und Problemen im Abschnitt Dortmund-Hörde – Dortmund Hbf sowie in den eingleisigen Abschnitten Bestwig – Winterberg und teilweise Brilon Wald – Brilon Stadt. Ein gezielter Ausbau der Schwerter Kurve leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Betriebsqualität der RE 57.
- Der zweigleisige Ausbau der stark belasteten Strecke Werne – Münster, die im Stundentakt vom Fernverkehr mit genutzt wird ist Gegenstand der Planungen im BVWP und wird mit großen Anteilen vom Land NRW mitfinanziert. Der Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h, ergänzt durch zusätzliche Ausweichgleise und dichte Blockabstände, wird zu einer deutlichen Verbesserung der Betriebsqualität führen. Gleichzeitig ermöglicht der Ausbau die Einführung des RRR Dortmund – Münster (RRR 3) sowie die Verdichtung der Nahverkehrsleistungen mit allen Halten im Abschnitt Münster–Werne (vgl. Kapitel B4.1.4).
- Auch durch den mehrgleisigen Ausbau der Strecke Dortmund – Kamen – Hamm sowie den dann über separate Gleise geführten S-Bahn-Verkehr mit der Bedienung aller Halte und einer damit einhergehenden Beschleunigung der RE bzw. RRR-Linien (nur noch Unterwegshalt in Kamen) schafft perspektivisch deutlich mehr Kapazitäten und wird die Qualität auf den betreffenden Linien weit über den konkreten Abschnitt hinaus nachhaltig verbessern.
- Auch neue Ausweichgleise, auf denen Güterzüge an die Seite fahren und überholt werden können, schaffen können die Kapazität der Infrastruktur erhöhen und dadurch die Qualität verbessern. Daher sind in an der Strecke Münster – Osnabrück in Münster Sudmühle sowie an der Strecke Münster – Recklinghausen in Münster Geist zukünftig entsprechende Überholmöglichkeiten vorgesehen.
- Um im Störfall oder bei Baustellen auf der eingleisigen Strecke Finnentrop – Attendorn – Olpe Züge ggf. in Attendorn wenden zu können, ist in den Planungen ein neues Ausfahrtsignal in Attendorn sowie ein zusätzliches Gleis als Wendemöglichkeit vorgesehen.

Ausbau von Knoten

Der Ausbau der Schienenverkehrsknoten kann die Leistungsfähigkeit neben den genannten Maßnahmen weiter enorm verbessern. Selbst vermeintliche kleinere, aber zielgerichtete Maßnahmen können für die

Qualität deutlich positive Effekte haben. Derartige Maßnahmen sind jedoch in der Regel aufwendig, da Gleislagen verschoben werden müssen und zusätzliche Weichen erforderlich werden. Hinzu kommen häufig unter erheblichem Aufwand anzupassende Oberleitungen sowie notwendige Anpassungen an den Stellwerken, was die Kosten deutlich erhöht. Zudem stoßen bestehende Stellwerke häufig an ihre Kapazitätsgrenzen, sodass manche Maßnahmen erst nach der Etablierung neuer elektronischer oder digitaler Stellwerke realisierbar sind

Konkret sind folgende Maßnahmen in den Verkehrsknoten vorgesehen und auf der Infrastrukturbedarfsliste vermerkt:

- Knoten Bünde: Durch den Neubau von Weichenverbindungen soll eine flexiblere Nutzbarkeit des Bahnsteigs an Gleis 2 möglich werden.
- Knoten Minden: Durch den Ausbau der Überleitverbindung im Bereich des Güterbahnhofs soll der Übergang von vier auf zwei Gleise ab dort in Richtung Hannover leistungsfähiger gestaltet werden. Zudem soll im Mindener Bahnhof mit dem Neubau eines Bahnsteigs an Gleis 14 die Flexibilität und Leistungsfähigkeit erhöht werden, sodass zukünftig der ICE-Verkehr und die dort endende bzw. beginnende RE/RRX besser und ohne die heutigen Engpässe verkehren können.
- Knoten Hamm: Im Westkopf des Hauptbahnhofs soll eine Umfahrungsmöglichkeit für eine Doppelkreuzungsweiche geschaffen und dadurch die Betriebssicherheit bei Ausfall dieser Weiche verbessert werden. Zudem können sich dadurch zudem parallele Ein- und Ausfahrwege in der Relation Dortmund – Hamm ergeben. Dies wird der Stabilität auf dieser Relation zuträglich sein. Langfristig ist in Hamm (Westf) Hbf im Rahmen der Planungen des Zielnetzes NRW 2040 und den Deutschlandtakt eine umfangreiche Entflechtung von Achsen geplant. Durch Brückenbauwerke sollen dann Zu- und Ausfahrten ohne die bisherigen höhengleichen Kreuzungen möglich werden. Damit sollen die heutigen gegenseitigen Beeinträchtigungen langfristig vermieden werden.

Verstetigung und Erhöhung von Geschwindigkeitsprofilen

Auch mit der Verstetigung und gegebenenfalls Erhöhung von Höchstgeschwindigkeiten einzelner Strecken (-abschnitte) lassen sich zusätzliche Fahrzeitpuffer aufbauen, die die Qualität einzelner Linien verbessern können. Gleichzeitig können dadurch zudem sogar Angebotsverbesserungen ermöglicht werden.

Auf der Strecke Münster – Warendorf – Rheda sollte die Geschwindigkeit im Abschnitt Telgte – Warendorf so erhöht werden, dass nicht nur die Fahrzeiten verkürzt, sondern durch veränderte Fahrpläne auch Kreuzungen ermöglicht werden, die zugleich eine Verdichtung des Fahrplans zulassen.

Auch auf der Strecke Kreuztal – Erndtebrück – Bad Berleburg soll die Streckengeschwindigkeit in Teilabschnitten erhöht werden. Ergänzend sollen die Leit- und Sicherungstechnik sowie zusätzliche Weichen in Bad Berleburg installiert werden, um die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern.

Förderprogramm „Robustes Netz NRW“

Das Förderprogramm Robustes Netz NRW ist ein umfassendes Maßnahmenpaket des Landes Nordrhein-Westfalen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur. Das Land NRW stellt dafür im Rahmen seiner ÖPNV-Offensive insgesamt rund 280 Millionen Euro bereit.

Durch das Förderprogramm werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Kapazitätserhöhung: Die Maßnahmen zielen darauf ab, die Netzkapazität zu erhöhen, insbesondere bei Bauarbeiten oder langanhaltenden Störungen, um Verspätungen zu minimieren.
- Infrastrukturverbesserung: Konkret werden zusätzliche Weichenverbindungen und Signale installiert, um flexiblere Betriebsabläufe zu ermöglichen.
- Finanzierung: Die Finanzierung erfolgt in mehreren Tranchen, wobei das Land und die SPNV-Aufgabenträger (go.Rheinland, VRR, NWL) sowie der Bund und die DB InfraGO beteiligt sind.

Das Förderprogramm Robustes Netz NRW ist ein wesentlicher Bestandteil der langfristigen Strategie des Landes und der SPNV-Aufgabenträger, das Schienennetz fit für die Zukunft zu machen und den SPNV in NRW und darüber hinaus attraktiver und zuverlässiger zu gestalten.

Im NWL-Verbandsgebiet sind derzeit die oben beschriebenen Maßnahmen im Knoten Hamm sowie in Gütersloh und Gütersloh Isselhorst-Avenwedde sowie in Bünde im Programm Robustes Netz NRW enthalten.

B4.2.3 Infrastrukturausbau für Zielnetze 2032/2040

In die Planungen zu den landesweiten Zielnetzen 2032 und 2040 sind seitens des NWL viele im ersten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe enthaltene Angebotskonzepte eingebracht worden, für die die erforderliche Infrastruktur noch nicht umgesetzt werden konnte, in vielen Fällen aber die Planungen begonnen wurden.

Als weitere vordringliche Maßnahmen/Projekte werden die Maßnahmen und Projekte benannt, die einen sehr hohen Nutzen hinsichtlich der Betriebsqualität bzw. des verkehrlichen Mehrwerts haben werden oder die einen langfristigen planerischen Vorlauf erfordern und daher frühzeitig intensiv vorbereitet werden müssen.

Darüber hinaus werden im Folgenden die weiteren Maßnahmen und Projekte für die Zielnetze NRW 2032 und 2040 aufgeführt und erläutert sowie die für den NWL bedeutenden Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes nachrichtlich dargestellt. Die hier dargestellten Maßnahmen sind im Anhang 2 zudem tabellarisch zusammengestellt und bilden die Grundlage für die Priorisierung von Infrastrukturvorhaben durch den NWL angesichts begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen. Die dargestellten Maßnahmen sind finanziell noch nicht abgesichert. Maßnahmen zur Dekarbonisierung werden in Kapitel B4.2.4 separat betrachtet.

B4.2.3.1 Laufende Maßnahmen/Projekte

Als laufende Maßnahmen bzw. Projekte zur Umsetzung des Zielnetzes NRW 2032 werden hier diejenigen bezeichnet, für die in der Regel mindestens die Leistungsphase 1 beauftragt ist.

Die Reaktivierungsprojekte WLE (Münster – Sendenhorst), TWE (Harsewinkel – Gütersloh – Verl), Tecklenburger Nordbahn (Recke – Osnabrück) und Röhrtalbahn (Neheim-Hüsten – Sundern) werden in Kapitel B4.1.5 im Zuge der Darstellung der Reaktivierungsvorhaben sowie in den jeweiligen korridorspezifischen Handlungskonzepten (vgl. Kapitel B4.12) beschrieben und sind daher hier nicht inkludiert.

Münster (Westf) Hbf Gleis 20

Im Hauptbahnhof Münster ist für die Umsetzung einer Verdichtung der RB 67 auf einen 30-Min-Takt und die Führung der RB 68 bzw. S 68 im 20-Min-Takt von der WLE-Strecke in den Hauptbahnhof auf der DB-Infrastruktur die Einrichtung des Gleises 20 mit zwei Haltepositionen erforderlich. Für die Einbindung

der WLE-Strecke nach vom NWL finanzierten Planungen Baurecht vor. Die Umsetzung erfolgt über den Infrastrukturfinanzierungsplan NRW. Der Bau des Bahnsteigs an Gleis 20 ist Teil der Modernisierungsoffensive 3 (vgl. Kapitel B4.2.5).

Ausbau Münster – Enschede (Stufe 1)

Für die Umsetzung des 30-Min-Taktes der RB 64 zwischen Münster und Gronau, welcher im Projekt S-Bahn Münsterland die erste Stufe des Ausbaus im Korridor S4 darstellt, muss der Abschnitt vom heutigen Kreuzungsbahnhof Altenberge bis kurz vor Nordwalde zweigleisig ausgebaut werden. Durch eine in diesen Abschnitt verlegte Zugbegegnung kann für die künftige S 64 die heutige Begegnung in Steinfurt-Borghorst nach Steinfurt-Burgsteinfurt verschoben werden. Dadurch lassen sich die Verdichterzüge im 30-Min-Takt in beide Richtungen (nicht nur in der Lastrichtung) mit einer zusätzlichen Zugbegegnung in Ochtrup bis Gronau führen. Bei DB InfraGO laufen derzeit die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4, die vom NWL finanziert werden. Die Umsetzung erfolgt als Maßnahme des Infrastrukturfinanzierungsplans NRW und wird vom Land NRW getragen.

Für die im Zielnetz NRW 2032 auf Basis des EuregioRail-Projekts vorgesehene Durchbindung der S 64 über Enschede hinaus bis Zwolle ist ein Ausbau des Bahnhofs Enschede erforderlich.

Speisekonzept Münster Hbf

Zur Herstellung einer ausreichenden Stromversorgung in Münster (Westf) Hbf für das Laden von BEMU-Fahrzeugen der Linien RB 63 und RB 67 sowie die Versorgung der künftig elektrifizierten Strecke Münster – Gronau (– Enschede) ist im Knoten Münster der Neubau eines Schaltpostens im Nordkopf mit neuen Speiseleitungen zur Stromversorgung bis zum Jahr 2030 zwingend erforderlich (vgl. Kapitel B4.2.4)

Betriebskonzept Netz Nördliches Westfalen

Zur betrieblichen Umsetzung des im Zielnetz NRW 2032 enthaltenen Fahrplankonzeptes im Netz Nördliches Westfalen ist für die Flügelung der RE 82 in Lage mit Zugteilung der Züge aus Bielefeld für die Äste nach Lemgo-Lüttfeld und Altenbeken und die Zugvereinigung in Gegenrichtung in Lage eine so genannte Beifahranlage erforderlich. Diese wird im Zuge der Erneuerung des Stellwerkes in Lage umgesetzt.

Auch in Herford ist eine Beifahranlage für die Flügelung der S 71 auf die Äste nach Rahden und Bad Salzuflen erforderlich.

Für die Umsetzung des 30-Min-Takts aus S 73 und RE 82 bis nach Lemgo-Lüttfeld ist in Lemgo ein zweites Bahnsteiggleis für eine Zugbegegnung erforderlich. Im Bahnhof Horn-Bad Meinberg ist zur Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes, die Verkürzung der Standzeiten bei Zugkreuzungen erforderlich. Hierfür ist muss die Zugkreuzungen ein zusätzlicher Bahnsteig gebaut werden, der zugleich die Herstellung der Barrierefreiheit ermöglicht (vgl. Kapitel B4.2.5).

Ausbau Gütersloh – Isselhorst-Avenwedde

Zur Erhöhung der Streckenkapazität auf der Strecke Hamm – Bielefeld ist im Zielnetz NRW 2032 die Umsetzung des Neubaus von Bahnsteigen an der Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde unterstellt worden. Diese Maßnahme des Förderprogramms „Robustes Netz“ dient auch der Verbesserung der Qualität (vgl. Kapitel B4.2.2).

Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität

Für weitere Maßnahmen zur Erhöhung Streckenkapazität und damit Verbesserung der Qualität laufen bei DB InfraGO folgende Planungen:

- Ausbau Minden (Neubau Bahnsteig Gl. 14 Minden, Ausbau Überleitverbindungen Minden Gbf)
- Knoten Hamm (Westkopf, Umfahrung Doppelkreuzungsweiche 804)
- Ausbau Ahlen und Oelde (Einrichtung von Überholgleisen mit Bahnsteigen)
- Ausbau Sudmühle (Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr)
- Ausbau Münster-Geist (Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr)

B4.2.3.2 Weitere vordringliche Maßnahmen/Projekte

Im Folgenden werden Maßnahmen und Projekte für das Zielnetz 2032 mit sehr hohem verkehrlichem Mehrwert und einem sehr hohen Nutzen für die Verbesserung der Betriebsqualität beschrieben, die als vordringlich angesehen werden.

Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 1)

Als erste Stufe des Ausbaus der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück für einen 30-Min-Takt zwischen Münster und Warendorf im Fahrplankonzept des Netzes Nördliches Westfalen und als Vorstufe der S-Bahn Münsterland ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Telgte und Warendorf erforderlich. Zur Bedienung im Schülerverkehr können einzelne Verdichterzüge auch von bzw. nach Beelen verkehren. Für diese Teilmaßnahme zum im Zielnetz NRW 2032 vorgesehenen 30-Min-Takt bis Rheda-Wiedenbrück stehen die Planungen bei DB InfraGO kurz vor dem Start und werden vom NWL finanziert. Eine Umsetzung der Maßnahme setzt den Abschluss der derzeit bei DB InfraGO laufenden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen voraus, die die Aufhebung, Anpassung sowie technische Sicherung der betroffenen Bahnübergänge umfassen.

Knoten Münster

Für die Umsetzung der Zwischenstufe der S-Bahn Münsterland im Zielnetz NRW 2030 mit Verlängerung der heutigen Linien RB 65 und RB 89/69 im 30-Min-Takt als S 65 und S 69 bis nach Münster-Hiltrup bzw. Münster Zentrum Nord für einen 15-Min-Takt auf der Stammstrecke zwischen diesen Stationen und die Schaffung von weiteren Kapazitäten für Verdichtungen auf anderen Achsen sind im Knoten Münster folgende Maßnahmen erforderlich:

- Knoten Münster
 - Weichenverbindungen, Fahrstraßen
 - DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale
 - Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster
- Münster Hbf
 - Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen
 - neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)
 - neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil
- Münster Zentrum Nord
 - Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen
- Münster-Hiltrup
 - Weichenverbindungen, Fahrstraßen

Netz RRX-B-Flotte

Für den Einsatz von Fahrzeugen der sogenannten RRX-B-Flotte auf der Linie RE 2 (Düsseldorf – Osnabrück) im Vorlauf auf die spätere Umbenennung als RRX 7 ist in den Stationen Westbevern, Ostbevern und Kattenvenne, die im Zielnetz NRW 2032 noch von der RE 2 bedient werden eine Bahnsteigverlängerung auf die RRX-Länge erforderlich. Im Zielnetz NRW 2040 verkehrt die S 66 halbstündlich mit allen Halten und die RRX 7 hält nicht mehr in Westbevern, Ostbevern und Kattenvenne.

Für das Betriebskonzept der RE 7 im Netz RRX-B-Flotte soll eine überschlagende Wende in Rheine zur Verbesserung der Betriebsstabilität vorgesehen werden. Dafür ist in Rheine eine neue Bahnsteigkante an Gleis 9 und eine neue Fahrstraße in das Gleis 9 erforderlich.

Ausbau Erndtebrück – Bad Laasphe

Zur Umsetzung des Stundentaktes der RB 94 im Zielnetz NRW 2032 ist die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs (voraussichtlich im Bereich Saßmannshausen) und eine Fahrzeitreduzierung zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe erforderlich.

Ausbau Kreuztal – Erndtebrück – Bad Berleburg

Zur Herstellung einer umsteigefreien Verbindung mit der RB 94 von Marburg bis Siegen im Vorgriff auf das Zielnetz NRW 2040 ist eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in Teilabschnitten, Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik in Erndtebrück inklusive einer zusätzliche Weichenverbindung von Bad Berleburg erforderlich.

Ausbau Betzdorf – Neunkirchen – Haiger (Hellertalbahn)

Zur Umsetzung des Stundentaktes der RB 96 im Zielnetz NRW 2032 sind die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Burbach und Fahrzeitreduzierungen erforderlich. Wie diese erreicht werden können, ist aktuell Gegenstand weiterer Untersuchungen.

Ausbau Bielefeld – Lage (Stufe 1)

Zur betrieblichen Stabilisierung des Fahrplankonzeptes Netz Nördliches Westfalen im Zielnetz NRW 2032 soll als Teilmaßnahme des Ausbaus für das Zielnetz NRW 2040 der Ausbau der Stationen Ubbedissen und Ehlenbruch als Kreuzungsbahnhof als Stufe 1 vorgezogen werden.

Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität

Zur Verbesserung der Qualität bei DB InfraGO werden folgende Maßnahmen als vordringlich angesehen:

- Ausbau Minden (Ausbau Überleitverbindungen Minden Güterbahnhof)
- Knoten Bünde (Neubau Weichenverbindung zur flexibleren Bahnsteignutzung des Gleises 2)
- Knoten Hamm (Ausbau Abzweig Selmig)
- Ausbau Attendorn (Neubau Ausfahrtsignal zur Schaffung einer Wendemöglichkeit)

Zudem sind für den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen teilweise Stationsanpassungen sowie Maßnahmen für die Energieversorgung zu tätigen. Diese Maßnahmen müssen zur Betriebsaufnahme der jeweiligen Fahrzeugflotte abgeschlossen sein. Weitere Details dazu sind in den Kapiteln B4.2.4 und B4.2.5 beschrieben.

B4.2.3.3 Weitere Maßnahmen/Projekte für das Zielnetz NRW 2032

Für die Umsetzung des Zielnetzes NRW 2032 sind die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen erforderlich. Dabei ist das Zielnetz NRW 2032 nicht fixiert auf das Jahr 2032. Es umfasst Maßnahmen in einem

weiter gefassten Zeitraum auch vor oder nach 2032. Die NRW-Planungen sind mit den bundesweiten Anstrengungen vereinbar und aufwärtskompatibel.

Ausbau Münster – Coesfeld (Stufe 1)

Für die Umsetzung des exakten 30-Min-Taktes der S 63 der S-Bahn Münsterland mit Bedienung aller Stationen ist im Zielnetz NRW 2032 eine zweite Bahnsteigkante im Lutum erforderlich. Dort begegnen sich bereits heute die Züge des Regeltaktes mit den Zügen des Verdichtertaktes und nur einer der beiden Züge kann am bestehenden Bahnsteig halten.

Ausbau Haller Willem (Stufe 1)

Für die Umsetzung des 30-Min-Taktes auf dem Haller Willem mit der künftigen S 75 der S-Bahn OWL ist im Zielnetz NRW 2032 die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs erforderlich. Zur Umsetzung des 30-Min-Taktes Richtung Osnabrück sind darüber hinaus Maßnahmen zur Streckenbeschleunigung in Niedersachsen auf der Infrastruktur der VLO sowie die Anpassung der Signalisierung am Abzweig Osnabrück-Hörne im Netz der DB erforderlich. Da zwei Stationen im niedersächsischen Teilstück im Ausbaukonzept nur stündlich bedient werden können, verkehren die Züge in der Verdichtertaktlage als S 75X.

Ausbau Münster - Rheda-Wiedenbrück (Stufe 2)

Für zweite Stufe des Ausbaus der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück, mit der der 30-Min-Takt über Warendorf hinaus bis Rheda-Wiedenbrück verlängert werden kann, ist im Zielnetz NRW 2032 eine weitere Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in den Abschnitten Münster – Telgte und Beelen – Rheda-Wiedenbrück erforderlich. In Clarholz muss zudem ein Kreuzungsbahnhof eingerichtet werden. Im Zielnetz NRW 2032 verschiebt sich durch die Beschleunigung der Linie die Taktlage der S 67 in die Knoten zur Minute 00 und 30 in Münster. Durch die Beschleunigung zwischen Münster und Telgte wird ein zusätzlicher neuer Halt ermöglicht.

Ausbau Dortmund – Enschede (Stufe 1)

Für die Umsetzung des 30-Min-Taktes auf der Achse Dortmund – Enschede im ersten Teilstück zwischen Dortmund und Coesfeld ist im Zielnetz NRW 2032 die Einrichtung eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts im Bahnhof Selm und einem Teilstück nördlich von Selm erforderlich. In Dülmen muss im oberen Bahnhofsteil ein Kreuzungsbahnhof mit einem zusätzlichen Bahnsteig eingerichtet werden. Südlich von Coesfeld wird ein zweigleisiger Abschnitt benötigt, der über eine Weichenverbindung im Bereich Coesfeld-Rottkamp zwischen den vorhandenen Strecken von Dortmund und von Dorsten nach Coesfeld hergestellt werden soll. Darüber hinaus ist in Dortmund eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

Ausbau Bünde – Löhne

Zwischen Kirchlengern und Bünde ist im Zielnetz 2032 eine Blockverdichtung vorgesehen. Eine Beifahranlage für Zugvereinigungen der RE 70 wird nach der Anpassung des Zwischenkonzeptes nach den aktuellen Planungen in Niedersachsen und NRW nicht mehr benötigt (vgl. Kapitel B4.1.6).

Ausbau Löhne – Hameln (Stufe 1)

Zur Beschleunigung der Betriebsabläufe bei der Zugkreuzung der RB 77 Herford – Hameln und zur Bedienung eines zusätzlichen Halts im Bereich Porta-Westfalica Veltheim/Eisbergen ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Vlotho für gleichzeitige Einfahrten erforderlich.

Ausbau Bielefeld Hbf

Zur Flexibilisierung und Entzerrung der Bahnsteigbelegung in Bielefeld Hbf für Züge aus Richtung Lage soll ein neuer Bahnsteig an Gleis 22 mit entsprechenden Weichenverbindungen eingerichtet werden.

Ebenfalls zur Flexibilisierung und Kapazitätserhöhung auf den westlichen Bahnsteiggleisen 6 und 7 sollen Zugdeckungssignale an Gleis 6 sowie Weichen für die mittige Anbindung der Gleise 6 und 7 an die Hauptgleise der Güterbahn eingerichtet werden. Durch diese Anbindung können Züge vom Nachbargleis auf die jeweilige Bahnsteigkante wechseln und dort haltende Züge umfahren.

Ausbau Paderborn – Höxter

Zur Einrichtung des 30-Min-Taktes der RB 84 bzw. S 84 im Zielnetz NRW 2032 ist eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Langeland und Höxter-Ottbergen erforderlich.

Ausbau Willebadessen

Zur Ermöglichung des Einsatzes von Doppeltraktionen der RE 11 (RRX) sollen in Willebadessen die Bahnsteige auf die RRX-Länge von 215 Metern Bahnsteignutzlänge verlängert werden. Außerhalb des Verbandsgebiets ist zudem die Bahnsteigverlängerung in Hofgeismar (NVV, Hessen) erforderlich.

Sauerlandnetz 3.0 (Stufe 1)

Für die Umsetzung des Konzeptes Sauerlandnetz 3.0 mit einem Tausch der Zeitlagen der RE 17 und RE 57 ist die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Westheim erforderlich. In Brilon Stadt wird für den Endpunkt der Linien RE 57 und RB 97 ein zweiter Bahnsteig benötigt.

Ausbau Unna – Fröndenberg

Zur Anschlussverbesserung der Linie RB 54 in Unna ist eine Beschleunigung zwischen Fröndenberg und Unna durch Anpassungen an den Bahnübergängen erforderlich. In Unna soll zur von der Hauptstrecke unabhängigen Einfahrt der ehemalige Bahnsteig an Gleis 20 wieder ertüchtigt werden.

B4.2.3.4 Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes

Nachfolgend werden die für den NWL bedeutsamen Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes sowie im Zusammenhang des Deutschlandtaktes dargestellt. Die genannten Maßnahmen sind dabei sowohl in der landesweiten Zielnetzplanung NRW 2040 verkehrlich hinterlegt als auch im daraus abgeleiteten Infrastrukturbedarf auf Landesebene berücksichtigt. Sie bilden damit einen integralen Bestandteil der langfristigen Angebots- und Infrastrukturentwicklung in Nordrhein-Westfalen und sind daher hier auch vor den Maßnahmen des Zielnetzes NRW 2040 dargestellt. Alle Maßnahmen daraus wurden für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet.

Das Angebotskonzept sowie die hierfür erforderliche Infrastruktur im Zielhorizont 2040 sind zudem in die bundesweite Abstimmung zum Deutschlandtakt eingeflossen. Im Rahmen dieses Prozesses wurde zunächst das Gesamtangebot abgestimmt. Die Nahverkehrsplanungen des Zielnetzes NRW 2040 konnten vollständig in das Angebotsbild des Deutschlandtaktes integriert werden. Auf dieser Grundlage wurde gemeinsam mit den Fernverkehrsplanungen des Deutschlandtaktes der für das angestrebte Gesamtsystem erforderliche Infrastrukturbedarf ermittelt. Für Nordrhein-Westfalen umfasst dieser Bedarf neben den bereits im Rahmen der NRW-Zielnetzplanung identifizierten Maßnahmen auch zusätzliche infrastrukturelle Erfordernisse, die sich aus den Angebotsanpassungen im Fernverkehr ableiten.

Die seit vielen Jahren bestehende enge Verzahnung zwischen den landesweiten Nahverkehrsplanungen in Nordrhein-Westfalen und den Fernverkehrsplanungen im Deutschlandtakt gewährleistet eine wechselseitige Stärkung beider Systeme. Durch die kontinuierliche Abstimmung werden Synergien frühzeitig identifiziert, Angebots- und Infrastrukturbedarfe systemisch aufeinander ausgerichtet.

In den Zielnetzplanungen NRW 2040 werden die für den Fernverkehr erforderlichen Aus- und Neubaumaßnahmen bereits als umgesetzt unterstellt. Auf dieser Grundlage können die Nahverkehrsplanungen die notwendigen Angebots- und Infrastrukturentwicklungen abbilden, da die Umsetzung dieser übergeordneten Vorhaben entscheidend zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf den heute stark ausgelasteten Strecken und in den Knoten beiträgt. Die Darstellung entlang der geplanten Maßnahmen verdeutlicht die Zusammenhänge.

Die aus dem Deutschlandtakt abgeleiteten Infrastrukturbedarfe für den Fern- und Güterverkehr bilden die konzeptionelle Grundlage für die später im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verankerten Aus- und Neubaumaßnahmen auf der Schiene. Zusammengenommen mit den auf Landesebene entwickelten Infrastrukturvorhaben für den Nahverkehr ergibt sich damit die Gesamtheit der notwendigen Infrastrukturplanungen zur Umsetzung des Deutschlandtakts wie auch der Zielnetzplanungen des ITF 2040.

Im Folgenden werden jene Einzelvorhaben benannt, die im Rahmen der Bundesplanungen adressiert werden und zugleich die konzeptionelle Grundlage der Zielnetzplanung ITF NRW 2040 formen.

Ausbau Münster – Lünen (inkl. Stationen)

Der in den Planungen für den Deutschlandtakt vorgesehene zweigleisige Ausbau des Abschnitts Münster-Amelsbüren - Werne einschließlich der Modernisierung und des Ausbaus der Stationen Münster-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg und Capelle ermöglicht die Weiterführung der Linie RRX 3 (Flughafen Köln/Bonn – Köln Hbf – Neuss - Düsseldorf – Duisburg - Gelsenkirchen - Herne) über Dortmund hinaus nach Münster sowie die Durchbindung der RE 3 (Düsseldorf – Duisburg - Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne) auf die heutige RB 50 (mit allen Halten) und die Verdichtung der heutigen RB 50 (Dortmund – Münster, später RE 3) mit der neuen Leistung der S 50 auf einen 30-Min-Takt zwischen Werne und Münster.

Ausbau Dortmund – Hamm

Weiter ist für den Deutschlandtakt zwischen Dortmund und Hamm ein viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts von Dortmund Hbf bis Dortmund-Scharnhorst und ein dreigleisiger Ausbau bis Hamm vorgesehen, um das Zielangebot infrastrukturell abbilden zu können. Ein solcher Ausbau schafft ergänzend zu den zusätzlichen Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr die Voraussetzung für eine betrieblich robustere und klar strukturierte Trennung zwischen schnellen und langsameren Nahverkehrsangeboten.

Die Linien RRX 2, RRX 4 sowie RRX 6 sind künftig nur noch mit Zwischenhalt in Kamen vorgesehen und können dadurch beschleunigt werden. Parallel dazu wird eine S-Bahn Linien S 1 und S 21 im 15-Min-Takt auf separaten Gleisen bis Kamen und anschließend im 30-Min-Takt bis Hamm verkehren, um alle Stationen zuverlässig zu bedienen

Ausbau Knoten Hamm

Im Deutschlandtakt verkehren künftig deutlich mehr Fernverkehrszüge über die Strecken aus dem Ruhrgebiet und über den Wupperkorridor durch den Knoten Hamm. Um Fahrlagenkonflikte im zukünftig

weitaus dichteren Angebot zu vermeiden, sollen Zugkreuzungen in weiten Teilen über Brücken geführt und dadurch gelöst werden. Zudem erfordern die Mehrgleisigkeit der Strecke Dortmund – Hamm, der Ausbau und Neusortierung der ABS Hamm - Bielefeld sowie das veränderte Nahverkehrsangebot gezielte Anpassungen im Knoten Hamm.

Ausbau Hamm – Bielefeld

Zwischen Hamm und Bielefeld ist eine Neuordnung der Verkehre auf den insgesamt vier Gleisen der Personen- und der Güterbahn vorgesehen. Die zwei Gleise der heutigen Personenbahn sollen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h für den ICE-Verkehr ausgebaut werden. Dadurch soll die Fahrzeit zwischen Hamm und Bielefeld von derzeit etwa 27 bis 29 Minuten auf rund 21 Minuten verkürzt werden. Der Nah- und Güterverkehr soll auf der heutigen Güterbahnstrecke verkehren, die auf 160 km/h ausgebaut wird. Dazu ist die Errichtung neuer Bahnsteige an der Güterbahn sowie eine Anpassung der Gleisabstände, Über- und Unterwerfungsbauwerke und die Trassierung erforderlich.

Neubau Bielefeld – Seelze (– Hannover)

Zwischen Bielefeld, Seelze und Hannover ist die Umsetzung einer Neu- bzw. Ausbaustrecke vorgesehen. Mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h soll die Fahrzeit von Bielefeld nach Hannover von 48 auf 31 Minuten verkürzt werden. Gleichzeitig wird die Fahrzeit von Hannover nach Minden von 30 auf 26 Minuten reduziert. Diese Maßnahme schafft die Voraussetzungen für bislang nicht realisierbare Ausweitungen des Nah- und Regionalverkehrs auf der Achse Brackwede – Bielefeld Hbf – Minden – Hannover im Zielnetz NRW 2040.

Ausbau Hagen – Siegen – Gießen (Ruhr-Sieg-Strecke)

Mit der Herstellung von Lichtraumprofilen etwa in Tunneln, die für Großcontainer geeignet sind, sowie begleitenden Maßnahmen soll die Kapazität und Effizienz insbesondere für Güterzüge auf dieser Strecke erhöht werden.

B4.2.3.5 Weitere Maßnahmen/Projekte für das Zielnetz NRW 2040

Auch das Zielnetz NRW 2040 ist als Umsetzungsszenario zu verstehen und nicht strikt auf das Jahr 2040 begrenzt. Es umfasst Maßnahmen über einen erweiterten Zeitraum, sowohl vor als auch nach dem Jahr 2040. Die NRW-Planungen sind, wie beschrieben, mit den bundesweiten Maßnahmen abgestimmt und aufwärtskompatibel. Für den Abschnitt Bielefeld – Herford besteht ein enger Zusammenhang mit der ABS/NBS Hamm – Bielefeld – Seelze (– Hannover). Dabei sind die vorgenannten Maßnahmen des Deutschlandtaktes bzw. des BVWP in den Zielnetzplanungen NRW 2040 hinterlegt.

Ausbau Münster – Enschede (Stufe 2)

Die Verdichtung des Verkehrs zwischen Münster und Enschede mit einer schnellen Regionalexpress-Linie erfordert im Zielnetz NRW 2040 die Herstellung eines zweigleisigen Abschnitts zwischen Münster-Häger und Münster Zentrum Nord mit einer zweigleisigen Anbindung in Münster Zentrum Nord sowie eines weiteren zweigleisigen Abschnitts zwischen Ochtrup und Metelen Land für die Verlängerung der RE 13 (im Zielkonzept bis Zwolle, NL). In den Niederlanden ist für die Führung bis Enschede ein zusätzlicher Kreuzungsbahnhof in Glanerbrug erforderlich.

Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (– Bielefeld) (Stufe 3)

Im Zielnetz NRW 2040 wird für den Zielzustand der S 67 in Bezug auf die Ausweitung des 30-Min-Takts bis Bielefeld ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt westlich von Telgte benötigt, der zugleich die Bedienung eines weiteren neuen Halts ermöglicht. Die Umsetzung der ABS Hamm – Bielefeld ist Voraussetzung für die Ausweitung des 30-Min-Takts der S 67 von Rheda-Wiedenbrück bis Bielefeld.

Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 4)

Für die zusätzliche Linie RE 67 zwischen Münster und Warendorf als dritte stündliche Leistung im Zielnetz NRW 2040 ist ein weiterer Ausbau des zweigleisigen Abschnitts westlich von Telgte bis Münster St. Mauritz sowie östlich von Telgte bis Warendorf Einen-Müssingen erforderlich.

Ausbau Münster – Coesfeld (Stufe 2)

Der Zielzustand der S-Bahn Münsterland zwischen Münster und Coesfeld mit einer zusätzlichen schnellen Regionalexpress-Linie (RE 63) erfordert die Herstellung zusätzlicher zweigleisiger Begegnungsabschnitte westlich von Münster-Mecklenbeck, zwischen Havixbeck und Billerbeck sowie östlich von Coesfeld.

Ausbau Münster – Geist

Im Knoten Münster ist für die Angebotsausweitungen im Fernverkehr des Deutschlandtaktes und des Zielnetzes NRW 2040 ein zusätzliches viertes Gleis zwischen Münster Geist und Münster (Westf) Hbf erforderlich. Dies ist insbesondere für die Verkehre von Recklinghausen mit der im Zielnetz NRW 2040 zusätzlichen neuen RE 2 (Münster – Recklinghausen – Bochum – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln Hbf) als vierte Leistung auf dieser stark belasteten Achse notwendig.

Ausbau Dortmund – Enschede (Stufe 2)

Der bis Gronau verlängerte 30-Min-Takt der Linien RB 51 und RE 51 im Zielnetz NRW 2040 erfordert einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt im Bereich Legden sowie eine Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts aus der ersten Stufe von Selm bis Selm-Beifang und eine Erhöhung Streckengeschwindigkeit im Streckenabschnitt Lüdinghausen – Dülmen auf 140 km/h.

Ausbau Wesel – Bocholt

Für die Verdichtung auf einen 30-Min-Takt zwischen Bocholt und Wesel durch die Flügelung der RRX 5 in Wesel mit einem Ast nach Bocholt sind ein zweigleisiger Ausbau zwischen Wesel und Wesel-Blumenkamp sowie der Bau einer zweiten Bahnsteigkante in Bocholt notwendig.

Ausbau Bünde – Rahden

Für die Einführung eines 30-Min-Takts zwischen Bünde und Rahden sind ein zusätzlicher zweigleisiger Abschnitt südlich der Station Mesch Neue Mühle sowie ein weiterer zweigleisiger Abschnitt im Bereich Espelkamp-Gestringen vorgesehen, um Zugkreuzungen zu ermöglichen. In diesem Abschnitt kann zudem eine neue Station eingerichtet werden, die derzeit noch nicht im Zielnetz dargestellt ist, jedoch grundsätzlich in den Fahrplan integrierbar wäre.

Ausbau Kirchlengern – Herford

Zur Umsetzung der neuen RE 61 als schnelle Linie zwischen Osnabrück und Bielefeld und als jeweils dritte stündliche Leistung in den Abschnitten Osnabrück – Bünde und Bünde – Bielefeld ist der

1 zweigleisige Ausbau der Schweichelner Kurve zwischen Kirchlengern und Herford erforderlich. Dabei
2 wird das zweite Gleis westlich in die Güterbahn in Richtung Herford eingefädelt. Weiterhin ist die Schaf-
3 fung eines zusätzlichen Bahnsteigs in der Verkehrsstation Hiddenhausen-Schweicheln notwendig.

4 Ausbau Löhne – Hameln (Stufe 2)

5 Zur Bedienung einer zweiten neuen Station zwischen Vlotho und Hameln ist ein zweigleisiger Ausbau
6 östlich von Vlotho erforderlich.

7 Ausbau Herford – Lage

8 Die Verlängerung der S 71 von Bad Salzuflen nach Lage für den 30-Min-Takt zwischen Herford und Lage
9 erfordert den Bau eines zweigleisigen Abschnittes von Schötmar bis südlich von Sylbach.

10 Ausbau Haller Willem (Stufe 2)

11 Auf dem Haller Willem werden zur Beschleunigung des Verkehrs zwischen Halle (Westf) und Bielefeld-
12 Brackwede, zur betrieblichen Optimierung der Zugkreuzung in Bielefeld-Quelle sowie zur fahrplanmäßi-
13 gen Sicherstellung des Anschlusses der S 75 und S 75X an die S 74 in Bielefeld-Brackwede und auf der
14 Sennebahn in Richtung Paderborn die Herstellung der zweigleisigen Abschnitte Halle – Künsebeck und
15 Quelle-Kupferheide – Bielefeld-Brackwede benötigt. Zusätzlich ist eine Erhöhung der Streckengeschwin-
16 digkeit zwischen Halle und Steinhagen auf 120 km/h vorgesehen.

17 Ausbau und Elektrifizierung Bielefeld-Brackwede – Paderborn (Sennebahn)

18 Im Zielnetz NRW 2040 soll die zusätzliche schnelle RE 74 zwischen Bielefeld und Paderborn sowie die
19 S 74 bis Minden bzw. Nienburg verkehren. Dafür sind die Elektrifizierung der Strecke Bielefeld-Brack-
20 wede – Paderborn, der Ausbau des Bahnhofs Brackwede und ein zweigleisiger Abschnitt von Hövelhof
21 bis nördlich von Hövelriege vorgesehen.

22 Ausbau und Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Altenbeken

23 Im Zielnetz NRW 2040 sind zwischen Bielefeld und Lage drei Verbindungen pro Stunde geplant. Dafür
24 sind zusätzlich zu den bereits als vordringliche Maßnahmen benannten Kreuzungsbahnhöfen Ubbedis-
25 sen und Ehlenbruch zusätzliche zweigleisige Streckenabschnitte bei Bielefeld Ost und östlich von Ehlen-
26 bruch sowie eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von Hillegossen bis westlich von Lage auf 100
27 km/h erforderlich. Das Zielkonzept S-Bahn OWL sieht überdies eine Elektrifizierung zwischen Bielefeld
28 bzw. Bielefeld Ost und Lage vor, sodass die Linie RE 82 voll elektrisch gefahren werden kann. Diese ver-
29 kehrt im Zielkonzept der S-Bahn OWL ohne Halt in Oerlinghausen in einer veränderten Zeitlage und wird
30 über Altenbeken hinaus bis Paderborn verlängert. Dadurch wird ein Kreuzungsbahnhof in Leopoldstal
31 erforderlich. Die S 73 (Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld) wird auf einen 30-Min-Takt verdichtet und übernimmt
32 die Funktion der RE 82 im Flügelzugkonzept des Zielnetzes NRW 2032. Durch die Elektrifizierung zw-
33 ischen Bielefeld und Lage ist zudem perspektivisch eine Weiterführung der RE 82 mit BEMU-Fahrzeugen
34 bei einer entsprechenden Reaktivierung bis Barntrop ohne weitere Nachladeeinrichtungen möglich.

35 Ausbau Paderborn – Hameln

36 Auf der Strecke Paderborn – Hameln variieren die heutigen Höchstgeschwindigkeiten zwischen 80 und
37 120 km/h. Zur Angleichung und Optimierung des Betriebs wird eine Erhöhung der Streckengeschwindig-
38 keit auf 100 bzw. 140 km/h empfohlen, soweit die Trassierung dies zulässt.

Sauerlandnetz 3.0 (Stufe 2)

Als Stufe 2 des Konzepts Sauerlandnetz 3.0 sollen die Linien RE 57 und RB 97 im Zielnetz NRW 2040 über Brilon Stadt hinaus bis Brilon Egger verlängert werden. Dafür ist die Strecke bis Brilon Egger für den SPNV auszubauen und eine neue Station Brilon Egger einzurichten.

Ausbau Brügge – Hagen

Auf der Volmetalbahn zwischen Hagen und Lüdenscheid ist für die Herstellung des 30-Min-Takts der Linie RB 52 und der neuen Linie RB 55 zwischen Hagen und Brügge ein zweigleisiger Abschnitt südlich von Schalksmühle vorgesehen, für den Güterverkehr als Kompensation/Ersatz für den im 30-Min-Takt des SPNV genutzten Kreuzungsbahnhof in Rummenohl. Im Nordkopf des Bahnhofs Brügge ist ein Ausbau für parallele Ausfahrten nach Hagen und Lüdenscheid sowie im Bahnhof Brügge der Neubau eines Bahnsteiges an Gleis 4 und 5 erforderlich.

Ausbau RB 92 und Schwerte – Westhofen

Für die Umsetzung der neuen Linie RB 92 von Olpe mit verlängertem neuem Linienverlauf von Finnentrop über Letmathe und Schwerte nach Dortmund ist ein Kreuzungsbahnhof in Heggen und im weiteren Verlauf ein zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Westhofen und Schwerte. Der zweigleisige Ausbau ist bei der Neueinrichtung einer Station in Schwerte-Westhofen zu beachten.

Ausbau Kreuztal

In Kreuztal ist im Zielnetz NRW 2040 der Neubau eines Mittelbahnsteigs zur Sicherstellung des Anschlusses aus Richtung Erndtebrück in Richtung Hagen enthalten. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Konzepte im Bereich Kreuztal ist der Bedarf dieser Maßnahme zu prüfen.

Ausbau Werne – Lünen (Hinweis zur sinnvollen Ergänzung)

In Ergänzung des im Deutschlandtakt und im Zielnetz NRW 2040 enthaltenen zweigleisigen Ausbaus des Streckenabschnittes Münster-Amelsbüren – Werne könnte mit dem Lückenschluss zwischen Werne und Lünen die verdichtende S 50 von Münster über Werne hinaus bis Dortmund verlängert werden.

B4.2.4 Dekarbonisierung

Die weitere Dekarbonisierung des SPNV ist ein zentrales Ziel des NWL und ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende in Westfalen-Lippe. Sie ist ein wichtiger Hebel zur Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen und bildet damit eine Grundlage für eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft in der Region. Der NWL verfolgt dabei das Ziel, den SPNV im Verbandsgebiet schrittweise vollständig lokal emissionsfrei zu gestalten.

Dieses Ziel kann nur durch ein enges Zusammenspiel von Fahrzeugen, Infrastruktur, Verkehrsverträgen und Angebotsgestaltung erreicht werden. Denn der Einsatz lokal emissionsfreier Triebfahrzeuge, unabhängig davon ob elektrisch, batterieelektrisch, wasserstoffbetrieben oder mit anderen innovativen Antriebstechnologien, erfordert häufig auch umfassende infrastrukturelle Anpassungen, um bestehende Dieselfahrzeuge perspektivisch durch andere Antriebsarten vollständig abzulösen. Zur Nutzung umweltfreundlicher Antriebe müssen etwa geeignete Oberleitungsanlagen bzw. Lade- und Betankungseinrichtungen geschaffen und die technischen Rahmenbedingungen für einen zuverlässigen Betrieb gewährleistet werden. Im Rahmen der Infrastrukturplanungen für die Zielnetze NRW 2032 und 2040 werden

1 daher Maßnahmen zur Dekarbonisierung grundsätzlich mitberücksichtigt, sind jedoch hier in diesem se-
2 paraten Kapitel aufgeführt.

3 Ein zentrales Element auf dem Weg zur Dekarbonisierung ist somit die weitergehende Elektrifizierung
4 des Schienennetzes in Westfalen-Lippe. An den Stellen, wo eine Ausstattung mit Oberleitungen auf ab-
5 sehbare Zeit aus unterschiedlichen Gründen nicht umsetzbar ist, setzt der NWL gezielt auf batterieelek-
6 trische Fahrzeuge, um mittelfristig einen lokal emissionsfreien Betrieb gewährleisten zu können. Dazu ist
7 auch der Aufbau von entsprechenden Ladeeinrichtungen essenziell. Diese können verschiedenartig aus-
8 geprägt sein und reichen von Oberleitungsinselanlagen (OLIA) auf Strecken und in Bahnstationen als
9 punktuelle Elektrifizierungsmaßnahmen bis zu stationären Ladeeinrichtungen, sogenannten Elektran-
10 ten. Diese werden an geeigneten Standorten eingerichtet, um das Laden der Batterien während der
11 Abstellung und Wendezeiten zu ermöglichen.

12 Dieses Kapitel beschreibt die für die weitergehende Elektrifizierung bzw. die Nutzung von batterie-
13 elektrischen Fahrzeugen notwendigen Maßnahmen im Verbandsgebiet gegliedert nach Linienbündeln.
14 Im Mittelpunkt stehen dabei die infrastrukturellen Voraussetzungen sowie die Integration von Fahrzeug-
15 und Infrastrukturplanung. Die geplanten Entwicklungen in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz sind in Kapitel
16 B4.3 Fahrzeuge dargestellt. Die entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen sind für den Betrieb der
17 neuen batterieelektrischen Fahrzeuge essenziell, sodass diese bis zur Betriebsaufnahme abgeschlossen
18 sein müssen.

19 Die Gliederung der erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen zur Dekarbonisierung in diesem Kapi-
20 tel orientiert sich an den Netzzuschnitten der Verkehrsverträge, da diese maßgeblich mit dem Fahrzeu-
21 geinsatz und Änderungen der Antriebsart verknüpft sind. Auch die Umsetzungshorizonte richten sich an
22 diesen Netzzuschnitten aus. Gleichwohl werden die Zielnetze NRW 2032 und 2040 als wesentliche Rah-
23 mensszenarien berücksichtigt.

24 **Netz Nördliches Westfalen**

25 ***RB 63 Münster – Coesfeld, RB 67 Münster – Warendorf – Bielefeld, RB 71 Bielefeld – Rahden, RB 73***
26 ***Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld, RB 74 Bielefeld – Paderborn, RB 75 Bielefeld – Osnabrück, RB 77 Herford –***
27 ***Elze, RE 82 Bielefeld – Altenbeken***

28 Für das Netz Nördliches Westfalen ist der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen vorgesehen. Ent-
29 sprechende Fahrzeuge des Typs Siemens Mireo sind bereits beauftragt. Das geplante Speisekonzept für
30 die Stromversorgung am Münsteraner Hauptbahnhof ist dabei eine Grundvoraussetzung für die Umstel-
31 lung der Linien RB 67 (Münster (Westf) Hbf - Warendorf - Rheda-Wiedenbrück) sowie RB 63 (Münster
32 (Westf) Hbf – Coesfeld) auf einen Betrieb mit BEMU-Fahrzeugen. In Planung befinden sich in diesem
33 Zusammenhang derzeit der Neubau eines Schaltpostens im Nordkopf von Münster (Westf) Hbf sowie
34 ein neues Speisekonzept mit zahlreichen neuen Leitungen zwischen Münster (Westf) Hbf, Schaltposten
35 und Unterwerk. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Energieversorgung im Hauptbahnhof Münster
36 ist die Errichtung dieses zusätzlichen Schaltpostens zwingend erforderlich. Der erhöhte Energiebedarf
37 am Hauptbahnhof ergibt sich aus dem Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge als zusätzliche Stromab-
38 nehmer während des Ladevorgangs in Münster. Ergänzend wird untersucht, ob weitere Ladeeinrichtun-
39 gen für den betrieblichen Ablauf mit BEMU-Fahrzeugen im Netz Nördliches Westfalen sinnvoll sind.

40 **Elektrifizierung der Strecke Münster Zentrum Nord – Enschede (NL)**

41 ***RB 64 Münster – Gronau – Enschede (NL)***

Neben dem Einsatz bzw. dem Aus- und Umbau der Infrastruktur für BEMU-Fahrzeuge sollen weitere Streckenabschnitte in Westfalen-Lippe vollständig elektrifiziert werden. Ein Beispiel hierfür ist die Elektrifizierung der Strecke Münster (Westf) – Enschede im Rahmen des Projekts S-Bahn Münsterland. Für diesen Abschnitt ist die Elektrifizierung der Strecke Münster Zentrum Nord – Enschede in Planung. Ab Dezember 2034 sollen dort neue mehrsystemfähige Elektrotriebwagen die bislang eingesetzten Dieseltriebwagen ablösen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Elektrifizierung der Strecke entsprechend abzuschließen.

Niederrhein-Münsterland-Netz

RE 14 Essen – Dorsten – Borken/Coesfeld

Für den Betrieb der RE 14 ist die Herstellung geeigneter Ladeinfrastruktur erforderlich. Geplant ist die Errichtung von jeweils zwei Elektranten an den Bahnhöfen Coesfeld und Borken. Diese dienen der Energieversorgung der Abstellgleise und ermöglichen das Laden der batterieelektrischen Fahrzeuge während der Abstellung.

Am Bahnhof Coesfeld ist darüber hinaus eine Elektrifizierung der Bahnsteiggleise erforderlich, um den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen zu ermöglichen und diese während ihrer Wendezeit laden zu können. In diesem Zusammenhang ist der Neubau einer Oberleitung zur Elektrifizierung der Strecke Coesfeld – Gronau mit einer Länge von rund 36 Kilometern vorgesehen und in Planung - auch um den Betrieb der nachfolgend beschriebenen RB 51 mit batterieelektrischen Fahrzeugen zu ermöglichen.

Weser-Leine-Netz

RB 84/85 Paderborn – Ottbergen – Kreensen (– Bad Harzburg) / Göttingen

Auch in Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern, in diesem Fall aus Niedersachsen (LNVG) und Hessen (NVV), wird eine gemeinsame und weitergehende Dekarbonisierung des Schienenverkehrs vorangetrieben. In diesem Zusammenhang werden auch von den Nachbaraufgabenträgern federgeführten aber in den Verkehrsraum Westfalen-Lippe hineinreichenden Linien schrittweise mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien ausgestattet und dadurch perspektivisch ein durchgängig nachhaltig betriebenes Angebotsnetz gewährleistet.

Im Rahmen dieser Abstimmung sehen die Planungen der LNVG ab dem Jahr 2031 auf den Linien RB 84 (Paderborn – Kreensen) und RB 85 (Höxter – Ottbergen – Göttingen) den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen vor. Hierzu sind zwei Oberleitungsinselanlagen auf den Streckenabschnitten Lauenförde – Bad Karlshafen sowie im Bereich Holzminden vorgesehen.

Westmünsterland-Märkisches-Netz

RB 51 Dortmund – Enschede, RB 52 Dortmund – Lüdenscheid, RB 53 Dortmund – Iserlohn

Für die Umstellung der Linie und Strecke Dortmund – Enschede (RB 51) mit ihren langen oberleitungsfreien Abschnitten von Dieseltriebwagen auf batterieelektrische Fahrzeuge ist die Teilelektrifizierung im Abschnitt Coesfeld – Gronau ebenso erforderlich. Diese Elektrifizierung wird, wie beschrieben, auch für den batterieelektrischen Betrieb der RE 14 benötigt. Für den BEMU-Betrieb auf der Strecke Dortmund – Lüdenscheid (RB 52) ist die Errichtung einer OLIA am Bahnhof Brügge vorgesehen. Für den batterieelektrischen Betrieb mit BEMU-Fahrzeugen auf der Strecke Dortmund – Iserlohn (RB 53) soll der Umfang von Ladeeinrichtungen im Bahnhof Iserlohn geprüft werden.

Sauerlandnetz

RE 17 Hagen – Warburg, RE 57 Dortmund – Brilon Stadt/Winterberg, RB 54 Unna –Neuenrade

Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für das Sauerlandnetz sehen mehrere Maßnahmen vor, um den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen auch in dieser Teilregion zu ermöglichen. Vorgesehen ist die Elektrifizierung der Strecke Schwerte – Fröndenberg – Neheim-Hüsten auf einer Länge von rund 34 Kilometern sowie der Strecke Fröndenberg – Menden auf einer Länge von etwa 5 Kilometern. Ergänzend ist die Errichtung einer OLIA auf der Strecke Bestwig – Olsberg – Brilon Wald – Hoppecke mit einer Länge von rund 15 Kilometern geplant. Darüber hinaus soll eine weitere OLIA im Bahnhof Brilon Stadt eingerichtet werden. Die Umsetzung der Elektrifizierungsmaßnahmen wird bis zum Jahr 2040 angestrebt.

Nord-West-Hessen-Netz

RB 93 Siegen – Bad Berleburg, RB 94 Erndtebrück - Marburg, RB 97 Brilon Stadt – Korbach – Marburg

Für die aktuell mit Dieseltriebwagen betriebenen Linien RB 93 (Siegen – Bad Berleburg), RB 94 (Erndtebrück - Marburg) und RB 97 (Brilon Stadt – Korbach - Marburg) strebt der NWL ebenso die Umstellung auf alternative, lokal emissionsfreie Antriebe an. Nach bisherigen Untersuchungen erfordert dies ebenfalls umfangreiche Elektrifizierungsmaßnahmen. Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie, die gemeinsam mit den beteiligten Aufgabenträgern NVV und RMV durchgeführt wurde, sehen folgende Maßnahmen zur Ermöglichung des Einsatzes von batterieelektrischen Fahrzeugen vor: die Elektrifizierung der Strecke Birkelbach – Erndtebrück als OLIA auf einer Länge von rund 3,6 Kilometern sowie die Elektrifizierung der Strecke Bad Laasphe – Wallau (Hessen) auf etwa 4,2 Kilometern. Darüber hinaus werden alternative Optionen geprüft, beispielsweise die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Kreuztal – Hilchenbach.

Weitere Streckenelektrifizierungen

Im Zuge der Konzeption der S-Bahn OWL ist eine Streckenelektrifizierung sowie ein zweigleisiger Streckenausbau auf dem Abschnitt Bielefeld – Lage geplant.

Die Strecke der Sennebahn von Bielefeld-Brackwede bis Paderborn ist ebenso für eine vollständige Elektrifizierung sowie einen teilweise zweigleisigen Streckenausbau vorgesehen, um auch hier künftig einen vollelektrischen Betrieb und zusätzliche Betriebsleistungen zu ermöglichen (vgl. Kapitel B4.2.3). Das geplante Betriebskonzept ist abhängig von der Umsetzung des Projekts ABS/NBS Hamm – Bielefeld – Seelze (- Hannover).

Der benachbarte Aufgabenträger go.Rheinland sieht langfristig eine Elektrifizierung der Strecke Köln – Lüdenscheid (RB 25) vor; um die Linie ins S-Bahn-Netz Köln zu integrieren.

Der benachbarte Aufgabenträger LNVG plant eine Elektrifizierung der Strecke Osnabrück – Oldenburg (RE 18) um die heutigen Dieselfahrzeuge durch Elektrotriebwagen zu ersetzen. Dabei verläuft ein kleiner Streckenanteil auch durch das Verbandsgebiet des NWL.

Der NWL prüft im Sinne des Ziels der Dekarbonisierung grundsätzlich weiterhin streckenspezifisch, welche Antriebsart für die jeweiligen Strecken am besten geeignet ist, und entwickelt daraus passende Maßnahmenpakete und Cluster. Dabei werden auch neue Innovationen kontinuierlich berücksichtigt und individuell bewertet.

- 1 Nach Umsetzung aller dargestellten Maßnahmen sind sämtliche Betriebsleistungen im Gebiet des NWL
- 2 vollständig mit elektrischer Antriebsenergie fahrbar und die Dekarbonisierung im NWL wäre abgeschlos-
- 3 sen.
- 4 Die nachstehende Abbildung (s. Abb. 70) gibt einen zusammenfassenden Überblick über die vorgesehe-
- 5 nen Maßnahmen zur Dekarbonisierung in den Szenarien der Zielnetze NRW 2032 und 2040.

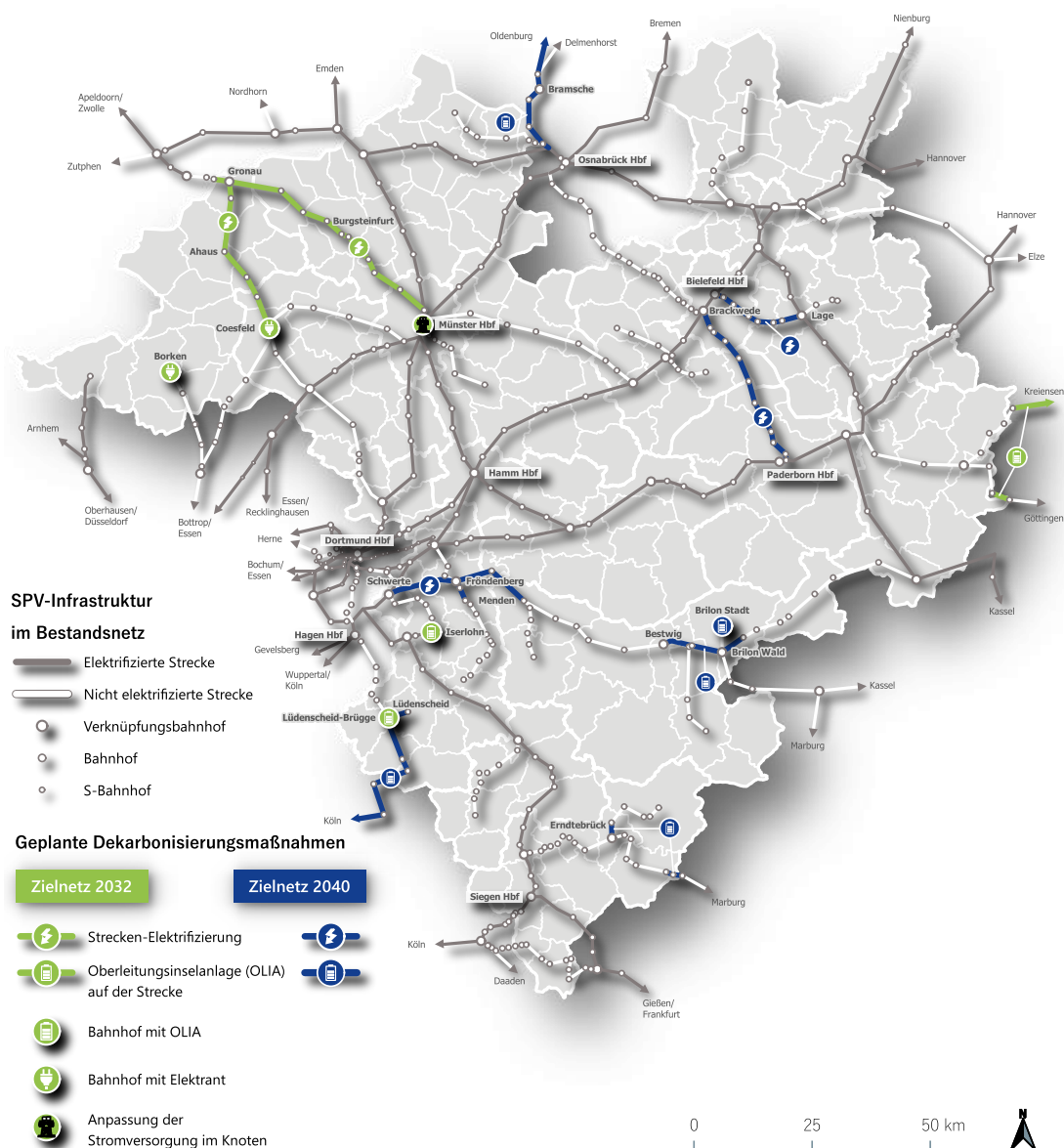


Abb. 70: Übersicht über geplante Maßnahmen zur Dekarbonisierung
Quelle: NWL 2025

9 B4.2.5 Entwicklung der Stationen

- 10 Die Bahnstationen im Verbandsgebiet des NWL bilden die zentralen Zugangspunkte zum SPNV und sind
- 11 damit neben der zuvor betrachteten Streckeninfrastruktur wesentliche Elemente eines attraktiven und
- 12 zukunftsorientierten Nahverkehrssystems. Als Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsträ-
- 13 gern übernehmen sie zudem eine Schlüsselfunktion für die vernetzte Mobilität und prägen zugleich
- 14 durch ihr Erscheinungsbild sowie ihre Aufenthaltsqualität die Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs-
- 15 angebots in Westfalen-Lippe.

Die Entwicklung der Stationsinfrastruktur im Verkehrsraum Westfalen-Lippe steht damit vor der Herausforderung, sowohl funktionale als auch qualitative Anforderungen zu erfüllen. Neben der Anpassung an neue Angebots- und Fahrzeugkonzepte sind Modernisierung, Barrierefreiheit und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität zentrale Handlungsfelder. Dabei verfolgt der NWL einen integrierten Ansatz, der technische, betriebliche und städtebauliche Aspekte gleichermaßen berücksichtigt und die Kooperation mit allen relevanten Partnern in die Planungs- und Umsetzungsprozesse einschließt.

Angesichts der überwiegend im Eigentum der DB InfraGO befindlichen Stationen sind die direkten Einflussmöglichkeiten des NWL jedoch, wie unten weiter ausgeführt, begrenzt. Umso wichtiger ist die enge Abstimmung und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren sowie die Nutzung von Förderprogrammen und Finanzierungsinstrumenten auf Landes- und Bundesebene, um die schrittweise Modernisierung und qualitative Weiterentwicklung der Stationen in Westfalen-Lippe sicherzustellen.

Mit einem breiten Maßnahmenportfolio, von gezielten Umbauten bestehender Stationen über Programme zur Herstellung der Barrierefreiheit und städtebaulichen Integration bis hin zur Integration neuer Stationen in das Netz, gestaltet der NWL die Weiterentwicklung der Stationsinfrastruktur im Verbandsgebiet im Rahmen der verfügbaren Instrumente. Erforderliche Stationsmaßnahmen im Zuge der Weiterentwicklung des Angebots hinsichtlich der Zielnetze NRW 2032 und 2040 sind bereits in den vorigen Kapiteln beleuchtet worden. Die Integration neuer Stationen ist ebenfalls in den Zielnetzen NRW 2032 und 2040 vorgesehen, wird hier jedoch separat betrachtet.

B4.2.5.1 Umbauerfordernisse

Die qualitative und funktionale Weiterentwicklung der Stationsinfrastruktur erfordert in vielen Fällen eine grundlegende bauliche Anpassung bestehender Anlagen. Umbauten werden im Wesentlichen aus zwei übergeordneten Gründen erforderlich: Einerseits müssen die Stationen so gestaltet werden, dass die geplanten Fahrzeug- und Angebotskonzepte des SPNV umgesetzt werden können. Andererseits besteht die Notwendigkeit, die Stationen barrierefrei und insgesamt attraktiver zu gestalten.

Die Einführung neuer Fahrzeugkonzeptionen erfordern an zahlreichen Stationen im NWL-Verbandsgebiet Anpassungen der bestehenden Stationsinfrastruktur. Insbesondere der wachsende Kapazitätsbedarf im SPNV, der sich in einer erhöhten Sitzplatzanzahl und längeren Zugeinheiten widerspiegelt, macht an vielen Standorten eine bauliche Weiterentwicklung erforderlich, da die Fahrzeuge oftmals länger sein müssen als zuvor, um die zusätzlichen Fahrgäste transportieren zu können. Aber auch veränderte technische Anforderungen neuer Fahrzeuge spielen eine Rolle.

Die Bahnsteiglänge und -höhe einer Verkehrsstation müssen auf die im betreffenden Streckenabschnitt verkehrenden Fahrzeuge abgestimmt sein. Nur durch diese Abstimmung von Bahnsteig und Fahrzeug kann gewährleistet werden, dass die Züge an allen Stationen halten dürfen und die Fahrgäste eine barrierefreie oder -arme Ein- und Ausstiegsmöglichkeit vorfinden. Die erforderlichen Anpassungen der Stationsinfrastruktur sind dabei termingerecht spätestens zur Inbetriebnahme des jeweiligen neuen Fahrzeug- oder Angebotskonzepts umzusetzen.

Auch durch die Umsetzung neuer Angebotskonzepte können umfassende Anpassungen an den Stationen erforderlich machen, wie beispielsweise die Einrichtung zusätzlicher Gleise und Bahnsteige etwa zur Ermöglichung von Zugkreuzungen (vgl. Kapitel B4.1.6 und B4.2.3). In derartigen Fällen kann es erforderlich sein, den gesamten Bahnhof einschließlich der Bahnsteige umzubauen. Derartige Maßnahmen

wirken sich häufig auch auf das umliegende Bahnhofsumfeld aus und erfordern daher eine koordinierte Abstimmung mit den städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vor Ort.

Wie in der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel B2.2.2) aufgeführt sind aktuell 103 Stationen im Verbandsgebiet des NWL noch nicht barrierefrei umgebaut und teilweise in einem wenig attraktiven Zustand. Damit die Fahrgäste barrierefrei auf den Bahnsteig gelangen können und niveaugleich vom Bahnsteig in das Fahrzeug ein- und aussteigen können, müssen stufenfreie Zuwegungen beispielsweise durch Rampen oder Aufzüge zu den Bahnsteigen realisiert werden. Aktuell noch zu niedrige Bahnsteige müssen dabei entsprechend des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzepts des Landes NRW in der Regel auf 76 Zentimeter über der Schienenoberkante erhöht und Blindenleitsysteme implementiert werden, um die Ziele der Barrierefreiheit entsprechend der geschlossenen Grundsatzvereinbarung zu erreichen.

B4.2.5.2 Maßnahmen an bestehenden Stationen

Prioritätenliste für den barrierefreien Umbau

Im Jahr 2020 beschloss die Verbandsversammlung des NWL eine Prioritätenliste für den barrierefreien Umbau von Stationen im Verbandsgebiet, die sukzessive in der festgelegten Reihenfolge umgesetzt werden soll. Für die initialen Planungen stehen dabei Mittel aus § 11 ÖPNVG NRW für NWL-Vorratsplanungen zur Verfügung, wodurch für erste Maßnahmen mit den Planungen begonnen werden konnte. Der Begriff der Barrierefreiheit umfasst in diesem Zusammenhang den stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen, taktile Leitsysteme für sehbehinderte Personen, gut lesbare Informationsanzeigen sowie einen niveaugleichen und weitgehend restspaltfreien Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge.

Für die weiteren Planungen und die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen besteht derzeit jedoch keine gesicherte Finanzierungsgrundlage oder entsprechende Aussicht auf die Finanzierung. Sollte über längere Zeit weiterhin keine Mittelbereitstellung erfolgen, könnten bereits durchgeführte Planungen und erteilte Genehmigungen verfallen, was eine erneute Durchführung unter Verwendung öffentlicher Mittel erforderlich machen würde. Dieser Zustand ist unbedingt zu vermeiden, weshalb eine kurzfristige Klärung der Finanzierung sowie eine zügige Umsetzung der Vorratsplanungen dringend erforderlich sind.

Bei den bereits begonnenen Planungen wurde die beschlossene Reihenfolge der Prioritätenliste eingehalten. Gleichzeitig erfordert die dynamische Entwicklung im SPNV-Bereich eine flexible Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen. Dazu zählen beispielsweise der Einsatz neuer Antriebstechnologien wie BEMU-Fahrzeuge auf vielen Strecken oder die Initiierung ausgewählter Förderprogramme des Bundes, die gegebenenfalls Abweichungen von der ursprünglichen Prioritätenliste erforderlich machen.

Erforderliche Maßnahmen für den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen

Aufgrund der feststehenden Einsatztermine und Fahrzeuglängen der neuen sowie bereits beauftragten batterieelektrischen Fahrzeuge (vgl. Kapitel B4.3) lassen sich bereits heute die Stationsmaßnahmen benennen, die bis zur Betriebsaufnahme der neuen Fahrzeuge im Verbandsgebiet umgesetzt sein müssen, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Diese Maßnahmen werden aktuell mit einer hohen Priorität verfolgt. Jedoch besteht für diese zahlreichen und teilweise kostenintensiven Projekte derzeit keine gesicherte Finanzierungsgrundlage.

Um die für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge erforderlichen Maßnahmen dennoch rechtzeitig bis zum Betriebsbeginn realisieren zu können, wurden die Planungen im Hintergrund bereits aufgenommen. Das

Land Nordrhein-Westfalen unterstützt diesen Prozess durch eine Planungsförderung im Rahmen der Förderrichtlinie „Planungsvorrat“. Auf dieser Grundlage konnten bereits Machbarkeitsstudien und Vorplanungen beauftragt und durchgeführt werden.

Eine weitere Finanzierung ist dringend erforderlich, damit die Stationsprojekte jeweils zum Betriebsbeginn der neuen BEMU-Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt werden können. Sollten die erforderlichen Umbaumaßnahmen an den betroffenen Stationen nicht rechtzeitig bis zur Betriebsaufnahme abgeschlossen sein, bestehen erhebliche betriebliche Risiken. In diesem Fall müssten entweder kürzere Fahrzeuge mit geringerer Kapazität eingesetzt werden oder einzelne Halte vorübergehend entfallen. Besonders betroffen wären Stationen mit einer zu geringen Bahnsteighöhe, an denen die neuen Fahrzeuge aufgrund des zu großen Höhenunterschieds zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden gemäß den geltenden Vorschriften nicht halten dürfen.

Programme und Maßnahmen zur Stationsmodernisierung

Neben der Anpassung der Stationen an neue Angebots- und Fahrzeugkonzepte nimmt die Herstellung der Barrierefreiheit im NWL einen zentralen Stellenwert ein und bildet zugleich einen wichtigen Baustein der umfassenden Modernisierung der Stationen im Verbandsgebiet. Durch die Maßnahmen sollen Bahnhöfe zu attraktiven Entrees des SPNV aufgewertet und als zentrale Knotenpunkte für die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel funktionsgerecht sowie nutzerorientiert entwickelt werden.

Derzeit befinden sich mehr als 60 Stationen in verschiedenen Programmen und Projekten, die sich in der Planungs- oder Umsetzungsphase befinden. Diese Maßnahmen werden von verschiedenen Fördergebern unterstützt und bilden ein breites Portfolio zur Verbesserung der Barrierefreiheit, Funktionalität und Aufenthaltsqualität der Stationen. Im Folgenden werden die zahlreichen Maßnahmen und Programme, die von unterschiedlichen Fördergebern finanziert werden, zusammengefasst. Darüber hinaus gibt es weitere Stationen, zu denen erste Überlegungen erfolgt sind und Planungsskizzen erstellt wurden, bei denen aber noch nicht mit konkreten Planungen begonnen wurde und die hier der Übersichtlichkeit nicht vollständig aufgeführt werden.

Zunächst werden die Programme aufgeführt, für die es eine gesicherte Finanzierung in Bezug auf die Planung und Umsetzung gibt.

Modernisierungsoffensiven (MOF)

Ziel der Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) und der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3) ist es, die Stationen barrierefrei zu gestalten und zu modernisieren. MOF 2 wird zu zwei Dritteln von der DB und zu einem Drittel vom Land NRW finanziert und beinhaltet für das Verbandsgebiet des NWL nur noch den Umbau der Station Hamm-Bockum-Hövel. Alle anderen Stationen wurden bereits umgesetzt. MOF 3 wird zu 60 Prozent durch den NWL und zu 40 Prozent durch die DB finanziert. Im Rahmen dieser Modernisierungsoffensive sollen die Stationen Unna (2028, barrierefreie Erschließung von Gleis 1/18 sowie Bau eines neuen Bahnsteigs an Gleis 20, für den die Finanzierung noch nicht gesichert ist und außerhalb MOF 3 erfolgt), Bönen (2028), Horn-Bad Meinberg (inkl. einer über den NWL finanzierten netzseitigen Maßnahme mit der Errichtung eines zusätzlichen Gleises), Scharmede und Welver barrierefrei umgebaut sowie ein zusätzlicher Bahnsteig an Gleis 20 des Münsteraner Hauptbahnhofs errichtet werden.

Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen

Im Rahmen der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen – Säule 1 (FABB 1) sollen v. a. kleinere und mittlere Verkehrsstationen barrierefrei ausgebaut werden.

Hierzu zählen in Westfalen-Lippe gegenwärtig noch Vlotho (2026), Erndtebrück-Leimstruth (vgl. 2027), Westbevern (vgl. 2027) und Ostbevern (vgl. 2028) sowie Dedinghausen (vgl. 2029/2030). Darüber hinaus werden im Zuge der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen – Säule 2 (FABB 2) voraussichtlich die Stationen Rheine-Mesum (2027), Reckenfeld (2028), Brake (b Bielefeld), Buldern, Drensteinfurt, Lennestadt-Grevenbrück und Salzkotten umgebaut werden. Die Finanzierung der FABB 1 erfolgt über den Bund und läuft Ende 2027 aus. Demgegenüber erfolgt die Finanzierung der FABB 2 je zur Hälfte über den Bund und das Land, wobei die Finanzierungszusage des Bundes lediglich bis Ende 2026 besteht und die des Landes Ende 2027 ausläuft. Aufgrund des geringen Projektfortschritts und fehlender Sperrpausen können einige Projekte voraussichtlich erst später umgesetzt werden, sodass die Finanzierung dieser Maßnahmen daher derzeit nicht gesichert ist.. Hier wirkt der NWL auf eine Finanzierungsverlängerung hin. In der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen – Säule 3 (FABB 3) stellt der Bund Finanzmittel zum Umbau von Empfangsgebäuden zur gesamthaften und nachhaltigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Im Verbandsgebiet des NWL zählen hierzu die Empfangsgebäude in Herford und Schwerte.

Ausbau Münster – Lünen

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Münster-Lünen sollen auch die Stationen Ascheberg, Capelle, Davensberg und Münster-Amelsbüren barrierefrei umgebaut werden. Die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 ist über den Bund gesichert.

Weitere Programme

Für die folgenden Stationen ist zudem eine Finanzierung für den Umbau gesichert, entweder über verschiedene Programme oder als Einzelmaßnahme aus unterschiedlichen Finanzierungsquellen:

- Eiserfeld (2027)
- Geseke (Aufzüge)
- Marsberg
- Hamm (Westf) Hbf
- Böisperde
- Attendorn Bigge-Staudamm
- Isselhorst-Avenwedde
(Finanzierungsgrundlage vorhanden, Umsetzung in diesem Rahmen noch offen)
- Gütersloh Hbf
(Finanzierungsgrundlage vorhanden, Umsetzung in diesem Rahmen aktuell unrealistisch)
- Ahlen
- Oelde
- Ehringhausen

Neben den Stationen mit gesicherter Finanzierung gibt es auch solche, bei denen die Planungen bereits begonnen haben oder in Kürze starten, für die jedoch noch keine Finanzierung der baulichen Umsetzung vorliegt.

Ausbau für die Dekarbonisierung

Wie bereits angeführt, müssen einige Stationen für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge hinsichtlich der Bahnsteiglänge und -höhe angepasst werden, damit die neuen Fahrzeuge diese Stationen bedienen können. Im Zusammenhang dieser Maßnahmen wird gleichzeitig die Barrierefreiheit hergestellt und den

Anforderungen des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept entsprochen. In den Paketen BEMU Prio 1a, 1b und 2 werden aktuell die folgenden Stationen geplant bzw. startet die Planung in Kürze:

- Paderborn-Schloß Neuhaus
- Bork
- Selm
- Ubbedissen
- Ehlenbruch
- Helpup
- Oldentrup
- Lemgo
- Lemgo-Lüttfeld
- Clarholz
- Herzebroc
- Rosendahl-Holtwick
- Ahaus (Gleis 2)
- Legden
- Bad Salzuflen
- Hörstmar
- Bad Driburg
- Brakel

Die Finanzierung der Planungen in Prio 1a und 1b erfolgt über das Land und den NWL. Die Finanzierung der Planungen aus Prio 2 erfolgt über den NWL. Zudem wird eine vom Land finanzierte Machbarkeitsstudie mit insgesamt 35 Stationen durchgeführt, in der geprüft wird, ob an weiteren Stationen aufgrund des Einsatzes der neuen Fahrzeuge Maßnahmen erforderlich sind.

Vorratsplanungen 1 und 2

Aus der oben angeführten Prioritätenliste wurde in zwei Paketen mit den Planungen zur Herstellung der Barrierefreiheit begonnen. Im Verlauf des Prozesses hat sich gezeigt, dass einige Stationen nicht nur im Hinblick auf die Barrierefreiheit umgebaut werden müssen, sondern auch für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge angepasst werden müssen. Zu dem Paket der Vorratsplanung 1 zählen die Stationen Bielefeld Ost, Oerlinghausen, Epe (alle drei auch für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge relevant), Münster-Albachten, Lennestadt-Meggen, Ibbenbüren-Laggenbeck und Hörstel. Die Finanzierung erfolgt über den NWL. In dem zweiten Paket Vorratsplanung 2 wird die Barrierefreiheit für die Stationen Kattenvenne, Ibbenbüren-Esch und Münster-Sprakel geplant. Dabei ist der Umbau in Kattenvenne zusätzlich für den Einsatz der Fahrzeuge der RRX-B-Flotte von Bedeutung. Die Finanzierung läuft über das Land und den NWL.

An vielen weiteren Stationen beispielsweise entlang der RB 93/94, der RB 96, im Rahmen des Sauerlandnetz 3.0, sowie an weiteren noch nicht barrierefreien Stationen sowie für betriebliche Konzepte notwendige Stationen wurden bereits erste Vorüberlegungen angestellt, die perspektiv noch in konkrete Planungen sowie eine bauliche Realisierung umgesetzt werden müssen.

B4.2.5.3 Neue Stationen an Bestandsstrecken

Neben der Modernisierung und der Herstellung der Barrierefreiheit an den bestehenden Stationen verfolgt der NWL das Ziel, sowohl ehemalige Stationen zu reaktivieren als auch neue Stationen zu errichten. Auf diese Weise wird die Flächenwirksamkeit des SPNV erhöht, indem die Wege zu den Bahnstationen

verkürzt und zusätzliche Siedlungsbereiche besser erschlossen werden. Dadurch kann die Erreichbarkeit des SPNV verbessert und mehr Menschen für die Nutzung der Bahn gewonnen werden.

Zu potenziellen neuen Stationen gehen dem NWL fortlaufend unterschiedliche Vorschläge aus Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft sowie aus eigenen Überlegungen zu. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 92 dieser Vorschläge untersucht. In der Untersuchung wurde einerseits die Integrierbarkeit potenzieller neuer Stationen in den Fahrplan der Zielnetze NRW 2032 und 2040 untersucht. Es gilt beispielsweise zu prüfen, ob durch die Integration eines neuen Halts wichtige Umsteigebeziehungen beeinträchtigt werden und dadurch ein Qualitätsverlust für die bestehenden Fahrgäste entsteht. Andererseits wurde untersucht, welches Potenzial die Stationen hinsichtlich der zu erwartenden Fahrgastzahlen besitzen und mit welchen Baukosten für die Station zu rechnen ist. Im Rahmen dieses Prozesses werden potenzielle Stationen aus einer verbundraumübergreifenden Perspektive betrachtet. Dabei werden die Planungen und Analysen der angrenzenden Aufgabenträger wie beispielsweise des VRR integriert, um die Auswirkungen auf den gesamten Korridor zu bewerten und eine systemverträgliche Integration neuer Stationen zu gewährleisten.

Auf Grundlage dieser Prüfungen wurden Stationen identifiziert, die ein hohes Potenzial haben und in das Zielnetz 2032 bzw. 2040 integriert werden können. Diese Stationen sind noch nicht vollständig im letzten Entwurf der Zielnetze enthalten aber laut Prüfung grundsätzlich integrierbar.

Im Zielnetz 2032 sind die folgenden Stationen mit hohem Potenzial sinnvoll integrierbar:

- Paderborn Zukunftsquartier
- Dülmen West
- Wilnsdorf-Niederdielfen
- Brilon Egger
- Höxter Corvey
- Münster Südkreuz (Stufe 1)
- Iserlohn Dröscheder Feld
- Porta Westfalica-Eisbergen/ Porta Westfalica-Veltheim

Darüber hinaus wurden für das Zielnetz 2040 die folgenden Stationen mit hohem Potenzial für eine Integration identifiziert:

- Herford Gaußstraße
- Schwerte-Westhofen
- Schwerte Ost
- Schwerte-Geisecke
- Fröndenberg-Langschede
- Nieheim-Himmighausen
- Steinheim-Bergheim
- Espelkamp-Gestringen
- Münster Nordkreuz
- Münster Südkreuz (Stufe 2)

DB Kapazitätsoffensive

Im Rahmen des Programms Kapazitätsoffensive sollen neue Haltepunkte entwickelt werden, welche die Bevölkerungsentwicklung in der Fläche unterstützen und der Verkehrsnachfrage gerecht werden. Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über das Land. Hierzu zählen im Verbandsgebiet die Stationen Bocholt-Mussum (2026), Lünen-Alstedde und Kreuztal-Buschhütten.

- 1 Die nachfolgende Abbildung (s. Abb. 71) stellt die Stationen mit hohem Potenzial übersichtlich zusammen.
- 2 Nachrichtlich sind auch die Stationen der DB Kapazitätsinitiative aufgenommen.

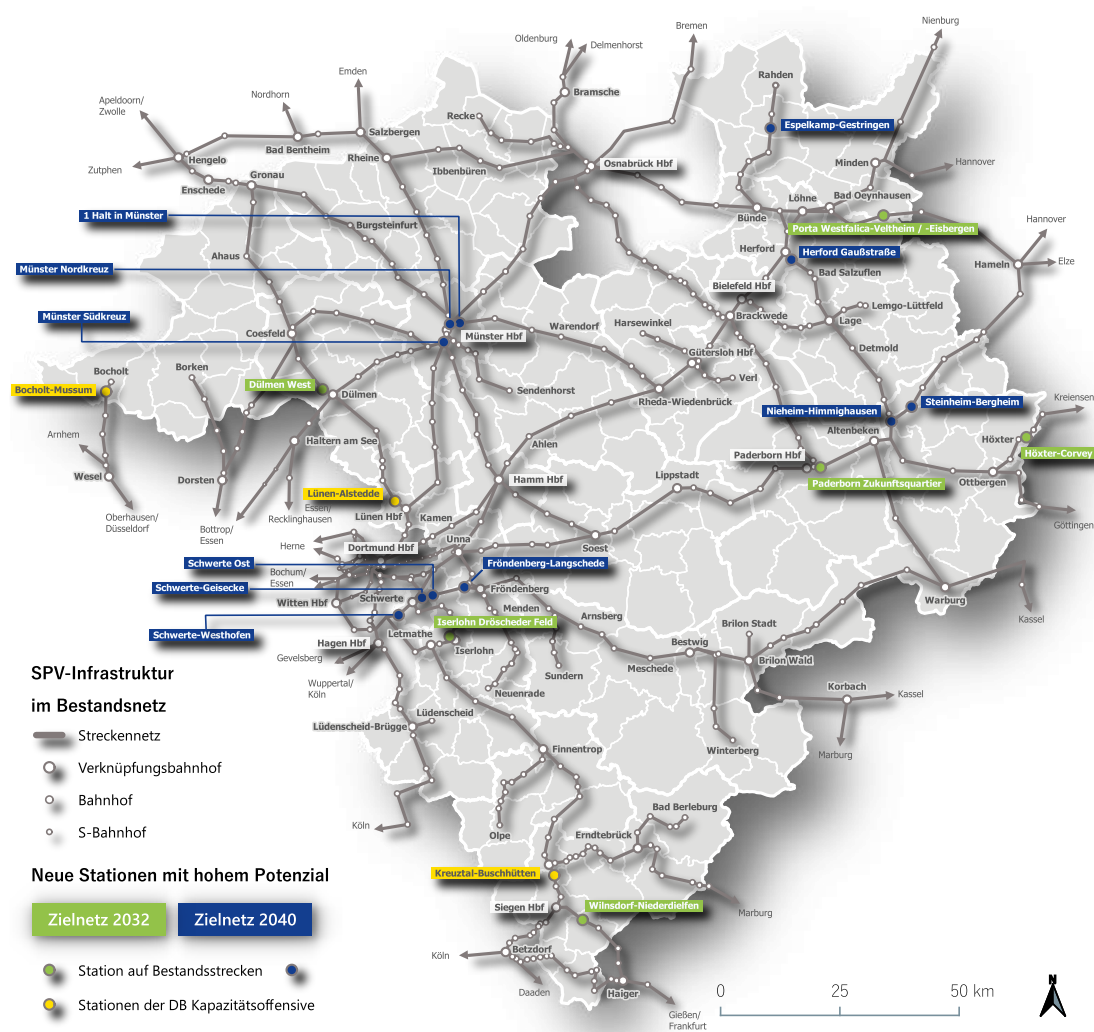


Abb. 71: Übersicht der Stationen mit hohem Potenzial

Quelle: NWL 2025

- 6 Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist eine kurzfristige Umsetzung und Integration dieser Stationen jedoch nicht realistisch, da sowohl Finanzierungsquellen als auch personelle Kapazitäten begrenzt sind. Sobald sich die Voraussetzungen ändern, kann auf Basis der bisherigen Bewertung mit der
- 7 konkreten Planung dieser Stationen begonnen werden.
- 8
- 9
- 10 Die durchgeführten Untersuchungen für die Etablierung neuer Stationen entlang der Bestandsstrecken
- 11 sind überdies fortlaufend zu aktualisieren. Dabei sind auch die jeweils örtliche Siedlungsentwicklung,
- 12 mögliche Änderungen der Angebotskonzeption sowie die Zielnetze NRW zu berücksichtigen. Für die Sta-
- 13 tionen mit hohem Potenzial sind weiterhin vertiefte Planungen durch den NWL durchzuführen, aus de-
- 14 nen auch gegebenenfalls Anpassungen in der Bewertung, etwa aufgrund Kostensteigerungen oder zu-
- 15 sätzlichen Bedarfen, abgeleitet werden können. Darüber hinaus sind auch zukünftig weitere eingehende
- 16 Vorschläge zu berücksichtigen und umfassend zu prüfen.
- 17 Die Stationen entlang der Reaktivierungsstrecken werden in den jeweiligen Korridordarstellungen (vgl.
- 18 Kapitel B4.12) bzw. der Betrachtung der Reaktivierungsstrecken (vgl. Kapitel B4.1.5) näher beleuchtet.

B4.2.5.4 Anforderungen und Herausforderungen der Stationsentwicklung

Optimale Lage der Stationen

Insbesondere bei Stationen, die grundlegend um- oder neugebaut werden müssen, ist zu Beginn zu prüfen, ob deren Lage im Siedlungsgefüge weiterhin eine verkehrlich optimale Erschließungsfunktion erfüllt. Eine Station, die in der Vergangenheit verkehrlich günstig gelegen war, kann heute aufgrund städtebaulicher Entwicklungen, wie der Aufgabe vorhandener Strukturen und der Entstehung neuer Wohngebiete an anderer Stelle, ihre optimale Lage verloren haben. Stationen sollten möglichst zentral im Siedlungsgefüge positioniert sein, um eine schnelle und unkomplizierte Erreichbarkeit zu gewährleisten, einen großen Einzugsbereich abzudecken und möglichst viele Fahrgäste anzusprechen. Eine Prüfung findet im Rahmen der Planung gemeinsam mit den Gebietskörperschaften und Infrastruktureigentümern statt.

Eine Station sollte harmonisch in das umgebende Siedlungsgefüge eingebunden sein. Es ist sicherzustellen, dass sie gut sichtbar, leicht zugänglich und verkehrlich gut angebunden ist. Insbesondere bei durchgestochenen Personenunter- und -überführungen bestehen in Abstimmung mit den Kommunen Chancen, sowohl attraktive städtebauliche Verbindungen zu schaffen als auch die Erreichbarkeit der Station zu verbessern und bisher weniger gut angebundene Ortsteile zu erschließen. Ein positives Beispiel mit einem hohen Potenzial für eine solche Umsetzung ist die Station Lünen-Preußen.

Im Sinne eines vernetzten Mobilitätsangebots ist bei der Entwicklung einer Station auch die Anbindung an andere Verkehrsträger sowie deren Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung. Häufig erfordert ein Bahnhofsumbau Anpassungen im Umfeld der Station, beispielsweise den Neubau oder die Erweiterung eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), die Etablierung von Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Anlagen, neue Bahnhofsvorplätze oder die Gestaltung von Zuwegungen zu Personenunterführungen und Bahnsteigen.

Gestaltung und Ausstattung von Stationen

Bei der konkreten Planung einer Station legt der NWL Wert auf eine möglichst ansprechende Gestaltung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht wird. Dazu gehört insbesondere eine gute Sichtbarkeit der Station, die beispielsweise durch Ankerpunkte wie ein markantes Empfangsgebäude, oder eine klare Beschilderung hergestellt werden kann. Es ist zu gewährleisten, dass die Stationen für alle Menschen selbstständig und ohne fremde Hilfe genutzt werden können, indem diese barrierefrei ausgebaut werden. Dabei ist nicht nur die Höhe der Bahnsteige von Bedeutung, sondern etwa auch die Ausstattung mit taktilen Leitsystemen sowie optischer und akustischer Fahrgastinformation.

Darüber hinaus muss die Station mit ihren Zuwegungen optimal an den öffentlichen Raum angebunden sein, um eine schnelle und attraktive Erreichbarkeit zu gewährleisten. Wird dies nicht berücksichtigt, können illegale Gleisquerungen oder sogenannte Trampelpfade entstehen, die auf Handlungsbedarf hinweisen. Bei der Planung ist daher sowohl die tatsächliche Weglänge als auch die psychologische Wirkung der Wegeführung und deren Gestaltung zu berücksichtigen.

Bei der Entwicklung der Stationen ist zudem sicherzustellen, dass sie auch unter Berücksichtigung zukünftiger Fahrgaststeigerungen angemessen dimensioniert sind. Dies ist im Rahmen des Kapazitätsmanagements zu prüfen, wobei nicht nur die durchschnittlichen Verkehrsströme, sondern insbesondere die Spitzenzeiten zu berücksichtigen sind. Engpässe auf Bahnsteigen oder in Personenunterführungen durch zu schmale Ausgestaltung sind zu vermeiden, um Überfüllung, Behinderungen bei Umstiegen und

insbesondere gefährliche Situationen durch Gedränge bei durch- oder einfahrenden Zügen zu verhindern.

Eine hohe Aufenthaltsqualität an den Stationen kann beispielsweise durch eine ansprechende und großzügige Gestaltung der Stationselemente, ausreichenden Wetterschutz und komfortable Sitzmöglichkeiten erreicht werden. Gestalterische und künstlerische Elemente tragen zusätzlich zu einer angenehmen Atmosphäre bei, etwa durch die Integration von Graffitikunst (vgl. Kapitel B4.5) oder die Gestaltung von Personenunterführungen mit Wandpaneelen, die Bilder und Informationen der jeweiligen Orte vermitteln.

Zudem sind klimatische Entwicklungen zu berücksichtigen und, wo möglich, Klimaanpassungsmaßnahmen sinnvoll zu integrieren. Dazu zählen beispielsweise die Schaffung von Retentionsflächen zur Entlastung bei Starkregenereignissen, eine ausreichende Beschattung von Wartebereichen für heiße Tage, die Begrünung von Dächern oder Fassaden zur Reduzierung von Aufheizungseffekten sowie perspektivisch auch wasserdurchlässige Beläge zur Verbesserung der Versickerung für die Pflege von Grünflächen. Der NWL bringt sich auch in Bezug auf klimatische Anpassungsmaßnahmen aktiv in den Austausch zur Weiterentwicklung der Stationen mit den relevanten Partnern ein.

Das Thema Sicherheit an Stationen ist von zentraler Bedeutung und wird in der Öffentlichkeit regelmäßig diskutiert und für den NWL ein grundlegendes Ziel (vgl. Kapitel B3.6). Etwaig bestehende Angsträume sind zu beseitigen und deren Entstehung bereits im Rahmen der Planung zu verhindern. Dazu tragen eine gute Einsehbarkeit von Unterführungen, eine ausreichende Beleuchtung, insbesondere auch im Bahnhofsumfeld, sowie Videoüberwachung zur Abschreckung von Straftaten bei. Auch soziale Kontrolle ist ein wichtiger Faktor für das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste (vgl. Kapitel B4.6). Die soziale Sicherheit kann durch verschiedene Maßnahmen der Stationsgestaltung wie beispielsweise eine Personenunterführung als städtebauliche Verbindung mit einer erhöhten Frequentierung der Station gefördert werden. Die hierfür erforderlichen Investitionen leisten einen wichtigen Beitrag zu einer sicheren Atmosphäre und zur Stärkung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste.

Im Umfeld der Station und in der Station selbst muss ein nachvollziehbares Informations- und Wegeleitsystem implementiert sein. Verschiedene Informationsmedien an geeigneten Positionen informieren über die jeweiligen Verbindungen.

Zur Umsetzung dieser Ziele und Maßnahmen in der Stationsentwicklung ist der NWL auf die enge Zusammenarbeit mit seinen Partnern – insbesondere mit der DB – sowie auf die Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsquellen für die Realisierung attraktiver Lösungen angewiesen.

Beschränkte Einflussmöglichkeiten des NWL

Bezüglich der Umfeldgestaltung ist der NWL nur eingeschränkt handlungsfähig, da die Verantwortung für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds vorrangig bei den Kommunen liegt. Dem NWL kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Vermittlerrolle zu, die er aufgrund seiner übergreifenden Perspektive ausfüllen kann. Dabei behält er die Interessen der Fahrgäste im Blick, die sowohl den städtischen Raum als auch den übergreifenden SPNV/ÖPNV nutzen. Daher ist es das Ziel des NWL, gemeinschaftlich mit den Partnern vor Ort auf möglichst optimale Strukturen im Umfeld der Bahnstation im Sinne der Fahrgäste hinzuwirken – dies insbesondere auch mit dem Fokus der vernetzten Mobilität.

Bei Stationen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern besteht für die DB keine Verpflichtung, einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig über Aufzüge oder Rampen bereitzustellen. Der NWL weist

wiederholt darauf hin, dass dies die flächendeckende Barrierefreiheit insbesondere vor dem Hintergrund der Raumstruktur in Westfalen-Lippe und damit den Zugang zur öffentlichen Mobilität einschränkt.

Eine vollständige Finanzierung des barrierefreien Umbaus aller Stationen kann der NWL aus eigenen Mitteln nicht leisten und ist daher auf die Unterstützung durch die DB sowie auf Bundes- oder Landesmittel angewiesen. Nur in begrenzten Ausnahmefällen ist der NWL in der Lage, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit eigenständig zu finanzieren. Da Landes- und Bundesmittel in der Regel erst in späteren Planungsphasen und für den Bau zur Verfügung stehen, besteht eine Herausforderung darin, die ersten Planungsphasen zu finanzieren. Sofern für die ersten Planungsphasen keine geeigneten Förderprogramme zur Verfügung stehen, muss der NWL die Planungen aus §11-Mitteln finanzieren. Da diese Mittel jedoch auch für den laufenden Betrieb vorgesehen sind, kann hierbei ein Zielkonflikt entstehen.

Die Ausstattung der Stationen im Verbandsgebiet wird von der DB InfraGO als Eigentümerin festgelegt. Einflussmöglichkeiten des NWL bestehen nur dann, wenn die erwünschten zusätzlichen Ausstattungselemente durch den NWL bereitgestellt und deren Wartung über einen Zeitraum von zehn Jahren sichergestellt und finanziert werden.

Der NWL setzt sich in diesem Zusammenhang intensiv dafür ein, dass Überdachungen an den Stationen insbesondere an den Stellen hergestellt werden, an denen sich die Fahrgäste aufhalten. Nach Einschätzung des NWL sind die aktuell vorgesehenen Dachflächen und Wetterschutzhäuser vielfach nicht ausreichend, um die Anzahl wartender Fahrgäste angemessen abzudecken. An diesen Stellen besteht weiterer Handlungs- und Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Infrastruktureigentümern.

Eine besondere Herausforderung ergibt sich, wenn ehemalige Bahnhofsgebäude in Privatbesitz sind. In diesen Fällen sind die Möglichkeiten zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Station häufig eingeschränkt. Zur erfolgreichen Gestaltung solcher Standorte ist eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen sowie die Einbindung von Städtebauförderungsmaßnahmen erforderlich.

Trotz dieser geringen Einflussmöglichkeiten besteht die Möglichkeit, dass der NWL als Träger öffentlicher Belange beim Eisenbahnbundesamt angehört wird. Über diesen Weg kann bei fundierter Argumentation Einfluss auf die Stationsgestaltung genommen werden. Gleichzeitig ist zu beachten, dass die Planungen im Genehmigungsverfahren häufig bereits weit fortgeschritten sind und bereits erhebliche Mittel in vorbereitende Maßnahmen investiert wurden, wodurch die Möglichkeiten der Anpassungen auch hier begrenzt sind. Hinzu kommt, dass es immer wieder Bundesprogramme gibt, die von der DB eigenständig umgesetzt werden. In diesen Fällen ist der NWL häufig erst in einem späten Stadium und nur in begrenztem Umfang in den Prozess eingebunden.

Auch wenn die Planungen möglichst im Einklang mit den oben aufgeführten Kriterien für eine attraktive Station im Sinne des Fahrgasts fertig erstellt werden, besteht aktuell ein großes Problem darin, dass Sperrpausen für die bauliche Umsetzung gefunden werden müssen. Diese stehen aktuell nur begrenzt zur Verfügung, worauf der NWL nur begrenzt einwirken kann. So waren beispielsweise für das Jahr 2026 auf dem Streckenkorridor Hamm – Soest – Paderborn – Altenbeken sieben Bahnhofspunkte geplant. Die Sperrpause wurde Anfang 2025 aber zurückgenommen. Durch die resultierende zeitliche Verschiebung entstehen finanzielle Risiken, da sich Bau- und Planungskosten verteuern und zeitgebundene Fördermittel wegfallen könnten. Zudem führt die Unsicherheit zu Planungsproblemen für den NWL und beeinträchtigt kommunale Maßnahmen, die mit den Bauprojekten verknüpft sind. Auch für die

Kommunen besteht ein finanzielles Risiko, da Haushaltsmittel und ggf. Fördermittel der Städtebauförderung neu gebunden werden müssen.

Insgesamt wird also deutlich, dass die Einflussmöglichkeiten des NWL im Bereich der Stationsentwicklung gegenwärtig relativ begrenzt sind. Die Infrastruktur der Stationen befindet sich weitgehend im Eigentum der DB InfraGO, die über die Planungshoheit verfügt, während die Gestaltung des Bahnhofsumfelds und die Vernetzung mit weiteren Verkehrsträgern in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen liegen.

B4.2.6 Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen

Der NWL ist als Aufgabenträger für den SPNV in Westfalen-Lippe verantwortlich und verfolgt das Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung der Verkehrswende zu leisten. Zur Erreichung dieses Ziels sind vielfältige Maßnahmen erforderlich, die sowohl der Qualitätssteigerung des bestehenden Angebots als auch dessen deutlicher Erweiterung beitragen und zuvor dargelegt wurden. Im Mittelpunkt stehen dabei infrastrukturelle Maßnahmen, insbesondere der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur für die weitergehende Dekarbonisierung oder zur Stabilisierung des Angebots. Die notwendigen dazu notwendigen Maßnahmen wurden in diesem Kapitel ausführlich beleuchtet.

Eine Zielerreichung ist jedoch nur möglich, wenn ausreichende Finanz- und Personalressourcen zur Verfügung stehen. In Anbetracht der limitierten finanziellen und personellen Ressourcen sowie der hohen Anzahl geplanter Infrastrukturvorhaben ist es erforderlich, eine systematische Priorisierung der Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen vorzunehmen, da unter den gegenwärtigen Finanzierungsvoraussetzungen nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden können. Es ist von essenzieller Bedeutung, dass die verfügbaren Ressourcen zielgerichtet eingesetzt werden, um die Effizienz der Planungs- und Umsetzungsprozesse zu gewährleisten und die verkehrspolitischen Zielsetzungen des NWL zu erreichen.

Zur sachgerechten und nachvollziehbaren Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen hat der NWL ein Bewertungsmodell entwickelt, das auf gewichteten Parametern basiert. Die Bewertung der Parameter erfolgt für jede Maßnahme individuell, wodurch ein transparenter und vergleichbarer Vergleich der Projekte ermöglicht wird.

Sowohl die verkehrliche Wirkung einer Maßnahme als auch deren Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit und strategische Relevanz werden durch die Parameter abgebildet. Sie bilden die Grundlage dafür, einzuschätzen, welche Maßnahmen das Angebot verbessern, wie viele Fahrgäste durch die Maßnahme betroffen sind, welche zusätzlichen (Fahrgast-) Potenziale durch die Maßnahme erschlossen werden können und wie sie zur Stärkung der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel beitragen. In gleicher Weise finden umsetzungsbezogene Aspekte Berücksichtigung, zu denen der Umsetzungszeitpunkt, Förderzusagen, Finanzierungsaufwand, Komplexität, politische Beschlüsse sowie vertragliche Voraussetzungen zählen.

In der untenstehenden Tabelle 13 ist das Bewertungsschema, das der Beurteilung und Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im NWL dient, vereinfacht dargestellt. Im Folgenden werden die Grundprinzipien der Priorisierung erläutert.

Die Gewichtung der Parameter orientiert sich an der Einflussstärke, mit der der jeweilige Parameter die Planung und Umsetzung seitens des NWL beeinflusst. Dabei wurden die Dimensionierung der Gewichtungen sachgerecht hergeleitet und den Parametern entsprechend ihrer relativen Bedeutung Gewichtungsfaktoren zwischen 1 (geringe Gewichtung) und 3 (hohe Gewichtung) zugewiesen.

1 Zur Gewährleistung einer methodisch-wissenschaftlichen Vergleichbarkeit der Parameter findet eine
2 einheitliche Punkteskala Anwendung, deren Abstufungen je Parameter mit individuellen Maßeinheiten
3 und Bandbreiten hinterlegt sind, um den jeweiligen inhaltlichen Anforderungen gerecht zu werden. Bei-
4 spielsweise entspricht der Geldbetrag in Euro beim Parameter „Finanzierungsaufwand“ der Maßeinheit
5 dieses Parameters. Unter der „Bandbreite“ wird der gesamte Wertebereich eines Parameters verstan-
6 den, also der Wertebereich, innerhalb dessen die Bewertung auf die Punkteskala verteilt wird, um un-
7 terschiedliche Ausprägungen methodisch nachvollziehbar und vergleichbar zu bewerten.

8 Für den Parameter „Finanzierungsaufwand“ ergeben sich beispielsweise folgende Abstufungen, Maß-
9 einheiten und Bandbreite in der Bewertung:

- 10 • sehr hoher Aufwand (> 20 Mio. Euro) → 0 Punkte
- 11 • hoher Aufwand (10 bis 20 Mio. Euro) → 1 Punkt
- 12 • mittlerer Aufwand (5 bis 10 Mio. Euro) → 2 Punkte
- 13 • geringer Aufwand (1 bis 5 Mio. Euro) → 3 Punkte
- 14 • sehr geringer Aufwand (< 1 Mio. Euro) → 4 Punkte

15 Die Punkteverteilung der Kriterien erfolgt in diesem Fall so, dass Infrastrukturmaßnahmen mit geringem
16 finanziellem Aufwand regelmäßig schneller und einfacher umgesetzt werden können und mit geringeren
17 Risiken verbunden sind als Projekte mit höherem finanziellem Aufwand. Daher werden diese mit einer
18 höheren Punktzahl bewertet.

19 Einige Parameter werden ausschließlich binär bewertet, da sich ihre inhaltliche Ausprägung nicht sinn-
20 voll abstufen lässt. In diesen Fällen können lediglich zwei Zustände auftreten, beispielsweise „Ja“ oder
21 „Nein“. Ein Beispiel hierfür ist etwa der Parameter „Förderzugang“, bei dem geprüft wird, ob für eine
22 Maßnahme eine bereits eine Förderzusage besteht. Liegt eine Förderung vor, wird die maximale Punkt-
23 zahl von vier Punkten vergeben, andernfalls werden für diesen Parameter keine Punkte vergeben.

24 In der folgenden tabellarischen Übersicht (s. Tabelle 13) sind die ermittelten Parameter, mit der jewei-
25 ligen Definition sowie deren Gewichtung und Art der Punkteskala zusammengefasst abgebildet.

26 Die Methode wurde in mehreren Prüfschleifen verprobt sowie interdisziplinär abgestimmt. Zukünftig
27 unterliegt sie einer laufenden Evaluation sowie Weiterentwicklung und findet Anwendung auf die im
28 Anhang 2 dargestellten und in den vorigen Kapiteln textlich beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen im
29 Verbandsgebiet des NWL. Dabei erfolgt eine kontinuierliche Anpassung an aktuelle Entwicklungen, so-
30 dass die Priorisierungsmethodik dynamisch bleibt.

1

Tabelle 13: Übersicht über die Parameter im Rahmen der Priorisierung

Parameter	Definition	Gewichtung	Skalentyp
Mindestangebot NVP NWL	Durch die Umsetzung der Maßnahme wird das im NVP festgelegte Mindestangebot erreicht. Dabei geht es vor allem um die Anzahl der Zugverbindungen pro Stunde und Richtung sowie darum, welche Haltestellen von den jeweiligen Linien bedient werden. Die Bedienzeiträume werden hierbei nicht berücksichtigt.	3-fach	Metrisch
<i>Wirkung</i> Qualitätsverbesserung (Betrieb)	Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Betriebsqualität. Sie führt unter anderem zu höherer Pünktlichkeit der Verbindungen und zu einer Reduzierung von Betriebsstörungen.	2-fach	Metrisch
<i>Wirkung</i> Anzahl betroffener Fahrgäste	Die Maßnahme zielt darauf ab, das bestehende Angebot für die Nutzer zu optimieren, die das System bereits heute in Anspruch nehmen. Dies erfolgt durch die Steigerung der Qualität oder die Verbesserung der Erreichbarkeit.	1,5-fach	Metrisch
<i>Wirkung</i> Nachfragesteigerung	Die Maßnahme unterstützt die Gewinnung neuer Fahrgäste, die das Angebot bislang nicht genutzt haben. Dies kann sowohl durch eine attraktivere Gestaltung des Angebots als auch durch die Einrichtung neuer Knotenpunkte erfolgen, die den Zugang zum SPNV erleichtern und zusätzliche Nutzende anziehen.	1-fach	Metrisch
<i>Wirkung</i> Vernetzte Mobilität	Die Maßnahme ermöglicht Fahrgästen einen besseren Zugang zur vernetzten Mobilität. So können z.B. durch Reaktivierungsmaßnahmen zusätzliche Busverbindungen entstehen oder Flächen für Sharing-Angebote geschaffen werden, wodurch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erleichtert wird.	1-fach	Binär
Zeitpunkt der Umsetzung	Der Zeitpunkt der Umsetzung richtet sich nach den Zeitscheiben der Zielnetzplanungen 2032/2040.	1,5-fach	Metrisch
Förderzugang	Wenn für die Maßnahme ein Förderzugang besteht, kann dies dazu beitragen, die Finanzierung zu erleichtern und die Projektentwicklung zu beschleunigen.	1-fach	Binär
Finanzierungsaufwand	Die Kosten einer Maßnahme werden geschätzt. Je nach Höhe des finanziellen Aufwands kann dies die Planung und Umsetzung der Maßnahme erheblich beeinflussen.	1-fach	Metrisch
Grad der Komplexität	Die Maßnahme beinhaltet eine Einschätzung des Zusammenspiels verschiedener Handlungsstränge. Je nach Umfang des Projekts, Anzahl der beteiligten Akteure, Höhe des finanziellen Aufwands oder bestehender Konfliktpotenziale kann die Umsetzung einer Maßnahme entsprechend komplex ausfallen.	1-fach	Metrisch
Standardisierte Bewertung	Hier wird geprüft, ob die Maßnahme einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen aufweist. Liegt $NKI > 1$ vor, gilt die Maßnahme als wirtschaftlich für alle Beteiligten vorteilhaft.	1,5-fach	Binär
<i>Notwendigkeit</i> Vertrag oder Fahrzeuge	Die Maßnahme ist erforderlich, um einen bestehenden Verkehrsvertrag oder einen Fahrzeugbeschaffungsvertrag umsetzen zu können.	3-fach	Binär
<i>Notwendigkeit</i> Politischer Beschluss zur Umsetzung	Für die Umsetzung der Maßnahme ist ein politischer Beschluss erforderlich bzw. liegt bereits vor.	2-fach	Binär

2

3

Quelle: NWL 2025

4

B4.2.7 Infrastruktur für vernetzte Mobilität

5

Neben der infrastrukturellen Weiterentwicklung für den SPNV und der Vernetzung der Angebote verschiedener Mobilitätsformen spielt die physische Infrastruktur ebenfalls eine zentrale Rolle für die vernetzte Mobilität. Sie bildet die Grundlage für die nahtlose Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger und ermöglicht die Gestaltung attraktiver, multimodaler Wegeketten. Der NWL unterstützt den Aufbau

8

von Mobilstationen, Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen und begleitet die Kommunen dabei durch fachliche Beratung, praxisorientierte Arbeitsgrundlagen sowie konkrete Planungshilfen, um die Umsetzung vor Ort effizient und wirkungsvoll zu gestalten.

Mobilstationen und Rendezvouspunkte

Mobilstationen und geeignete Rendezvouspunkte dienen als zentrale Knotenpunkte im integrierten Mobilitätssystem, an denen verschiedene Verkehrsträger und Mobilitätsangebote räumlich miteinander vernetzt werden. Sie bündeln SPNV, ÖSPV, Fahrrad, Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehre sowie La-
deinfrastruktur für E-Fahrzeuge in verschiedenen Kombinationen an einem Ort und ermöglichen dadurch nahtlose Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln. Durch diese räumliche Bündelung wird die Attraktivität des Umweltverbunds erhöht und die Alltagstauglichkeit multimodaler Wegeketten gesteigert.

Auch in Bezug auf das Thema Mobilstationen ist der NWL in seiner Rolle als koordinierender, beratender wie zugleich auch raumweit gestaltender Akteur ein wichtiger Partner. Die Lage und Dimensionierung der Anlagen an den Stationen des SPNV ist so auszurichten, dass sowohl lokale als auch regionale Bedürfnisse, zum Beispiel im Berufs- und Freizeitverkehr, berücksichtigt werden. Dies erfordert eine NWL-weite Konzeption. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den lokalen Partnern. Darüber hinaus umfasst die Aufgabe des NWL die Entwicklung technischer Hintergrundsysteme bis hin zur Realisierung vor Ort, beispielsweise in Bezug auf Bike+Ride-Anlagen. Dazu gehören Zugangs- und Informationssysteme, die Belegungsanzeigen ermöglichen, sowie die Integration in die Bahnauskunfts- und Buchungssysteme (vgl. Kapitel B4.10). In dieser Funktion nimmt der NWL sowohl eine konzipierende und gestaltende als auch eine koordinierende Rolle ein, um die flächendeckende Umsetzung derartiger Lösungen sicherzustellen.

Zur Förderung der vernetzten Wegeketten unterstützt der NWL nicht nur finanziell, sondern auch bei der vorgelagerten raumweiten Gesamtkonzeption u. a. bzgl. der benötigten Anlagengrößen sowie bei der Erarbeitung und Bereitstellung von Zugangs-, Buchungs- und Anlagentechnik. Zudem begleitet der NWL mit kleinschrittiger Beratung den Auf- und Ausbau von Mobilstationen vor Ort. Dabei erhalten Kommunen konkrete Arbeitshilfen, wie z. B. Handbücher oder Muster-Ausschreibungsunterlagen. Letztere können genutzt werden, um Ausschreibungen von Mobilstationen einfacher und im Sinne der Ziele NWL durchzuführen. Dadurch sollen Mobilstationen von der Planungsphase bis zur Ausschreibung möglichst praxisnah begleitet werden.

Mehr Aufmerksamkeit soll künftig auch auf Quartiersmobilstationen gelegt werden, die die vernetzte Mobilität in die Wohn- und Gewerbegebiete bringen. Alltagswege im Wohn- und Arbeitsumfeld werden dadurch erleichtert und die Wegekette von der Haustür bis zum Zielort sinnvoll aufgegriffen. Gleichzeitig wird nur durch diesen vernetzten Gedanken eine attraktive Alternative zum MIV geschaffen.

Zur Stärkung des kommunalen Know-hows sollen in Zukunft vermehrt Informationsveranstaltungen und Vernetzungsformate angeboten werden. Ergänzt wird dies durch eine stärkere Präsenz des NWL in öffentlichkeitswirksamen Formaten wie Fachveranstaltungen, Messen und Tagungen, um die Vernetzung der Akteure weiter vorangetrieben. Dabei erfolgt eine zielgruppengerechte Aufbereitung zentraler Fragen, die seitens der Kommunen häufig auftauchen. Ein weiterer wirkungsvoller Baustein ist die Durchführung von Exkursionen, in denen vorbildhafte Umsetzungsbeispiele („best practices“) gezeigt werden können und das Wissen kommunaler Vertreter multipliziert wird.

Auch bei der zukünftigen Dimensionierung und Ausgestaltung fester Ersatzhaltestellenpositionen sind qualitative Aspekte wie eine adäquate Fahrgastinformation (einschließlich der Wegeleitung zwischen Ersatz- und Regelhaltestellen, dynamischer Abfahrtsanzeigen des SEV sowie eines angemessenen Wetterschutzes für wartende Fahrgäste) insbesondere auch im Zusammenhang der vernetzten Mobilität zu berücksichtigen. Gleiches gilt im Rahmen von Generalsanierungen, bei denen in der Regel eine größere Anzahl von Ersatzbussen in geeignete Warte-, Pausen-, Abfahrts- und Ankunftsgebiete zu führen ist. Diese müssen mit den weiteren ÖSPV-Angeboten abgestimmt sein.

Bike+Ride

Das Fahrrad wird durch den NWL als maßgeblicher Bestandteil des Umweltverbundes und multimodaler Wegeketten gesehen. Um diese Bedeutung aufzugreifen und dessen Potenzial weiter auszuschöpfen, soll das Thema Bike+Ride beim NWL zukünftig weiter konsequent mitgedacht und als Querschnittsthema verankert werden.

Das Themenfeld der entsprechenden Infrastruktur reicht inhaltlich und organisatorisch deutlich über die Zuständigkeiten des NWL hinaus. Neben den Abstellanlagen an den Stationen – vom einzelnen Anlehnbügel über offene, idealerweise witterungsgeschützte Anlagen bis hin zu zugangsgesicherten Einrichtungen und Radstationen bzw. Radboxen – sind auch die Aspekte der sicheren und komfortablen Erreichbarkeit der Stationen zu Fuß und mit dem Fahrrad mitzuberücksichtigen. Erst im Zusammenspiel von Zuwegung und Abstellmöglichkeiten kann das Fahrrad seinen potenziell hohen Beitrag zur vernetzten Mobilität voll entfalten. Daher ist eine Einbindung in das kommunale Wegenetz und daher eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen erforderlich.

Das digitale Buchungs- und Zugangssystem radbox.nrw nimmt in Bezug auf Bike+Ride ebenso eine wichtige Rolle ein (vgl. Kapitel B4.10). Bereits jetzt wird mit radbox.nrw ein sicheres und flexibel buchbares Fahrradparken in zahlreichen Kommunen ermöglicht.

Grundsätzlich ist bei den Zugangssystemen zu prüfen, inwiefern im Sinne einer gleichwertigen Behandlung der Verkehrsträger eine Angleichung der Park- bzw. Abstellkosten erfolgen kann. Derzeit ist die Abstellung von Fahrrädern in Bike+Ride Anlagen häufig kostenpflichtig, während das Parken von Autos auf geförderten Park+Ride-Anlagen oder in entsprechenden Parkhäusern in der Regel unentgeltlich möglich ist.

An einigen Standorten sind auch Schließfächer für die Verwahrung persönlicher Gegenstände vorhanden. Die Integration weiterer Features und Annehmlichkeiten wie etwa integrierte Verleihangebote (für Leihfahrräder, Kindersitze, Wanderkarten, Schutzausrüstung, Dorfauto-Schlüssel etc.) oder die Buchung zusätzlicher Services (z. B. Reparatur-Service oder die Reinigung eines eingestellten Rads) ist im Sinne einer Weiterentwicklung des Systems denkbar. Auf diese Weise kann radbox.nrw das Angebot einer Mobilstation ergänzen und auch Sharing- und Quartiersangebote integrieren.

Der NWL wird seine interne Beratungskompetenz im Zusammenhang von Bike+Ride weiter ausbauen, um Kommunen mit der wachsenden Zahl an Anlagen zielgerichtet unterstützen zu können. Die kontinuierliche technische Weiterentwicklung des Systems, z. B. durch eine verbesserte Interoperabilität, nutzerfreundliche Zugangswege oder smarte Buchungstools, soll dabei aktiv vorangetrieben werden.

In der strategischen Weiterentwicklung der Bike+Ride-Angebote im Verbandsgebiet wird auch hier die Barrierefreiheit als Querschnittsthema berücksichtigt. Standards für Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern oder Spezialräder sollen konsequent in die Konzeption sowie technische und bauliche

Ausgestaltung einbezogen werden. Fachliche Empfehlungen beispielsweise des ADFC dienen dabei als Orientierung. Ebenso soll das Stellplatzangebot an Haltestellen und in Zügen gezielt weiterentwickelt werden, um dem verbandsweit kontinuierlich wachsenden Bedarf gerecht zu werden. Ebenso ist der zunehmenden Wertigkeit von E-Bikes durch diebstahlsichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen und der Integration etwaiger Auflademöglichkeiten von Akkus Rechnung zu tragen.

Park+Ride

Der NWL wird auch Park+Ride als Element multimodaler Mobilität künftig in seiner Strategie berücksichtigen. Dabei sollen Park+Ride-Angebote so gestaltet sein, dass sie die Nutzung des ÖPNV in der weiteren Wegekette gegenüber einer vollständigen MIV-Fahrt klar bevorzugt erscheinen lassen. Um eine zweckgerichtete Nutzung sicherzustellen, ist der Einsatz digitaler Auskunft- und Routingsysteme für Park+Ride-Angebote und tariflicher Anreize vorgesehen. Denkbar ist beispielsweise, dass bereits in der Reisendeninformation der beste Park+Ride-Parkplatz für die Wegekette angezeigt wird, abhängig von der aktuellen Auslastung und Ausstattung (z. B. nötige Barrierefreiheit, Ausstattungselemente der restlichen Mobilstation). Zielführend ist auch die zweckgerichtete Integration von Park+Ride-Angeboten in die Tarifstruktur. Zugleich soll damit eine zweckfremde Nutzung vermieden werden, etwa wenn Stellplätze als günstige oder kostenlose Parkmöglichkeit für das eigene Fahrzeug genutzt werden, ohne im Anschluss den ÖPNV zu verwenden.

Bei der baulichen Ausgestaltung ist dem Sicherheitsbedürfnis der Nutzer Rechnung zu tragen. Dies kann durch eine offene und übersichtliche Anlage (Abstellanlage wie auch Zu- und Abwege straßen- wie bahnsseitig), eine zeitgemäße bauliche Gestaltung, die Vermeidung von Angsträumen, eine helle Beleuchtung, regelmäßigen Vegetationsschnitt wie auch durch eine auf Sauberkeit angelegte Unterhaltung sichergestellt werden.

B4.3 Fahrzeuge

Die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge sind ein zentraler Kontaktpunkt der Fahrgäste mit dem SPNV-Angebot in Westfalen-Lippe. Entsprechend kommt der Planung und Definition des Fahrzeugeinsatzes eine besondere Bedeutung zu, sie stellen ein wesentliches Handlungsfeld des NWL bei der qualitativen Weiterentwicklung des Angebots dar. Die Auswahl und Gestaltung der von den EVU einzusetzenden Fahrzeuge steht dabei in einem sehr engen Zusammenhang mit weiteren Aspekten der Angebotsgestaltung, etwa im Zusammenspiel zwischen Beförderungskapazität je Fahrzeug und Dichte des Angebotstaktes. Vor dem Hintergrund des hochgradig vernetzten Systems Bahn entwickelt der NWL den Fahrzeugeinsatz nach den im vorigen Baustein B3 benannten Zielen fort. Über die Verkehrsverträge nimmt der NWL maßgeblichen Einfluss auf die Auswahl und Ausgestaltung der eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge und ist damit der zentrale Akteur zur Sicherstellung und Weiterentwicklung eines attraktiven Fahrzeugeinsatzes. Aufbauend auf den in Baustein B3 beschriebenen Zielstellungen des NWL in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz werden in diesem Kapitel die konkreten Planungen und Maßnahmen des NWL zur Auswahl und Gestaltung der von den EVU einzusetzenden Fahrzeuge dargestellt.

Wie bereits in den Kapiteln B3.4 Fahrzeuge und B3.5 Verträge beschrieben, ist der Einsatz der Fahrzeuge an die Verkehrsverträge gekoppelt. Die Auswahl und vertragliche Festlegung der Fahrzeuge erfolgt im Zusammenhang mit langfristigen Verkehrsverträgen, deren Laufzeiten in der Regel etwa 15 Jahre betragen und damit eine detaillierte Festlegung der Fahrzeuge für diesen Zeitraum erfordern. Zudem erfolgt die technische Auslegung und die Finanzierung der Fahrzeuge in der Regel sogar für eine Dauer von zwei

Vertragsperioden und somit für etwa 30 Jahre. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit lässt der NWL einen solchen Einsatz der Bestandsfahrzeuge für eine zweite Periode in Verkehrsverträgen regelmäßig zu, soweit dem keine sachlichen Gründe entgegenstehen. Des Weiteren wird für die Beschaffung von Neufahrzeugen eine Vorlaufzeit von etwa fünf Jahren benötigt, sodass eine frühzeitige Planung unerlässlich ist. Insofern besteht für den NWL die Herausforderung, dass im Zusammenhang mit einer Neubeschaffung von Eisenbahnfahrzeugen für die technische Auslegung sowie die fahrgastrelevante Gestaltung dieser Fahrzeuge auch ein recht langer Einsatzhorizont zu berücksichtigen ist.

Die Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge umfassen im Wesentlichen folgende Elemente:

- Erfüllung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften und Zulassungsvoraussetzungen sowie Eignung für die vorgesehenen Betriebskonzepte
- Wirtschaftlichkeit in Bezug auf Beschaffung, Betrieb, Instandhaltung, Ersatzteilversorgung und Weiterverwendung
- Zuverlässigkeit im Betrieb, Vandalismus hemmende Gestaltung, Robustheit
- Reinigungsfreundliche und hygienegerechte Fahrzeuggestaltung
- Sicher ausreichende Fahrdynamik und Höchstgeschwindigkeit
- Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit
- Nachfrageorientierte Beförderungskapazität (Fahrgäste und Gepäck) insbesondere im Hinblick auf Nachfragespitzen
- Barriere- und Stufenfreiheit
- Fahrgastflussoptimierte Tür- und Wegegestaltung
- Adäquater Komfort und notwendige Funktionalität für Fahrgäste, insbesondere für die Personengruppen mobilitätseingeschränkter Reisender, Familien und Kinder sowie Reisenden mit Großgepäck (Koffer, Fahrräder)
- Informationsversorgung zur Unterstützung bei der Reisekette
- Automatische Fahrgastzählung (mittels AFZS)

B4.3.1 Aktuell vertraglich gesicherter Fahrzeugeinsatz im NWL

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans sind die nachfolgend dargestellten Weiterentwicklungen in Bezug auf die Fahrzeuge vertraglich gesichert. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der zuvor definierten Ziele zur Modernisierung der eingesetzten Fahrzeugflotte in Westfalen-Lippe.

Rhein-Sieg-Express

RE 9 Aachen – Köln – Siegen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist ein neuer Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG in Kraft getreten. Die Laufzeit beträgt nur wenige Jahre. Hiermit soll der Zeitraum überbrückt werden, bis Anfang der 2030er-Jahre ein Vertrag mit dem Einsatz von Neufahrzeugen starten kann. Der Interimsvertrag sieht einen Einsatz von Lok-bespannten Zügen mit Doppelstockwagen, die im Wesentlichen dem Ausstattungsniveau der bislang eingesetzten Züge entsprechen, vor. Im Verlauf der Vertragslaufzeit werden die Fahrzeuge einem sogenannten Refresh unterzogen, bei dem sie in einen optisch und haptisch ansprechenden sowie mängelfreien Zustand versetzt werden, ohne dass eine grundlegende Änderung der Gestaltung erfolgt. In diesem Zusammenhang wird auch der Umfang der Instandhaltungs- und Betriebsreserve erhöht und die Zugbildung in der Hauptverkehrszeit im Zulauf auf Köln von 5-Wagen-Zügen auf

6-Wagen-Züge umgestellt, da die bis 2025 angebotenen HVZ-Verstärker aus betrieblichen Gründen entfallen müssen. Insgesamt kommen neun Lok-Wagen-Züge zum Einsatz.

Netz Westliches Münsterland

RB 51 Dortmund – Enschede, RB 63 Münster – Coesfeld, RB 64 Münster – Enschede

Auch für das Linienbündel im westlichen Münsterland, bestehend aus RB 51, RB 63 und RB 64 haben der NWL und seine Partner-Aufgabenträger VRR und Provincie Overijssel einen Interimsvertrag mit der DB Regio AG abgeschlossen. Perspektivisch und nach Abschluss notwendiger Elektrifizierungsmaßnahmen (Herstellung Oberleitung Coesfeld – Gronau für die Linie RB 51 sowie vollständige Elektrifizierung zwischen Münster und Enschede für die Linie RB 64, vgl. Kapitel B4.2.4) sollen hier Neufahrzeuge in Form von batterieelektrischen Triebwagen bzw. Elektrotriebwagen zum Einsatz kommen. Der Leistungszeitraum des Interimsvertrags beginnt im Dezember 2026 und reicht bis Dezember 2030 (RB 63) bzw. Dezember 2034 (RB 51, RB 64). Die Linie RB 63 wird anschließend in das fahrzeugseitig bereits beauftragte Netz Nördliches Westfalen überführt.

Auf den Linien RB 51 und RB 63 setzt die DB Regio AG weiterhin die auf diesen Linien bislang verkehrenden Dieseltriebwagen vom Typ Bombardier Talent ein. Auf der Linie RB 64 kommen zunächst ebenfalls die Talent-Triebwagen zum Einsatz. Diese werden jedoch aufgrund des absehbaren Erreichens ihrer technischen Nutzungsdauer gegen Ende der Vertragslaufzeit teilweise durch Triebwagen vom Typ Alstom Lint 41 ersetzt. Alle eingesetzten Fahrzeuge werden zu Beginn der Vertragslaufzeit einem Refresh unterzogen. Über die gesamte Vertragslaufzeit kommen in diesem Netz insgesamt 49 Dieseltriebwagen zum Einsatz.

Dortmund-Siegerland-Express

RE 34 Dortmund – Siegen

Auch der aktuell laufende Verkehrsvertrag der Linie RE 34 endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Das bislang eingesetzte Fahrzeugmaterial steht sodann nicht weiter zur Verfügung. Trotz einer verhältnismäßig kurzen Vorlaufzeit konnten der NWL und der VRR den Abschluss eines Verkehrsvertrags mit einem angemessenen Fahrzeugeinsatz erreichen. Im neuen Vertrag setzt die Westfalenbahn GmbH von Ende 2027 bis zum Vertragsende im Dezember 2040 insgesamt sieben gebrauchte Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT 3 ein. Die fünfteiligen Fahrzeuge bieten sowohl eine um ca. 40 Prozent höhere Sitzplatzkapazität als auch komfortablere Sitzbereiche als die bislang eingesetzten dreiteiligen und ursprünglich für S-Bahn-Linien konzipierten Triebwagen. Zudem verfügen sie über eine Ausstattung mit AFZS an allen Außentüren. Die Westfalenbahn wird die FLIRT 3 durch ein Refresh sowie wenige Umgestaltungen wie etwa die Vergrößerung des zweite Klasse-Bereichs unter Inanspruchnahme eines Teils der ersten Klasse in einen qualitativ ansprechenden Zustand versetzen. Im Zusammenspiel mit der Taktverdichtung von einem Zwei- auf einen Einstunden-Takt ergibt sich somit ein deutlich attraktiveres SPNV-Angebot auf diesem Korridor.

Im ersten Jahr der Vertragslaufzeit wird die Westfalenbahn verschiedene Fahrzeugkonzepte nutzen. Weit überwiegend ist die Verwendung von dreiteiligen, neuen bzw. neuwertigen Elektrotriebwagen vom Typ Siemens Mireo Smart im Rahmen einer Kurzzeitmiete geplant, womit bereits eine moderate Steigerung der Kapazitäten erreicht wird. Alle eingesetzten Fahrzeuge werden – wie bereits bislang – an den Stationen des Linienastes einen stufenfreien Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Niederrhein-Münsterland-Netz

RE 14 Essen – Dorsten – Borken/Coesfeld sowie RB 68 Münster – Sendenhorst und

RB 76 Harsewinkel – Gütersloh – Verl

Für das umfangreiche Linienbündel des Niederrhein-Münsterland-Netzes wurde, unter Federführung des VRR und mit Beteiligung des NWL sowie deren Eigenbetrieben, eine Fahrzeugbeschaffung nach dem RRX-Modell umgesetzt. Im Jahr 2021 wurde der spanische Hersteller Construcciones y auxiliar de ferrocarriles s.a (CAF) mit der Lieferung von 63 batterieelektrischen Triebwagen (BEMU) in verschiedenen Varianten sowie der Übernahme der entsprechenden Instandhaltungsleistung für einen Zeitraum von 30 Jahren auf der Grundlage einer umfangreichen Verfügbarkeitsverpflichtung beauftragt. Mit der sukzessiven Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge wird der NWL eine lokal emissionsfreie und nachhaltige sowie zugleich schnelle und komfortable Ablösung der bislang hier verkehrenden Dieseltriebwagen umsetzen, was direkt auf das Ziel der Dekarbonisierung des SPNV einzahlt.

Des Weiteren hat der NWL auf diesem Vertrag des Niederrhein-Münsterland-Netzes aufbauend insgesamt zehn weitere Triebwagen bestellt, um damit die beiden Reaktivierungslinien RB 68 (Münster – Sendenhorst; WLE) und RB 76 (Harsewinkel – Gütersloh – Verl; TWE) auszustatten (vgl. Kapitel B4.1.5).

Nach dem aktuell bestehenden Zeitplan sollen die BEMU-Fahrzeuge auf der Linie RB 68 (WLE) ab Ende 2027 sowie auf der Linie RE 14 ab Ende 2029 zum Einsatz kommen. Der Betriebsaufnahmezeitpunkt der Linie RB 76 befindet sich derzeit in Abstimmung (vgl. Kapitel B4.1.5).

Mit etwa 140 Sitzplätzen bieten die beauftragten BEMU-Fahrzeuge der Plattform Civity eine im Vergleich zu den Bestandsfahrzeugen der Linie RE 14 gesteigerte und auch für die Nachfrageprognosen der Reaktivierungslinien ausreichend bemessene Beförderungskapazität. Die deutlich höhere Fahrdynamik als die von Dieseltriebwagen zahlt auf die Erzielung einer attraktiveren Betriebsqualität ein. Zur Herstellung einer stufen- und barrierefreien Zugänglichkeit sind die Fahrzeuge mit einem für 76 Zentimeter-Bahnsteige ausgelegten Einstiegsbereich mitsamt Spaltüberbrückung ausgestattet sowie nach den aktuell geltenden Vorschriften zur Barrierefreiheit gestaltet. Die Fahrzeuge verfügen über eine Ausstattung aller Außentüren mit AFZS und sind technisch ausgerüstet für eine Nachrüstung mit ETCS.

Bis zur Inbetriebnahme der BEMU kommen auf der Linie RE 14 weiterhin die bislang verkehrenden Triebwagen vom Typ Bombardier Talent zum Einsatz. Die Betriebsaufnahme auf den Reaktivierungslinien ist mit den neuen CAF-Fahrzeugen geplant.

Netz Nördliches Westfalen

RB 63 Münster – Coesfeld, RB 67 Münster – Warendorf – Bielefeld, RB 71 Bielefeld – Rahden, RB 73 Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld, RB 74 Bielefeld – Paderborn, RB 75 Bielefeld – Osnabrück, RB 77 Herford – Elze, RE 82 Bielefeld – Altenbeken

Der NWL hat Untersuchungen beauftragt, um den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge im Teilraum Ostwestfalen-Lippe zu prüfen. Die Ergebnisse zeigen, dass die bislang mit Dieseltriebwagen bedienten Linien einschließlich der verbandsüberschreitenden Verkehre nach Niedersachsen weitgehend mit der vorhandenen Oberleitungsinfrastruktur durch BEMU-Fahrzeuge betrieben werden können. Für einen Betrieb der Linien RB 63 (Münster – Coesfeld) und RB 67 (Münster – Warendorf – Bielefeld) mit batterieelektrischen Fahrzeugen ist ein Ausbau der Bahnstromversorgung im Knoten Münster zwingend erforderlich, die parallel zur Fahrzeugbeschaffung vorangetrieben wird (vgl. Kapitel B4.2.5) Daher hat der NWL eine Ausschreibung zur Beschaffung entsprechender Fahrzeuge eingeleitet und damit einen wichtigen Schritt zur Umsetzung seiner umweltpolitischen und verkehrlichen Zielsetzungen vollzogen.

Neben der Vorgabe einer Gestaltung der Fahrzeuge mit hohem Fahrgastkomfort und umfangreicher Ausstattung wie AFZS, FIS mit Echtzeitdatenanzeige und großen Monitoren, WLAN, Steckdosen an den Sitzplätzen, Beleuchtungskonzept des Fahrgastraums, Klapptische in den Rückenlehnen bzw. Tischchen bei Vierer-Sitzgruppen und eine hohe Anzahl von Fahrradstellplätzen hat der NWL selbstredend einen großen Wert auf eine stufen- und barrierefreie Konzeption gelegt. An den Stationen mit einer Bahnsteighöhe nach NRW-Standard von 76 Zentimetern ist ein stufen- und spaltfreier Ein- und Ausstieg gewährleistet. Die Stationsentwicklung erfolgt in diesem Zusammenhang parallel (vgl. Kapitel B4.2.4). Sowohl mit ihren 140 Sitzplätzen als auch durch die Anzahl von 18 Fahrradstellplätzen bieten die Fahrzeuge merklich höhere Beförderungskapazität als die bislang überwiegend eingesetzten Diesellokomotiven vom Typ Bombardier Talent. Im Hinblick auf eine langfristig möglichst breite Einsetzbarkeit sind die Fahrzeuge bereits mit ETCS ausgestattet.

Im Ergebnis der Ausschreibung liefert der Hersteller Siemens insgesamt 61 Fahrzeuge, wobei für viele Linien der Einsatz in Doppeltraktion vorgesehen ist. Es handelt sich um zweiteilige BEMU-Fahrzeuge der Mireo-Plattform. Die Lieferung ist vertraglich in ein innovatives Leasingmodell mit umfangreicher Verfügbarkeitsverpflichtung eingebunden, das vom Leasingunternehmen Rock Rail umgesetzt wird. Der Leasingvertrag läuft über 15 Jahre mit der Möglichkeit zur Verlängerung um weitere 15 Jahre. Die Betriebsaufnahme der BEMU-Fahrzeuge ist für Dezember 2029 vorgesehen mit Ausnahme der Linie RB 63, welche im Dezember 2030 folgen soll. Zur Durchführung der betriebsnahen Instandhaltung wird Siemens einen Servicestandort in Bielefeld errichten.

B4.3.2 Aktuelle Fahrzeugprojekte im NWL

Für die folgenden Netze bzw. Linien wurden Ausschreibungen begonnen, wodurch die Planungen bereits weitgehend konkretisiert sind, die Auswahl etwa von konkreten Fahrzeugtypen jedoch noch nicht feststeht.

Sauerlandnetz

RB 52 Dortmund – Lüdenscheid, RB 53 Dortmund – Iserlohn, RB 54/58 Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade, RE 17 Hagen – Warburg, RE 57 Dortmund – Brilon Stadt/Winterberg

Der aktuell laufende Verkehrsvertrag zum Sauerlandnetz endet im Dezember 2028. Der NWL und die weiteren zuständigen Aufgabenträger haben eine Folgeausschreibung gestartet, die zum Redaktionsschluss dieses Nahverkehrsplans noch nicht abgeschlossen ist.

Auch für die Linien des Sauerlandnetzes strebt der NWL die Umstellung von Diesel- auf batterieelektrische Triebwagen an. Jedenfalls für die beiden, sehr langlaufenden Regionalexpress-Linien RE 17 und RE 57 sowie die Linie RB 54 (und RB 58 im Zielnetz 2040) ist die Voraussetzung hierfür die Errichtung umfangreicher Oberleitungsinselanlagen und einer leistungsstarken Stromversorgung (vgl. Kapitel B4.2.4). Daher wurden die Leistungen dieser Linien ebenfalls für einen längeren Zeitraum, nämlich bis Dezember 2040, ausgeschrieben, um einen ausreichenden Zeithorizont für die Errichtung der erforderlichen Infrastruktur vorzusehen.

Die Linien RB 52 und RB 53 sind voraussichtlich bereits mit mäßig aufwendigen, womöglich sogar gänzlich ohne Elektrifizierungsmaßnahmen mit batterieelektrischen Fahrzeugen fahrbar. Die Leistungen sind insofern als separates Los und nur bis Dezember 2034 ausgeschrieben, um sie sodann gemeinsam mit der Linie RB 51 nach erfolgter Elektrifizierung des Abschnitts Coesfeld – Gronau in Form eines gemeinsamen BEMU-Netzes zu beauftragen.

Für diesen Vertrag ist gegenwärtig, insbesondere für das RE-Los (RE 17, RE 57, RB 54, RB 58), mit einem Einsatz einer Bestandsflotte von Dieseltriebwagen auszugehen. Womöglich kommt für das RB 52 und RB 53-Los bereits der Einsatz von BEMU in Betracht.

RRX-B-Netz

RE 2 (RRX 7) Düsseldorf – Münster – Osnabrück, RE 42 Mönchengladbach – Essen – Münster, RE 3 (RRX 3) Düsseldorf – Dortmund – Hamm bzw. Flughafen Köln/Bonn – Düsseldorf – Dortmund – Münster, RE 7 Krefeld – Köln – Hamm – Münster – Rheine

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans läuft das Vergabeverfahren zum sogenannten RRX-B-Netz mit einem bedeutsamen Leistungsanteil im NWL-Raum. Die Ausschreibung erfolgt unter Federführung des VRR als klassische EVU-Ausschreibung, bei der das EVU die Fahrzeuge selbst beschafft, ergänzt um ein optional angebotenes VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell in weiterentwickelter Form.

Zum Einsatz zugelassen werden elektrisch angetriebene Doppelstocktriebwagen als Neufahrzeuge mit für dieses fahrdynamisch anspruchsvolle Netz ausreichend hohem Beschleunigungsvermögen. Die Komfort- und Designvorgaben beinhalten einen leicht weiterentwickelten RRX-Standard und umfassen neben hohen Komfortstandards auch eine Ausstattung mit AFZS sowie ETCS. Für die Linien RE 2 (RRX 7) und RE 3 (RRX 3) wird von einer Ausgestaltung als vierteilige Triebfahrzeuge und einem Einsatz in der Regel in Doppeltraktion (ca. 760 Sitzplätze) ausgegangen. Bei den für die Linien RE 7 und RE 42 erwarteten Fahrzeugkonzepten handelt es sich um in Einfachtraktion gefahrene, sechsteilige Triebwagen mit ca. 600 Sitzplätzen. Damit werden die angebotenen Kapazitäten im Vergleich zum heutigen Leistungsangebot zum Teil deutlich erhöht und damit an die Nachfrageentwicklung angepasst.

Eine Betriebsaufnahme mit den Fahrzeugen auf diesen Linien wird für Anfang der 2030er Jahre angestrebt. Die zu liefernde Fahrzeuganzahl ist so bemessen, dass die geplante Weiterentwicklung der Linienlaufwege von RE 3 (RRX 3) und RE 7 ermöglicht wird. Weitere Ausführungen zum RRX finden sich in Kapitel B4.1.3.

BEMU-Netz Niedersachsen

RE 18 Osnabrück – Wilhelmshaven, RB 58 Osnabrück – Bremen, RB 84/85 Paderborn – Höxter – Kreisen (– Bad Harzburg) / Göttingen

Für die bislang mit Dieseltriebwagen bedienten Linien in Niedersachsen planen die LNVG und der Regionalverband Großraum Braunschweig eine Umstellung auf fabrikneue batterieelektrische Triebwagen. Dies umfasst auch die weit in den Verkehrsraum Westfalen-Lippe hineinreichenden Linien RB 84 und RB 85 sowie RE 18 und RB 58, wobei letztgenannte den Zuständigkeitsbereich des NWL jedoch nur auf einem kurzen Streckenabschnitt und an einer Station tangieren.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans läuft das Vergabeverfahren für die Fahrzeuge, nach dessen Abschluss die LNVG die Fahrzeuge erwerben und in ihren Fahrzeugpool überführen wird. Die Fahrzeuge sind als dreigliedrige Triebwagen mit einer Kapazität von ca. 170 Sitzplätzen konzipiert. Hierdurch ergibt sich eine wesentliche Kapazitätssteigerung und zusammen mit großzügig bemessenen Sitzabständen eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste. Auch für diese Flotte ist eine Ausstattung mit Fahrgast-WLAN, AFZS sowie ETCS vorgesehen.

Um die Linie RB 84 und RB 85 energetisch sicher fahren zu können, bedarf es einer Ergänzung des bestehenden Elektrifizierungsumfangs, der sich allerdings auf weitestgehend in Niedersachsen befindliche

1 Laufwege beschränkt. Die Betriebsaufnahme mit den BEMU-Fahrzeugen ist zu Anfang der 2030er Jahre
2 vorgesehen.

3 Die von der Linie RB 84/RB 85 bedienten Stationen stellen insofern eine besondere Herausforderung
4 dar, als sie sowohl über Bahnsteige mit einer Höhe von 76 Zentimetern über der Schienenoberkante –
5 insbesondere in Nordrhein-Westfalen sowie teilweise an Knotenpunkten – als auch über nach nieder-
6 sächsischem Standard bemessene Bahnsteige mit 55 Zentimeter Bahnsteighöhe verfügen. Um an allen
7 Stationen einen stufen- und barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, sollen die Fahrzeuge über
8 Einstiegsbereiche verfügen, die beide Bahnsteighöhen abdecken. Geplant ist, drei der vier Einstiegsbe-
9 reiche der Fahrzeuge für Bahnsteige mit 76 Zentimetern und einen Einstieg für Bahnsteige mit 55 Zenti-
10 metern Bahnsteighöhe auszulegen.

11 Für die Linien RE 18 und RB 58 ist ein umfangreicher Infrastrukturausbau mit großteiliger Elektrifizierung
12 geplant, der auch den Streckenteil im Verbandsgebiet des NWL betrifft. Sodann ist ein Einsatz von
13 BEMU-Fahrzeugen auf der Linie RB 58 und ein Einsatz von Elektrotriebwagen auf der Linie RE 18 vorge-
14 sehen. Die Fahrbarkeit ergibt sich somit erst zu einem perspektivisch absehbaren Zeitpunkt, weshalb
15 zunächst keine verbindliche Beauftragung der Fahrzeuge erfolgt. Die Lieferung der Fahrzeuge ist aber
16 bereits als Option in genannter Ausschreibung enthalten.

17 **B4.3.3 Ausblick auf die weitere Fahrzeugplanung des NWL**

18 Die Planungen für Auswahl und Gestaltung des Fahrzeugeinsatzes der übrigen Linien befinden sich zum
19 Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans noch in einem konzeptionellen Stadium. Die Konkre-
20 tisierung der Planung sowie Umsetzung im Rahmen der SPNV-Ausschreibungen stellen für den NWL ein
21 wichtiges Handlungsfeld zur Erreichung der in Baustein B3 definierten Ziele und der Verbesserung des
22 Angebots im Sinne der Fahrgäste dar.

23 In diesem Zusammenhang stehen demnach insbesondere folgende Aufgaben für die Untersuchung ein-
24 zelner Linien und Netze im Fokus:

- 25 • Ermittlung der wesentlichen Rahmenbedingungen wie
 - 26 ○ Die Nachfrageintensität und Kapazitätsbedarfe,
 - 27 ○ Infrastrukturelle Möglichkeiten aber auch bzgl. Streckenkapazitäten, Lastklassen, Elekt-
28 rifizierungsumfang, Bahnsteiglängen und -höhen sowie dem Zeitplan, Umfang und die
29 technische Ausgestaltung eines möglichen ETCS-Rollouts etc. sowie
 - 30 ○ Der Marktverfügbarkeit von geeigneten Fahrzeugen und deren Gestaltungsmöglichkei-
31 ten.
- 32 • Marktbeobachtung und Hinwirkung auf Erarbeitung fortschrittlicher Lösungen sowie Innovatio-
33 nen z. B. im Bereich digitaler Dienste, AFZS oder Hygienetechnologien
- 34 • Vertretung der Interessen des NWL gegenüber den EIU im Hinblick auf die Weiterentwicklung
35 der Streckeninfrastruktur sowie gegenüber der Fahrzeugindustrie im Hinblick auf die Entwicklung
36 geeigneter Fahrzeugplattformen,
- 37 • Erarbeitung verschiedener Alternativkonzepte – insbesondere bezüglich der Bündelung der Li-
38 nien in Wettbewerbsnetzte und Definition passender Fahrzeugflottenoptionen – und Identifizie-
39 rung des zur Zielerreichung bestgeeigneten sowie wirtschaftlichsten Konzepts,
- 40 • Konkretisierung der Zielkonzepte und

- Überführung in Umsetzung mittels Durchführung einer SPNV-Ausschreibung, Beauftragung und Controlling der ordnungsgemäßen Leistungserbringung.

Hierzu bedarf es intensiven Austauschs und Abstimmung mit den Partner-Aufgabenträgern, den Marktteilnehmern aus Fahrzeugindustrie, Fahrzeugeigentümern und -vermietern sowie den EVU und EIU. Eine bedeutsame Rolle spielt hierbei der BSN als Interessenvertretung der Aufgabenträger. Der NWL ist Mitglied des BSN und engagiert sich weiterhin in mehreren Arbeitsgruppen.

Zielnetze 2032 / 2040 als Planungsgrundlage

Als wesentliche Planungsgrundlage für die Fahrzeugentwicklung greift der NWL die bereits bestehenden Konzepte der NRW-Zielnetze 2032 und 2040 auf und leitet hieraus die Planungen für den Fahrzeugeinsatz ab. Auch die Zielkonzepte S-Bahn Münsterland und S-Bahn OWL werden im Hinblick auf besondere Anforderungen und Bedürfnisse untersucht. Bei den entsprechenden Fahrzeugflotten können besondere gestalterische Maßnahmen berücksichtigt und die Fahrzeuge mit individuellen Designbausteinen versehen werden.

Entwicklung von Branchenstandards für Fahrzeuge

Im Hinblick auf die Erzielung möglichst finanziell tragfähiger Fahrzeug- und Betriebskonzepte wird der NWL bei der Festlegung der Fahrzeuganforderungen nach Möglichkeit bewährte Branchenstandards anwenden und die Notwendigkeit individueller Sonderlösungen vermeiden. Zum Redaktionszeitpunkt wird im Rahmen eines branchenweiten Projekts ein entsprechender Dialog zur Erarbeitung von Standardlösungen und Katalogisierung von Gestaltungsmöglichkeiten geführt, wobei das BSN eine führende Rolle einnimmt. Der NWL bringt sich aktiv in diesen Prozess ein. Die erarbeiteten Standards sollen offen für kontinuierliche Weiterentwicklungen bleiben und die Umsetzung von Innovationen im branchenweiten Gleichschritt ermöglichen.

Einsatz von ETCS

Die weiteren Entwicklungen von Bund und DB InfraGO AG hinsichtlich eines möglichen Rollouts von ETCS (bzw. vielmehr ERTMS als übergeordnetes System) und dessen Auswirkungen auf den weiteren Einsatz der Fahrzeugflotten, notwendige Nachrüstungsmaßnahmen sowie Umstellung von Betriebskonzepten und Nutzung von Potenzialen zur Fahrplanoptimierung beobachtet der NWL weiterhin intensiv und steht hierzu in engem Austausch mit den relevanten Akteuren wie EIU, EVU, Land NRW, Partneraufgabenträger, BSN sowie Fahrzeugindustrie. Der NWL verfolgt dabei das Ziel, eine Nachrüstung bestehender, noch nicht mit ETCS ausgestatteten Fahrzeugflotten zu vermeiden, da diese mit Einmalkosten von etwa 500.000 Euro pro Fahrzeug bzw. Millionenkosten pro Flotte verbunden wäre. Stattdessen sollen ETCS-Einführung und die schrittweise Ablösung durch Neufahrzeuge koordiniert erfolgen. Der NWL schreibt inzwischen für alle neu beschafften Fahrzeuge bereits eine ETCS-Ausstattung vor und wird diese zukunftsorientierte Strategie beibehalten.

Dekarbonisierung

Die weitergehende Dekarbonisierung des SPNV ist eine zentrale Zielstellung des NWL. Zu diesem Zweck werden u. a. die derzeit mit Dieselfahrzeugen betriebenen Linien sukzessive auf den Betrieb mit alternativen Antriebstechnologien wie BEMU sukzessive umgestellt. Dabei folgt der NWL in Bezug auf die noch nicht beauftragten Fahrzeugflotten folgenden Maßnahmen:

- Ablösung der Dieseltriebwagen auf den Linien RB 51, RB 52 und RB 53 durch den Einsatz batterieelektrischer Triebwagen nach der Elektrifizierung des Abschnitts Coesfeld – Gronau der Strecke 2100 sowie ggf. nach der Elektrifizierung der Bahnsteiggleise in Lüdenscheid-Brügge und Iserlohn
- Auf der Linie RB 64 sollen nach der vollständigen Elektrifizierung des Abschnitts Münster – Enschede (Strecke 2014; vgl. Kapitel B4.2.4) Elektrotriebwagen eingesetzt werden. Für diese Linie sind aufgrund der unterschiedlichen Bahnstromsysteme in Deutschland und den Niederlanden Mehrsystemfähige Fahrzeuge erforderlich, die aus Kapazitätsgründen voraussichtlich als doppelstöckige Triebwagen ausgeführt werden. Die Umstellung der Linie auf den elektrischen Betrieb plant der NWL für die Mitte der 2030er Jahre.
- Die Linien RE 17, RE 57 und RB 54 (und RB 58 im Zielnetz 2040) im Sauerlandnetz sollen nach Errichtung umfangreicher Oberleitungsinselanlagen auf der Strecke 2550 (vgl. Kapitel B4.2.4) auf den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen umgestellt werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans führt der NWL gemeinsam mit VRR und NVV eine Ausschreibung für einen bis Dezember 2040 laufenden Verkehrsvertrag durch, der auch den weiteren Einsatz von Dieselfahrzeugen zulässt, um zwischenzeitlich die erforderliche Infrastruktur auszubauen (vgl. Kapitel B4.3.2).
- Auch für die derzeit mit Dieseltriebwagen betriebenen Linien RB 93, RB 94 und RB 97 strebt der NWL die Umstellung auf alternative, lokal emissionsfreie Antriebe an. Nach bisherigen Untersuchungen sind hierfür ebenfalls umfangreiche Elektrifizierungsmaßnahmen erforderlich. Geplant ist, die Linien nach Auslauf des aktuell laufenden Verkehrsvertrags im Nordwest-Hessen-Netz Ende 2039 in einem gemeinsamen Netz unter Federführung des NVV und in Zusammenarbeit mit dem RMV auszuschreiben und den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen vorzugeben. Bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme sind die erforderlichen Elektrifizierungsmaßnahmen sodann abzuschließen.
- Im Großraum des Siegerlandes zeichnet sich perspektivisch eine Neustrukturierung der Netzschnitte ab. In diesem Zuge sieht der NWL auch hier die Ablösung von aktuell eingesetzten Dieseltriebwagen durch moderne BEMU-Fahrzeuge vor, wofür es Untersuchungsergebnissen zufolge keiner größeren Elektrifizierungsmaßnahmen bedarf. Dies betrifft die Linien RB 90, RB 92, RB 95 und RB 96.

Für die batterieelektrischen Triebwagen ist nach aktuellem Stand davon auszugehen, dass sie als einstöckige, zweiteilige Neufahrzeuge mit Universal-WC beschafft werden, angepasst an die jeweiligen Kapazitätsanforderungen der Netze und Linien.

B4.4 Verkehrsverträge

Die künftige Gestaltung des SPNV im Verkehrsraum Westfalen-Lippe erfordert eine kohärente Strategie, die neben den zuvor betrachteten Fahrzeugen zwingend auch Verkehrsverträge angemessen integriert. Der NWL ist gefordert, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, entsprechende Instrumente bereitzustellen und anzuwenden, um die Leistungsfähigkeit des SPNV, auch vor dem Hintergrund der Marktentwicklung sowie des Wettbewerbs, langfristig zu sichern und das Themenfeld der Verkehrsverträge weiterzuentwickeln. Im Zuge der Marktentwicklung hat hier der Handlungsdruck in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Die Bereiche Fahrzeuge, Verträge, Angebotsgestaltung, Infrastrukturplanung sowie Qualitäts- und Betriebsmanagement stehen in einem gegenseitigen

1 Abhängigkeitsverhältnis. Dabei gestalten die Verkehrsverträge die partnerschaftliche Zusammenarbeit
2 von EVU mit dem NWL aus und sichern die vereinbarten Leistungen vertraglich ab. Damit sind Verkehrs-
3 verträge ein wichtiges Steuerungsinstrument zur Umsetzung der Mobilitätsziele.

4 Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Ansätze konkretisieren die im Kapitel B3.5 definierten
5 Ziele zur Erweiterung der leistungsorientierten Vergütung, Weiterentwicklung der Flexibilitätskomponen-
6 ten in Verkehrsverträgen, Optimierung des Qualitätsmonitorings und Berücksichtigung in Ausschreibun-
7 gen, Herstellung einer adäquaten Risikoverteilung auf Aufbau einer klareren Verkehrsvertragsstruktur.

8 **Berücksichtigung der Qualität in Ausschreibungen**

9 Zukünftig sollen qualitative Aspekte bereits in den Wettbewerbsverfahren stärker berücksichtigt wer-
10 den. Hierzu wird ein einheitlicher Bewertungsrahmen entwickelt, in dem die Bieter die Umsetzung der
11 qualitativen Anforderungen nachvollziehbar darlegen. Im Rahmen der Konzeptbewertung ist zudem die
12 Gewichtung der einzelnen bewertungsrelevanten Aspekte des Verfahrens zu prüfen und die neue Wettbe-
13 werbspraxis stets mit der Vereinbarkeit des Vergaberechts in Einklang zu bringen.

14 Parallel dazu werden die qualitativen Bewertungskriterien in den jeweiligen Ausschreibungen konkret
15 definiert und in einem Kriterienkatalog zusammengeführt. Dieser enthält auch objektivierbare Nach-
16 weisformen, beispielsweise in Form von Prozessbeschreibungen, Qualitätsmanagementkonzepten oder
17 Referenzprojekten. Darüber hinaus sind die Vergabeunterlagen im Sinne einer Standardisierung zu har-
18 monisieren. Auch wird die Vergabepraxis weiterhin regelmäßig evaluiert, um die erzielten Ergebnisse zu
19 überprüfen und auf Grundlage der praktischen Erfahrungen eine kontinuierliche Weiterentwicklung der
20 Kriterien und Bewertungsmaßstäbe der Qualitätswertung sicherzustellen.

21 **Erweiterung der leistungsorientierten Vergütungssysteme**

22 Der NWL wird die leistungsorientierten Vergütungssysteme erweitern und stärken. Diese sollen weiterhin
23 sowohl quantitative Komponenten, wie etwa geleistete Zugkilometer oder Kapazitäten, als auch quali-
24 tative Aspekte beispielsweise aus Kundenzufriedenheitsmessungen berücksichtigen. Dazu werden klare
25 Leistungskennzahlen definiert. Neben der bisherigen Minderung bzw. Pönalisierung der Vergütung bei
26 Nicht- oder Schlechtleistungen soll künftig auch eine Honorierung für die Übererfüllung qualitativer
27 Standards wie beispielsweise der Pünktlichkeitsquote oder des Zustandes der Fahrzeuge eingeführt wer-
28 den. Hierzu sind die entsprechenden Kriterien zu definieren.

29 **Flexibilitätskomponenten**

30 Als Reaktion auf die veränderten Markt- und Rahmenbedingungen wird der NWL eine stärkere Berück-
31 sichtigung von Flexibilitätskomponenten in Verkehrsverträgen vornehmen. Die Struktur wird dabei so
32 angepasst, dass Indizes die die Preisentwicklung während der Vertragslaufzeit nicht mehr optimal abbil-
33 den, durch geeignetere oder neue Indizes ersetzt werden können. Zudem können auch Verlänge-
34 rungsoptionen oder eine Anpassung der Vertragslaufzeiten auf die dauerhafte Sicherstellung des Leis-
35 tungsangebotes einzahlen. In Abhängigkeit von veränderten gesellschaftlichen Anforderungen und vor
36 dem Hintergrund der langen Laufzeiten der Verkehrsverträge, sind auch Möglichkeiten für Modifikatio-
37 nen der vereinbarten Qualitätsstandards während der Vertragslaufzeit jeweils zu prüfen. Im Zuge der
38 Weiterentwicklung des SPNV-Angebots wirkt der NWL überdies darauf hin, dass Änderungen von Fahr-
39 plänen und Liniennetz im Rahmen von Verkehrskonzepten künftig einfacher in bestehende Verkehrs-
40 verträge integriert werden können, um so auch auf veränderte Mobilitätsbedarfe und Marktbedingun-
41 gen reagieren zu können.

Qualitätsmonitoring

Um diese Qualität des SPNV-Angebots nachhaltig zu sichern und weiter zu verbessern, wird das bestehende Qualitätsmonitoring im Rahmen der Verkehrsverträge weiter konsequent ausgebaut und systematisch auf eine breitere Grundlage gestellt.

Dazu werden zunächst die Berichtspflichten und Datenschnittstellen definiert, die genau regeln, welche Daten in welcher Form, Häufigkeit und Qualität durch die jeweiligen Partner zu liefern sind. Diese Anforderungen werden verbindlich in den Vertragsunterlagen verankert und durch detaillierte Schnittstellenbeschreibungen ergänzt, um eine einheitliche und verlässliche Datenbasis zu schaffen.

Zur Berücksichtigung qualitativer Kriterien können im Rahmen der Wertung von Bietern auszuarbeitende Konzepte herangezogen werden. Diese Konzepte werden nach dem Zuschlag in die Vertrags- und Monitoringpraxis überführt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die zugesagten Qualitätsstandards auch tatsächlich eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung der in den Konzepten dargestellten Standards kommt es im Sinne der zuvor beschriebenen leistungsorientierten Vergütungen zu Minderungen.

Weiterhin setzt der NWL auch zukünftig auf den bewährten Einsatz von Profitestern und externen Gutachtern zur Erweiterung der Datengrundlage und Überprüfung der Korrektheit der von den EVU übermittelten Daten. Die Profitester werden neben der Prüfung der Regelverkehre auch für das Qualitätscontrolling der Ersatzverkehre eingesetzt. Auch nutzt der NWL weiterhin das landesweit einheitliche Qualitätsmanagementsystem „QUMA NRW“ zur Leistungsüberwachung und -bewertung. Nähere Ausführungen dazu finden sich in Kapitel B4.5 Qualität. Parallel wird das standardisierte Verfahren zur zeitnahen Auswertung, Analyse und Rückmeldung der Ergebnisse weiterentwickelt.

Bestehende Qualitätskennzahlen werden ebenso fortlaufend überprüft, angepasst und um neue, objektiv messbare Indikatoren ergänzt. Dabei können moderne technische Verfahren, wie bildverarbeitende Systeme zur Erkennung von Verschmutzungen, Beschädigungen oder Vandalismus, integriert werden und eine sinnvolle Erweiterung darstellen, um die Qualitätserfassung präziser zu gestalten und entsprechende Maßnahmen zur Qualitätssicherung frühzeitig und ggf. präventiv einzuleiten.

Risikoverteilung

Zur Gewährleistung einer fairen und ausgewogenen Risikoverteilung zwischen Aufgabenträger, EVU und Fahrzeugherstellern bzw. -leasinggebern entwickelt der NWL die Vergabep Praxis auch in dieser Hinsicht weiter. Risiken sollen in diesem Zusammenhang immer dort verortet werden, wo sie operativ oder wirtschaftlich am besten gesteuert werden können und zugleich die Stabilität und Attraktivität des Wettbewerbs zu sichern.

Zur Sicherstellung einer sachgerechten Risikoverteilung ist es erforderlich, die relevanten Risiken zunächst systematisch zu identifizieren, zu definieren und in ihren jeweiligen Wirkungszusammenhängen nachzuvollziehen. Dazu werden die Risikoketten analysiert, um zu bestimmen, an welcher Stelle ein Risiko entsteht, wie sich Risiken untereinander beeinflussen und welche Vertragspartei die daraus resultierenden Kosten und Steuerungsmöglichkeiten trägt bzw. aufgrund der Einflussmöglichkeiten tragen kann. Auf Grundlage dieser Analyse erfolgt fortlaufend eine Marktbeobachtung vor dem Hintergrund der sich wandelnden Marktbedingungen und dem regelmäßigen Austausch mit relevanten Akteuren wie den EVU, Leasinggebern, Fahrzeugherstellern, Banken und politischen Entscheidungsträgern. Der Austausch erfolgt insbesondere zu den Entwicklungsfeldern der Energiepreise, Personalkosten, Fahrzeugfinanzierung, Instandhaltung, Digitalisierung und Infrastruktur. Dadurch können in diesen Feldern

Entwicklungen frühzeitig erkannt und entsprechende Lösungsansätze zur Sicherung des Wettbewerbs erarbeitet werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen also unmittelbar in die Weiterentwicklung und Anpassung der Ausschreibungs- und Vertragsunterlagen ein.

Derzeit werden insbesondere Energiepreis-, Personal-, Fahrzeug-, Instandhaltungs-, Verfügbarkeits- und Infrastrukturrisiken sowie Risiken aus gesetzlichen oder politischen Änderungen geprüft. Auch die Risiko- und die Verantwortung im Bereich der Fahrzeugbereitstellung spielt eine zentrale Rolle, denn je nachdem, ob der Betreiber eigene Fahrzeuge anschafft oder auf bereitgestellte Pools zurückgreift, unterscheiden sich die Verantwortlichkeiten für Investitions-, Ausfall- und Restwertrisiken deutlich. Die Ergebnisse der Risikoanalyse und -definition werden anschließend abgewogen und in den Verkehrsverträgen berücksichtigt.

Verkehrsvertragsstruktur

Zentrale Voraussetzung der Weiterentwicklung der Verkehrsvertragsstruktur ist die klare und eindeutige Definition aller Komponenten, um eine verlässliche Grundlage für alle Partner zu bieten. Diese Voraussetzung wirkt auf alle vorstehenden Instrumente von Qualitätsstandards, Monitoring Mechanismen bis hin zu einzelnen Risiken aus und ist entscheidend für deren Erfolg im Rahmen der Weiterentwicklung.

Der NWL etabliert darüber hinaus eine einheitliche und übersichtliche Vertragsstruktur, die insbesondere Doppelregelungen vermeidet und eine transparente Darstellung der Inhalte gewährleistet. Parallel wird geprüft, inwieweit zentrale Klauseln zu standardisieren und die Vertragssprache zu vereinfachen sind, um die Nachvollziehbarkeit für alle Vertragsparteien zu erhöhen. Aufbauend darauf werden standardisierte Prozesse für die Vertragsabwicklung sowie das Abrechnungsschema (weiter-) entwickelt, die auf den bereits etablierten Systemen basieren.

Die klaren Strukturen und eindeutigen Definitionen zahlen darauf ein, die Effizienz in der Verwaltung zu steigern, eine konsistente, nachvollziehbare Umsetzung der Vertragsregelungen der Verkehrsverträge sicherzustellen und fördern letztlich mittelbar auch die Qualität.

Alle beschriebenen Maßnahmen und Vertragsregelungen sind laufend vor dem Hintergrund der Marktergebnisse auch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Praxistauglichkeit zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

Entwicklung Fahrzeug- und Verkehrsvertragsstrategie

Die Entwicklung einer umfassenden Fahrzeug- und Verkehrsvertragsstrategie ist eine zentrale Voraussetzung, um die geplante Steigerung und Neugestaltung des Verkehrsangebots im Rahmen der Verkehrswende in Westfalen-Lippe erfolgreich umzusetzen. Ein wichtiger Bestandteil dieser Strategie ist die Anpassung der Verkehrsverträge an die neue Infrastruktur und die Einführung alternativer Antriebstechnologien, wie etwa batterie-elektrische Fahrzeuge (BEMU). Der Infrastrukturausbau, insbesondere die Elektrifizierung von Strecken und die Schaffung der notwendigen Kapazitäten für eine erhöhte Verkehrsnachfrage, muss zeitlich mit der Implementierung neuer Fahrzeugtechnologien und der Anpassung der Verkehrsverträge abgestimmt werden. Nur durch eine präzise Koordination dieser drei Elemente (Infrastruktur, Fahrzeuge und Verkehrsverträge) kann eine zukunftsfähige, effiziente und umweltfreundliche Mobilität in Westfalen-Lippe realisiert werden.

Der NWL entwickelt derzeit eine entsprechende Fahrzeug- und Verkehrsvertragsstrategie, die darauf abzielt, die verschiedenen Planungsstränge in den Bereichen Angebot, Fahrzeuge, Infrastruktur und Verkehrsverträge systematisch miteinander zu verknüpfen. Durch diese integrierte Strategie sollen künftige

Entscheidungen frühzeitig fokussiert und aufeinander abgestimmt werden, wodurch eine vorausschauende Planung gewährleistet wird.

B4.5 Qualität

Die Zuverlässigkeit des Verkehrsbetriebs hängt zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP maßgeblich von den Faktoren Personalverfügbarkeit, Infrastrukturzustand und Infrastrukturbelastung, der Fahrplangestaltung sowie dem Fahrzeugzustand und der -konzeption (Traktionsart und Leistungsvorgaben) ab. Aus der Perspektive des Fahrgasts definiert sich die Qualität insbesondere durch die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (Ausfallquote) im SPNV und hat maßgeblichen Einfluss auf die Akzeptanz des Angebots. Diese Faktoren sind durch den NWL nur eingeschränkt direkt beeinflussbar. Unmittelbare Einflussmöglichkeiten bestehen seitens des NWL insbesondere im Bereich der Fahrplangestaltung und der Fahrzeugkonzeption. Überdies bestehen Möglichkeiten und Ansätze, durch indirekten Einfluss etwa in Bezug auf die infrastrukturelle Entwicklung oder Maßnahmen zur Personalgewinnung auf eine nachhaltige Verbesserung der Zuverlässigkeit hinzuwirken. In Kapitel B3.6 wurden Ziele erfasst, wie sich die Qualität im SPNV nachhaltig bessern soll. Konkrete Handlungsansätze in Bezug auf das Angebot des SPNV und die infrastrukturellen Gegebenheiten werden in den jeweiligen Kapiteln B4.1 Angebot und B4.2 Infrastruktur vorgestellt. Über die Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die zentrale Ziele des NWL darstellen, hinaus ergeben sich weitergehende Ansätze, wie der NWL auf ein qualitativ hochwertiges Angebot hinwirken möchte.

B4.5.1 Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im SPNV hängt von zahlreichen Faktoren ab, die vom NWL und den EVU oftmals nur indirekt beeinflusst werden können. Maßgeblich für die Verbesserung der Pünktlichkeit ist eine robuste Fahrplangestaltung und Betriebsplanung. Der NWL beabsichtigt, analog zu anderen Qualitätsaspekten in den Verkehrsverträgen, eine verursachergerechte Bewertung der Pünktlichkeit über entsprechende Codierungen der einzelnen Verspätungsursachen umzusetzen. Dadurch soll das EVU motiviert werden, eigene, die Pünktlichkeit beeinflussende, Maßnahmen zu treffen. Zugleich werden Ursachen, die nicht vom EVU beeinflusst werden (z. B. Überholungen durch Fernverkehr oder Verspätungen durch Infrastruktureinschränkungen) nur in reduziertem Umfang zu einer Vertragsstrafe führen. Eine Umsetzung dieser Regelungen ist sukzessive in allen Verträgen angedacht.

Daneben gilt es, grundsätzliche Möglichkeiten zu schaffen, das Taktgefüge und den Fahrplan im SPNV so stabil auszugestalten, dass auch bei unvermeidbaren (kleineren) Verzögerungen Anschlüsse und Reiseketten erhalten bleiben. Hierzu sind sowohl entsprechend auskömmliche Übergangszeiten an Knotenbahnhöfen als auch mit hinreichenden Fahrzeitpuffern ausgestaltete Fahrpläne und weitere Maßnahmen erforderlich, welche im Kapitel B4.1.1 ausführlich beleuchtet werden. All dies hängt aber maßgeblich auch von der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (Streckengeschwindigkeit, Taktfolgen, Anzahl Gleise etc.) (vgl. Kapitel B4.2.2), der Fahrdynamik der Fahrzeuge (vgl. Kapitel B4.3) und der Haltepolitik ab. Hier bedarf es einer genauen und umfassenden Abwägung von Fahrplanstabilität und Reisezeit bzw. Anschlussmöglichkeiten sowie der komplexen Rahmenbedingungen des ITF.

Wesentlichen Einfluss auf die Zuverlässigkeit des Angebots hat auch die Personalsituation bei den EVU und EIU. Entsprechende Maßnahmen des NWL werden in Kapitel B4.5.3 dargestellt.

B4.5.2 Zustand und Kapazität von Fahrzeugen

Sowohl für den stabilen Betrieb als auch die Aufenthalts- und Reisequalität sind technisch und optisch einwandfreie und hochwertige Fahrzeuge mit einem ansprechenden, gepflegten und dennoch zweckmäßigen Innenraum von hoher Bedeutung. Im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistungen obliegt im NWL die Verantwortung für die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge entweder dem EVU oder einem gesondert beauftragten Instandhalter. Unabhängig davon setzt der NWL weiterhin auf die bewährten Prüfprozesse durch Profitester (vgl. Kapitel B2.5.5), welche Sauberkeit und Funktionalität der Fahrzeuge erfassen und bewerten. Bei negativen Abweichungen von den vorgegebenen Zielquoten werden Vertragsstrafen für die EVU fällig, sodass beim für die Instandhaltung zuständigen Unternehmen ein hohes Eigeninteresse an einer zufriedenstellenden Leistungserbringung besteht.

Die Kapazität der Fahrzeuge ist für den Fahrgast ebenfalls ein relevantes Qualitätskriterium. Während Reisende insbesondere während der Hauptverkehrszeit teilweise auf Stehplätze angewiesen sind, ist es der Anspruch des NWL, grundsätzlich allen Reisenden einen Sitzplatz anbieten zu können. In Verkehrsverträgen finden dabei insbesondere die angestrebten und erwarteten Fahrgastzuwächse schon zu Beginn der bis zu 20 Jahre dauernden Laufzeit entsprechend Berücksichtigung, um eine ausreichende Dimensionierung zu ermöglichen. In den Verträgen des NWL wird daher ein besonderes Augenmerk auf die Erfüllung der vertraglich bestellten Kapazitäten gelegt. Abweichungen und Unterschreitungen werden mit deutlichen Zuschussminderungen belegt, da ein kapazitiver Ausfall in der Regel in die Verantwortung des EVU unter Eigenverschulden fällt. Der bereits zuvor genannten Fahrzeuginstandhaltung kommt daher auch an dieser Stelle eine wichtige Rolle zu, um dauerhaft eine hohe Fahrzeugverfügbarkeit und damit auch adäquate Kapazität zu gewährleisten. Weitere Maßnahmen in Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge finden sich im Kapitel B4.3.

B4.5.3 Qualität und Verfügbarkeit des Personals

Ein seit etwa 2023 zunehmendes Problem für den Betrieb des SPNV stellt der Fachkräftemangel insbesondere im Bereich der Triebfahrzeugführer, aber auch im Bereich der Instandhaltung und des Servicepersonals dar. Der für die hohen personalbedingten Ausfallquoten verantwortliche Triebfahrzeugführermangel war ein wesentlicher Anlass für die Gründung der Brancheninitiative Fokus Bahn NRW (vgl. Kapitel B1.6.1). An diesem landesweiten Projekt bzw. den Folgeprojekten beteiligt sich der NWL, wie in Kapitel B3.6 beschrieben, auch weiterhin. Durch die dort vollzogene Kombination aus Entlastung des Personalbedarfs durch gezielte Angebotsausdünnungen (vgl. Kapitel B4.1.1) sowie Anreize und Förderung für eine erhöhte Ausbildung von Triebfahrzeugführern konnte das Defizit an Triebfahrzeugführern in NRW substanziell reduziert und der Fahrplan stabilisiert werden. Es wird angestrebt, im Jahr 2026 wieder den regulären Fahrplan ohne personalbedingte Ausdünnung auf allen vom NWL verantworteten Linien anbieten zu können. Gleichwohl verlangt der demografische Wandel und die absehbare Verrentung großer Personalanteile bei Triebfahrzeugführern in den kommenden Jahren, aber auch Entwicklungen bei den Tarifabschlüssen mit der Reduzierung von Arbeitszeiten und der Erhöhung von Urlaubstagen ein nachhaltiges Konzept zur dauerhaften Stabilisierung und Sicherung der Personalverfügbarkeit. Hier beabsichtigt der NWL in zukünftigen Verkehrsverträgen Anreizsysteme ähnlich denen des Aktionsprogramms von Fokus Bahn NRW einzubringen, die eine hohe sogenannte Eigenerbringungsquote beim Fahrpersonal vorsehen und zusätzliche Ausbildungen von Fahr- und Servicepersonal auch über den zwingenden betrieblichen Bedarf hinaus fördern und belohnen. Weiterhin sollen flankierende Maßnahmen dazu beitragen, die Indienststellung von Personal zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere

1 strukturierte Mentoren-Programme, die neues Fachpersonal in der Einstiegsphase begleiten sowie Maß-
2 nahmen zur Reduzierung von Durchfallquoten in Ausbildung und Qualifizierung, ohne die erforderlichen
3 Standards dadurch zu verändern. Durch entsprechende Berichtspflichten und ein Reporting sollen et-
4 waige Defizite in Bezug auf das Personal frühzeitig erkannt und die Ursachen von etwaigen Personal-
5 problemen identifiziert werden, um entsprechend passgenaue Instrumente und Maßnahmen entwi-
6 ckeln sowie anwenden zu können. In Kombination mit einer Weiterentwicklung der Regularien des „Ver-
7 kehrsvertrags 2.0“ (vgl. Kapitel B2.4.2) soll in dem Kontext die Eigenverantwortung des EVU gestärkt und
8 der Fokus des Engagements auf die vom EVU beeinflussbaren Qualitätskennziffern ausgebaut werden.

9 Die Anforderungen an Zugbegleit-, Service- und Sicherheitspersonal haben sich in den vergangenen Jah-
10 ren überdies deutlich erhöht. Neben Kenntnissen zu Tarif, Vertrieb, Fahrplan und Fahrbetrieb werden
11 technisches Verständnis, Ortskenntnisse und Handlungssicherheit in Gefahrensituationen erwartet.
12 Ebenso sind kommunikative und soziale Kompetenzen von zunehmender Bedeutung, um den gestiege-
13 nen Ansprüchen der Fahrgäste gerecht zu werden. Wie in Kapitel B2.6.1 ausgeführt, nehmen die Zugbe-
14 gleitpersonale wichtige Servicefunktionen im SPNV wahr und sind erster Ansprechpartner für den Fahr-
15 gast. Der Schwerpunkt der Aufgaben liegt neben der Ticketkontrolle in der Beantwortung von Fragen
16 der Reisenden zu z. B. Anschlussverbindungen, Tariffragen oder der Hilfestellung bei Ein- oder Ausstieg.
17 Der NWL beabsichtigt daher, perspektivisch jede Fahrt mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen
18 (100 Prozent-Quote). Bei Fahrzeugen mit großen Kapazitäten, sehr hoher Nachfrage oder Betriebskon-
19 zepten mit doppelstöckigen Fahrzeugen ist auch eine Begleitung durch zwei Personale vorgesehen (200
20 Prozent-Quote, z. B. im RRX).

21 Zur Sicherung des Personalbedarfs und zur Vermeidung von Zugausfällen infolge von Fachkräftemangel
22 unterstützen das Land NRW, die Aufgabenträger und die EVU eine gezielte Ausbildungsoffensive im
23 SPNV. Bei Betreiberwechseln wird gemäß § 131 Abs. 3 GWB i. V. m. Art. 4 Abs. 5 VO (EG) 1370/2007 und
24 § 613a BGB die Übernahme des für die Verkehrsleistung unmittelbar erforderlichen Personals sicherge-
25 stellt. Damit bleiben Fachwissen, betriebliche Sicherheit und Beschäftigungskontinuität erhalten.

26 Die beschriebenen Maßnahmen entfalten ihre volle Wirkung häufig erst mittel- bis langfristig. Vor die-
27 sem Hintergrund ist eine kontinuierliche Begleitung erforderlich, die sowohl Evaluierung als auch eine
28 bedarfsgerechte Anpassung und Nachsteuerung erfasst, um die angestrebten Effekte und Qualitätsziele
29 nachhaltig zu erreichen.

30 **B4.5.4 Qualitätsmanagement und Monitoring**

31 Ein wirkungsvolles Qualitätsmanagement ist Voraussetzung für die nachhaltige Sicherung und Weiter-
32 entwicklung der im SPNV angestrebten Leistungsqualität. Neben der Umsetzung der beschriebenen
33 Maßnahmen zur Qualitätssteigerung ist die Prüfung und das Controlling von Qualitätsaspekten von ho-
34 her Bedeutung. Dadurch wird Transparenz über die Einhaltung verkehrsvertraglicher und betrieblicher
35 Standards geschaffen und Qualitätsdefizite können frühzeitig identifiziert werden. Dies bezieht sich ne-
36 ben dem SPNV-Betrieb auch auf die Erfassung der Stationsqualität und die Qualität von Ersatzverkehren.

37 **Qualitätscontrollingsystem QUMA NRW**

38 Der NWL nutzt das NRW-weit eingesetzte Qualitätscontrollingsystem „QUMA NRW“ zur Leistungskont-
39 rolle und Bewertung. Dieses bewährte System ermöglicht eine NRW-weit einheitliche Gestaltung der
40 Liefer- und Leistungsnachweise durch die EVU und hebt so Synergien auf Seiten der EVU und der Aufga-
41 benträger. Dieses System mit seiner Mischung aus datenbasierten Auswertungen und Erfassungen der

1 Qualität durch die Profitester wird beständig an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst. Regula-
2 rien aus dem „Verkehrsvertrag 2.0“, neue Instandhaltungskonzepte und differenzierte Bewertungen
3 nach Eigen- und Fremdverschulden lassen sich so auch zukünftig abbilden. Dieses System wird der NWL
4 auch weiterhin nutzen. Perspektivisch beabsichtigt der NWL eine weitergehende Nutzbarmachung auch
5 weiterer, im NWL vorhandener Daten. Durch die Verschneidung von Qualitätsdaten aus QUMA, Nach-
6 fragedaten, Vertriebs- und Erlösdaten sowie Daten aus Kundenzufriedenheitserfassungen können qua-
7 litätssteigernde Maßnahmen validiert, die Auswirkungen von Defiziten im Bereich Qualität zielgerichtet
8 ermittelt und ein koordiniertes Gegensteuern vorbereitet werden. Die Beschaffung und Implementie-
9 rung entsprechender Software (wie z. B. Power-BI oder QlikView / Qlik Sense) erfordert eine abteilungs-
10 übergreifende Bestandsaufnahme an Daten und Bedarfsanalysen für Verschneidungen von Daten und
11 Abfragen.

12 **Erfassung der Anslusserreichung**

13 Zusätzlich soll das Erreichen von Anschlüssen zukünftig systematisch erfasst werden, um gezielte Analy-
14 sen und Gegenmaßnahmen ableiten und implementieren zu können. Auf diese Weise kann das Mobili-
15 tätssystem im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes vernetzter Mobilität weiterentwickelt werden.

16 **Erfassung und Erhöhung der Stationsqualität**

17 Ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des Nahverkehrs ist die Qualität der Verkehrsstationen,
18 die als Zugangs- und Aufenthaltsort den ersten Eindruck auf Reisende entscheidend prägen. Seit 2013
19 führt der NWL eigene systematische Erhebungen über die Qualität der Stationsinfrastruktur durch. Zwei
20 Mal jährlich bewerten eigens hierfür geschulte Profitester die Zugangs- und Bahnsteige der Stationen.
21 Durch die Schulungen, die auch für langjährige Profitester regelmäßig wiederholt werden (Auffri-
22 schungsschulung) ist eine gleichbleibend konsistente Bewertung der Stationen und somit eine Vergleich-
23 barkeit der Erhebungen und Ableitung von Entwicklungen gewährleistet.

24 Die Qualität der Stationen bemisst sich am Umfang durch Graffiti belasteter Flächen, der allgemeinen
25 Sauberkeit sowie der Funktionalität und Funktionstüchtigkeit der Ausstattung. Die Bewertung dieser
26 Kriterien erstreckt sich auf die Bahnsteige und das Gleisbett sowie die Zugangs- und Aufenthaltsbereiche
27 im unmittelbaren Umfeld der Station. Aus den Einzelbewertungen dieser Kriterien wird ein Jahresdurch-
28 schnittswert für jede Station ermittelt.

29 Maßgeblich ist beim Großteil der aufgenommenen Mängel, ob diese längerfristig vorhanden sind und
30 die Möglichkeiten für den Betreiber, diese zu entfernen. Nicht beurteilt werden der allgemeine bauliche
31 Zustand einer Station und der Ausbaustand zur Barrierefreiheit. Um Verzerrungen aus dieser Betrach-
32 tung auszuschließen, werden Stationen mit Bautätigkeit aus der Bewertung herausgenommen. Der aus
33 den Daten generierte Stationsbericht und die Aktualisierung alle sechs Monate stellen für den NWL eine
34 valide und in höchstem Maße hilfreiche Informationsbasis für die Entwicklung der Stationen und der
35 jeweiligen Stationsqualität, die Bewertung gezielter Maßnahmen zur Verbesserung derselben und den
36 Austausch mit den Bahnhofsmanagements im Gebiet des NWL dar. Bereits angewandte Ansätze sind
37 etwa die zielgerichtete Anpassung von Reinigungsintervallen und Maßnahmen zur Taubenvergrämung.
38 Hierbei sind jedoch die Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten des NWL zu berücksichtigen, die in
39 Kapitel B4.2.5 dargestellt sind.

40 Das vom NWL und der DB InfraGO Personenbahnhöfe betriebene Projekt „Graffiti-offensive mit Graffi-
41 tikunst“ reduziert wirksam die Graffitiverschmutzung an den Stationen im Verbandsgebiet des NWL und
42 verhindert durch die Graffitikunst spürbare erneute Verschmutzungen. Zudem trägt die Maßnahme zu

1 einem positiven sowie freundlichen Bahnhofsumfeld und damit auch zum Sicherheitsempfinden der
2 Fahrgäste bei. Bei der Wahl der Motive wird bewusst auf einen regionalen Bezug Wert gelegt, um eine
3 Identifikation der Reisenden und Bürger mit dem SPNV und der Station zu erreichen. In der Umsetzung
4 werden sowohl Kunstgraffitis direkt auf dem Untergrund durch regionale Künstler angebracht und mit
5 einer Schutzlackierung versiegelt, als auch auf sogenannte „Graffitiboards“ zurückgegriffen. Graffiti-
6 boards lassen sich besser reinigen und kostengünstiger ersetzen, haben aber bzgl. der Motive nicht die
7 Gestaltungsfreiheit einer Anbringung direkt auf dem Untergrund. Hier entscheidet der Grad der Belas-
8 tung durch wiederkehrende Verunreinigungen wie auch die Beschaffenheit des Untergrunds, welche
9 Variante umgesetzt werden soll. Das Projekt soll aus Sicht des NWL gemeinsam mit DB InfraGO dauer-
10 haft weitergeführt werden.

11 **Erfassung der Qualität des Ersatzverkehrs**

12 Aufgrund der erhöhten Bautätigkeit im Schienennetz gewinnt der Ersatzverkehr zunehmend an Bedeu-
13 tung (vgl. Kapitel B4.1.8). Im Zeitraum der jeweiligen Baumaßnahmen wird es auch zukünftig zu erheb-
14 lichen Einschränkungen durch (partielle) Zugausfälle und den Einsatz von Ersatzverkehren kommen, um
15 Fahrgäste dennoch an ihr Ziel zu bringen. Bei geplanten und längerfristigen Maßnahmen ist die Planung
16 und Durchführung von Schienenersatzverkehren, bei kurzfristigen Ausfällen die Einrichtung von Busnot-
17 verkehren erforderlich.

18 Um der Bedeutung dieses Handlungsfeldes gerecht zu werden, stellt die Erhöhung der Qualität von Er-
19 satzverkehrsleistungen eine wichtige Aufgabe des NWL dar. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen,
20 dass der NWL mit speziell geschulten Profitestern gezielt die Qualität dieser für die Fahrgäste besonders
21 relevanten Ersatzleistungen erfasst, Mängel identifiziert und gemeinsam mit den zuständigen Unterneh-
22 men Gegenmaßnahmen entwickelt. Auf dieser Grundlage sollen die in Kapitel B4.1.8 beschriebenen
23 Konzepte und Maßnahmen zu Ersatzverkehren weiterentwickelt werden.

24 **B4.6 Sicherheit**

25 Die Sicherheit der Fahrgäste und des Betriebspersonals sowie der Infrastruktur bildet eine zentrale
26 Grundlage für einen zuverlässigen und attraktiven SPNV. Das bereits heute hohe Sicherheitsniveau gilt
27 es, wie in Kapitel B3.7 Sicherheit beschrieben, weiter zu erhöhen. Neben präventiven Maßnahmen zur
28 Vermeidung sicherheitsrelevanter Vorfälle gewinnen Kooperationen und datenbasierte Sicherheitsstra-
29 tegien an Bedeutung. Der NWL nimmt zur Erhöhung der Sicherheit im SPNV gezielt objektive und sub-
30 jektive Sicherheitsmaßnahmen in den Blick.

31 **B4.6.1 Objektive Sicherheitsmaßnahmen**

32 Der NWL stellt durch gezielte objektive Sicherheitsmaßnahmen ein hohes Schutzniveau für Fahrgäste
33 und Personal sicher. Dazu zählt insbesondere der Ausbau technischer Sicherheitssysteme, die Weiter-
34 entwicklung gemeinsamer Sicherheitsinstrumente sowie die enge Zusammenarbeit mit allen relevanten
35 Partnern.

36 **Ausweitung Videoaufzeichnung / -überwachung in Fahrzeugen und an Stationen**

37 Neben der Präsenz von Sicherheitspersonal und präventiven Maßnahmen ist der Einsatz technischer
38 Systeme entscheidend für die Erhöhung der objektiven Sicherheit. Die Videoaufzeichnung in Fahrzeugen
39 sowie die Videoüberwachung an Stationen leisten hierbei einen wichtigen Beitrag zur Abschreckung,
40 Aufklärung und Nachverfolgung sicherheitsrelevanter Vorfälle. Jedoch ist die Videoüberwachung nur als

ein Baustein zu betrachten, da sie nicht bei allen Tätergruppen eine entsprechende abschreckende Wirkung erzeugt.

Videoaufzeichnungen in Fahrzeugen

Alle neuen und nahezu alle bereits im NWL-Verbandsgebiet eingesetzten SPNV-Fahrzeuge verfügen über eine Videoaufzeichnung mit zeitlich beschränkter Speicherfunktion. Für die noch nicht ausgestatteten Fahrzeuge sowie für anstehende Fahrzeugneubeschaffungen und Nachfolgekonzepte entwickelt der NWL konkrete Planungen, um eine sukzessive Nachrüstung bzw. vollständige Ausstattung mit Videoüberwachung sicherzustellen. Somit wird in naher Zukunft die vollständig flächendeckende Videoaufzeichnung in den in Westfalen-Lippe eingesetzten Fahrzeugen gewährleistet. Im Sinne der Weiterentwicklung und Harmonisierung der Videoaufzeichnung haben die Aufgabenträger in NRW einheitliche technische Anforderungen definiert, die zugleich die Möglichkeit eines Fernabrufs der Videodaten durch berechnigte Stellen wie etwa der Bundespolizei oder der Staatsanwaltschaft ermöglichen soll, um einen aufwandsminimierten und somit schnelleren Zugriff auf ermittlungstechnisch relevante Daten zu gewährleisten. Diese Anforderungen sollen die Basis zukünftiger Ausschreibungen bilden und werden fortlaufend weiterentwickelt sowie schrittweise flächendeckend umgesetzt.

Videoüberwachung an Stationen

Die Videoüberwachung an den Stationen wurde im Rahmen eines Investitionsprogramms vom Land und den Aufgabenträgern zwischen 2020 und 2025 landesweit um weitere rund 100 Stationen ergänzt. Davon befinden sich 34 Stationen im Gebiet des NWL. Diese sind im Gebiet des NWL mit einer Möglichkeit der Liveaufschaltbarkeit auf einen Bildschirmarbeitsplatz der Bundespolizei ausgestattet und werden analog zu den Standards der Videoüberwachung in den Fahrzeugen weiterentwickelt. Der NWL hat sich verpflichtet, die für die DB InfraGO entstehenden Kosten für den Betrieb dieser zusätzlichen Videoüberwachungsanlagen auszugleichen. Gegenüber dem Land wird sich der NWL dafür einsetzen, dass für die Ausstattung weiterer Stationen im Gebiet des NWL entsprechende Mittel bereitgestellt werden.

Nutzung innovativer Technologien

Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz kann ebenso einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im SPNV leisten. Der NWL prüft die Einsatzmöglichkeiten derartiger Technologien laufend. Etwa können KI-gestützte Systeme im Bereich der Videoüberwachung durch die Analyse von Videodaten in Bezug auf Bewegungsmuster kritische Situation frühzeitig und automatisiert erkennen. Die Information kann dann gezielt an Sicherheits- oder das Fahrpersonal weitergegeben werden, die sodann entsprechend zeitnah geeignete Maßnahmen einleiten können. Parallel dazu werden technische und datenschutzrechtliche Standards für den Einsatz solcher Systeme entwickelt und geprüft. Im Rahmen von Pilotprojekten kann der Einsatz erprobt werden.

Präventiver Beförderungsausschluss

Der präventive Beförderungsausschluss ermöglicht es der Bundespolizei gemeinsam mit DB InfraGO und den EVU, besonders auffälligen Wiederholungstätern im Kontext von Straftaten einen grundsätzlichen oder zeitlich bzw. örtlich begrenzten Ausschluss von der Nutzung des SPNV-Angebotes und der zugehörigen Infrastruktur wie etwa Stationen auszusprechen und strafbewehrt durchzusetzen. Das gemeinsame Projekt hat sich bewährt, leistet damit einen Beitrag zur Erhöhung der objektiven Sicherheit und soll dauerhaft weitergeführt werden.

Sicherheitsdatenbank NRW

Die Sicherheitsdatenbank NRW (SiDaBa) wird vom Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS) betreut und von den Aufgabenträgern des Landes NRW und den EVU gemeinsam zur Analyse von Lagebildern und der Evaluierung von Sicherheitsmaßnahmen angewandt. Die SiDaBa wird dauerhaft weiterbetrieben und anlassbezogen, wie bei sich ändernden oder neuen Sicherheitslagen, weiterentwickelt. Sie trägt damit auch weiterhin zu einem dauerhaft aktualisierten Lagebild bezüglich sicherheitsrelevanter Schwerpunkte im SPNV bei. Die darüberhinausgehende Zusammenarbeit der relevanten Sicherheitspartner hat sich etabliert und wird weiter ausgebaut.

B4.6.2 Subjektive Sicherheitsmaßnahmen

Über diese Maßnahmen zur Stärkung der objektiven Sicherheit hinaus setzt der NWL gezielt auch auf die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste. Dazu zählen neben baulichen Maßnahmen an Bahnhöfen auch Sicherheitsführungen. Die subjektive Sicherheit ist eng mit den Aspekten Service und Sicherheit im Betrieb verknüpft.

Bauliche Maßnahmen und Sauberkeit an Stationen

Bei der Stationsgestaltung durch die DB InfraGO sind Aspekten der Sicherheit aus Sicht des NWL spürbar Rechnung zu tragen. Der NWL kann jedoch nur begrenzt Einfluss auf die Stationsentwicklung nehmen (vgl. Kapitel B4.2.5). Dazu zählen neben einer offenen Gestaltung auch eine adäquate Beleuchtung, um die Entstehung von sogenannten Angsträumen zu verhindern. Maßnahmen des gendersensiblen Bauens sollen dabei berücksichtigt werden. Auch Gestaltungsaspekte werden, wie in Kapitel B4.5 Qualität beschrieben, etwa in Form von Graffitikunst, durch den NWL an den Stationen weiter vorangetrieben, um das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Darüber hinaus spielt auch die adäquate Pflege und Sauberkeit der Stationen eine wichtige Rolle für das Sicherheitsgefühl. Aufgrund der Zuständigkeiten arbeitet der NWL eng mit den weiteren Akteuren wie der DB InfraGO oder den zuständigen Gebietskörperschaften zusammen.

Gemeinsam mit den weiteren handelnden Akteuren werden gegenwärtige Missstände an Stationen auch durch das kontinuierliche Qualitätsmonitoring der Stationen identifiziert und gezielt nach entsprechenden Lösungen gesucht.

Sicherheitsführungen an Bahnhöfen

Um Nutzern und Nicht-Nutzern des SPNV die bestehenden Sicherheitsmaßnahmen in den Fahrzeugen und an den Stationen näher zu bringen, werden in verschiedenen Städten Sicherheitsführungen angeboten. Die Führungen werden von Vertretern der Bundespolizei, des DB InfraGO Präventionsteams, der lokalen Verkehrsunternehmen, der Bahnhofsmissionen sowie des jeweiligen Aufgabenträgers durchgeführt. Federführend werden die Führungen vom KCS auf Initiative des jeweiligen Aufgabenträgers organisiert. Die Führungen dienen dazu, über die vorhandenen Sicherheitsausstattungen an den Stationen (wie Kameras, Notrufsäulen etc.), Gefahren wie beispielsweise der Sogwirkung von Zügen und sicherheitsfördernde Verhaltensweisen aufzuklären und so das subjektive Sicherheitsempfinden der Teilnehmenden zu stärken. Diese Maßnahme befindet sich seit Anfang 2025 in der Umsetzung. Sollte sich der Ansatz nachhaltig als erfolgsversprechend bewähren, so ist vorgesehen, entsprechende Sicherheitsführungen regelmäßig (mehrmals im Jahr) an verschiedenen Bahnhöfen in Westfalen-Lippe anzubieten.

B4.6.3 Service und Sicherheit im Betrieb

Ein sicherer und serviceorientierter Betrieb ist zentrale Grundlage für die Attraktivität des SPNV. Flächendeckend eingesetztes Zugbegleitpersonal, geschultes Sicherheitspersonal und die Sicherheitsteams NRW ergänzen die zuvor beschriebenen objektiven und subjektiven Sicherheitsmaßnahmen. Der Einsatz entsprechenden Personals verbindet damit Sicherheit und Service unmittelbar miteinander.

Zugbegleiterquote

Der NWL misst der Präsenz von Zugbegleitpersonal im SPNV eine hohe Bedeutung bei – auch im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Weiterhin wird das Ziel verfolgt, eine Zugbegleiterquote von 100 Prozent auf allen Zugleistungen in Westfalen-Lippe zu erreichen. Hierzu werden entsprechende Maßnahmen ergriffen, um gegenwärtig bestehende Lücken zu schließen und eine flächendeckende Besetzung der Züge mit Service- und Sicherheitspersonal sicherzustellen. Dies soll zukünftig verbindlich in den Verkehrsverträgen festgeschrieben werden.

Die Erhöhung der Zugbegleiterquote dient nicht nur der Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der objektiven Sicherheit im Bahnbetrieb, sondern trägt zugleich wesentlich zur Servicequalität und zur positiven Wahrnehmung des SPNV-Angebots bei. Das Zugbegleitpersonal übernimmt dabei eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen Fahrgästen, Betrieb und Sicherheitspartnern. Weitere Ausführungen zur Zugbegleiterquote finden sich in Kapitel B4.5 Qualität.

Angesichts der in den vergangenen Jahren verzeichneten Zunahme von Angriffen auf Zugpersonal wird der NWL gemeinsam mit den beteiligten Partnern gezielte Maßnahmen zur Prävention und Schulung des Personals fortsetzen und weiterentwickeln. Dabei stehen insbesondere Trainings zur Deeskalation, zum Umgang mit Konfliktsituationen und zur Zusammenarbeit mit Sicherheits- und Rettungskräften im Fokus. Weiterhin werden entsprechende Qualifikationsstandards für das Sicherheitspersonal erarbeitet. Auch können innovative Technologien, wie etwa KI-gestützte Systeme der Videoüberwachung - wie in Kapitel B4.6.2 beschrieben - zu einer frühzeitigen Identifizierung sicherheitsrelevanter Ereignisse beitragen.

Qualifikationsstandards Sicherheitspersonal

Um dem besonderen Anforderungsprofil für Sicherheitspersonal im SPNV sowie dem steigenden Bedarf an Sicherheitspersonal gerecht zu werden, hat das KCS gemeinsam mit den drei nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern und der Industrie- und Handelskammer (IHK) einen Ausbildungs- und Zertifizierungslehrgang „Sicherheitskraft im ÖPV“ entwickelt. Dadurch wird dem Ziel der Entwicklung einheitlicher Richtlinien zur Qualifizierung des Sicherheitspersonals Rechnung getragen. Die diesen Lehrgang durchlaufenden und zertifizierten Sicherheitskräfte sind in besonderem Maße für den Einsatz im SPNV/ÖPNV geschult. So werden in diesen Schulungen alle geltenden relevanten Standards und Richtlinien erfüllt. Für zukünftige Beauftragungen von Sicherheitskräften im SPNV (z. B. Sicherheitsteams NRW oder Einsatz von Sicherheitskräften durch die EVU) soll diese Zertifizierung verpflichtend werden. Dadurch wird der NWL seinem Anspruch gerecht, einen Zugewinn an Qualität und Service im eingesetzten Personal zu erreichen.

Im Zuge von Sonderverkehren bei Fußballspielen werden zusätzlich speziell ausgebildete Fanbetreuer eingesetzt. Weitere Ausführungen zu Sonderverkehren finden sich in Kapitel B4.1.8.

Sicherheitsteams NRW

Seit dem Jahr 2022 werden in Nordrhein-Westfalen landesweit die Sicherheitsteams NRW eingesetzt. Die SPNV-Aufgabenträger haben hierfür gemeinsam mit dem KCS einheitliche Parameter für den landesweiten Einsatz entwickelt. Die Mitarbeiter verfügen über eine dreijährige Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit sowie über Erfahrung im Bereich SPNV. Dadurch wird ein hoher Qualifikationsstandard gewährleistet, der zur weiteren Professionalisierung der Sicherheitsarbeit im öffentlichen Nahverkehr beiträgt. Die Sicherheitsteams NRW übernehmen u. a. Aufgaben wie die Unterstützung von Zugbegleitpersonal und Fahrkartenkontrolleuren, die Wahrung von Sicherheit und Ordnung im Fahrzeug, den Schutz von Fahrgästen und Personal sowie die Ausübung des Hausrechts und die Unterstützung bei Notfällen. Durch ihre sichtbare Präsenz und ihr gegebenenfalls aktives Eingreifen tragen die Sicherheitsteams sowohl zur Erhöhung der objektiven Sicherheit bei als auch zur Stärkung des Sicherheitsgefühls von Fahrgästen und Personal.

Die vom Land bis zum Jahr 2032 geförderten Sicherheitsteams NRW sind ein inzwischen wichtiges Element zusätzlicher, lageorientierter Sicherheit für die Reisenden und die Mitarbeiter der EVU. Bei gesicherter Finanzierung wird in Abstimmung mit dem Land NRW ein weiterer Ausbau der landesweit eingesetzten Teams realisiert werden.

B4.7 Tarif

Ein klares und faires Tarifangebot beeinflusst maßgeblich die Wahrnehmung und Attraktivität des ÖPNV für die Fahrgäste, während die Fahrgeldeinnahmen zugleich eine wichtige Säule der Finanzierung darstellen. Vor dem Hintergrund der landesweiten Harmonisierung im Rahmen von eezy.nrw, des Deutschlandtickets und weiterer digitalen Entwicklung steht die Tarifpolitik in Nordrhein-Westfalen vor der Aufgabe, einfach, sozial gerechte und zugleich wirtschaftliche tragfähige Lösungen zu gestalten. Dabei sind insbesondere die Anforderungen an Vereinheitlichung, Digitalisierung, Finanzierungsstabilität und Durchtarifizierung von zentraler Bedeutung. Die Orientierung an den Bedürfnissen der Reisenden und deren Wegeketten ist dabei besonders wichtig. Dazu gehört eine Tarifierung, welche für die Fahrgäste möglichst niedrigschwellig und transparent ist. Mit den folgenden Maßnahmen wird weiter auf eine Durchtarifizierung als auch auf eine Durchbuchbarkeit hingearbeitet.

B4.7.1 Gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsträger

Um den SPNV für Reisende zunehmend attraktiv zu gestalten, wird ein landesweit und verkehrsmittelübergreifend einheitliches Tarifangebot bzw. eine entsprechende Produktpalette für Mobilitätssuchende der Kern der zukünftigen Tarifentwicklung. Hierdurch wird der Wiedererkennungswert der Angebote durch raumweit einheitliche Botschaften gesteigert. Das Tarifangebot ermöglicht dadurch eine auf Selfservice ausgerichtete Ausgestaltung.

Etablierung Durchtarifizierung

Innerhalb Nordrhein-Westfalens soll eine nahtlose Nutzung des Nahverkehrs mit einem einzigen Ticket oder über eezy.nrw ermöglicht werden. Die bestehenden Übergangsregelungen und sogenannte Kragen in benachbarte Bundesländer und in das angrenzende Ausland sind dauerhaft sicherzustellen und, wo sinnvoll, weiter auszubauen, um die Tarifgültigkeit in an den NRW angrenzende Gebiete zu verbessern und im Sinne der Reiseketten der Fahrgäste zu denken. Eine stärkere Fokussierung auf elektronische und digital vernetzte Angebote, wie beispielsweise easyConnect (Verknüpfung der e-Tarife der

Niederlande und NRW sowie Durchbuchbarkeit innerhalb einer App), ist dabei sinnvoll und zukunftsweisend. Zudem wird die Entwicklung intermodaler Tariflösungen, die den Nahverkehr mit Angeboten externer Mobilitätsanbieter verbinden, im Sinne eines Mobilitätsverbundes und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (PBefG und AEG) schrittweise weiter vorangetrieben.

Maßnahmen zur Vereinheitlichung

Die Fortsetzung der Ausrichtung auf NRW-einheitliche Ticketbezeichnungen bei gleichen Eigenschaften verbunden mit permanenter Abstimmung mit Nachbarräumen in NRW wird kontinuierlich umgesetzt. Die bestehenden Ticketangebote im Westfalen Tarif werden gemeinsam mit der WTG auf Ihre Notwendigkeit geprüft. Sukzessive soll eine Reduktion bzw. Vereinfachung der bestehenden Tarifangebote erreicht werden. Grundsätzlich werden gemeinsame Lösungen in Abstimmung mit den Partnern entwickelt. Um eine zügige Umsetzung sicherzustellen und zeitnah spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen, können bei Bedarf auch eigenständige, aufwärtskompatible Lösungen erarbeitet werden.

Zentrale Tarifprodukte

Die Tarifstruktur orientiert sich zukünftig klar an den unterschiedlichen Bedürfnissen der beiden Hauptnutzergruppen und die entsprechenden Ticketsortimente werden auf diese Hauptgruppen zugeschnitten. Für Häufignutzer stehen einfache, teils bundesweit gültige und digital verfügbare Abonnementangebote wie das Deutschlandticket oder künftige vergleichbare Produkte im Mittelpunkt. Weitere regionale Abonnements können das bundesweite Angebot sinnvoll ergänzen. Gelegenheitsfahrer werden weiterhin mit flexiblen, leicht verständlichen und spontan nutzbaren Angeboten wie eezy.nrw, dem Einzelticket oder dem 24-Stunden-Ticket adressiert. Im tariflichen Kontext werden Zusatznutzen vorzugsweise als zubuchbare Optionen zu den genannten Ticketangeboten ausgestaltet (z. B. Aufpreis für die Nutzung der 1. Klasse oder für die Fahrradmitnahme). Entsprechende Konzepte werden im Sinne der Fahrgäste weiterentwickelt. Auch konnten die Abonnement-Angebote des Deutschlandtickets für weitere Zielgruppen wie Schüler oder Studierende erweitert werden. Angestrebt wird hier eine weitere landesweite Vereinheitlichung etwa für Angebote im Zusammenhang mit Schülerverkehren, wenngleich hierzu noch ein entsprechendes Finanzierungssystem zu entwickeln ist, welches auch individuelle Anpassungsmöglichkeiten einschließt. Grundsätzlich werden bei der Tarifentwicklung die Bedürfnisse der Fahrgäste stärker in den Fokus gestellt und wandelnde Mobilitätsbedürfnisse und technische Möglichkeiten entsprechend berücksichtigt. Die Angebote sollen möglichst jeweils die gesamte Mobilitätskette abbilden.

Digitalisierung von Tarifen

Alle Tarife werden grundsätzlich digital abgebildet und müssen vollständig digital verfügbar und überprüfbar sein. Diese Maßnahme gilt auch für bisher zurückgestellte Angebote, wie beispielsweise Kombitickets. Dazu werden alle bestehenden analogen Tarifprodukte systematisch in ein digitales System überführt und einheitliche Schnittstellen zu den Anbietern und in die Vertriebskanäle etabliert. Im Zusammenhang mit Kombi- oder Veranstaltungstickets ist es demnach erforderlich, entsprechende Hintergrundsysteme zu schaffen und zu ertüchtigen, damit über geeignete Schnittstellen ein digitales Nahverkehrsticket mit dem Veranstaltungsticket verknüpft werden kann. Zudem ist sicherzustellen, dass die analogen Ticketangebote so weiterentwickelt werden, dass eine technisch umsetzbare Ticketdefinition vorliegt. Durch die Vermeidung besonders komplexer Definitionen sollen Fehler in der technischen Umsetzung reduziert und ein vertretbarer Aufwand bei der Systemintegration gewährleistet werden.

B4.7.2 Nachhaltige Entwicklung und Ergiebigkeit der Tarife

Der NWL strebt eine nachhaltige, sozial gerechte und ökonomische Entwicklung der Ergiebigkeit der Tarife an. Die Konsistenz des gesamten Tarifangebots im NWL-Gebiet ist dabei zu berücksichtigen. Eine ausgewogene und angemessene Nutzerfinanzierung ist neben anderen Instrumenten weiterhin eine wichtige Finanzierungssäule für die Weiterentwicklung der Verkehrsangebote. Dabei sind diese unterschiedlichen Anforderungen wie Kundenbedarfe, Angebotsgestaltung und finanzielle Tragfähigkeit jeweils in den Abwägungsprozess einzubeziehen.

Für die zukünftige Finanzierung des Nahverkehrs werden zusätzliche Säulen jedoch dringend erforderlich sein. Mindestens sollten dabei Konzepte wie die Nutznießerfinanzierung berücksichtigt werden, bei denen diejenigen, die direkt von Verkehrsinfrastruktur oder -angeboten profitieren, einen angemessenen Beitrag leisten. Entsprechende Konzepte werden entwickelt und gemeinsam mit allen relevanten Akteuren diskutiert.

B4.7.3 Zentralisierung der Lösungen für Tarif und Einnahmenclearing

Die bestehende westfälische Tarifdatenbank wird im Zuge der landesweiten Integration weiterentwickelt und in eine mehrtarif- und zugleich mandantenfähige NRW-Tarifdatenbank überführt. Diese soll standardisierte digitale Produkt- und Kontrollmodule (VDV KA-Standard) zur einfachen Übernahme in die Vertriebs- und Prüfsysteme aller Partner bereitstellen.

Darauf aufbauend wird auch die westfälische Einnahmenmeldedatenbank weiterentwickelt und in eine mehrtarif- und mandantenfähige NRW-Einnahmenmeldedatenbank integriert. Dadurch entsteht eine revisionssichere Datenbasis für das Einnahmenclearing sowie eine zentrale Datenhaltung für das Tarifcontrolling mit den Partnern in NRW.

Gleichzeitig wird eine regelbasierte, automatisierte EDV-Lösung umgesetzt, um die Abrechnungsgeschwindigkeit zu erhöhen und das Clearing der Fahrgeldeinnahmen möglichst auf NRW-Ebene zeitnah oder bestenfalls unmittelbar und damit in Summe schneller durchzuführen. Ersatzweise kann diese Lösung zunächst für Westfalen-Lippe implementiert werden, wird aber für eine Erweiterung auf Landesebene vorgesehen.

B4.7.4 Einheitliche Beförderungsbedingungen

Im NWL gelten seit dem Jahr 2010 einheitliche Beförderungsbedingungen für den gesamten öffentlichen Nahverkehr. Diese finden für alle Verkehrsmittel des SPNV und des ÖSPV Anwendung und regeln das Zusammenspiel zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen sowie deren gegenseitige Rechte und Pflichten. Gemeinsame Standards fördern die Vergleichbarkeit, Transparenz und Rechtsklarheit für Fahrgäste im gesamten Verbandsgebiet, da die Beförderungsbedingungen verbundübergreifend identisch ausgestaltet und mit den Tarifbestimmungen verknüpft sind.

Die Beförderungsbedingungen gelten in Verbindung mit den jeweiligen Tarifbestimmungen der nordrhein-westfälischen Verbund- und Gemeinschaftstarife sowie des NRW-Tarifs. Sie legen u. a. fest, dass Fahrgäste sich sicherheits- und rücksichtsvoll verhalten, den Anweisungen des Personals folgen sowie einen gültigen Fahrausweis mitführen und zur Kontrolle vorlegen müssen. Darüber hinaus enthalten sie Regelungen zur Mitnahme von Kindern, Tieren, Fahrrädern und E-Scootern, zu Ausschlussgründen für die Beförderung, zu Haftungsfragen sowie zur Mobilitätsgarantie bei Verspätungen oder Ausfällen.

Durch Antritt der Reise werden die Beförderungsbedingungen durch die Fahrgäste konkludent akzeptiert.

Neue Erfordernisse und Anpassungsbedarfe werden regelmäßig auf NRW-Ebene bewertet, sodass die Beförderungsbedingungen bei Bedarf fortgeschrieben und an aktuelle Entwicklungen angepasst werden. Mit der Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets wurde zudem die Notwendigkeit einer stärkeren Harmonisierung der Beförderungs- und Tarifbestimmungen deutlich, um künftig eine noch größere Einheitlichkeit zu erreichen. Dahingehend wird der NWL entsprechende Maßnahmen ergreifen, um auf bundesweit einheitliche Beförderungsbedingungen hinzuwirken. Insbesondere in Bezug auf die Definition einzelner Reisendenkategorien oder der Mitnahme von Fahrrädern und Hunden sind einheitliche Regelungen im gesamten Bundesgebiet anzustreben. In begründeten Einzelfällen können ausnahmsweise wenige individuelle Regelungen für Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden, sofern diese im Einklang mit den übergeordneten Zielen der Standardisierung stehen.

B4.8 Vertrieb

Der Vertrieb ist neben der eigentlichen Zugfahrt einer der Hauptpunkte, an denen Kunden bewusst mit den Produkten, die das Nahverkehrsangebot ergeben, in Kontakt treten. Dieser Kontakt soll dabei zunehmend und vorrangig digital stattfinden. Wie auch schon in Bezug auf die eng verwandten tariflichen Maßnahmen im Kapitel B4.7 Tarif erwähnt, ist auch hier der Austausch mit benachbarten Aufgabenträgern, besonders in NRW, von hoher Bedeutung, um Lösungen im Sinne der Fahrgäste zu entwickeln. Elemente der Digitalisierung sind entscheidend für die Weiterentwicklung des Vertriebs von Mobilitätsangeboten und deren Vernetzung.

B4.8.1 Digitalisierung des Vertriebs

Die Digitalisierung des Vertriebs zielt darauf ab, Prozesse zu automatisieren, digitale Kanäle zu stärken und den Zugang zum ÖPNV für die Fahrgäste zu vereinfachen. Durch den gezielten Einsatz digitaler Lösungen sollen sowohl die Nutzererfahrung als auch die Effizienz der Systeme erhöht werden.

Maßnahmen zur Effizienzsteigerung

Die Automatisierung der Vertriebsprozesse ist ein wichtiger Aspekt der Effizienzsteigerung im Vertrieb. Dabei schließt die weitere Automatisierung der Prozesse neben dem Erwerb von Fahrkarten auch nachgelagerte Abläufe wie Reklamation, Stornierungen, Änderungen von Kundendaten und Fahrgastrechten ausdrücklich mit ein. Alle Daten zum Vertrieb und zum Nutzen des Nahverkehrs sollen in standardisierten Datenformen in Echtzeit erfasst und den Anwendern sowie abnehmenden Systemen, wie etwa Auslastungsinformationssystemen, der Angebotsplanung und dem Tarifcontrolling bereitgestellt werden. Als Teil dieser Lösung sind perspektivisch auch datenschutzkonforme Lösungen unter Einbezug Künstlicher Intelligenz zu entwickeln und einzusetzen. Die Kooperation mit Partnern auch im Rahmen von Förderprojekten spielt dabei eine wichtige Rolle.

Umbau klassischer Vertriebskanäle

Der sukzessive Rückbau von personenbedientem Verkauf bzw. der verstärkte Einsatz von bargeldloser Zahlung ist ein relevanter Treiber für Einsparungen und wird durch den NWL vorangetrieben. Mit dem Einzug des Deutschlandtickets und verstärkter Nachfrage der Kunden nach mobiler Fahrplanauskunft und Ticketerwerbsmöglichkeiten per App ist bereits seit mehreren Jahren eine deutlich reduzierte Nachfrage nach klassischen Vertriebspunkten festzustellen. Ein weiterer Umbau der klassischen

1 Vertriebskanäle zählt auf die Digitalisierungsstrategie des NWL ein. Perspektivisch ist ergänzend zu prü-
2 fen, inwieweit die Nutzung von Zahlkarten (aufladbares Prepaid, ggf. auch mit Barzahlung) Akzeptanz
3 finden kann. Dadurch kann auch ein Angebot für bonitätsschwache Nutzer oder Menschen mit Daten-
4 schutzbedenken geschaffen werden.

5 Das Zielbild für den Vertrieb ist digital, der Automaten- und Schalterverkauf, inklusive dem Fahrerver-
6 kauf und dem Kauf bei Kundenbetreuern, entfällt dabei sukzessive. Mobilitätsinteressierte werden
7 durch Angebote zum digitalen Onboarding gezielt beim Übergang auf die digitalen Kanäle unterstützt.
8 Die Bedürfnisse nicht digital affiner Nutzer werden bei der Restrukturierung des Vertriebssystems im
9 Sinne der digitalen Ausgestaltung stets berücksichtigt.

10 Auch in den Verkehrsverträgen, welche in Kapitel B4.4 dargestellt werden, ist eine durchgehende digi-
11 tale Ticketprüfung inklusive Weiterleitung der Prüftransaktionen an die zentralen bundesweiten Sys-
12 teme fest zu verankern. Auch ist die Vorgabe der Aufgabenträger für die Vertriebskanäle und ihre ana-
13 loge und digitale Ausgestaltung in den Verkehrsverträgen zu hinterlegen. Der Vertrieb wird vom Aufga-
14 benträger gesteuert.

15 In Kundenzentren werden (potenzielle) Nutzer darüber hinaus persönlich beraten, was perspektivisch
16 auch um digitale Elemente und den Einsatz Künstlicher Intelligenz ausgeweitet wird. Mit voranschrei-
17 tender Digitalisierung werden die persönlichen Beratungsangebote, sowohl zeitlich als auch räumlich,
18 reduziert. Automaten mit Videoberatungsfunktion sichern die Beratungsqualität auch etwa im ländli-
19 chen Raum und überbrücken sowohl nachfragestarke Zeitbereiche als auch Tagesrandlagen mit geringer
20 Kundenfrequenz. Sie schließen die Lücke bis zur vollständigen Realisierung der Digitalisierungsziele.

21 Im Rahmen der weiteren Entwicklung soll der Fokus auf allen Bürgern in Westfalen-Lippe liegen - unab-
22 hängig davon, ob es sich um Neukunden, Bestandskunden, Viel- oder Gelegenheitsfahrer handelt.
23 Grundlage hierzu ist die Schaffung einer interoperablen Kunden-ID in Westfalen-Lippe für die gemein-
24 same Bearbeitung der Bestandskunden durch alle Akteure im Sinne einer kundenorientierten Gestal-
25 tung. Die Schaffung einer interoperablen digitalen Kunden-ID macht das bestehende Beratungsnetz
26 dadurch deutlich effizienter. (Potenzielle) Nutzer können dann auch die Beratungs- und Serviceangebote
27 teilnehmender Partner für ihre Anliegen aufsuchen. Für den einzelnen Mobilitätssuchenden sind wei-
28 tere Anlaufstellen nutzbar, nicht nur die seines direkten Anbieters. Hierzu werden Regeln mit klaren
29 Rechten und Pflichten, z. B. zur Bearbeitung und Auswertung von Kundendaten und -anliegen, für alle
30 Kundenvertragspartner (KVP) und ggf. auch für kommunale Plattformen bzw. Akteure definiert.

31 **Digitale Vertriebsmedien**

32 Das Smartphone, analog auch beispielsweise eine Smartwatch oder ähnliche Geräte, fungiert als Ticke-
33 tautomat für die Westentasche und zugleich als digitaler Reisebegleiter, womit es das zentrale Medium
34 für den Vertrieb ÖPNV darstellt. Chipkarten dienen als Rückfallebene für bestimmte Zielgruppen, wie
35 etwa Grundschüler. Gegebenenfalls kann die Chipkarte als kostenintensiverer Kanal mit einer zusätzli-
36 chen Schutzgebühr aufwandsgerecht gestaltet werden.

37 **Weiterentwicklung Vertriebsmedien**

38 Der Prozess des digitalen Ticketerwerbs soll so einfach, attraktiv und flexibel wie möglich gestaltet wer-
39 den. Hierfür werden alle technischen und digitalen Möglichkeiten kontinuierlich evaluiert. Ziel des NWL
40 ist es, alle technischen und digitalen Möglichkeiten zu nutzen, um den Kunden den Ticketerwerb zu er-
41 leichtern, um den Fahrgästen den Zugang zum ÖPNV mit digitalen Mitteln so einfach, attraktiv und

flexibel wie möglich zu gestalten und auch die grenzüberschreitenden Fahrten (außerhalb des Kooperationsgebiets und der Landesgrenzen) zu erleichtern. Der NWL prüft in Abstimmung mit seinen Partnern die Möglichkeit einer Einbindung in die Vertriebslandschaft im Kontext des Vormarsches des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.

B4.8.2 Gemeinsame Vertriebslösungen

Gemeinsame Vertriebslösungen erfordern eine enge Zusammenarbeit aller Akteure im ÖPNV. Dabei ist es von Bedeutung übergreifende Standards, einen Datenaustausch und technische Schnittstellen zu entwickeln, um den Fahrgästen ein einheitliches, einfach nutzbares Angebot bereitzustellen. Gleichzeitig stärkt die Kooperation zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Nachbarverbünden die Effizienz und Innovationsfähigkeit des Systems.

Vereinheitlichung und Reduktion von Apps

Im digitalen Vertrieb wird die kundenseitige Nutzung von einer möglichst geringen Anzahl verschiedener Apps und Anwendungen angestrebt. Daher hat der NWL es sich zum Ziel gesetzt entsprechende Voraussetzung für die Reduzierung von Apps zu schaffen, auch um entsprechende Kosten für die Entwicklung und den Betrieb insgesamt zu reduzieren. Die entwickelten Vertriebslösungen sollen mandantenfähig und individualisierbar sein. In der dahingehenden Kooperation mehrerer Partner sind Lösungen für die gemeinsame Sicht auf den Kunden und die Vertriebsdaten zu entwickeln und gemeinsame Standards zu definieren. So erfolgt die Weiterentwicklung der App(s) und Vertriebslösungen zu einer multimodalen Mobilitätsplattform mit dem NWL als Plattformmanager. In diesem Zusammenhang wird auch die Qualität des Vertriebs über Apps laufend verbessert und die Anwendungen entsprechend weiterentwickelt.

Herstellung Datenverknüpfungspunkte

Der NWL bündelt die gemeinsamen Interessen der ÖPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe mit dem Ziel der gemeinsamen Kooperation. Er koordiniert und vertritt diese aktiv gegenüber dem Land und weiteren Akteuren, wie den Nachbarverbünden. In diesem Zusammenhang ist die gegenseitige Bereitstellung von Vertriebs- und Nutzungsdaten voranzutreiben. Auch ist die interoperable Kunden-ID als relevanter Ansatz abzustimmen.

Sicherstellung Durchbuchbarkeit

Gemeinsam mit den Nachbarverbünden bzw. Nachbartarifgesellschaften hat der NWL das Ziel, ein Höchstmaß an Durchbuchbarkeit und einfachem Zugang zu den Mobilitätsangeboten über die Grenzen von Westfalen-Lippe und NRW zu erreichen. Auch eine verkehrsmittelübergreifende Durchbuchbarkeit wird dabei mit den jeweiligen Partnern diskutiert und vorangetrieben. Das darf aber nicht zu Verzögerungen der eigenen Aktivitäten führen, die Umsetzungsgeschwindigkeit hat hier Vorrang, um kurzfristige Verbesserungen zu erreichen. Der NWL entwickelt die Lösungen technisch, strategisch und mit Blick auf die Governance in Richtung Multimodalität weiter. Die Integration der vom NWL entwickelten und bereitgestellten Angebote in die Systeme der Partner, z. B. der EVU, der ÖSPV-Aufgabenträger und der kommunalen Akteure, mit dem Schwerpunkt auf Auskunft und Datenbereitstellung in die jeweiligen Frontends ist dafür ein wichtiges Element.

B4.9 Werbliche Kommunikation

Um die Attraktivität und Nutzbarkeit des Mobilitätsangebots in Westfalen-Lippe weiter zu steigern, sind gezielte Maßnahmen in den Bereichen werbliche Kommunikation und Fahrgastinformation erforderlich,

damit die zuvor definierten Ziele erreicht werden können. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass Informationen zuverlässig, verständlich und zeitgemäß bereitgestellt werden und die Angebote für die bestehenden und auch potenzielle Fahrgäste bzw. Reisende sichtbar werden.

Grundsätzlich zahlen die nachstehend beschriebenen Maßnahmen im Aufgabenfeld der werblichen Kommunikation darauf ein, dass der NWL zukünftig und erstmalig eine direkte Kundenansprache gegenüber den Reisenden realisiert. Folglich wird durch entsprechende Maßnahmen die Marke NWL mit seinen Dienstleistungen und Produkten gestärkt. Diese Stärkung bzw. die Identifikation mit der Marke NWL wird insbesondere dadurch entstehen, indem der NWL mit seinen Partnern durch Förderung, Planung und v. a. die Umsetzung von Mobilitätsangeboten entlang einer intermodalen Reisekette für den mobilitätssuchenden Bürger vorantreibt und sichtbar macht.

B4.9.1 Markenstrategie

Der NWL bündelt als einheitlicher Absender für multimodale Mobilitätsdienstleistungen in Westfalen-Lippe die Ansprache sowie Wahrnehmung aller Zielgruppen und trägt zu einer Gesamtgeschichte und Positionierung des Verbands bei. Hierbei steht die Entwicklung und kontinuierliche Festigung des NWL zu einem Mobilitätsverbund im Vordergrund. Bei der Umsetzung einer mobilitätsbezogenen werblichen Kommunikation wird zukünftig auf die verstärkte und im finalen Zustand auch vollständige Nutzung der digital zur Verfügung stehenden Medien gesetzt. Im Zuge einer sukzessiven Umstellung auf das neue NWL-Design als Einmarkenstrategie wird zu prüfen sein, wie eine eigene Fahrgastansprache im neuen Design in bestehenden und neu eingesetzten Medien und Werkzeugen der werblichen Kommunikation eingesetzt werden können. In diesem Zusammenhang sind immer auch die Anwendungsfelder des aktuellen landesweiten Designs von mobil.nrw zu beachten (z. B. bei Mobilstationen oder radbox.nrw).

B4.9.2 Werbliche Kampagnen

Ein wesentlicher inhaltlicher Schwerpunkt der werblichen Kommunikation liegt in der Umsetzung von produkt- und anlassbezogenen Kampagnen. Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen zur passgenauen Bewerbung neuer oder weiterentwickelter Angebotsleistungen im SPNV. Zugleich werden im Sinne der künftigen Ausrichtung des NWL als Mobilitätsverbund für Westfalen-Lippe auch die entsprechenden ergänzenden Verkehrsträger sowie Zu- und Abbringersysteme, insbesondere des ÖSPV, Sharing-Angebote und der Radverkehr, kommunikativ einbezogen, ohne dass die regionale Identität damit unmöglich gemacht wird. Dies zählt auf die Stärkung der Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs als ein nahtloses Mobilitätsangebot ein.

Ergänzend zu den produktbezogenen Kampagnen bildet die Reiseanlasskommunikation einen wichtigen Baustein der werblichen Maßnahmen des NWL. Im Mittelpunkt steht hierbei die gezielte Bewerbung veranstaltungsbezogener (Sonder-)Verkehre, etwa zu Volksfesten, Sportveranstaltungen oder kulturellen Großereignissen. Für bisherige Nichtnutzer eröffnen derartige Angebote oftmals den ersten Zugang zum System des öffentlichen Nahverkehrs und schaffen damit Berührungspunkte, die das Vertrauen, die Bekanntheit und die Akzeptanz von Bus und Bahn fördern können.

Die Bewerbung touristischer Angebote für die Förderung der nachhaltigen Erholung in Verbindung mit der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird zukünftig eine stärkere Beachtung erfahren müssen. Die Kooperation mit den lokalen und regionalen Tourismusverbänden in Westfalen-Lippe und auch gegebenenfalls darüber hinaus wird forciert.

Die Durchführung von Marketingkampagnen für die Bewerbung und Informationsweitergabe von Tarif- und Vertriebsprodukten unter Beachtung der NWL-Strategie für die Bereiche Tarif und Vertrieb wird in Zukunft ein weiterer Schwerpunkt in der werblichen Kommunikation sein. Trotz Einführung und eines prognostizierten Fortbestands des Deutschlandtickets werden insbesondere die Tarifprodukte für die Gelegenheitskunden zu bewerben sein. Hierzu gehören die Aufbereitung von Informationsmaterialien zu alljährlichen Tarifmaßnahmen und v. a. aber auch die Bewerbung des eTarifs eezy.nrw (vgl. Kapitel B2.7.3). In diesem Zusammenhang gilt es, die vornehmlich digitalen Vertriebskanäle für die Reisenden bekannt, verständlich und zugänglich zu machen. Dies ist für die weitere Etablierung von eezy.nrw im Markt im Sinne der in Kapitel B3.7 Tarif beschriebenen Ziele von großer Bedeutung.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der gezielten Kommunikation und Bewerbung der NWL-eigenen Vertriebskanäle - derzeit der westfalen.mobil App, der mobil.nrw App sowie des digitalen Onboardings in den personenbedienten Verkaufsstellen (vgl. Kapitel B2.8 und B4.8 Vertrieb). Mit diesen Maßnahmen verfolgt der NWL das Ziel, die Anwendungen flächendeckend zu etablieren, ihre Nutzung kontinuierlich zu steigern und sie als selbstverständlichen Bestandteil des Mobilitätsalltags zu positionieren.

Perspektivisch soll innerhalb des Online-Vertriebsdienstleisters (oVDL) ein Customer-Relationship-Management-System (CRM) etabliert werden. Dieses wird einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, Bestandskunden gezielt zu binden und Neu- bzw. Erstkunden mit passgenauen Informationen zu den aktuellen und auch zeitgebundenen Produkten/Angeboten (z. B. anlassbezogene Informationen zu Veranstaltungen) der Mobilitätspalette in Westfalen-Lippe anzusprechen.

B4.9.3 Digitalisierung in der Kommunikation

Zukünftig wird die konsequente Digitalisierung und Weiterentwicklung der Kommunikationskanäle das zentrale Instrument für eine erfolgreiche werbliche Kommunikation des NWL sein und daher weiter vorangetrieben. Hierzu zählen insbesondere die Werbung auf Websites, etwa über Google Ads, digitale Anzeigen, Suchmaschinenoptimierung (sogenannte SEO-Optimierung), die Nutzung des bereits eingeführten digitalen Vertriebssystems (oVDL) mit der westfalen.mobil App über das CRM und der mobil.nrw App sowie die etablierten, marktgängigen Social-Media-Kanäle. Diese Kanäle werden auch künftig als Kernelemente der operativen Kommunikation genutzt.

Die marketingtechnische Begleitung und Anpassung der personenbedienten Verkaufsstandorte wird entsprechend der aktuellen inhaltlichen Ausrichtung fortgeführt, beispielsweise durch die bislang im Verkaufsraum eingesetzten Bildschirmpräsentationen. Ergänzend können analoge Kanäle dort, wo sie einen erkennbaren Mehrwert bieten, begleitend eingesetzt werden, etwa in Form von Plakaten, Flyern oder Handouts.

B4.9.4 Liniennetzmarketing

Das Liniennetzmarketing in Kooperation mit den in Westfalen-Lippe verkehrenden EVU wird innerhalb eines zukünftigen NWL-Mobilitätsverbundes eine veränderte Ausrichtung erfahren. Der SPNV wird mit seinen Angeboten und Leistungen auch weiter im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sollten die multimodalen Mobilitätsangebote in der jeweiligen Region, die u. a. durch ihre Zu- und Abbringerfunktion funktional eng mit dem SPNV verknüpft sind, dort, wo es sinnvoll und zielführend ist, aktiv in die Bewerbung und Kommunikation des Liniennetzmarketings einbezogen werden.

Neben der Koordinierung der jährlichen Planungsgespräche und der Einbeziehung der EVU sowie der weiteren vertrieblichen Zielstellungen des NWL (vgl. Kapitel B3.8) besteht eine zentrale Maßnahme darin, das anlassbezogene Produktmarketing - beispielsweise für Tickets, Sonderverkehre oder touristische Aktivitäten - konsequent umzusetzen und weiterzuentwickeln.

B4.9.5 Ausgleichserstattungen für Tickets und Förderprojekte

Die Förderung und Sicherstellung attraktiver Ticketangebote zur Steigerung der Nachfrage im ÖPNV-System insgesamt ist über die Sicherung des Verlustausgleiches bei den Verkehrsunternehmen durch Erstattung der Mindererlöse beim Azubi-Ticket und beim eTarif eine wichtige hoheitliche Aufgabe des NWL. Er übernimmt diese Aufgabe im Auftrag der zuständigen Bezirksregierungen. Den anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen werden entsprechende Zuwendungen zum Ausgleich der Mindererlöse gewährt. Zudem werden Überkompensationskontrollen zur Sicherstellung einer gewinnneutralen Verwendung durchgeführt. 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 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. Unabhängig davon wird eine fortlaufende Aufgabe des NWL sein, sich bei verändernden Tarifprodukten und Finanzierungsrahmenbedingungen, sich stets für eine Anpassung der Förderkulissen und Sicherung der Drittmittelfinanzierung einzusetzen.

Auch die Umsetzung von förderwürdigen Projekten in den Bereichen der Fahrgastinformation oder Tarif und Vertrieb wird weiterhin einen Schwerpunkt im Aufgabenportfolio des NWL bilden. Die Mitarbeit bei der Akquisition von Förderprojekten unter finanztechnischen Aspekten (z. B. Antragsstellung, Mittelabrufe, Verwendungsnachweise) sowie das Monitoring der Finanzabläufe sind hier die bedeutendsten Aufgaben.

B4.10 Fahrgastinformation und digitale Hintergrundsysteme

Eine zuverlässige, aktuelle und leicht zugängliche Fahrgastinformation ist ein wesentlicher Bestandteil eines kundenfreundlichen und leistungsfähigen Nahverkehrssystems. Sie trägt dazu bei, die Attraktivität des SPNV zu steigern, insbesondere in einem zunehmend digitalisierten und vernetzten Mobilitätsumfeld. Der NWL verfolgt daher das Ziel, die bestehenden Informations- und Hintergrundsysteme kontinuierlich weiterzuentwickeln und miteinander zu verknüpfen, um für den Fahrgast möglichst übersichtliche Informationen zu Mobilitätsangeboten und zur Reise zur Verfügung zu stellen. Zukünftig muss auch das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz bei allen relevanten Maßnahmen Berücksichtigung finden.

B4.10.1 Fahrplandatenmanagement und Fahrgastinformation

Das zentrale Instrument des NWL im Bereich des Fahrplandatenmanagements und der Fahrgastinformation ist aktuell und zukünftig die Westfälische Mobilitätsplattform (WMP). Als Hintergrundsystem werden in dieser Plattform die Fahrplandaten des Nahverkehrs in Westfalen-Lippe gebündelt und für zahlreiche Mobilitäts-Apps zur Verfügung gestellt. Die WMP wird als digitale Mobilitätsinformations- und Vertriebsplattform als „Digitaler Marktplatz“ für Mobilitätskunden im NWL weiter ausgebaut und an deren Bedürfnissen ausgerichtet. Dieser Marktplatz soll zukünftig v. a. die Durchbuchbarkeit der multimodalen Verkehrsangebote ermöglichen und wird mit Blick auf die Stärkung der digitalen vertrieblichen Komponente zunehmend Raum im Verhältnis zwischen dem NWL und den Kunden einnehmen.

Hierfür werden zukünftig umfangreiche Marktanalysen und die Etablierung einheitlicher Schnittstellen erforderlich sein, um die WMP flächendeckend und verkehrsmittelübergreifend zu optimieren. Der NWL verfolgt dabei weiterhin einen sogenannter Single-Point-of-Truth Ansatz und wirkt auf die Nutzung der über die Plattform bereitgestellten Daten durch alle Partner hin. Dieser Ansatz wird auch den Verkehrsverträgen berücksichtigt. Innerhalb des ÖV-Datenverbundes NRW werden über die WMP die Daten bzw. Informationen mit den anderen Fahrplandatenmanagement- und somit auch -informationssystemen über standardisierte Schnittstellen ausgetauscht.

Das aktuell in Vorbereitung befindliche „Basisgutachten zur Weiterentwicklung der WMP und Anbindung an den oVDL“ wird dieses Handlungsfeld aufgreifen und voraussichtlich bis Mitte 2026 entsprechende Aussagen zur Realisierbarkeit und Umsetzungsperspektive des Ausbaus der WMP treffen. Die Ziele dieses Basisgutachtens aufgreifend und die derzeitige Informationsbereitstellung beachtend sind zur Optimierung v. a. folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Abbildung möglichst vieler für die Verkehrsmittelwahl notwendiger Mobilitätsangebote sowie äußerer Rahmenbedingungen (z. B. Wetter, Veranstaltungen),
- Der Einsatz von KI zur persönlichen Mobilitätsbegleitung der Reisenden als „Mobilitäts-Navi“ (u. a. Lernfähigkeit der Auskunft) vorzubereiten und umzusetzen,
- Die Routingfähigkeit von multimodalen Verkehrsprodukten bis zur möglichen Tiefenintegration im oVDL (direkte Buchung in den Apps anstatt Abwurf auf die Website bzw. das System des jeweiligen Partners) für möglichst viele Verkehrsdienstleister umzusetzen,
- Die georeferenzierten sowie fahrt- und linienbezogenen Push-Infos bei Störungsfällen den Reisenden zugänglich zu machen,
- Eine Zug-/Busradar-Applikation mit Integration in die Auskunftssysteme zu realisieren, um den Reisenden die Nachverfolgung seines gewählten Verkehrsmittels zu ermöglichen und
- Die Informationen zur Wagenreihung und Zugbildung im SPNV abzubilden.

Damit die der Mobilitätsauskunft zugrunde liegenden Informationen insbesondere aus dem Nahverkehrsbereich von Bus und Bahn aktuell, verlässlich und passgenau herausgegeben werden können, ist es notwendig, innerhalb des NWL kontinuierlich eine Konsolidierung und Verbesserung der Datenlage in der dynamischen Auskunft (EFA) vorzunehmen. Hierbei geht es v. a. um die Integration tagesaktueller Abweichungen vom Sollfahrplan infolge von Baustellen in den Systemen Straße und Schiene oder z. B. auch von Sonderverkehren bei bestimmten Ereignissen oder Veranstaltungen. Ein besonderer Fokus liegt hierbei bei der Aufgabe des NWL, diese Informationen für den deutschlandweiten Datenpool bereitzustellen. Dies geschieht in enger Kooperation mit dem VRR, als zuständige Institution für DELFI in NRW, der Datenpool wird seitens des Vereins zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V. verwaltet. Im Fokus stehen hierbei Maßnahmen zur Aufnahme der Haltestellenausstattung mit den entsprechenden Anforderungen an bzw. die örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf die Barrierefreiheit (Aufnahme und Pflege von routingfähigen Infrastrukturelementen gemäß DELFI-Konvention), das Hinwirken auf die Nutzung des EMS bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe (vgl. Kapitel B4.10.4) sowie die Intensivierung des Datenaustausches über die MDD NRW von go.Rheinland zu den multimodalen Informationen für die Zu- und Abbringerverkehre zum Nahverkehrssystem von Bus und Bahn wie etwa Car- und Bikesharing, Scooter oder Anbieter von On-Demand-Verkehren. Eine weitere Maßnahme stellt die flächendeckende Abbildung und Integration von Mobilitäts-Hubs (im NWL „Mobilstationen“) in den Auskunftssystemen dar.

SPNV-Anschlussvoranmeldung per App

Zur Verbesserung von Anschlussinformationen v. a. in den Tagesrandlagen und in ländlichen Räumen soll die Ermöglichung einer digitalen SPNV-Anschlussvoranmeldung über eine App durch die Reisenden realisiert werden, wobei die direkte Ansprache an das Zugbegleitpersonal entfallen soll. Die entsprechende Funktion soll in bestehende Applikationen mittels geeigneter Datenschnittstellen integriert werden. Dadurch können Anschlüsse verlässlicher gestaltet und das Mobilitätsbedürfnis der Fahrgäste gesichert werden. Hierzu ist es notwendig, die Integration einer Middleware bzw. Koordinierungssoftware im Hintergrundsystem EFA oder über DELFI in einem bereits erprobten System (DEFAS Bayern) als Zusatzfunktion zu implementieren. Vorab ist die Ausarbeitung und Sicherstellung der Informationsabläufe vom Abruf des Reisenden bis hin zu Informationsabgabe auf Verlässlichkeit und Genauigkeit zu prüfen.

Unterhaltung von DFI-Monitoren

Im Zuge der Entwicklung einheitlicher Informationsstandards wird der NWL ergebnisoffen prüfen, in welchem Umfang die ursprünglich vom ZRL übernommenen DFI-Monitore in den Zugangsbereichen ausgewählter Bahnstationen weiterhin betrieben werden können. Dabei soll auch untersucht werden, ob die Einführung eines vollständig neuen und einheitlichen Informationskonzepts für alle Stationen im Verbandsgebiet einen größeren Nutzen und eine höhere Zielerreichung verspricht. Entsprechende Alternativkonzepte werden derzeit untersucht. Es erfolgt ein enger Austausch mit den jeweiligen Infrastrukturbetreibern, die ebenfalls Informationssysteme an den Bahnstationen ausbauen. Ebenso ist vor dem Hintergrund zunehmender Digitalisierung in diesem Zusammenhang zu erörtern, wo die Kostentragungspflicht verankert wird, sollte ein Ausbau der DFI-Infrastruktur gewünscht sein.

B4.10.2 Koordinierung von Fahrgastinformation

Als Regionale Koordinierungsstelle (RKS) für Fahrgastinformation im ÖV-Datenverbund NRW wird der NWL die Stärkung und den Ausbau dieser seit mehr als 20 Jahren etablierten Initiative weiter vorantreiben. Um eine regionsübergreifende, zuverlässige und kurzfristige Auskunft zu multimodalen Mobilitätsangeboten und Störungen zu gewährleisten, wird es weiterhin notwendig sein, die tagesaktuellen Sollfahrpläne und Betriebssituationen in Echtzeit von der Quelle, d.h. der Leitstelle der VU, bis zum Reisenden zu begleiten und wiederkehrend auf Optimierungspotentiale zu prüfen. Darüber hinaus wird die Analyse und Ableitung von Maßnahmen mit Blick auf eine synergetisch stärkere Kooperation der beiden derzeit räumlich unabhängig eingesetzten DIVA-EFA-Systeme vom VRR in der Rhein-Ruhr-Region und dem NWL in Westfalen-Lippe im Vordergrund stehen. Bei EFA handelt es sich um die elektronische Fahrplanauskunft. Der NWL nutzt DIVA als mandantenfähiges Datenmanagementsystem, mit dem alle Fahrplansolldaten und Haltestellendaten inklusive deren Ausstattung (v. a. DELFI-Attribute zur Barrierefreiheit) gepoolt werden. Zur Vorbereitung dieses Vorhabens werden im Rahmen des zuvor beschriebenen Basisgutachtens die technischen, organisatorischen, vertraglichen und ressourcenbezogenen Anforderungen ermittelt und analysiert. Auf dieser Grundlage können im Anschluss konkrete Maßnahmen zur Umsetzung und die Integration abgeleitet werden.

Auslastungsinformationen

Die Echtzeit-Auslastungsinformationen und -prognosen sind als Delegation an andere Informationsabnehmer bzw. -systeme in enger Kooperation mit dem VRR zu realisieren. In diesem Zusammenhang setzen beide SPNV-Aufgabenträger das gleiche Auskunftssystem ein. Hierbei werden Annotationsserver genutzt, die Auslastungsdaten aus vorhandenen Erhebungen zusammenführen. Durch die Anreicherung

mit weiteren Informationen wie z. B. Livedaten aus automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) oder Videoerhebungen können somit optimierte Prognosen für die Reisenden produziert werden. Perspektivisch wird auch die Integration weiterer für die gesamte Wegeketten potenziell relevanter Informationen wie etwa zu Wetterereignissen oder Veranstaltungen angestrebt, die unter Umständen Einfluss auf die Auslastung haben können. Zumindest innerhalb von NRW ist im Rahmen des ÖV-Datenverbundes NRW vorgesehen, dass eine einheitliche Darstellung der Auskunftsinformationen realisiert und in allen Auskunftsmedien mit gleichen Symbolen und Wertgrößen versehen wird. Nur so können die Reisenden die Auslastungszustände auch verbundübergreifend nachvollziehen und bewerten. Zur Harmonisierung sind weitere Abstimmungen erforderlich.

B4.10.3 Störungsinformation

Die bereits beschriebene erwartete Vielzahl von Baustellen im SPNV, aber auch sonstige Beeinträchtigungen im straßengebundenen Verkehrssystem mit Auswirkungen auf die Schienenersatzverkehre oder die Zu- und Abbringerverkehre zum Bahnsystem, werden in den kommenden Jahren in einem erheblichen Maße dazu beitragen, dass Störungsinformationen im SPNV nutzerfreundlich, verständlich und aktuell bereitgestellt werden müssen. In der Vergangenheit wurden durch die EVU häufig Informationen dezentral veröffentlicht. Inzwischen konnte erreicht werden, die Informationen über entsprechende Koordinationsstellen an die Fahrgastinformationssysteme aller EVU einheitlich auszuspielen. Eine Weiterentwicklung wird hier durch den NWL gemeinsam mit den beteiligten Partnern forciert. Als konkrete Maßnahmen sind die Revision des Frontends der Plattform zuginfo.nrw mit einer Optimierung der Usability (Bedienungsfreundlichkeit), die Integration von Filterfunktionen zur Verbesserung der Übersicht sowie die Mitwirkung bei der inhaltlichen Ausrichtung und der ressourcentechnischen Optimierung der SPNV-Steuerungszentrale in Duisburg für eine rechtzeitige, zuverlässige und ortsgenaue Reisendeninformation vorgesehen. Der NWL wird den Informationsfluss zu Störungen von den Leitstellen der EVU bis zu den Fahrgästen weiterhin überwachen und begleiten. Neben der dazu notwendigen Kenntnisnahme über die Funktionsabläufe in den Leitstellen der EVU ist hierbei v. a. die Erarbeitung und Ableitung von EVU-spezifischen Maßnahmen im inhaltlichen und personellen Kontext, einschließlich der Festlegung und Sicherstellung der Informationsweitergabe an die relevanten Ausgabekanäle von Bedeutung. Als Maßnahmen können hierzu die Aufstockung der personellen Kapazitäten für die Abwicklung der Störungsinformationskette und auch die Kopplung der Systeme mittels entsprechender Ein- und Ausgabekanäle über definierte Schnittstellen (z. B. automatisierte Versorgung der NWL-EFA mit den Störungsinformationen aus zuginfo.nrw) zielführend sein.

Im Sinne des Selbstverständnisses des NWL als übergreifender Mobilitätsverbund ist es notwendig, Störungsinformationen nicht nur im SPNV, sondern auch im ÖPNV systematisch zu erfassen, weiterzuleiten und verkehrsmittelübergreifend abzubilden. Nur so kann sichergestellt werden, dass Fahrgäste entlang der gesamten, intermodalen Wegeketten rechtzeitig über Beeinträchtigungen informiert werden.

Zur Erfassung und Weiterleitung der Störungsinformationen im ÖPNV haben der NWL und die Kooperationspartner in Westfalen-Lippe die WMP (vgl. Kapitel B4.10.1) mit einem Ereignismanagementsystem (EMS) ausgestattet. Ein zentrales Handlungsfeld besteht hierbei neben der Etablierung und Steigerung der Nutzungsintensität des Systems bei den regionalen und lokalen Busverkehrsunternehmen - also der Befüllung mit entsprechenden Daten - insbesondere in der Implementierung zusätzlicher Schnittstellen zu den digitalen Leitsystemen der Verkehrsunternehmen. Weitere Maßnahmen umfassen die Bereitstellung der EMS-Informationen auf den Abfahrtsmonitoren an den Bahnstationen, einschließlich der

mastscharfen Abbildung von Soll- und Istabfahrtszeiten sowie die Veröffentlichung von EMS-Informationen auch von Bus-Schienenersatzverkehren, sowie die Prüfung der Umsetzung der EMS-to-EMS-Schnittstelle für die Region Hannover und perspektivisch auch für weitere angrenzende Regionen.

B4.10.4 Baustellenkommunikation

Innerhalb der SPNV-Baustellenkommunikation muss für die Reisenden ein hohes Maß an Informationsqualität bereitgestellt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des zukünftig erhöhten Baugeschehens kommt der Baustellenkommunikation eine immer bedeutsamere Rolle zu. In diesem für Reisende besonders sensiblen Bereich besteht eine zentrale Maßnahme darin, digitale Instrumente verstärkt einzusetzen, um Informationen zu Baustellen und den daraus unter Umständen resultierenden Ersatzangeboten stets aktuell, zeitnah und bedarfsgerecht aufzubereiten und für die Fahrgäste bereitzustellen. Die Weiterentwicklung des NRW-Baustellenüberblicks, die Bereitstellung von Baustellen- und SEV-Informationen in den gängigen Auskunftssystemen in Echtzeit, die landesweite Neuorganisation zur Koordinierung von Busnotverkehren sowie die Übertragung auf die zentrale Informationsplattform zuginfo.nrw inklusive der sogenannte Zusatztexteplattform sind hierbei die wichtigsten Maßnahmen, die der NWL in enger Kooperation mit seinen Partnern forciert. In Analogie zu den Maßnahmen der werblichen Kommunikation wird auch hier perspektivisch nicht auf die analoge Information und Wegeleitung in den Bahnstationen verzichtet werden können. Dies ist insbesondere deshalb wichtig, weil nicht alle Reisenden ausschließlich digitale Kanäle nutzen und die Fahrgäste vor Ort schnelle, greifbare Orientierung benötigen und die Sichtbarkeit von Informationen an den Stationen das Vertrauen und die Nutzerfreundlichkeit des gesamten Systems stärkt. In diesem Zusammenhang wird die Wegeleitung in den Stationen in Abstimmung mit den zuständigen Infrastrukturbetreibern weiter analysiert und verbessert.

Um die digitalen Komponenten und deren Möglichkeiten im Sinne der voranschreitenden Digitalisierung auch stärker in den Vordergrund zu rücken, ist es ebenso notwendig, analoge und digitale Informationsangebote zu vernetzen. Dazu gehört insbesondere die Einbindung digitaler Transformationsmedien wie QR-Codes in flankierende analoge Medien wie etwa Plakate. Auf diese Weise können aktuelle, dynamische Informationen etwa zu Fahrplänen oder kurzfristigen Änderungen direkt über digitale Kanäle bereitgestellt werden, während die analogen Medien weiterhin Orientierung und Sichtbarkeit vor Ort bieten und gleichzeitig eine schnelle Hinleitung zu diesen digitalen Angeboten ermöglichen. Dadurch erhalten die Fahrgäste einen echten Mehrwert.

Im Rahmen aller Aktivitäten der Baustellenkommunikation werden die „BSN-Empfehlungen für eine standardisierte Baustellenkommunikation im öffentlichen Verkehr“ v. a. zur optischen Harmonisierung der Baustellenkommunikation unter Berücksichtigung des NRW-Styleguides für Baustellen (vgl. Kapitel B2.10.2) angewandt. Die einheitliche Baustellenkommunikation hat sich inzwischen bewährt und schafft Überblick über kompakte Informationen. Eine weitere Maßnahme wird die Fortführung und Weiterentwicklung der inhaltlichen und benutzerrelevanten Aspekte des digitalen Informationssystems an SEV-Haltestellen mit der Bereitstellung von digitalen Informationen an den mobilen Haltestellenstelen und im Bereich der stationsgebundenen Wegeleitung sein. Hierzu gehört insbesondere die Abbildung der Echtzeitinformationen für die Busse des SEV und eine für die Reisenden optimierte intuitive Wegeleitung in oder an komplexen Stationsgebäuden.

Insgesamt besteht ein enger Austausch mit den EVU, EIU und den anderen NRW-Aufgabenträgern im Zuge einer Weiterentwicklung der Baustellenkommunikation entlang der Bedürfnisse der Fahrgäste.

B4.10.5 Hintergrundsystem radbox.nrw

Das Hintergrundbuchungssystem radbox.nrw von NWL und go.Rheinland wird v. a. aus Nutzersicht konsolidiert und weiterentwickelt werden müssen. Hierbei stehen die benutzeroptimierte, intuitive Weiterentwicklung des Frontends (Website und radbox.nrw App) und die verschiedenen Schnittstellen im Vordergrund. Es ist zwischen den Schnittstellen zu Drittsystemen mit der Info API für unterschiedliche Plattformen im touristischen Bereich oder Veranstaltungssektor, zu Kommunen oder weiteren Points-of-Interest wie z. B. Krankenhäusern oder Freibädern sowie Booking-API für die vollständige Tiefenintegration in Dritt-Apps und zu den Fahrradabstellanlagen selbst (Terminal API) zu unterscheiden

Darüber hinaus ist es notwendig, den Buchungs- und Bezahlprozess zeitgemäß anzupassen, um einerseits die jeweils gängigen Bezahlmethoden anbieten zu können und andererseits den gesetzlichen Anforderungen im Hinblick auf das Rollenmodell von radbox.nrw zu entsprechen. Außerdem muss die gegenseitige Buchbarkeit der Fahrradabstellanlagen der verschiedenen Systeme sichergestellt werden, darunter radbox.nrw (go.Rheinland, NWL), DeinRadschloss (VRR) und rad-safe (Bike+Ride Offensive der DB InfraGO AG). Hierzu ist es notwendig, die technischen und vertraglichen Grundlagen für eine tiefergehende Integration in externe Apps zu schaffen. Der NWL befindet sich dafür in engem Austausch mit den Partnern und arbeitet gemeinsam an der Umsetzung der Schnittstellen, um die nahtlose Buchung und Nutzung der Angebote über die verschiedenen Apps und Systeme hinweg zu ermöglichen. Aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer ist es künftig unerlässlich, dass sie direkt aus den gängigen Mobilitätsauskunftssystemen heraus einen Fahrradstellplatz entlang ihrer gewählten intermodalen Wegekette buchen können. Entweder als eigenständige Leistung oder auf Grundlage ihres Nahverkehrstickets. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW wird bei der Beratung der kommunalen Ebene (Lizenznehmer) zum Hintergrundsystem radbox.nrw weiterhin durch die zuständigen Fachabteilungen des NWL operativ unterstützt.

B4.11 Finanzierung und Förderung

Die finanzielle Situation im öffentlichen Nahverkehr ist herausfordernd, gleichzeitig bildet eine verlässliche Finanzierung die notwendige Grundlage für die Weiterentwicklung und den Betrieb des ÖPNV in Westfalen-Lippe. In diesem Kapitel werden die Maßnahmen des NWL beschrieben, mit denen die bestehende Finanzausstattung gesichert, Förderprozesse optimiert und die Verwendung der Finanzmittel effizient gesteuert werden sollen. Damit schafft der NWL die Voraussetzungen, um Projekte und Maßnahmen effizient vor dem Hintergrund des engen finanziellen Spielraums umzusetzen. Die tatsächliche Realisierung hängt jedoch von der verfügbaren Mittelausstattung ab.

B4.11.1 Finanzausstattung

Vor dem Hintergrund der angespannten Finanzierungssituation im öffentlichen Nahverkehr sowie der laufenden Diskussionen zur zukünftigen Organisation des ÖPNV in NRW ist die Sicherung der finanziellen Ausstattung von zentraler Bedeutung für die zukunftsgerichtete Gestaltung der Mobilität und die Aufrechterhaltung des Betriebs des SPNV bzw. ÖPNV in Westfalen-Lippe. Die Umsetzung der gesetzten Ziele und zuvor beschriebenen Maßnahmen ist nur möglich, wenn die dafür erforderlichen Mittel bereitstehen. Angesichts steigender Kosten, wirtschaftlicher Unsicherheiten und wachsender Anforderungen an den Nahverkehr bei gleichzeitig politisch festgesetzten Tarifen, insbesondere dem Deutschlandticket, steigt zudem der Druck auf die Gestaltung der Verkehrswende und die Umsetzung von Einzelmaßnahmen in der Region.

Der NWL gestaltet die Diskussionen zur Restrukturierung der ÖPNV-Organisation in NRW und zu den damit verbundenen Fragen der Finanzausstattung aktiv mit und positioniert sich klar, wobei stets die Interessen der Menschen in ganz Westfalen-Lippe im Fokus stehen. Es ist eine verlässliche Finanzierungsgrundlage zu schaffen, welche angesichts langlaufender vertraglicher Verpflichtungen durch die Verkehrsverträge langfristig angelegt sein muss. Der NWL setzt sich in diesem Zusammenhang zudem für die Einhaltung des Konnexitätsprinzips ein. Parallel dazu werden die bestehenden Finanzierungsgrundlagen überprüft und der NWL wirkt auf eine Weiterentwicklung des Verteilungsschlüssels in NRW hin, um eine faire sowie gleichzeitig nachhaltige Mobilität für alle Menschen in NRW gleichermaßen sicherzustellen. Ferner sucht der NWL kontinuierlich nach alternativen Finanzierungs- und Förderquellen und prüft innovative Wege, um die finanzielle Ausstattung zu sichern und zu stärken.

Zur Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen hat der NWL vor diesem Hintergrund eine Methode entwickelt, die Maßnahmen nach objektiven Kriterien bewertet. Diese wird in Kapitel B4.2.6 näher beschrieben und kontinuierlich evaluiert sowie weiterentwickelt.

B4.11.2 Förderung

Der NWL ist nicht nur SPNV-Aufgabenträger, sondern fungiert zugleich als Bewilligungsbehörde für eigene Fördermittel sowie für Mittel des Landes NRW. Auf diese Weise kann der NWL gezielt die Umsetzung der definierten (Mobilitäts-) Ziele finanziell unterstützen, deren Fortschritt aktiv vorantreiben und entsprechende Förderinstrumente als Steuerwerkzeuge nutzen.

Die Förderkulisse orientiert sich an den im Nahverkehrsplan definierten Zielstellungen. Grundsätzlich ist sie jedoch davon abhängig, dass ausreichend Finanz- und Fördermittel bereitstehen. Bei unveränderter Mittel-Ausstattung des NWL und gleichzeitig steigendem Antragsvolumen im Zusammenhang der Förderung kann dies dazu führen, dass beantragte Fördergelder für einzelne Projekte nur noch eingeschränkt bewilligt werden können. Daher ist es erforderlich, die vorhandenen Finanz- und Fördermittel effizient einzusetzen, Prioritäten klar zu definieren und die Vergabe der Mittel gezielt zu steuern, um die Umsetzung der wichtigsten Projekte im Sinne der strategischen Ziele und der Weiterentwicklung der Mobilität in Westfalen-Lippe sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang evaluiert und monitort der NWL regelmäßig die bestehende Förderpraxis und bestehende Förderrichtlinien, die in seiner Zuständigkeit liegen. Daraus resultiert die Weiterentwicklung der Richtlinien im Bereich der Förderkriterien, der Förderhöhe und der Maßnahmenpriorisierung. Für die Priorisierung von Maßnahmen insgesamt hat der NWL, wie beschrieben, eine strukturierte Methode entwickelt, die in Kapitel B4.2.6 erläutert ist. Auch setzt der NWL sich im Austausch mit den Fördergebern für eine Flexibilisierung der Mittelverwendung ein, insbesondere im Kontext von Verwendungszeiträumen. Die Entwicklung von Lösungen zur weiteren Verbesserung des Mittelabflusses oder der Ausweitung der Verwendungszeiträume wird weiterhin eine wichtige Aufgabe des NWL sein. Dazu ist die weitere Untersuchung etwaiger Hindernisse in der Förderpraxis und der Umsetzung von Maßnahmen erforderlich, um etwaige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Der NWL berät Kommunen und Verkehrsunternehmen weiterhin im Rahmen seiner Möglichkeiten zu Förderthemen, damit die gewünschten Impulse raumwirksam umgesetzt werden können. Um die fördertechnischen Voraussetzungen rechtzeitig mitzudenken oder um mögliche andere Finanzierungsquellen gemeinsam zu suchen und gegeneinander abzugrenzen, kann die Beratung bereits in der Planungsphase beginnen. Sie setzt sich über die Anmeldung, die Antragstellung bis zur Bewilligung und den Bau fort und endet mit der Schlussverwendung der Maßnahme.

Fördermittelakquise

Neben der Evaluierung bestehender Förderpraxen wird bei steigenden Kosten und erhöhten Investitionsbedarfen es auch immer wichtiger, neue Finanzierungsquellen zu erschließen. Hierzu ist es von großer Bedeutung, mögliche Quellen auf europäischer, Bundes- und Landesebene zu sondieren, auf die Beschlüsse des NWL und seiner Mitgliedskommunen hin zu analysieren und mögliche Finanzierungsansätze aufzuzeigen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Förderaufrufe meist relativ kurzfristig erfolgen. Um auch kurzfristig auf neue Förderaufrufe reagieren zu können, ist eine entsprechende Vorbereitung notwendig. Zudem sollte sich der NWL verstärkt in die Initialisierung und Ausgestaltung von Förderprogrammen einbringen. Im Rahmen der Akquise erfolgen auch Begleitung und Monitoring der daraufhin gestellten Anträge. Die Fördermittelakquise wird innerhalb des NWL in die Linienarbeit überführt.

Prozessoptimierung in der Förderung

Da der Mittelabfluss in Förderprogrammen derzeit nicht immer reibungslos gewährleistet ist, strebt der NWL gezielte Prozessoptimierungen an. Die ÖPNV-Investitionsförderung ist zurzeit in den zentralen Arbeitsabläufen an den entscheidenden Stellen noch vollständig papierbasiert. Insbesondere können rechtsverbindliche Anträge von Zuwendungsempfängern und wirksame Bescheide an Zuwendungsempfänger ausschließlich in Papierform zugestellt bzw. übergeben werden.

Der NWL setzt derzeit gemeinsam mit dem VRR und go.Rheinland eine Digitalisierung des gesamten Förderverfahrens um. Das Ziel ist die Erstellung einer Webanwendung, im Folgenden Portal genannt, die das bisherige papierbasierte Verfahren digital ersetzt. Das Portal soll den Antragstellenden einen vereinfachten Zugang zur SPNV- bzw. ÖPNV-Investitionsförderung bieten.

Für die Zuwendungsempfänger ermöglicht das Portal eine digitale Antragstellung bis hin zum Abschluss der Maßnahme. Der bescheidenden Stelle ist es möglich, sämtliche Bewilligungsunterlagen auf Basis dieser Schnittstelle an den Zuwendungsempfänger zu übergeben. Die Mittelbewirtschaftung wird in Zukunft gesamthaft digital über das Portal ablaufen und somit zu einer erheblichen Optimierung für alle beteiligten Stellen führen.

Neben den grundsätzlichen Vorteilen einer digitalen Antragstellung wurden im Rahmen des Portals zusätzliche Funktionen integriert, die für die Antragstellenden konkrete Vorteile bieten:

- Geführte Antragstellung,
- Plausibilitätskontrolle,
- Kontextbezogene Hilfestellungen,
- Maßnahmenbezogene Dokumentenablage für den Zuwendungsempfänger,
- Vorausgefüllte Felder,
- Bereitstellung aktueller und einheitlicher Antragsformulare,
- Medienbruchfreies Zuwendungsverfahren (d.h. eine vollständige digitale Vertragsabwicklung)
- Maßnahmenbezogenen Zugriff auf und strukturierte Ablage von Anträgen und Bescheiden.

Die Beantragung von Maßnahmen in Papierform bleibt jedoch auch weiterhin möglich.

B4.11.3 Finanzcontrolling

Angesichts knapper werdender Finanzmittel und der Verantwortung im Umgang mit öffentlichen Geldern ist ein effektives Finanzcontrolling für den NWL unverzichtbar. Es gewährleistet eine zielgerichtete und effiziente Mittelverwendung, unterstützt die Priorisierung von Maßnahmen und stärkt die

Steuerungsfähigkeit des Verbandes sowie die Stabilität des öffentlichen Verkehrssystems. Auf dieser Grundlage lassen sich folgende konkrete Maßnahmen zur transparenten Mittelallokation, der Budgetüberwachung und dem Controlling ableiten.

Allokation der Finanzmittel

Die Allokation der finanziellen Mittel erfolgt, sofern sie nicht bereits durch gesetzliche Vorgaben geregelt ist, auf Grundlage organisatorischer und planerischer Maßnahmen im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung.

Ein zentrales Element bildet dabei die Festlegung von Prioritäten, die u. a. in jährlichen Strategieworkshops gemeinsam mit allen Organisationseinheiten erarbeitet werden. Für die Bewertung der Priorisierung werden beispielsweise Kriterien wie Finanzierbarkeit, strategische Relevanz, Ressourcenverfügbarkeit und Umsetzbarkeit herangezogen. Da jedoch ein wesentlicher Teil der Haushaltsmittel durch bestehende Verträge und vertragliche Verpflichtungen bereits gebunden und eine flexible Mittelverwendung somit stark eingeschränkt ist, erfolgt die finale Prioritätengrenze innerhalb dieses engen finanziellen Spielraums im Rahmen der Top-Down-Budgetierung.

Um auf veränderte Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können, besteht zudem die Möglichkeit, Budgets zu verschieben. Dadurch können finanzielle Mittel kurzfristig neu priorisiert werden und an geänderte Bedarfe angepasst werden.

Budgetüberwachung

Zur Sicherstellung der effizienten und zielgerichteten Mittelverwendung erfolgt die Budgetüberwachung in Form eines definierten Kontrollprozesses. Dies ermöglicht die laufende Kontrolle und Auswertung der Budgetflüsse sowie eine transparente Berichterstattung gegenüber den Entscheidungsgremien. Für die laufende Überwachung stehen den Budgetverantwortlichen und dezentralen Controllern entsprechende Auswertungsmöglichkeiten im Buchführungsprogramm zur Verfügung.

Sofern die zur Verfügung stehenden Mittel nicht zur Finanzierung des Leistungsvolumens etwa im SPNV und zur Schaffung eines ausgeglichenen Haushalts ausreichen, bleibt als letztes Mittel nur noch die Kürzung von Verkehrsleistungen, sowohl in bestehenden Verträgen als auch in der Ausschreibung von zukünftigen Leistungen, sowie die Erhebung einer Umlage auf der Grundlage der Gemeindeordnung NRW. Dies ist vor dem Hintergrund der beschriebenen knappen finanziellen Ressourcen in Zukunft weiter zu beobachten.

Aufbau eines neuen Finanzcontrollings

Das Controllingsystem ist ein relevantes Werkzeug, um Daten systematisch zu erfassen, auszuwerten und transparent darzustellen. Es dient mit Blick auf die Erreichung der finanziellen, operativen und strategischen Ziele der Steuerung, Planung und Kontrolle. Dafür wurden bereits diverse strukturelle Anpassungen vorgenommen. So wurden die kaufmännischen Verwaltungsprozesse intensiv geprüft aber auch teilweise neu aufgestellt und verschriftlicht. Die Budgetverantwortung wurde konkretisiert und Maßnahmen im Umgang mit Plan-Abweichungen wurden definiert.

Auch die technische Grundlage für das neue Finanzcontrolling wurde bereits durch die Einführung des Buchführungsprogramms DATEV geschaffen. In diesem Programm werden u. a. Soll-Ist-Vergleiche und Finanzkennzahlen ausgewertet, die Bestandteil eines Reporting-Berichts sind. Diese Reporting-Berichte werden in regelmäßigen Abständen erstellt. Sie helfen den verschiedenen Gremien bei der

Entscheidungsfindung, ermöglichen Transparenz und fördern die strategische sowie operative Unternehmensführung. Ergänzt wird das Zahlenwerk durch Forecasts und Erläuterungen der Fachabteilungen. Voraussetzung dafür ist die regelmäßige und verbindliche Kommunikation zwischen den Fachabteilungen und der Abteilung Finanzen des NWL.

Neben der Auswertung von Zahlen der Erfolgsplanung/-Rechnung wird im Rahmen der Liquiditätsplanung als weiteres Controllinginstrument die Zahlungsfähigkeit überwacht, um frühzeitig finanzielle Engpässe erkennen zu können. Dies ist ein elementarer Bestandteil zum Erreichen der weiteren Ziele, wie der Umsetzung der Finanzallokation und der Sicherung der Effizienz und Auskömmlichkeit.

B4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte

Die zuvor dargestellten Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern werden im Rahmen dieses Kapitels, wo möglich, räumlich verortet und zusammengestellt. Dadurch werden die Maßnahmen räumlich konkretisiert und die aktuellen sowie geplanten Entwicklungen im SPNV werden planerisch greifbarer. In diesem Zusammenhang ist nochmals zu betonen, dass alle genannten Maßnahmen, unabhängig davon, ob sie das Angebot oder die Infrastruktur betreffen, mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden sind. Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Ziele und Maßnahmen können daher nur dann umgesetzt werden, wenn die erforderlichen finanziellen Mittel sowie ausreichende personelle Ressourcen zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang ist eine Priorisierung von Maßnahmen erforderlich, welche in Kapitel B4.2.6 betrachtet wird.

Die Korridordarstellungen gliedern sich in die Teilregionen Münsterland, Ostwestfalen-Lippe, die Hellwegregion, das Sauerland sowie das Siegerland. Diese Regionen zeichnen sich durch vielfältige Rahmenbedingungen aus, die sich insbesondere topografische als auch in demografisch-strukturelle Bedingungen betreffen. Insgesamt werden 39 Korridore im Rahmen der räumlich-spezifischen Handlungskonzepte betrachtet. Die Gliederung in die fünf genannten Teilregionen ermöglicht einen strukturierten Überblick.

Die Handlungskonzepte geben für den jeweiligen Korridor zunächst einen Überblick über das bestehende Liniennetz, die im jeweiligen Korridor verlaufenden Strecken sowie das aktuelle SPNV-Angebot auf Basis des Fahrplans 2026. Dabei werden u. a. die Zuganzahl, Betriebszeiten und das Leistungsvolumen auf den Linien ebenso berücksichtigt wie der derzeitige Fahrzeugeinsatz. Ergänzend wird die Fahrgastnachfrage in Form der Nutzungsintensität (Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge) auf Grundlage der aktuellen Erhebung aus dem Jahr 2023 dargestellt.

Eine kurze textliche Beschreibung der aktuellen Situation schließt die Beleuchtung des Status Quo im jeweiligen Korridor ab und berücksichtigt dabei auch aktuelle Qualitätskennziffern.

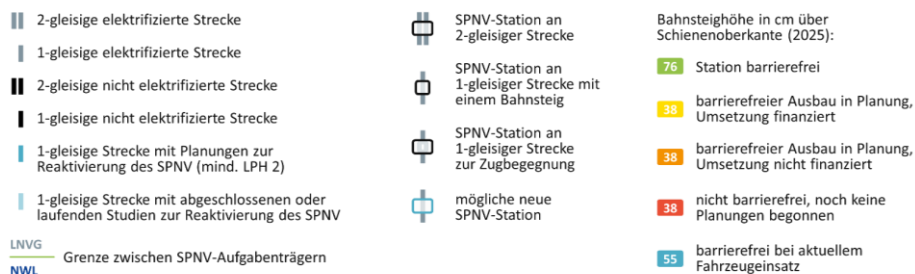
Die geplanten Maßnahmen zur Angebots- und Infrastrukturentwicklung werden darauf aufbauend zunächst anhand von Liniengrafiken dargestellt. Diese zeigen den Infrastrukturstand sowie das Fahrplangebotes des Jahres 2026 und veranschaulichen darüber hinaus die Entwicklungsperspektiven im Rahmen der Szenarien der Zielnetze NRW 2032 und 2040. Dabei ist zu beachten, dass sich die Bezeichnungen der Zielnetze nicht auf feste Jahreszahlen, sondern auf unterschiedliche Planungsszenarien beziehen. Das Zielnetz 2032 bildet dabei den mittelfristigen Planungshorizont ab und ist als Etappe auf dem Weg zum langfristigen Planungshorizont des Zielnetzes 2040 zu verstehen.

Daran anknüpfend werden die zuvor dargestellten Maßnahmen in den jeweiligen Korridoren räumlich verortet. Die Klassifizierung erfolgt analog zur thematischen Gliederung und berücksichtigt in den

- 1 Szenarien der Zielnetze die Themenbereiche Qualität, Taktfolge und Verbindungen, Bedienungszeiten,
2 Vernetzung und Anschlüsse, Dekarbonisierung, Fahrzeugeinsatz sowie Infrastruktur- und Stationsmaß-
3 nahmen.
- 4 Die verwendeten Symboliken sind in der nachstehenden Legende (s. Abb. 72) dargestellt und werden
5 nicht erneut für jeden Korridor erläutert.

Korridorgrafiken Strecke und Stationen Infrastruktur 2026

vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



Liniengrafiken 2026 und Zielnetze 2032 und 2040



Abb. 72: Legendendarstellung Korridore

Quelle: NWL 2025

- 9 In der Legende sind die in den Liniengrafiken verwendeten Darstellungen verschiedener Infrastruktur-
10 merkmale sowie Betriebsstandards ersichtlich. Aus infrastruktureller Sicht wird so eine Unterscheidung
11 zwischen ein- und zweigleisigen Strecken, mit und ohne Elektrifizierung erkennbar. Die Bahnsteighöhe
12 über Schienenoberkante zeigt den möglichen Fahrzeugeinsatz und die Barrierefreiheit auf den jeweili-
13 gen Strecken. So müssen Fahrzeuge je nach Höhe des Bahnsteigs mit einem Schiebetritt und/oder einer
14 Spaltüberbrückung ausgestattet sein, um Fahrgästen einen erleichterten bzw. barrierefreien Einstieg zu
15 ermöglichen. Auch wird die jeweilige Produktkategorie ebenso wie die Takthäufigkeit dargestellt.

- 16 Die Teilregion Münsterland umfasst 14 Korridore, die überwiegend den Knotenpunkt Münster mit den
17 angrenzenden Kreisen verbinden. Es folgt die Teilregion Ostwestfalen-Lippe mit zehn Korridoren rund
18 um Bielefeld und Paderborn. Die Hellwegregion mit fünf Korridoren ist geprägt durch Achsen mit Ver-
19 bindungsfunktionen und Expressverkehren. Die fünf Korridore des Sauerlands binden die Sauerländi-
20 schen Mittelstädte an Dortmund, Hagen und auch Kassel an. Das Siegerland mit fünf Korridoren rund
21 um Siegen als zentralem Knotenpunkt bietet Verbindungen im südlichen Bereich des NWL-Verbandsge-
22 biets nach Dortmund, Köln, Hessen und Rheinland-Pfalz.

- 23 Die Darstellungen der Korridore, die Teil der S-Bahn Münsterland bzw. der S-Bahn OWL sind, wurden
24 jeweils mit dem Zusatz (SBM) beziehungsweise (SBO) gekennzeichnet.

B4.12.1 Münsterland

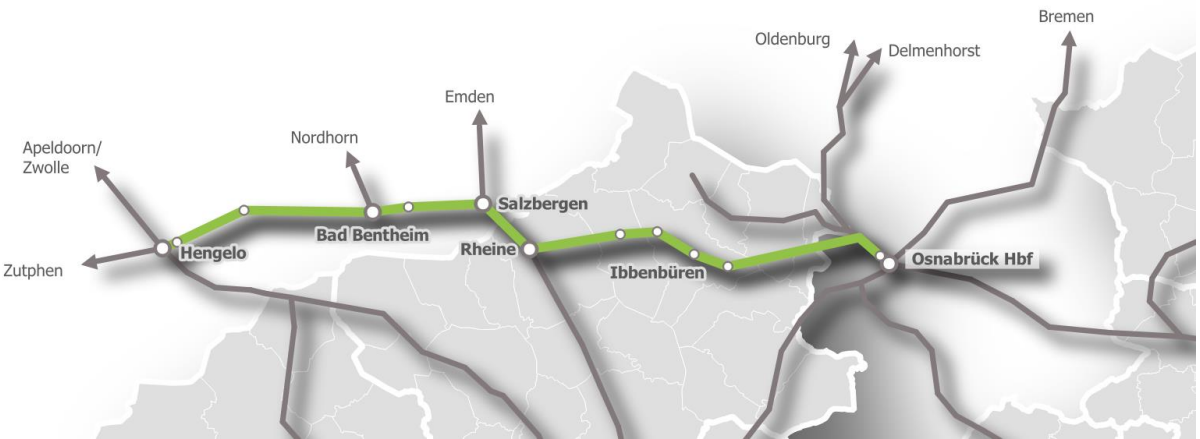
Korridor 1

Hengelo – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück Hbf

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 61	Wiehengebirgs-Bahn	Hengelo – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück – Bielefeld
RE 15	Emsland-Express	Emden – Meppen – Rheine – Emsdetten – Münster
RE 60	Ems-Leine-Express	Rheine – Osnabrück – Bünde – Löhne – Braunschweig
RE 62	Ems-Werre-Express	Rheine – Osnabrück – Bünde – Löhne

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2931	375	Salzbergen – Rheine	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2992	375	Rheine – Osnabrück	elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 61	38	38	38	34
RE 15	40	40	38	34
RE 60	18	18	18	18
RE 62	18	18	16	14

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 61	Stadler FLIRT 3MS, 5-teilig, TWN
RE 15	Stadler FLIRT 3, 4-teilig, EMIL
RE 60	Stadler KISS, 6-teilig, EMIL
RE 62	Alstom Coradia Continental BR 440

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	10 ⁵ 11
ab Rheine	5-23	5-0	6-0	7-23
ab Osnabrück	5-23	5-0	6-0	6-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 61	0,57 Mio.
RE 15	0,07 Mio.
RE 60	0,25 Mio.
RE 62	0,23 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Salzbergen - Rheine	6.400	7.400	6.500
Rheine - Osnabrück	4.200	4.400	4.100

Qualität

Insbesondere das Nadelöhr zwischen Osnabrück Hbf und Osnabrück-Eversburg mit der Ausfädelung der Strecke nach Bramsche ist derzeit stark belastet. Ein drittes Gleis würde hier spürbare Entlastung bringen und kreuzende Verkehre könnten vermieden werden.

Taktfolge und Verbindungen

Mit der RB 61 in der Grundversorgung und den beiden zweistündlich versetzt fahrenden schnellen Linien RE 60 und RE 62 wird der Bedienungsstandard zwar in der Verbindung Rheine – Osnabrück mit einer Nutzungsintensität von über 4.000 Rkm/kmBL grundsätzlich erreicht - jedoch nicht für alle Zwischenhalte. Ausgehend von diesem Konzept, das im Horizont der Zielnetze NRW 2032 und 2030+ in Niedersachsen Bestand hat, wird mit dem Zielnetz NRW 2040 und dem SPNV-Konzept 2040+ eine Verdichtung mit einer zusätzlichen Linie mit allen Halten und einer stündlichen schnellen Verbindung mit Anschlussfunktion in Rheine verfolgt. 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 2032 überführt werden.

Die RE 60 verkehrt im Zielnetz NRW 2040 stündlich nur mit Halt in Ibbenbüren und Osnabrück Altstadt und wird darüber hinaus im SPNV-Konzept 2040+ der LNVG bis Leer verlängert und bietet damit umsteigefreie Verbindungen aus dem Emsland nach Osnabrück und Hannover. Die neue RE 61 bedient dann alle Zwischenhalte zusätzlich zur RB 61 und wird von Osnabrück dann beschleunigt mit wenigen Halten nach Bielefeld geführt.

Bedienungszeiten

Zur Erreichung des Bedienungsstandards im Spätverkehr ist eine zusätzliche Fahrt der RB 61 an den Verkehrstagen Montag bis Freitag von Osnabrück bis Rheine erforderlich in Verlängerung des Zuges von Bielefeld. An Wochenenden besteht diese Verbindung bereits. Von Rheine aus soll nach 23 Uhr zudem eine zusätzliche Verbindung der RE 62 bis Löhne geschaffen werden.

Vernetzung / Anschlüsse

Über die drei Bahnhöfe Hengelo, Rheine und Osnabrück sowie den weiteren Fahrtverlauf der auf den Streckenabschnitt verkehrenden Züge über Osnabrück hinaus ist eine sehr gute Vernetzung ins deutsche sowie ins niederländische Streckennetz gegeben. In Osnabrück bestehen Anschlüsse an die Nord-Süd Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Bremen.

Fahrzeugeinsatz

Das ursprünglich 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) soll aufgegeben worden, da es fahrzeugseitig als nicht aufwärtskompatibel angesehen wird. Der Korridor wird vollständig mit Elektrotriebwagen betrieben.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Konkrete Ausbaumaßnahmen des Korridors befinden sich derzeit nicht in Planung. Angesichts ihrer hohen Bedeutung im internationalen Fernverkehr, der zwei europäische Hauptstädte miteinander verbindet und aus wirtschaftlichen Interessen, wird die Strecke regelmäßig für Ausbaumaßnahmen in Betracht gezogen, um die zulässigen Streckengeschwindigkeiten zu erhöhen und die Reisezeiten im Fernverkehr weiter zu verkürzen. Gleichzeitig würde ein solcher Ausbau zu einer stärkeren Entzerrung der Zugläufe beitragen und damit auch die Pünktlichkeit voraussichtlich insgesamt positiv beeinflussen

In den kommenden Jahren werden für diesen Korridor insbesondere die Knoten Osnabrück und Rheine stärker in den Fokus rücken. Durch gezielte infrastrukturelle Anpassungen sollen die Mischverkehre und Taktlagen stabilisiert sowie die Pünktlichkeit und damit die Betriebsqualität auf den stark belasteten

Streckenabschnitten verbessert werden. Die zentrale Schlüsselstelle dieser Achse bildet dabei der Knoten Osnabrück mit dem Hauptbahnhof und dem Abzweig Osnabrück-Eversburg (vgl. Korridor 3 und 4).

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Rheine und Ibbenbüren sind barrierefrei.

Für die nicht barrierefreien Haltepunkte Hörstel, Ibbenbüren-Esch und Ibbenbüren-Laggenbeck gibt es Vorratsplanungen, jedoch besteht derzeit keine gesicherte Finanzierung für eine bauliche Umsetzung.

Neue Stationen im SPNV

Wünsche aus den Kommunen zur Einbindung neuer Haltepunkte oder die Reaktivierung ehemaliger Stationen beispielsweise in Rheine-Rodde, Westerkappeln Velpo und Lotte sind im Rahmen der aktuellen Konzepte aufgrund des übergeordneten Interesses des Korridors mit Einbindung in die Knoten Osnabrück und Rheine und weiteren Anhängigkeiten, die bis nach Hengelo und Herford reichen, mit der aktuellen Infrastruktur nicht realisierbar.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Im Bereich des Korridors gibt es für folgende mögliche Reaktivierungsstrecken Machbarkeitsstudien, deren Ergebnisse zum Teil schon vorliegen (vgl. Kapitel B4.1.5):

- Lengerich (Westf) – Ibbenbüren
- Recke – Rheine
- Rheine – Spelle
- Bad Bentheim – Gildehaus (– Gronau)

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Vorratsplanung NWL 1	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, der Stationen Münster-Albachten, Ibbenbüren-Laggenbeck, Hörstel, Lennestadt-Meggen	Barrierefreiheit	–
Vorratsplanung NWL 2	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit der Stationen Münster-Sprakel, Kattenvenne, Ibbenbüren-Esch	Barrierefreiheit	–

Korridor 2
Recke – Osnabrück Hbf
Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 62	Tecklenburger Nordbahn	Recke – Osnabrück Hbf

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
9208	222	Recke – Osnabrück-Eversburg	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
1502	392	Abzw. RVM – Osn.-Eversburg	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2992	375/392	Osn.-Eversburg – Osnabrück Hbf	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke



Geplantes SPNV-Angebot NWL

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 62	64	64	54	30

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Recke	5-21	5-21	6-21	8-21
ab Osnabrück	5-22	5-22	6-22	8-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 62 Recke Osnabrück	0,66 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 62	BEMU, 2-teilig

Aktuelle Situation

Auf der Strecke zwischen niedersächsischen Stadt Osnabrück als regionalem Oberzentrum und den vier Gemeinden des ehemaligen Kreises Tecklenburg findet seit der Einstellung in den 1970er-Jahren kein regelmäßiger Personenverkehr mehr statt. Gemeinsam mit der LNVG und der kommunal getragenen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Strecke 9208 strebt der NWL die Reaktivierung des SPNV an und finanziert der RVM die Planungskosten. Das Projekt und die Linie tragen den historisch gewachsenen Namen „Tecklenburger Nordbahn“. Mangels aktuell stattfindenden Verkehrs liegen keine Qualitätsdaten für die Tecklenburger Nordbahn vor. Jedoch ist festzustellen, dass der Knoten Osnabrück und insbesondere die teilweise parallel verkehrenden Züge des Weser-Ems-Netzes (Osnabrück – Wilhelmshaven und Osnabrück – Bremen) zu den qualitativ schwächsten Linien in Niedersachsen gehören.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Das Reaktivierungsprojekt Tecklenburger Nordbahn bewirkt für die Region ein völlig neues SPNV-Angebot und lässt einen grundsätzlichen Wandel der Mobilität hin zu einer attraktiven und nachhaltigen öffentlichen Verkehrsstruktur erwarten.

Vorgesehen ist ein werktägliches Angebot im 30-Min-Takt und der Einsatz von voraussichtlich zweiteiligen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) mit etwa 140 Sitzplätzen bei Anpassung des bestehenden Regionalbus-Angebotes. Zur Reaktivierung ist eine umfangreiche Erneuerung der bestehenden Strecke sowie Neubau von insgesamt sieben Stationen geplant. Des Weiteren sind Maßnahmen auf dem Netz der DB InfraGO geplant.

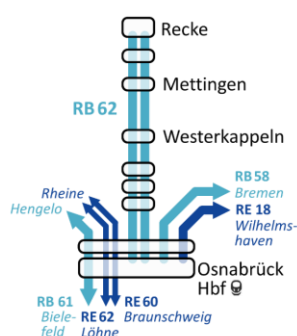
Die infrastrukturell geplanten Maßnahmen aus kommunaler Hand stellen einen bedeutenden Schritt dar, mit dem langfristig die Grundlage für ein zuverlässiges und leistungsfähiges Mobilitätsangebot geschaffen wird. Zur Finanzierung streben NWL und RVM eine Zuwendung aus Bundesmitteln nach GVFG an. Das Projekt ist Bestandteil ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes NRW.

Infrastruktur Planung

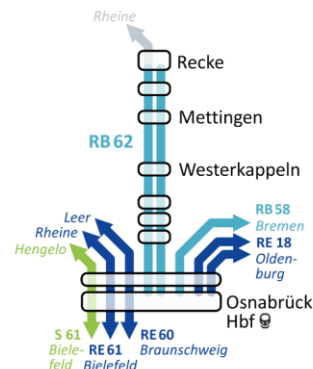
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Um von der Inbetriebnahme an bereits ein ausreichendes Qualitätsniveau zu erzielen, streben NWL und LNVG die weiter unten beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen an.

Taktfolge und Verbindungen

Mit einem möglichst durchgängigen, werktäglichen 30-Min-Takt sowie dem Einsatz moderner Akkutriebwagen will der NWL ein attraktives Angebot aufstellen. In einer Untersuchung aus dem Jahr 2021 wurde eine tägliche Fahrgastnachfrage von knapp 5.000 Personen prognostiziert, die überwiegend aus vom motorisierten Individualverkehr wechselnden Reisenden besteht.

Bedienungszeiten

Zur Herstellung eines attraktiven Angebots sind umfangreiche Betriebszeiten geplant, um die Verbindung zwischen Osnabrück und den nordrhein-westfälischen Anrainergemeinden sowohl für Pendler als auch Freizeitreisende zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu machen.

Vernetzung / Anschlüsse

Mit dem Hauptbahnhof Osnabrück bietet sich am östlichen Linienendpunkt eine umfangreiche Möglichkeit zur direkten Verknüpfung mit weiteren Regionalverkehren sowie zahlreichen Fernverkehrsangeboten. Durch die recht hohe Taktdichte ist im Regelfall eine gut passende Umstiegssituation gegeben.

Dekarbonisierung

Durch den Einsatz von leisen und lokal emissionsfreien Akkutriebwagen strebt der NWL ein nachhaltiges und umweltfreundliches Mobilitätsangebot auf dieser Strecke an. Die Untersuchung aus dem Jahr 2021 zeigt mit rund 2.300 vermiedenen Pkw-Fahrten pro Tag eindrucksvoll das Potenzial dieser Reaktivierungsmaßnahme auch in Bezug auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen auf.

Fahrzeugeinsatz

Vorgesehen ist der Einsatz von Akkutriebwagen in Einfachtraktion. Mit etwa 140 Sitzplätzen bieten die Fahrzeuge eine der prognostizierten Nachfrage ausreichend dimensionierte Kapazität. Für Sonderfahrten sowie perspektivische Angebotsausweitungen ist die Strecken- und Stationsinfrastruktur bereits für den Betrieb in Doppeltraktion ausgelegt.

Die mit der Inbetriebnahme neu zu beschaffenden Fahrzeuge sollen den dann gültigen Ausstattungs- und Barrierefreiheitsstandards entsprechen und durch ihr hohes Beschleunigungsvermögen einen wesentlichen Beitrag zu einer hohen Betriebsqualität leisten.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Zur Erzielung einer hohen Betriebsqualität wird auf eine leistungsfähige Gestaltung der RVM-Strecke Wert gelegt. Hierzu wird die Streckengeschwindigkeit weitgehend auf 100 km/h gesteigert. Zudem ist u. a. im Bahnhof Recke als Linienendpunkt eine überschlagene Wende mit einer verhältnismäßig hohen Wendezeit von 35 Minuten geplant. Der Begegnungsabschnitt im Bereich zwischen Mettingen und Westerkappeln wurde maximiert und der Bahnhof Westerkappeln zur Durchführung von dispositiven Zugkreuzungen gestaltet.

Einen qualitativ kritischen Linienabschnitt stellt der Infrastrukturbereich der DB InfraGO dar, da der Knoten Osnabrück bereits mit den aktuell stattfindenden Verkehren stark ausgelastet ist. Um die Aufnahme der Verkehre der Tecklenburger Nordbahn unter adäquaten Qualitätsmaßstäben zu ermöglichen, sind folgende infrastrukturellen Maßnahmen geplant: Errichtung von zwei bis drei zusätzlichen Weichenverbindungen im Bahnhof Osnabrück-Eversburg sowie der Bau eines weiteren Bahnsteiggleises in Osnabrück Hbf, alternativ einer Wendeanlage an der Ostseite von Osnabrück Hbf.

Um einen energetisch stabilen Betrieb der batterieelektrischen Fahrzeuge zu erzielen, soll ergänzend zur bestehenden Oberleitung auf der Strecke 2992 eine Ladestation im Bahnhof Recke errichtet werden.

Für einen auf die Inbetriebnahme der Tecklenburger Nordbahn voraussichtlich nachfolgenden Zeitpunkt ist im Übrigen eine Angebotsausweitung der SPNV-Linien Osnabrück – Wilhelmshaven und Osnabrück – Bremen geplant. Diese führt zu weiteren Verkehrsverdichtungen auf den DB-Strecken und soll durch weiteren Infrastrukturausbau ermöglicht werden. In diesem Zuge wird auch der für die Verkehre der Linie RB 62 relevante Abschnitt der Strecke 1502 elektrifiziert werden, sodass der BEMU-Betrieb energetisch weiter abgesichert wird.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die von der RVM sieben neu zu errichtenden Stationen werden sogleich nach aktuellen Vorgaben zur Barrierefreiheit gestaltet. Die Bahnsteigkanten sind auf die NRW-Standardhöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante ausgelegt und stufenfrei zugänglich. Auch die beiden auf dem DB-Streckenteil gelegenen Stationen Osnabrück Altstadt und Osnabrück Hbf verfügen bereits über Bahnsteige mit einer Höhe von 76 Zentimetern. In Zusammenspiel mit dem ebenfalls auf eine Höhe von 76 Zentimetern ausgelegten Einstiegsbereiche der BEMU wird eine barrierefreie Reisekette hergestellt.

Neue Stationen im SPNV

Im Zuge der Reaktivierung errichtet die RVM diese sieben Stationen:

- Recke
- Espel/Schlickelde
- Mettingen
- Westerkappeln
- Lotte-Wersen
- Lotte-Büren/Kromschröder
- Lotte-Büren/Eversburg

Die Stationen sollen eine attraktive Ausstattung erhalten und aktuellen Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Die Bahnsteige sollen über eine Baulänge von 120 Metern verfügen und somit zur Nutzung von Zügen in Doppeltraktion geeignet sein. Die Lage der Stationen erfolgt im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten möglichst zentral bzw. in Nähe zu Verknüpfungspunkten. Die jeweiligen Gemeinden streben die weitere Ausgestaltung der Stationen zu Mobilstationen an, um eine attraktive Verknüpfung vor Ort und Herstellung durchgehender Reiseketten zu gewährleisten.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Das Reaktivierungsprojekt Tecklenburger Nordbahn bietet die Chance, eine aktuell vom SPNV ausgeklammerte Region an das Bahnnetz anzuschließen. Damit kann eine erhebliche Zahl bislang mit dem Pkw zurückgelegter Wege auf einen lokal emissionsfreien, barrierefreien und komfortablen Verkehrsträger verlagert werden. Für den NWL stellt die Reaktivierung ein wichtiges Projekt zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in Westfalen-Lippe.

Für eine Inbetriebnahme der Linie RB 62 kann derzeit keine Aussage zu einem bestimmten Zeitpunkt getroffen werden. Angesichts der noch ausstehenden umfangreichen Arbeitsschritte sowie verschiedener außerhalb der Einflussosphäre des NWL liegender Entscheidungsprozesse – etwa im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die RVM-Strecke und bei den erforderlichen Maßnahmen im Netz der DB InfraGO ist von einem noch mehrere Jahre andauernden Prozess auszugehen.

Mit Inbetriebnahme soll die Tecklenburger Nordbahn sogleich im für die Linie vorgesehenen Zielkonzept verkehren; Etappierungsschritte sind bislang nicht vorgesehen.

Für eine mögliche Verlängerung der Tecklenburger Nordbahn zu einem späteren Zeitpunkt über Recke hinaus bis Rheine läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie (vgl. Kapitel B4.1.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn (RVM)	Ausbau Recke – Osnabrück-Eversburg (– Osnabrück Hbf)	RB 62 neu	2032
Recke - Rheine	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung RB 62	2040

**Korridor 3
(Oldenburg/Delmenhorst –) Bramsche – Halen – Osnabrück Hbf**

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 58		Bremen – Delmenhorst - Vechta – Bramsche – Halen - Osnabrück
RE 18		Wilhelmshaven – Oldenburg – Cloppenburg – Bramsche – Osnabrück

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2992	392/394	Osnabrück – Eversburg	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
1502	392/394	Eversburg – Achmer	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 58	36	36	37	32
RE 18	44	44	36	35

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 58	5-23	5-23	5-23	7-21
RE 18	5-23	5-23	5-23	7-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 58	0,10 Mio.
RE 18	0,12 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Bramsche - Osnabrück	4.600	5.600	5.000

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 58	Alstom Lint 41 LNVG
RE 18	Alstom Lint 41 LNVG

Die beiden Linien des sogenannten Teilnetz Weser-Ems (TWE) bzw. Weser-Ems-Netz (WEN) verlaufen im Wesentlichen auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen und lediglich auf einem kleinen Abschnitt im Bereich der Gemeinde Lotte durch das Verbandsgebiet des NWL. Die Linie RB 58 bedient hier den Haltepunkt Halen; die Linie RE 18 verkehrt auf NWL-Gebiet ohne Halt. Bereits seit dem Jahr 2000 betreibt das EVU NordWestBahn das Netz.

Während die Fahrgastnachfrage im Zeitraum seit der Bahnreform einen steten Zuwachs verzeichnete, stößt das Angebotsprogramm im Status Quo an die Grenzen der infrastrukturellen Möglichkeiten. In der Folge ist eine starke Auslastung sowohl der Züge als auch der Strecken – mit entsprechend wenig zufriedenstellenden Qualitätskennwerten – zu verzeichnen und es besteht ein infrastruktureller Ausbaubedarf, der sich auch aus der geplanten Umstellung auf elektrische Traktion ergibt.

Die beiden Linien in diesem Korridor weisen ein deutlich unzureichendes Qualitätsniveau auf, das sich insbesondere in mangelnder Pünktlichkeit äußert. Vor allem die RB 58 ist als kritisch einzustufen und erreicht derzeit weniger als 70 Prozent pünktlicher Zugfahrten. Das Teilnetz Weser-Ems zählt bereits seit mehreren Jahren zu den Linienbündeln mit den niedrigsten Qualitätswerten in Niedersachsen. Hauptursache hierfür ist eine Infrastruktur, die den betrieblichen Anforderungen des aktuellen Betriebskonzepts nicht in ausreichendem Maße gerecht wird.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

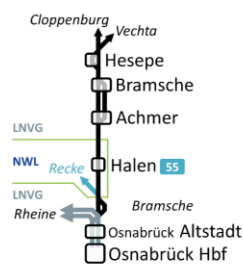
Um einerseits der stark gestiegenen Fahrgastnachfrage Rechnung zu tragen und andererseits die Umstellung auf elektrischen und somit lokal emissionsfreien sowie komfortverbessernden Antrieb zu realisieren, plant die LNVG zusammen mit dem EIU DB InfraGO eine umfassende Ertüchtigung und einen Ausbau sowie teilweise eine Elektrifizierung der Strecken- und Stationsinfrastruktur. Auf dieser Strecke wird ein Angebotsausbau mit folgenden Kernelementen als Ziel verfolgt:

- Taktverdichtung bei der Linie RE 18 von einem Stunden- auf einen 30-Min-Takt
- Taktverdichtung bei der Linie RB 58 im Abschnitt zwischen Delmenhorst und Lohne von einem Stunden- auf einen 30-Min-Takt (ansonsten Beibehaltung Stundentakt)
- Einrichtung zusätzlicher Stationen
- Umstellung des Fahrzeugeinsatzes auf der Linie RE 18 von Diesel- auf Elektrotriebwagen
- Umstellung des Fahrzeugeinsatzes auf der Linie RB 58 von Diesel- auf Akkutriebwagen
- Merkliche Verbesserung des Qualitätsniveaus und der Barrierefreiheitssituation

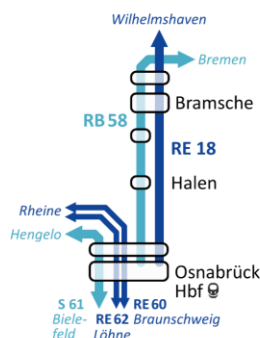
Dieser umfangreiche Angebotsausbau setzt eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen voraus.

Infrastruktur 2026

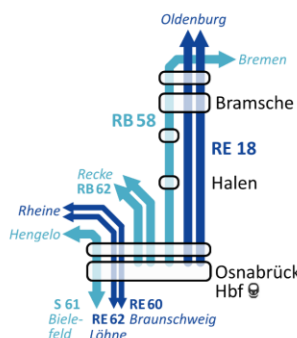
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



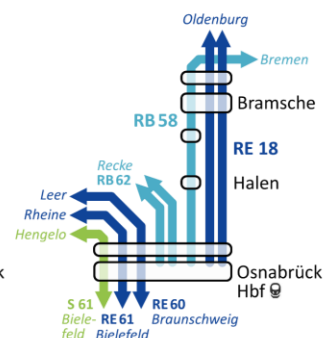
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Auf beiden Linien besteht aktuell ein Angebot im Stundentakt, welches bei der Linie RE 18 in der HVZ auf einen 30-Min-Takt verdichtet ist. Angesichts der hohen Fahrgastnachfrage ist die Verdichtung auf einen ganztägig angebotenen 30-Min-Takt bei der Linie RE 18 angezeigt. Für die nordrhein-westfälische Station Halen strebt der NWL bei den weiteren Planungen die Prüfung einer Ausweitung auf eine halbstündliche Bedienung an.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten entsprechen bereits im Status Quo im Wesentlichen dem Ziel eines angemessenen Verkehrsangebotes.

Vernetzung / Anschlüsse

Mit den Stationen Osnabrück, Bremen sowie Oldenburg bieten die Linien in diesem Korridor wichtige Anschlussmöglichkeiten an weitere Regionalverkehrsangebote sowie Fernverkehrsverbindungen.

Dekarbonisierung

Im Zuge des Ausbaus streben die Aufgabenträger gemeinsam die Umstellung auf den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) an.

Fahrzeugeinsatz

Die aktuell eingesetzten Diesellokomotiven aus dem LNVG-Fahrzeugpool werden im Laufe des jüngst beauftragten Verkehrsvertrags durch Fahrzeuge neuerer Bauart ersetzt werden. Mit dem Netzausbau

erfolgt die Umstellung auf umweltfreundliche Akkutriebwagen. Hierzu führt die LNVG derzeit ein Vergabeverfahren zur Beschaffung einer landesweiten BEMU-Flotte durch, die perspektivisch auch im Teilnetz Weser-Ems zum Einsatz kommen soll.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Zu den für den angestrebten Angebotsausbau erforderlichen Maßnahmen zählen u. a. eine Steigerung der Streckengeschwindigkeiten, die Errichtung bzw. Verlängerung zweigleisiger Begegnungsabschnitte, die Verlängerung und Erhöhung von Bahnsteigen sowie die Modernisierung von Stationen, der Ausbau des Knotens Osnabrück Hbf und zudem die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Osnabrück und Oldenburg. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans erfolgt im Auftrag der LNVG die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Ausbaumaßnahmen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Station Halen verfügt mit einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern gegenwärtig über eine für einen stufenfreien Zustieg in die aktuell eingesetzten Fahrzeuge passende Bahnsteighöhe. Im Zuge des Angebotsausbaus soll eine einheitliche Bahnsteighöhe und Fahrzeug-Fußbodenhöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante implementiert werden. Demnach ist eine Anpassung der Bahnsteighöhe in der Verkehrsstation Halen erforderlich.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Im Hinblick auf den Knoten Osnabrück steht der Infrastrukturausbau in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn (vgl. Korridor 2 und Kapitel B4.1.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

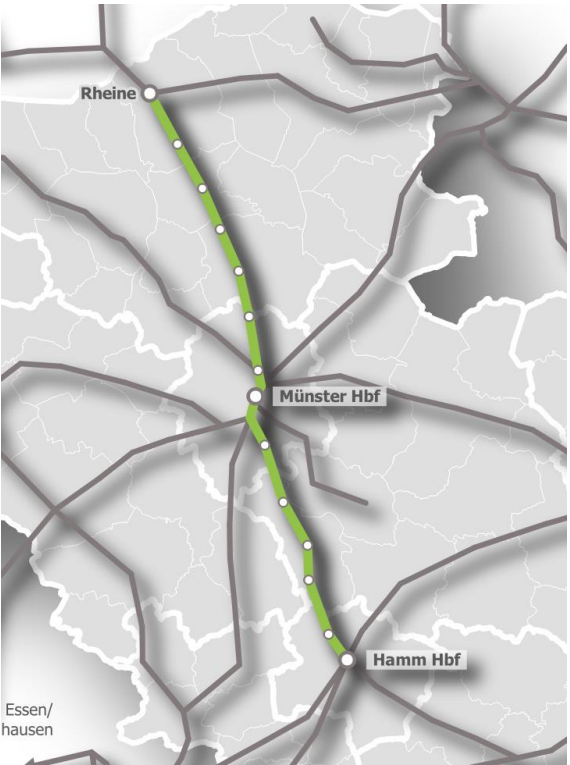
Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Station Halen: Anpassung Bahnsteighöhe im Zuge des netzweiten Angebotsausbaus	Ausbau Bahnsteighöhe auf 76 cm	Barrierefreiheit	2040

Korridor 4
Rheine – Münster Zentrum Nord – Münster Hbf – Münster-Hiltrup – Hamm Hbf (SBM)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 65	Ems-Bahn	Münster – Emsdetten – Rheine
RB 69/89	Ems-Börde-Bahn	Paderborn – Soest – Hamm – Münster
RE 7	Rhein-Münsterland-Express	Krefeld – Köln – Wuppertal – Hamm – Münster – Rheine
RE 15	Emsland-Express	Münster – Emsdetten – Rheine – Meppen – Emden

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2931	410	Hamm – Münster	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2931	410	Münster – Rheine	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 65	60	60	39	36
RB 89	69	69	42	40
RE 7 Hamm – Münster	36	36	34	34
RE 7 Münster – Rheine	30	30	14	14
RE 15	38	38	36	34

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Rheine	4-23	4-23	4-23	6-23
ab Münster Ri. Rheine	5-0	5-2	6-2	7-0
ab Münster Ri. Hamm	5-0	5-1	5-1	6-0
ab Hamm RB 89	5-1	5-1	5-1	6-1

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 65	0,8 Mio.
RB 89	0,8 Mio.
RE 7	0,8 Mio.
RE 15	0,5 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Rheine – Münster	10.800	10.200	7.400
Münster – Hamm	13.600	14.400	12.700

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 65	Stadler FLIRT 1, 3-/5-teilig, TWN
RB 89	Stadler FLIRT 1, 4-teilig, HWN
RE 7	Bombardier Talent 2, 5-teilig, RME
RE 15	Stadler FLIRT 3, 4-teilig, EMIL

Aktuelle Situation

Die Streckenabschnitte Hamm - Münster sowie Münster - Rheine gehören zu den nachfragestärksten Korridoren in Münsterland und auch in Westfalen-Lippe. Die Strecke ist durchgehend zweigleisig elektrifiziert und bietet daher Möglichkeiten für eine hohe Taktdichte.

Auf dem Abschnitt Münster - Rheine verkehren in den Hauptzeiten bis zu vier Verkehrsleistungen pro Richtung im SPNV. Zwischen Hamm und Münster sind es aktuell drei Verkehrsleistungen. Die vierte

1 Leistung ist bereits in Planung. Aktuell sind noch nicht die notwendigen infrastrukturellen Ausbauten
2 umgesetzt, um eine vierte Linie als RE zwischen Hamm und Münster mit Halten in Drensteinfurt und
3 Münster-Hiltrup verkehren zu lassen. Neben dem SPNV wird der gesamte Streckenverlauf auch vom
4 Fernverkehr sowie von Güterverkehr befahren.

5 Die Qualität auf den beiden Streckenabschnitten ist stark dem Mischverkehr ausgesetzt. Verspätungen
6 übertragen sich durch die Fern- und Güterverkehrsbeziehungen auch auf den SPNV. Aber auch der SPNV
7 mit den langlaufenden Linien RE 7, RE 15 und der RB 89 sind sehr verspätungsanfällig und tragen zu
8 schlechteren Pünktlichkeitswerten der Strecken bei. Besonders der RE 7, der Verspätungen auch aus
9 dem Kölner Raum mitbringt, muss häufig bereits in Münster (Westf) Hbf oder Greven verkehrlich gebro-
10 chen wenden, um wieder in seine Fahrplanlage zu gelangen. Das bedeuten in diesen Fällen einen Ausfall
11 der Halte Emsdetten und Rheine. Auch von den qualitativen Einschränkungen des Verkehrsunterneh-
12 mens Eurobahn waren beiden Strecken betroffen. Diese Einschränkungen konnten in Teilen durch die
13 Anzahl der übrigen Verkehre und Umverteilungen zwischen den Verkehrsunternehmen aufgefangen
14 werden.

15 Für das S-Bahn Münsterland-Projekt ist dieser Korridor von besonderer Bedeutung. Durch das Durch-
16 binden der Züge aus Hamm bis Münster Zentrum Nord und das Durchbinden der Züge aus Rheine bis
17 Münster-Hiltrup entsteht, durch diese Überlappung die Stammstrecke der S-Bahn Münsterland. Diese
18 wird im urbanen Raum der Stadt Münster in den Stoßzeiten mit einem 15-Min-Takt bedient und leistet
19 damit einen wichtigen Beitrag zum klimafreundlichen, innerstädtischen Verkehr. Eine weitere Aufwer-
20 tung soll die Stammstrecke durch den Neubau von zwei Knotenbahnhöfen im Norden und Süden der
21 Stadt erfahren. Neben der Quartierserschließung sollen diese beiden neuen S-Bahn-Halte auch als Um-
22 steigepunkte für den SPNV untereinander, aber auch zum kommunalen ÖPNV sowie weiteren Verkehrs-
23 trägern fungieren und damit auch eine Entlastung für den Münsteraner Hauptbahnhof erbringen.

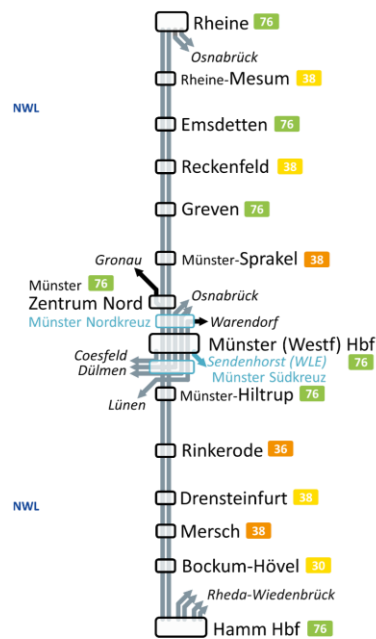
24 **Angebots- und Infrastrukturentwicklung**

25 Die Korridore S 5 und S 9 der S-Bahn Münsterland, im Bereich Münster verschmolzen zur Stammstrecke
26 der S-Bahn Münsterland, bilden ein Kernelement der dortigen S-Bahn-Planungen. Für das S-Bahn-Mün-
27 sterland-Projekt sind die beiden Korridore von besonderer Bedeutung.

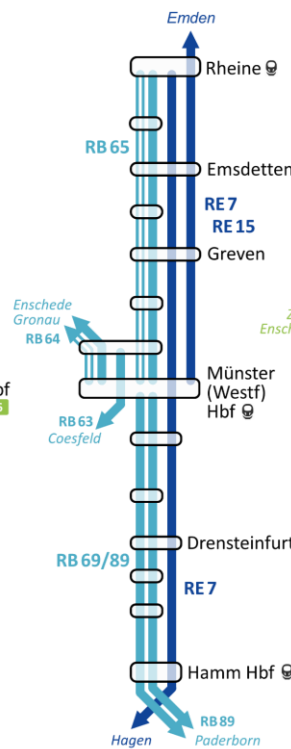
28 Durch gezielten Infrastrukturausbau wird die Möglichkeit der Überlappung der Linien hin zu einem an-
29 genäherten 15-Min-Takt geschaffen, womit ein deutlicher Mehrwert für den innerstädtischen Raum ent-
30 steht. Mit recht überschaubaren Mehrleistungen profitiert zum einen der Fahrgast durch ein ausgewei-
31 tetes Angebot. Gleichzeitig führt diese Maßnahme zu einer Optimierung der Bahnsteigbelegung im
32 Hauptbahnhof Münster, was sich positiv auf die Qualität und Pünktlichkeit auswirkt.

Infrastruktur 2026

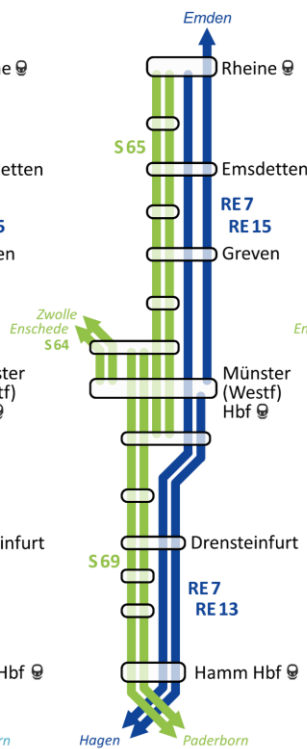
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



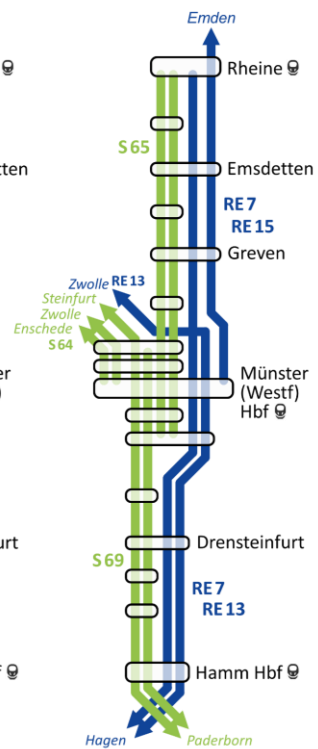
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27

Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Die Taktfolge und Verbindungen auf den Streckenabschnitten sind als gut zu bezeichnen. Auf beiden Korridoren verkehren mit der RB 65 und der RB 89 Züge im 30-Min-Takt die eine Grundversorgung über alle Haltestellen ausüben. Auf der RB 65 ist mit der Entwicklung zum Zielnetz NRW 2032 als S 65 das Schließen der heute bestehenden Taktlücken im 30-Min-Takt an den Verkehrstagen Montag bis Freitag erforderlich. Für die RB 89 ist zur Erfüllung der definierten Bedienstungsstandards (vgl. Kapitel B3.2) die RB 89 auch am Wochenende auf einen 30-Min-Takt zu verdichten.

Zwischen Münster und Rheine verkehren über das RB-Angebot hinaus bereits zwei RE-Linien und somit vier Leistungen pro Stunde. Hier ist eine Verteilung der Züge aufgrund der Knoteneinbindungen nicht optimal möglich, sodass die Züge relativ zeitnah in Münster hintereinander abfahren. In der Verbindung von Münster ins Emsland wird ergänzend zur stündlichen RE 15 im niedersächsischen Konzept 2040+ eine zweite stündliche Verbindung mit Umstieg in Rheine erreicht (vgl. Korridor 1 Hengelo – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück Hbf). Bereits im Konzept 2030+ der LNVG sind Verstärkerfahrten zwischen Rheine und Meppen in der Hauptverkehrszeit vorgesehen. Eine Verdichtung der RE 15 als Direktverbindung zwischen dem Emsland und Münster ist aufgrund der vielfältigen Anforderungen an den Verkehr zwischen Münster und Rheine nicht sinnvoll umsetzbar.

Zwischen Münster und Hamm mit einer Nutzungsintensität von über 12.500 Rkm/kmBL an allen Verkehrstagen ist zur Erreichung des Bedienstungsstandards eine vierte Leistung pro Stunde erforderlich. Im Zielnetz NRW 2032 wird daher die RE 13 bis nach Münster geführt, wodurch die überregionale Verbindung von Münster nach Unna, Hagen und Wuppertal maßgeblich verbessert wird.

Bereits im Zielnetz NRW 2032 ist auch die Verlängerung der RB 65 bis Münster-Hiltrup und der RB 89 bis Münster Zentrum Nord als S 65 und S 69 im 15-Min-Takt im überlappenden Bereich auf der Stammstrecke der S-Bahn Münsterland enthalten. Im Zielnetz NRW 2040 sind an der Stammstrecke auch die neuen Stationen Münster Südkeuz und Münster Nordkeuz enthalten.

Bedienungszeiten

In den Randlagen übernehmen auf beiden Streckenästen die RB-Linien die Grundversorgung, während die RE-Linien abends etwas früher den Verkehr einstellen. Im Frühverkehr sind zur Erfüllung der definierten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel B3.2) zusätzliche Verbindungen nach Münster aus Rheine und Hamm mit Ankunft vor 5 Uhr erforderlich, auf der RB 89 auch in der Gegenrichtung nach Hamm. Im Spätverkehr soll mit der RE 7 eine spätere Abfahrt noch nach 23 Uhr bis Hagen/Wuppertal erfolgen.

Perspektivisch ist bei der Nachfragestärke der beiden Abschnitte ein durchgehender Nachtverkehr wünschenswert.

Vernetzung / Anschlüsse

Insgesamt ist die Vernetzung der beiden Abschnitte sehr gut. Neben Anschlüssen in Münster (Westf) Hbf verbinden die Linien auch noch Rheine und Hamm (Westf) Hbf, was weitere Möglichkeiten für Umstiege und damit für eine großflächige Vernetzung bieten. Über alle drei Stationen sind Fernverkehrsverbindungen nach Berlin sowie ins weitere Bundesgebiet und in die angrenzenden Niederlande möglich.

Durch die hohe Taktdichte sind die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen in der Regel auch gut erreichbar.

Fahrzeugeinsatz

Auf den beiden Strecken kommen unterschiedliche Elektrotriebwagen von verschiedenen Verkehrsunternehmen, die sich in Wettbewerbsverfahren für die jeweiligen Verbindungen durchgesetzt haben, zum Einsatz. In der Regel fahren die Fahrzeuge, unter Berücksichtigung der Nachfrage, mit der maximalen Zuglänge, die entsprechend der Bahnsteiglänge eingesetzt werden kann.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Infrastrukturell liegt der Fokus bei den beiden Streckenabschnitten auf Maßnahmen, die in erster Linie auf Stabilisierung der Verkehre abzielen. Im Knoten Münster soll durch neue Weichenverbindungen die Flexibilität in der Bahnsteigbelegung gesteigert werden. Darüber hinaus sollen Wendeanlagen und Abstellgleise in Münster (Westf) Hbf, Münster-Hiltrup und Münster Zentrum Nord das Wenden der Fahrzeuge ermöglichen ohne Bahnsteigkanten über einen längeren Zeitraum zu belegen. Auch Geschwindigkeitserhöhungen v. a. auf der Strecke Münster - Rheine sollen perspektivisch dazu beitragen die Verkehre zu entzerren und mehr Stabilität und damit auch Qualität in System zu bringen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Rheine, Emsdetten, Greven, Münster Zentrum Nord, Münster Hbf, Münster-Hiltrup und Hamm Hbf sind barrierefrei.

Der barrierefreie Umbau von Rheine-Mesum erfolgt über das Programm FABB 2 und ist für 2027 vorgesehen. Reckenfeld soll 2028 und Drensteinfurt ebenfalls über FABB 2 umgebaut werden. Bockum-Hövel soll im Rahmen der MOF 2 umgebaut werden.

Für Münster-Sprakel, Rinkerode und Mersch gibt es keine Finanzierung. Für Rinkerode und Mersch liegen erste Planungen vor und für Münster-Sprakel soll mit Planungen im Rahmen der Vorratsplanung begonnen werden.

Für eine überschlagende Wende des RE 7 zur Betriebsstabilisierung ist in Rheine eine Bahnsteigkante an Gleis 9 erforderlich. Mit den Planungen wurde noch nicht begonnen.

Neue Stationen im SPNV

Eine weitere Aufwertung soll die Stammstrecke durch den Neubau der zwei Knotenbahnhöfe Münster Nordkreuz und Münster Südkreuz erfahren, die im Zielnetz NRW 2040 vorgesehen sind. Neben der innerstädtischen Quartierserschließung dienen diese neuen Halte als wichtige Umsteigepunkte zwischen den S-Bahn-Linien (vgl. Kapitel B4.2.5) sowie zum kommunalen ÖPNV. Durch die Dezentralisierung der

- 1 Umstiege wird zudem eine Entlastung für den Münsteraner Hauptbahnhof erzielt. Für den Halt Münster
- 2 Südkreuz wird eine Realisierung bereits vor dem Zielhorizont 2040 angestrebt, um frühzeitig neue Um-
- 3 steigeverbindungen zur S 63 in Richtung Coesfeld zu schaffen.

4 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

- 5 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe		Modernisierung der Stationen Bad Sassendorf, Bönen, Bockum-Hövel , Bönen, Scharmede, Unna, Welter	Barrierefreiheit	–
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 2, ehemals 1000-Bahnhöfe-Programm)		Brake, Buldern, Drensteinfurt, Lenne-stadt-Grevenbrück, Reckenfeld, Rheine-Mesum , Salzkotten	Barrierefreiheit	–
Ausbau Hamm (Westf) Hbf		Modernisierung	Barrierefreiheit	–
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Mün-ster-Hiltrup	2032/ 2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/ -verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
Netz RRX-B-Flotte	Bahnhof Rheine RE 7	neue Bahnsteigkante Gleis 9, neue Fahrstraße	Stabilisierung RE 7 mit überschla- gender Wende	–
	Stationen Westbevern, Ostbevern RE 2 (RRX)	Bahnsteigverlängerung auf RRX-Länge	Übergangskonzept RE 2 bis RRX 7	2032
Stationen Rinkerode, Mersch		Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	–
Neubau Münster Südkreuz (Stufe 1)		neue Station für S 63 (S 3), S 65 (S 5), S 69 (S 9)	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumli- cher Potenziale	2032
neue Station Münster Nordkreuz		neue Station	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumli- cher Potenziale	2040

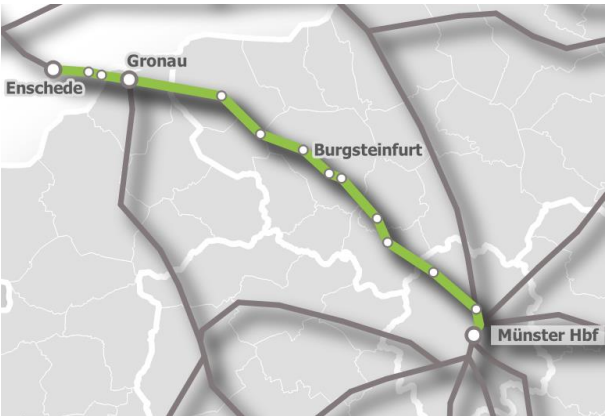
- 6
- 7

Korridor 5
Enschede – Gronau – Steinfurt – Münster Hbf (SBM)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 64	Euregio-Bahn	Enschede – Gronau – Steinfurt – Münster Hbf

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2931	407	Münster Hbf – Münster Zentrum Nord	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2014	407	Münster Zentrum Nord – Gronau Grenze	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Münster – Steinfurt	55	55	38	35
Steinfurt – Gronau	48	48	38	35
Gronau – Enschede	38	38	40	36

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Münster	5-0	5-1	7-1	8-0
ab Enschede	6-22	6-23	6-23	8-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 64	1,1 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Münster – Steinfurt	5.100	4.900	3.100
Steinfurt – Gronau	2.200	3.100	1.800
Gronau – Enschede	2.200	4.200	2.700

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 64	Bombardier, Talent 3-teilig, NWM

Aktuelle Situation

Die Strecke der RB 64 verbindet das Oberzentrum Münster mit dem in den Niederlanden liegenden Oberzentrum Enschede. Die beiden Städte verbindet eine enge Partnerschaft, die sich in der Wiederinbetriebnahme des stillgelegten Streckenabschnitts zwischen Gronau und Enschede im Jahr 2001 widerspiegelt. Seit dem Jahr 2001 verkehrt der SPNV wieder fahrplanmäßig über die Landesgrenzen. Insgesamt handelt es sich bei der Strecke um eine Nebenbahn, deren Grundbedienung im Stundentakt erfolgt. Aufgrund eines fehlenden Kreuzungsabschnittes zwischen Altenberge und Nordwalde ist ein 30-Min-Takt aktuell auf der Strecke nicht sauber abbildbar.

Um der stetig steigenden Nachfrage auf der Strecke zu begegnen, fahren die eingesetzten Fahrzeuge des Typs Talent von Bombardier in den nachfragestarken Zeite in Dreifachtraktion. In der HVZ wird in Lastrichtung mit halbstündlich versetzten Entlastungszügen ergänzt.

Die Qualität auf der Strecke ist aufgrund der Eingleisigkeit und der Verdichtung der Fahrten in der HVZ fragil und darüber hinaus auch stark von Personaleinsatz und Fahrzeugtechnik abhängig. Neben dem Abschnitt Münster Zentrum Nord bis Münster Hauptbahnhof, aber auch ab Gronau in Richtung Enschede verkehren weitere Zuglinien, die den gleichen Streckenabschnitt befahren und zu Wechselwirkungen führen. Dies betrifft insbesondere den Knoten Münster. Durch das dispositive Verlegen von Zugkreuzungen kann entlang der Strecke auch eingegriffen werden, um die Pünktlichkeit wieder

herzustellen. Das ist in der Regel aber nur in geringen Verspätungsminutenbereich möglich. Insgesamt konnte die Linie RB 64 jedoch im ersten Quartal 2025 einen Pünktlichkeitswert von 90,3 Prozent erreichen.

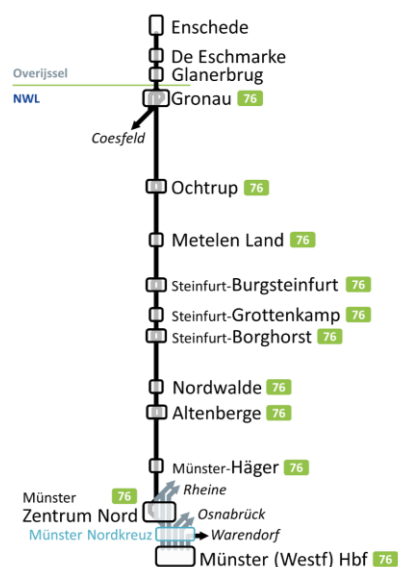
Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Im S 4-Korridor der S-Bahn-Münsterland von Münster über Gronau in die Niederlande hinein wird in den kommenden Jahren der stetige Infrastrukturausbau auch zu einer Steigerung des Angebotes führen.

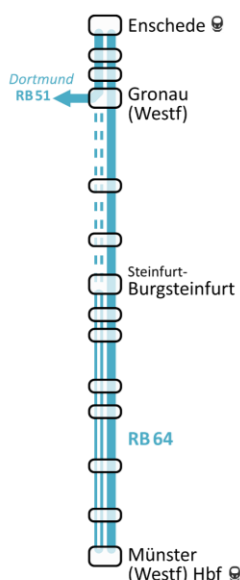
Der Streckenabschnitt ist hochdynamisch. Neben einem heute schon zu kleinen Angebot für die Nachfrage sollen die Infrastrukturmaßnahmen der kommenden Jahre mit der Errichtung eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Altenberge und Nordwalde sowie der Elektrifizierung der Strecke, das SPNV-Angebot sukzessive verbessern und die Strecke hin zu einer klimafreundlichen Verkehrsalternative entwickeln.

Infrastruktur 2026

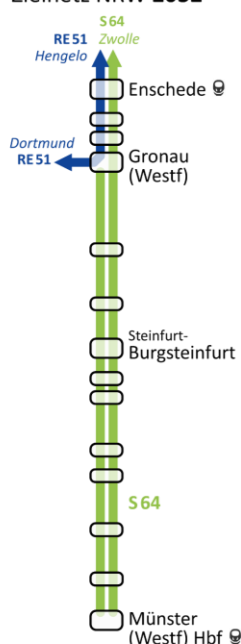
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



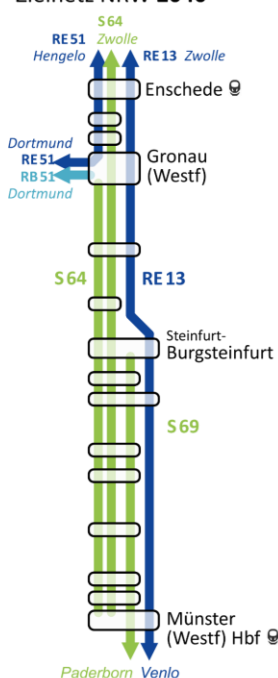
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Das auf der eingleisigen Strecke aktuell abbildbare Fahrplanprogramm wird der Nachfrage aktuell nicht mehr gerecht. Für den Fall, dass es zu außerplanmäßigen Einschränkungen kommt, beispielsweise durch notwendige Instandhaltungsarbeiten, ist festzustellen, dass Reisende kurzfristig auf andere Verkehrsträger umsteigen müssten.

Mit einer Nutzungsintensität von über 5.000 Rkm/kmBL im Abschnitt Münster – Steinfurt an Montag bis Freitag und über 3.000 Rkm/kmBL auf der gesamten Strecke an Samstagen ist zur Erfüllung des Bedienungsstandards ein täglicher 30-Min-Takt der RB 64 zwischen Münster und Gronau erforderlich, der als Vorstufe der S-Bahn Münsterland umgesetzt werden soll, sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür geschaffen sind. Dieser ist auch im Zielnetz NRW 2032 abgebildet. Das Zielnetz NRW 2032 enthält zudem eine Verlängerung der RB 64 im Stundentakt über Enschede hinaus bis Zwolle entsprechend dem Konzept EuregioRail.

Im Zielnetz NRW 2040 ist eine zusätzliche dritte Leistung als schnelle RE-Linie geplant, wofür weiterer Infrastrukturausbau erforderlich ist. Dafür wird die RE 13 aus Richtung Hamm und Düsseldorf über Münster hinaus bis Enschede und entsprechend dem Konzept EuregioRail als zweite stündliche Leistung

weiter bis Zwolle verlängert. Zusätzlich wird die S 69 der S-Bahn Münsterland stündlich bis Steinfurt verlängert.

Bedienungszeiten

Zur Erfüllung der definierten Bedienungsstandards bezüglich der Bedienungszeiten (vgl. Kapitel B3.2) ist im Frühverkehr eine zusätzliche Fahrt von Steinfurt nach Münster mit Ankunft vor 5 Uhr erforderlich. Im Spätverkehr soll der Zug nach 23 Uhr von Enschede noch über Gronau hinaus bis Münster geführt werden.

Vernetzung / Anschlüsse

Die Anschlusssituation in den Knoten Münster und Enschede ermöglicht es sowohl auf der deutschen als auch auf der niederländischen Seite in beiden Netzen den Nah- und Fernverkehr zu erreichen. Die internationale Verknüpfung verbindet damit das niederländische mit dem deutschen Eisenbahnnetz. Über den Knoten Gronau gibt es auch noch eine weitere Vernetzung ins westliche Münsterland, die über Coesfeld Dülmen und Dortmund weitere Anschlussmöglichkeiten erschließt. Ankünfte und Abfahrten in den Knoten Münster und Enschede liegen passend in den Knoten zur Minute 00 und 30, um auch die wichtigsten Fernverkehrsanschlüsse zu erreichen.

Dekarbonisierung

Mit der Entscheidung, die Strecke zu elektrifizieren wurde bereits vor einiger Zeit der Grundstein für eine Dekarbonisierung gelegt. Diese Maßnahme befindet sich aktuell in der Planung auf der deutschen und der niederländischen Seite.

Fahrzeugeinsatz

Der Fahrzeugeinsatz wird auf dieser Strecke stark durch die Infrastruktur bestimmt. Aktuell verkehren leichte Dieseltriebwagen, die eine gewisse Fahrdynamik mitbringen, um unter den Rahmenbedingungen der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke die Verkehre zu bedienen.

Die geplante Elektrifizierung eröffnet im Rahmen des Zielnetzes NRW 2032 den Einsatz von Fahrzeugen mit größeren Kapazitäten, die für die hohe Nachfragesituation geeignet sind. Für den grenzüberschreitenden Verkehr ins niederländische Netz ist es notwendig, dass Mehrsystemfahrzeuge für die unterschiedlichen Stromsysteme mit niederländischer und deutscher Leit- und Sicherungstechnik eingesetzt werden.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für die Herstellung des 30-Min-Taktes ist Umsetzung des seit längerer Zeit geplanten zweigleisigen Ausbaus von Altenberge bis kurz vor Nordwalde erforderlich, der eine Zugkreuzung während der Fahrt ermöglicht. Die Finanzierung erfolgt über den Infrastrukturfinanzierungsplan NRW.

Die Planungen für die Elektrifizierung der Strecke von Münster Zentrum Nord bis zur niederländischen Grenze sind gestartet und sehen eine Fertigstellung Anfang der 2030er Jahre vor. Auf der niederländischen Seite ist neben der Elektrifizierung von Enschede bis zur deutschen Grenze in Bahnhof Enschede ein Ausbau für die Durchbindung der Züge in Richtung Hengelo und Zwolle erforderlich. Im Bereich der Grenze, voraussichtlich auf der deutschen Seite, wird eine Spannungsschleuse benötigt, die einen Übergang zwischen den unterschiedlichen Bahnstromsystemen ermöglicht.

Im Zielnetz NRW 2040 erfordert die zusätzliche schnelle RE-Linie die Herstellung eines zusätzlichen zweigleisigen Abschnitts zwischen Münster-Häger und Münster Zentrum Nord mit einer zweigleisigen Anbindung in Münster Zentrum Nord. Zudem ist ein weiterer zweigleisiger Abschnitt zwischen Ochtrup und Metelen Land erforderlich. In den Niederlanden ist für die Führung bis Enschede ein zusätzlicher Kreuzungsbahnhof in Glanerbrug zu errichten. Für die Qualität in diesem Korridor ist der Ausbau in Glanerbrug schon zu einem früheren Zeitpunkt, ggf. zusammen mit der Elektrifizierung zum Zielnetz 2032 sinnvoll.

- 1 Diese langfristigen Planungen weiterer Kreuzungspunkte und Abschnitte müssen nach Einführung des
2 30-Min-Taktes weiter ausgearbeitet und bewertet werden. Im Anschluss gilt es auch hier, eine solide
3 Finanzierung zu sichern, sowohl für die infrastrukturellen Ausbauten, als auch für entsprechende Regi-
4 onalisierungsmittel, um die Verkehre zu finanzieren.
- 5 Im Knoten Münster sind für die Umsetzung der Angebotsausweitungen in den Zielnetzen NRW 2032 und
6 2040 umfangreiche Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung erforderlich.
- 7 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen
- 8 Alle Stationen entlang der Strecke sind barrierefrei.
- 9 Neue Stationen im SPNV
- 10 Im Konzept S-Bahn Münsterland ist im Zielnetz NRW 2040 die neue Station Münster Nordkreuz an der
11 S-Bahn-Stammstrecke vorgesehen. Mit dieser neuen Station können Anschlussmöglichkeiten schon vor
12 dem Hauptbahnhof in Richtung Osnabrück (S 66), Warendorf (S 67), Münster Zentrum Nord, Rheine und
13 Hamm (Stammstrecke, S 65 und S 69) hergestellt werden. Zudem können Umsteigeverbindungen zum
14 Stadtverkehr in Münster auf Höhe des Rings eingerichtet und die innerstädtischen Quartierserschlie-
15 ßung verbessert werden.
- 16 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV
- 17 Von niedersächsischer Seite wird die Reaktivierung von Bad Bentheim über Gildehaus bis Gronau ge-
18 prüft. Der Streckenverlauf würde im Stadtgebiet Gronau auf die Strecke 2014 treffen und parallel bis
19 zum Bahnhof Gronau geführt werden (vgl. Kapitel B4.1.5).
- 20

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Ausbau Münster - Enschede (Stufe1)		zweigleisiger Abschnitt Altenberge - Nordwalde	30-Min-Takt RB 64 Münster - Gronau	2032
Speisekonzept Münster Hbf		Neubau Schaltposten Münster Nordkopf, neue Speiseleitungen	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge im Netz nördliches Westfalen (NNW) und Elektrifizierung Münster - Enschede	2032
Elektrifizierung Münster Zentrum Nord - Gronau Grenze		Elektrifizierung Münster Zentrum Nord - Gronau Grenze, Systemtrennstelle zu NL-System	Einsatz elektrischer Triebzüge RB 64	2032
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Münster Hiltrup	2032/2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
Ausbau Münster - Enschede (Stufe 2a)		zweigleisiger Abschnitt Münster Zentrum Nord – Münster-Häger, Anbindung zweigleisige Strecke von Gronau in Münster Zentrum Nord	Dritte und vierte stündliche Leistung Münster – Steinfurt-Burgsteinfurt	2040
Ausbau Münster - Enschede (Stufe 2b)		zweigleisiger Abschnitt Ochtrup – Metelen Land	Dritte stündliche Leistung (Münster –) Steinfurt-Burgsteinfurt – Gronau – Enschede	2040
neue Station Münster Nordkreuz		neue Station	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040

3

1 **Korridor 6**
 2 **Münster Hbf – Billerbeck – Coesfeld (SBM)**

4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 63	Baumbergebahn	Münster Hbf – Billerbeck – Coesfeld

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2965	408	Münster – Lutum	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2273	408	Lutum – Coesfeld	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 63	56	56	39	35

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Coesfeld	5-22	5-23	6-0	8-22
ab Münster	5-23	5-1	6-1	8-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 63 Münster – Coesfeld	0,76 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Münster – Coesfeld	2.400	1.900	1.300

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 63	Bombardier Talent, 3-teilig, NWM

7

8 **Aktuelle Situation**

9 Von Coesfeld nach Münster (Westf) Hbf verkehrt die Regionalbahnlinie RB 63. Die eingleisige Strecke
 10 hat als Grundangebot einen Stundentakt. Dieser Stundentakt wird in der Woche, v. a. mit Blick auf die
 11 Nutzung durch Pendler in einer ausgedehnten Hauptverkehrszeit zu einem 30-Min-Takt verdichtet. Dar-
 12 über hinaus fahren die Züge des Grundtaktes in der Woche zwischen 6 Uhr und 19 Uhr über den Haupt-
 13 bahn- hof Münster hinaus weiter bis zur nördlich liegenden Station Münster Zentrum Nord. Damit be-
 14 steht eine umsteigefreie Verbindung der RB 63 von Coesfeld zum Halt im Norden der Stadt Münster, der
 15 sich in erster Linie durch den Sitz vieler Verwaltungsinstitutionen auszeichnet und entsprechend viele
 16 Arbeitsplätze aufweist.

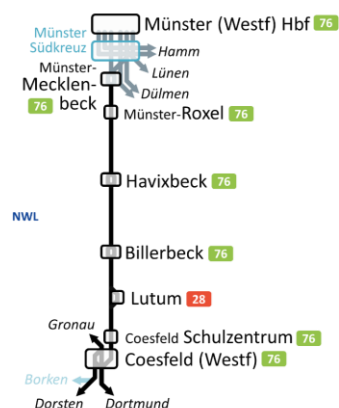
17 Die Qualität auf der Strecke ist gegenwärtig in einem akzeptablen Bereich, der v. a. von Störungen der
 18 Fahrzeuge oder durch Herausforderungen des EVU beeinflusst wird. Durch den nahezu autarken Stre-
 19 ckenverlauf von Coesfeld bis Münster (Westf) Hbf kommt es nur zu wenigen Wechselwirkungen mit dem
 20 restlichen Eisenbahnverkehrsnetz. Diese treten in ersten Linien am Hauptbahnhof Münster und durch
 21 die Fahrten nach Münster Zentrum Nord auf. Dispositiv kann hier durch den Entfall der Fahrten zum
 22 Zentrum Nord schnell nachgesteuert werden, um im Falle von Verspätungen die Strecke wieder zu sta-
 23 bilisieren, jedoch immer unter der Einschränkung des eingleisigen Streckenverlaufs, der eine gewisse
 24 Wiederherstellungszeit aufgrund der feststehenden Zugkreuzungen benötigt.

1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

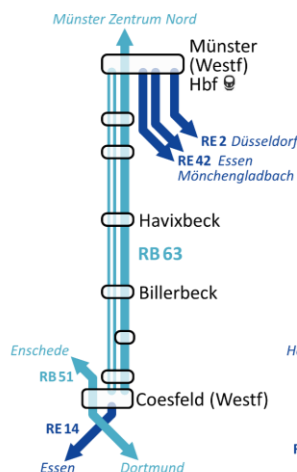
2 Der Korridor Münster (Westf) Hbf – Billerbeck – Coesfeld entspricht dem S3-Korridor des Projektes S-
 3 Bahn Münsterland und verbindet den Knoten Münster mit dem Knoten Coesfeld im westlichen Müns-
 4 terland mit Verknüpfungen im SPNV nach Gronau, Dorsten und Dortmund und Busanbindungen ins
 5 Westmünsterland.

Infrastruktur 2026

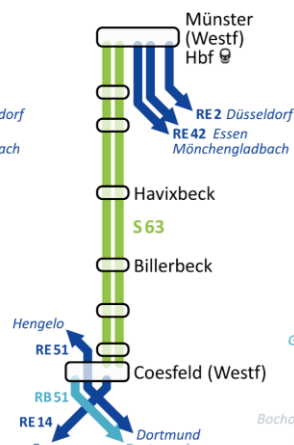
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
 neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



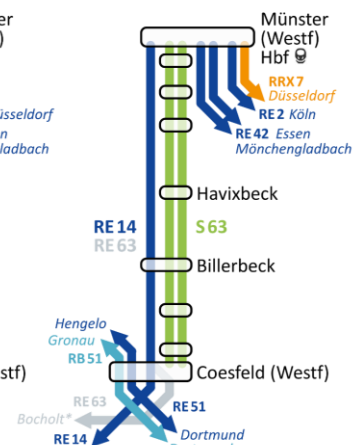
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



* Bei Reaktivierung des SPNV Durchbindung Bocholt – Münster
 als RE 63, RE 14 endet dann in Coesfeld

6
 7 Legende auf S. 362

9 Taktfolge und Verbindungen

10 Mit dem 30-Min-Takt in einer ausgedehnten Hauptverkehrszeit entspricht das Angebot aktuell dem Be-
 11 dienungsstandard. Mit der Vorstufe zur S-Bahn-Münsterland sollen mit der Betriebsaufnahme von
 12 neuen Fahrzeugen im Netz Nördliches Westfalen für die S 63, die Taktlücken an den Verkehrstagen Mon-
 13 tag bis Freitag zu einem 30-Min-Takt bis 20 Uhr geschlossen werden, entsprechend der Festlegungen
 14 des Zielnetzes NRW 2032.

15 Im Zielnetz NRW 2032 endet die S 63 in Münster (Westf) Hbf, da mit Inbetriebnahme der S-Bahn-Stamm-
 16 strecke im 15-Min-Takt zwischen Münster-Hiltrup und Münster Zentrum Nord die S 69 aus Richtung
 17 Hamm bis Münster Zentrum Nord verlängert wird.

18 Perspektivisch sehen die Zielnetzplanungen im Rahmen der S-Bahn Münsterland eine dritte Leistung pro
 19 Stunde zwischen Münster und Coesfeld vor, die je nach Möglichkeit der Einbettung und unter Bewer-
 20 tung des infrastrukturellen Aufwandes in technischer als auch in finanzieller Hinsicht als schnelle RE-
 21 Linie oder als zusätzliche S-Bahn-Leistung der verkehrenden Linie ausgestaltet wird. Im Zielnetz NRW
 22 2032 ist die schnelle Linie als Durchbindung von einer für den SPNV reaktivierten Strecke von Borken
 23 bzw. Bocholt dargestellt. Dies mit dem Hinweis, dass alternativ eine Durchbindung der RE 14 von
 24 Dorsten über Reken nach Münster möglich ist.

25 Bedienungszeiten

26 Die Bedienungszeiten entsprechen weitgehend dem definierten Bedienungsstandard. Montag bis Frei-
 27 tag ist mit Abfahrten bis nach 22 Uhr von Coesfeld in Richtung Münster (Westf) Hbf noch eine späte
 28 Vernetzung über den Knoten Münster sichergestellt. Am Wochenende besteht die Möglichkeit bis nach
 29 1 Uhr in der Nacht von Münster nach Coesfeld zu fahren. Im morgendlichen Verkehr nach Coesfeld ist
 30 heute jedoch die erste Ankunft erst gegen 6 Uhr. Hier ist eine zusätzliche Fahrt zum Erreichen des Kno-
 31 tens Coesfeld um 6 Uhr erforderlich.

Zukünftig ist die Ausweitung der Bedienzeiten im Sinne einer größeren Akzeptanz des SPNV vorgesehen und anzustreben. Das ist immer unter Berücksichtigung der Personalverfügbarkeit und der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel zu betrachten.

Vernetzung / Anschlüsse

In den Knoten Münster und Coesfeld bestehen jeweils im Knoten zur Minute 00 sehr gute Umsteigeverbindungen zum Regionalverkehr und in Münster auch im Knoten zur Minute 30 sowie zum Fernverkehr.

Dekarbonisierung

Die Linie RB 63 bzw. künftig S 63 ist eine der Linien im NWL, auf denen der Betrieb bereits zeitnah von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf BEMU-Fahrzeuge umgestellt werden soll. Im Zuge der Fahrzeugneubeschaffung für das Netz Nördliches Westfalen werden auch für die S 63 voraussichtlich ab 2030 neue BEMU-Fahrzeuge eingesetzt. Dazu bedarf es aber noch infrastruktureller Anpassungen im Knoten Münster, um die Sicherstellung der benötigten Energie für das Nachladen der Fahrzeuge zu gewährleisten.

Fahrzeugeinsatz

Aktuell verkehren Dieseltriebwagen von Typ Talent des Herstellers Bombardier in der dreiteiligen Ausführung. Ab 2030 ist der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen der Serie Mireo des Herstellers Siemens geplant.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Infrastrukturell ist die Strecke bereits für einen 30-Min-Takt ausgebaut. Für die Zielnetzplanungen ist es vorgesehen, die Züge der S 63 im Rahmen der Umsetzung der S-Bahn Münsterland immer in Münster (Westf) Hbf enden zu lassen, um Kapazitäten für die Stammstrecke der S-Bahn Münsterland zu schaffen. Dafür werden die Züge aus Coesfeld kommend Bahnsteiggleise im westlichen Bahnhofsteil im Bereich des alten Postbahnhofs, innerhalb des Münsteraner Hauptbahnhofs, erhalten. Hier sollen mindestens zwei Bahnsteigkanten entstehen, um die Züge, auch mit Blick auf eine dritte Leistung in das Gesamtkonzept der S-Bahn Münsterland einzubetten.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Außer der Stationen Lutum sind alle Stationen im Korridor barrierefrei ausgebaut. Für den barrierefreien Umbau der Station Lutum gibt es aktuell noch keine Finanzierung.

Im 30-Min-Takt begegnen sich die Züge in Lutum, wobei nur an einem Gleis ein Bahnsteig vorhanden ist, sodass nur einer der sich begegnenden Züge dort halten kann, in der Regel der Zug des täglich verkehrenden Stundentaktes. Für einen vollständigen 30-Min-Takt für alle Halte ist in Lutum die Einrichtung eines zweiten Bahnsteigs erforderlich. Die Machbarkeit wird aktuell in einer Studie geprüft. Die weitere Finanzierung ist ungeklärt.

Neue Stationen im SPNV

Im Zielnetz NRW 2032 ist für die S 63 ein zusätzlicher Halt im Bereich Münster Geist enthalten. Diese geplante Station trägt den Arbeitstitel Münster Südkreuz. In mehreren weiteren Umsetzungsstufen ist hier ein Knotenbahnhof vorgesehen, der eine Erschließung des Quartiers und damit auch einen SPNV-Zugang bei Großveranstaltungen, eine Verbindung zum kommunalen ÖPNV und eine Verknüpfung zu weiteren S-Bahn-Linien herstellen soll. So werden für die S 63 neue Umsteigebeziehungen im Süden von Münster geschaffen und damit auch der Hauptbahnhof entlastet. Nach der Errichtung dieses Halts für die S 63 folgt zeitlich nachgelagert die Herstellung der Verzahnung mit der S-Bahn-Stammstrecke und mit der Umsetzung der Zielnetzes NRW 2040 schließlich dann auch die weitere Verknüpfung zur S 50 und RE 42 (vgl. Kapitel B4.2.5).

1 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

2 Bei einer möglichen Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld ist in Coesfeld die Durchbin-
 3 dung der Züge auf eine schnelle dritte Leistung zwischen Coesfeld und Münster vorgesehen (vgl. Kapitel
 4 4.1.5).

5 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

6 Diesen Korridor betreffend in **fett** (vgl. Infrastrukturliste im Anhang 2):

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Speisekonzept Münster Hbf		Neubau Schaltposten Münster Nordkopf, neue Speiseleitungen	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge im Netz nördliches Westfalen (NNW) und Elektrifizierung Münster - Enschede	2032
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Münster-Hiltrup	2032/ 2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
Ausbau Münster - Coesfeld (Stufe 1)		2. Bahnsteigkante in Lutum	30-Min-Takt S 63 (S 3) Münster – Coesfeld mit allen Halten	2032
Neubau Münster Südkreuz (Stufe 1)		neue Station für S 63 (S 3), S 65 (S 5), S 69 (S 9)-Korridor	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032
Ausbau Münster - Coesfeld (Stufe 2)		zweigleisiger Abschnitt westlich von Münster-Mecklenbeck, zweigleisiger Abschnitt Havixbeck - Billerbeck, zweigleisiger Abschnitt östlich Coesfeld	dritte stündliche Leistung Münster – Coesfeld	2040

7

8

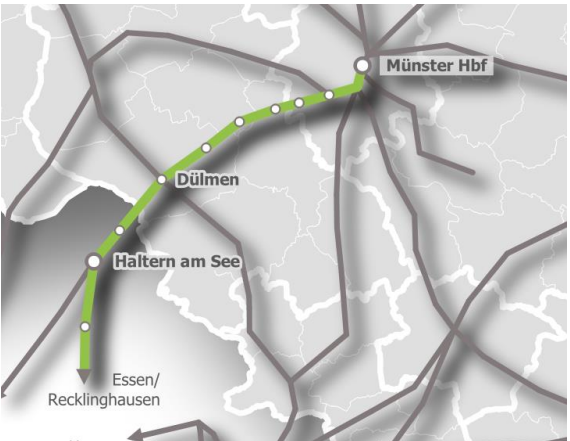
Korridor 7

Münster Hbf – Dülmen – Haltern – Recklinghausen Hbf (– Essen Hbf) (SBM)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 2	Rhein-Haard-Express	Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dülmen – Münster – Osnabrück
RE 42	Niers-Haard-Express	Mönchengladbach – Duisburg – Essen – Dülmen – Münster

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2200	425	Münster – Wanne-Eickel	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 2	41	41	42	40
RE 42	70	70	70	62

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Haltern	5-1	5-2	5-2	7-1
ab Münster	4-2	4-2	4-2	6-2

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RE 2 Haltern - Münster	0,50 Mio.
RE 42 Haltern - Münster	0,83 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S	Fahrzeugeinsatz	Typ
Münster - Dülmen	11.000	13.200	12.500	RE 2	Stadler FLIRT 3, 4-teilig, Haard-Achse
Dülmen – Haltern	11.900	13.500	15.300	RE 42	5-Wagen-Dosto-Zug, Haard-Achse

Aktuelle Situation

Die zweigleisige Strecke verbindet das Münsterland mit dem Ruhrgebiet. Dementsprechend ist die Tak-
tung mit stündlich drei Zügen dem Fahrgastaufkommen entsprechend bemessen (vgl. Kapitel B3.2).

Der Streckenabschnitt Recklinghausen Hbf – Münster (Westf) Hbf wird seit 2020 als Überlasteter Schie-
nenweg (ÜLS) geführt. Aufgrund der Überlastung können nicht alle Züge der RE 42 in Münster-Albachten
halten. Es kommt zu Zeitlagen, in denen der Zug in Nottuln-Appelhülsen planmäßig vom Fernverkehr
überholt wird und die verlorene Standzeit durch Haltentfall von Münster-Albachten aufholen muss, um
vor den folgenden Verkehren den Bahnhof Münster zu erreichen. Mit der Benennung der Strecke zum
Überlasteten Schienenweg ist DB InfraGO als Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Verantwor-
tung, Maßnahmen zur Beseitigung des Engpasses umzusetzen.

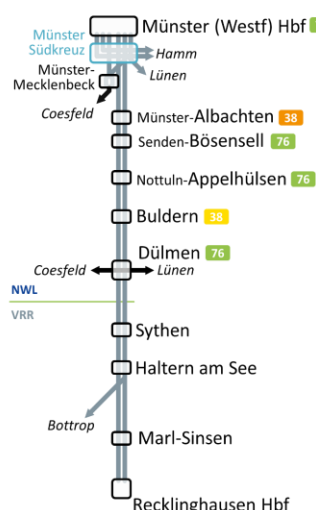
Die Qualität ist aufgrund der Mischverkehre mit dem Fernverkehr und dem Güterverkehr sehr stark be-
lastet. Darüber hinaus führt auch die unterschiedliche Haltepolitik der RE 2 mit der RE 42 sowie die
langen Laufwege der Linien zu zusätzlichen qualitativen Engpässen. Dies zeigen auch die Pünktlichkeits-
werte im ersten Quartal 2025, in dem die Linie RE 2 lediglich einen Wert von 61,1 Prozent sowie die Linie
RE 42 einen Wert von 60,4 Prozent erreichen konnte.

1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

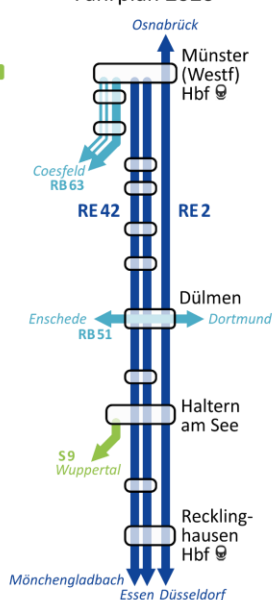
2 Im Korridor S 2 der S-Bahn Münsterland ist das Angebot eines 30-Min-Taktes für alle Stationen überla-
 3 gert durch einen schnelle RE-Linie bereits mit der Beschleunigung der RE 2 und Verlängerung nach Osn-
 4 abrück umgesetzt worden. Die RE 42 übernimmt hier zwischen Münster und Dülmen die Funktion der
 5 S-Bahn.

Infrastruktur 2026

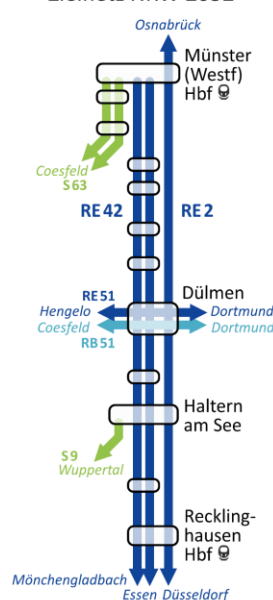
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
 neuer Stationen und Reaktivierungstrecken



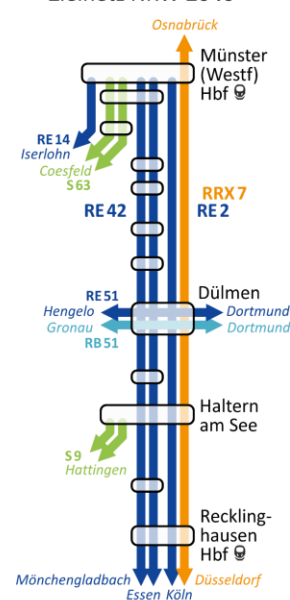
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



6
 7 *Legende auf S. 362*

9 Qualität

10 Zur Verbesserung der Pünktlichkeit soll für die RE in Düsseldorf Hbf eine sogenannte überschlagene
 11 Wende vorgegeben werden. Die heute kurze Wendezeit von 13 Minuten wird damit auf 73 Minuten
 12 verlängert. Der ankommende Zug fährt in die Abstellung und ein weiterer Zug aus der Abstellung über-
 13 nimmt die nächste Fahrt in Gegenrichtung, wodurch insgesamt eine Zuggarnitur zusätzlich sowie mehr
 14 Abstellkapazität benötigt wird. Diese Anpassung kann voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezem-
 15 ber 2026 umgesetzt werden.

16 Taktfolge und Verbindungen

17 Mit einer Nutzungsintensität von über 11.000 Rkm/kmBL ist in diesem Korridor der geforderte Bedie-
 18 nungsstandard mit drei stündlich verkehrenden Zügen erreicht (vgl. Kapitel B3.2). Das heutige Angebot
 19 entspricht mit der Einschränkung der Haltausfälle in Münster-Albachten bereits dem Zielnetz NRW 2032.
 20 Eine vierte stündliche Leistung als zweite schnelle RE-Leistung auf der Strecke könnte das Angebot je-
 21 doch sinnvoll ergänzen, wenn eine zuverlässige Robustheit des Fahrplans auf diesem bereits heute über-
 22 lasteten Schienenweg gewährleistet werden kann.

23 An Wochenenden liegt die Nutzungsintensität heute bei 13.500 Rkm/kmBL und 15.300 Rkm/kmBL an
 24 Sonntagen, womit die Anforderung von vier stündlich verkehrenden Zügen besteht. Dieser Bedienungs-
 25 standard wird im Zielnetz NRW 2040 erreicht. Die heutige schnelle RE 2 wird dann zur RRX 7 und ver-
 26 dichtend zu einem 30-Min-Takt kommt eine zusätzliche RE-Linie hinzu. Diese Linie wird als dann neue
 27 RE 2 Münster über Recklinghausen, Bochum, Witten, Hagen und Wuppertal mit Köln verbinden und
 28 dadurch neue Verbindungen in NRW schaffen.

1 Bedienungszeiten

2 Die Bedienzeiten orientieren sich an die Anbindungen mindestens zweier Oberzentren miteinander und
3 bieten mit einzelnen Fahrten der Linien RE 2 auch in Nachtlage noch Fahrten ins Ruhrgebiet und zum
4 Düsseldorfer Flughafen.

5 Vernetzung / Anschlüsse

6 Die Strecke selbst dient als Vernetzung zwischen dem Oberzentrum Münster und dem Ruhrgebiet und
7 dem Rheinland. In Münster bestehen damit hervorragenden Anschlüsse aus dem ländlichen Raum in
8 Richtung der Ballungszentren im Südwesten von NRW.

9 Fahrzeugeinsatz

10 Aktuell kommen auf dem Abschnitt für die RE 2 Lok-bespannte Züge mit fünf Doppelstockwagen zum
11 Einsatz. Diese Züge soll im Rahmen der Ausschreibung der RRX-B-Flotte durch Doppelstock-Triebfahr-
12 zeuge ersetzt werden.

13 Die RE 42 wird mit vierteiligen Triebwagen vom Typ Stadler FLIRT 3 betrieben, die überwiegend in Dop-
14 peltraktion verkehren.

15 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

16 Die von DB InfraGO angekündigte Generalsanierung der 60 Streckenkilometer zwischen Recklinghausen
17 und Münster ist nach aktuellen Planungen für die zweite Jahreshälfte 2032 vorgesehen. Die Strecke wird
18 als einer der Hochleistungskorridore ganzheitlich durchgearbeitet.

19 Darüber hinaus ist für die Zielnetzplanungen im Kernbereich der Stadt Münster ein weiteres Gleis not-
20 wendig, um die in den Zielnetzen zugrunde gelegten Leistungen fahren zu können. Auf dem Abschnitt
21 Münster Geist bis Münster (Westf) Hbf, auf dem auch die Züge aus Dortmund einfädeln, muss dies als
22 infrastrukturelle Entlastungsmaßnahme erfolgen.

23 Im Knoten Münster sind für die Umsetzung der Angebotsausweitungen in den Zielnetzen NRW 2032 und
24 2040 umfangreiche Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung erforderlich.

25 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

26 Die Stationen Dülmen (tief), Nottuln-Appelhülsen, Senden-Bösensell und Münster Hbf sind barrierefrei.

27 Die Station Buldern soll im Rahmen von FABB 2 barrierefrei umgebaut werden.

28 Für Münster-Albachten gibt es zwar eine Vorratsplanung aber keine Finanzierung des Baus.

29 Neue Stationen im SPNV

30 Für den Horizont des Zielnetzes NRW 2040 wird für die RE 42 im S 2-Korridor der S-Bahn Münsterland
31 ein zusätzlicher Halt im Bereich Münster Südkreuz angestrebt. Neben der innerstädtischen Quartierer-
32 schließung, entstehen hier auch Umsteigebeziehungen zur S-Bahn-Stammstrecke sowie zur S 63 und
33 S 50.

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 2, ehemals 1000-Bahnhöfe-Programm)		Brake, Buldern , Drensteinfurt, Lennestadt-Grevenbrück, Reckenfeld, Rheine-Mesum, Salzkotten	Barrierefreiheit	–
Ausbau Münster-Geist		Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr	Erhöhung Streckenkapazität	2032
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Münster-Hiltrup	2032/ 2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level 2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
Ausbau MS-Geist		4. Gleis Münster-Geist - Münster (Westf) Hbf	Erhöhung Qualität und Streckenkapazität, Sicherstellung 30-min-Takt für Münster-Albachten	2040
neue Station Münster Südkreuz (Stufe 2)		neue Station für S 50 (S 1), RE 42 (S 2)	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040

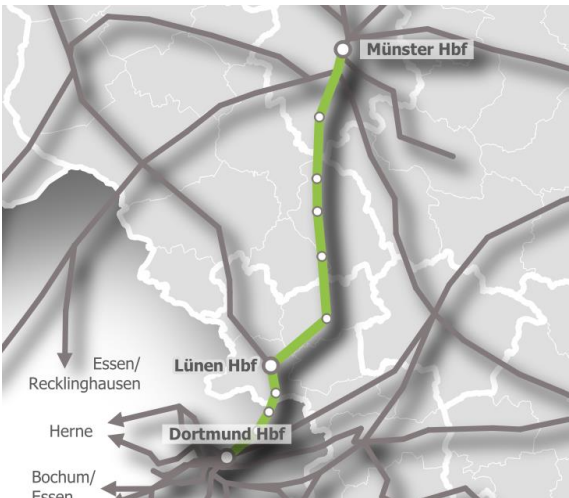
3

Korridor 8
Münster Hbf – Werne – Lünen Hbf – Dortmund Hbf (SBM)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 50	Der Lüner	Münster – Werne – Lünen – Dortmund
RB 51	Westmünsterland-Bahn	Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen Hbf – Dortmund Hbf

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2000	411	Münster – Lünen	elektrifiziert, eingleisige Strecke
2100	411	Lünen – Dortmund	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 50	40	40	42	38
RB 51	66	66	35	31

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Münster	4-23	4-1	5-1	7-23
ab Lünen	4-23	4-1	5-1	7-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 50 Münster - Dortmund	0,67 Mio.
RB 51 Lünen – Dortmund	0,09 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Münster – Lünen	2.300	3.300	1.900
Lünen Dortmund	7.700	7.600	5.000

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 50	Stadler FLIRT 3, 5-teilig, TWN
RB 51	Bombardier Talent, 3-teilig, NWM

Aktuelle Situation

Die stündliche RB 50 verbindet als einzige Nahverkehrslinie umsteigefrei das Oberzentrum Münster mit der Ruhrgebietsmetropole Dortmund. Der Streckenabschnitt von Lünen bis zur Einfädelung in Münster Geist ist nur eingleisig. Neben der RB 50 verkehrt hier auch stündlich der Fernverkehr vom Ruhrgebiet in Richtung Hamburg. Durch die z.T. hohe Unpünktlichkeit des Fernverkehrs und aus der Eingleisigkeit resultierenden Abhängigkeit ist die Pünktlichkeit der RB 50 mit 67 Prozent im ersten Quartal 2025 nicht zufriedenstellend.

Der Abschnitt Dortmund Hbf – Lünen ist zweigleisig und wird neben der genannten stündlichen RB 50 und des stündlichen Fernverkehrs noch von der RB 51 (Dortmund – Lünen- Dülmen – Coesfeld – Gronau – Enschede) und den nur zwischen Dortmund und Lünen verkehrenden Pendelzügen der RB 51 jeweils stündlich befahren. Die RB 51 verkehrt nördlich von Lünen ebenfalls nur auf eingleisiger Infrastruktur (vgl. für RB 51 auch Korridor 14). Die RB 51 weist im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeit von 74,0 Prozent auf.

Die Eingleisigkeit der Strecke, in Verbindung mit dem Verkehrsartenmix aus Fernverkehr und SPNV, wirkt sich negativ auf die Pünktlichkeit aus. Angewendet wird seit Jahren eine Vorfahrregelung der SPNV-Züge

1 in Ascheberg, Davensberg und Münster-Amelsbüren. Dort werden je nach Fahrtrichtung die Abfahrts-
2 zeiten ohne Begegnung mit dem Fernverkehr dargestellt. Das ermöglicht ein Verschieben der Standzei-
3 ten, um Verzögerungen und Verspätungen aktiv vorzubeugen. Trotz allem kommt es aber noch zu häufig
4 zu Verspätungen auf dieser Strecke, was Ursache der schlechten Pünktlichkeitswerten der Linie RB 50
5 ist.

6 Zwischen Lünen Hbf und Lünen-Preußen kreuzt die Hamm – Osterfelder Güterbahn. Zu dieser führt von
7 der Strecke Dortmund – Lünen aus eine eingleisige Verbindungskurve. Hierüber laufen bei Störungen im
8 Korridor Hamm – Dortmund zahlreiche Umleitungsverkehre. Diese führen auf der ohnehin schon stark
9 belasteten Strecke Dortmund – Lünen dann für eine noch höhere Auslastung und Problemen bei der
10 Pünktlichkeit.

11 **Angebots- und Infrastrukturentwicklung**

12 Im Korridor S 1 der S-Bahn Münsterland sind künftige Entwicklungen maßgeblich abhängig vom Ausbau
13 der eingleisigen Strecke, um das auf den Stundentakt beschränkte SPNV-Angebot in diesem Korridor
14 über Werne und Lünen nach Dortmund verbessern zu können.

15 Dabei geht es darum auf Basis der zwischen Werne und Münster-Amelsbüren zweigleisig ausgebauten
16 Strecke das Angebot qualitativ zu stabilisieren und vom Umfang her auszuweiten. Mit dem RRX 3 über
17 die Strecke sollen die benachbarten westfälischen Oberzentren Dortmund und Münster auch mit einer
18 schnellen Nahverkehrslinie miteinander verbunden werden. Der RRX soll in dieser Relation nur in Lünen
19 halten.

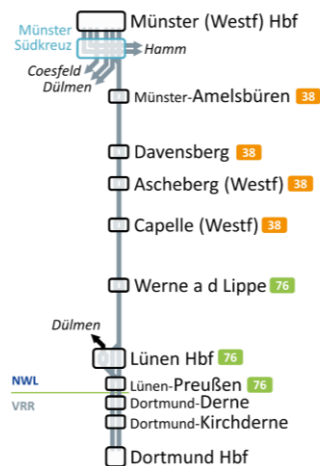
20 Ein Halt in Werne sehen die RRX-Planungen des Bundes aktuell nicht vor. Nach derzeitigen Erkenntnissen
21 wäre ein Halt des RRX 3 in Werne nur mit RRX-Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180
22 km/h und mehr vorstellbar. Alle Nahverkehrszüge in NRW sind maximal auf eine Höchstgeschwindigkeit
23 von 160 km/h ausgelegt.

24 In Dortmund fädelt die Strecke höhengleich im Ostkopf des Hbf aus und kreuzt aktuell die von Berlin
25 kommenden Fernverkehrszüge (ICE). Nach Umbau des Umfelds des Dortmunder Hbf ist diese Kreuzung
26 westlich vom Dortmunder Hbf über Brücken ohne Konflikte vorgesehen.

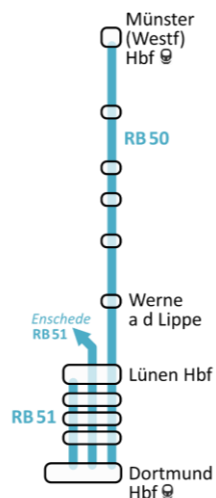
27 Zur Beseitigung der Eingleisigkeit zwischen Werne und Münster-Amelsbüren laufen derzeit die Planun-
28 gen für das gemeinsame Ausbauprojekt des Landes und Bundes an. Mit einer Umsetzung und damit dem
29 Ausbau ist dennoch erst langfristig zu rechnen. In den Zielnetzplanungen NRW 2040 ist der Ausbau für
30 die Umsetzung der dort verankerten Ziele gesetzt.

Infrastruktur 2026

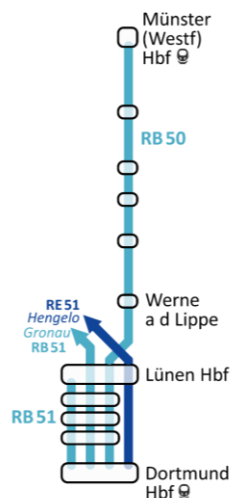
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



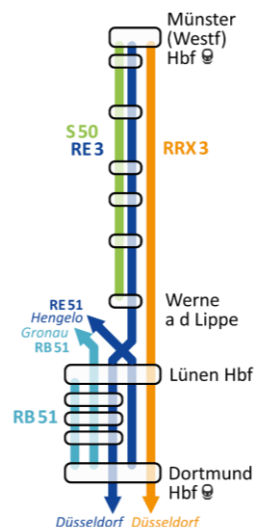
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



- 1
- 2 *Legende auf S. 362*
- 3 Taktfolge und Verbindungen

4 Im Zielnetz NRW 2032 ist die Fertigstellung des Streckenausbaus Werne – Münster-Amelsbüren nicht
5 unterstellt. Die RB 50 verkehrt daher auch im Szenario des Zielnetzes 2032 weiterhin im Stundentakt,
6 da eine Verdichtung auf der eingleisigen Strecke ohne Ausbau nicht sinnvoll umsetzbar ist.

7 Im Zielnetz NRW 2040 ist bei ausgebauter Infrastruktur eine Führung des RRX 3 (Flughafen Köln-Bonn –
8 Köln Hbf – Neuss – Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne) über Dortmund nach
9 Münster nur mit Zwischenhalt in Lünen Hbf enthalten. Die heutige RB 50 ist darin als in Dortmund durch-
10 gebundene RE 3 (Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund – Lünen –
11 Werne – Münster) mit allen Halten zwischen Münster und Dortmund dargestellt. Von Münster bis
12 Werne wird das Angebot der RE 3 mit der S 50 auf einen 30-Min-Takt verdichtet.

13 Eine weitere Verlängerung dieses 30-Min-Taktes über Lünen bis Dortmund ist verkehrlich wünschens-
14 wert, aber nicht Gegenstand der Planungen für das Zielnetz NRW 2040. Hierfür müsste der für 2040
15 geplante Infrastrukturausbau über Werne bis Lünen verlängert werden. Für einen solchen Ausbau
16 konnte jedoch in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung kein NKI über 1,0 im Rahmen des Ausbaus Werne
17 – Münster-Amelsbüren zu erzielt werden.

18 Auch für die RB 51 sind in der Zielnetzplanung NRW 2032 weitere Angebotsausweitungen vorgesehen.
19 Die Strecke über Lünen hinaus Richtung Coesfeld soll mit teilweisen zweigleisigen Abschnitten eine An-
20 gebotsverdichtung ermöglichen. Zukünftig sollen Coesfeld, Gronau und Enschede mit der RE 51 zu-
21 schneller und mit nördlich von Lünen reduziertem Haltangebot erreicht werden können. Im Abschnitt
22 Dortmund – Lünen verkehren nach den Zielnetzplanungen NRW 2032 vier Züge je Stunde (RB 51 Dort-
23 mund – Coesfeld, RE 51 Dortmund – Enschede, RB 50 Dortmund – Münster und RB 51 Dortmund – Lü-
24 nen).

1 Bedienungszeiten

2 Die Verbindung eines Oberzentrum mit einer Metropole stellen auch hier die Vorgaben für die Bedien-
3 zeiten. Unter der Woche werden Fahrten bis Mitternacht angeboten. Am Wochenende sind bis 2 Uhr
4 nachts Fahrten möglich. Als Verbindungsachse zwei benachbarter westfälischer Oberzentren ist zu prü-
5 fen, inwiefern der Nachtverkehr sukzessiv ausgedehnt werden könnte.

6 Vernetzung / Anschlüsse

7 In den Endbahnhöfen Münster, Enschede und Dortmund sind eine Vielzahl an Anschlussrelationen mög-
8 lich - sowohl im SPNV, als auch über den Fernverkehr in das gesamte Bundesgebiet sowie in Enschede
9 an das niederländische Bahnnetz.

10 Fahrzeugeinsatz

11 Aktuell sind auf der Strecke zwischen Dortmund und Münster auf der Linie RB 50 vierteilige Flirt 3-Fahr-
12 zeuge von Stadler im Einsatz, die fast den gesamten Tag über in Doppeltraktion und elektrisch verkeh-
13 ren. Die Linie RB 51 wird mit Dieseltriebwagen betrieben. Diese sollen nach Fertigstellung der in Planung
14 befindlichen Oberleitung zwischen Coesfeld – Gronau und Staatsgrenze Mitte der 2030er Jahre durch
15 batterieelektrische Fahrzeuge ersetzt werden.

16 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

17 Für das Zielnetz NRW 2040 ist die Umsetzung des Ausbaus des Abschnitts Münster – Lünen erforderlich,
18 wie im Deutschlandtakt vorgesehen, mit einem zweigleisigen Ausbau von Münster-Amelsbüren bis
19 Werne und einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Für die geplante zusätzliche S 50 von
20 Münster nach Werne sind in Werne Anpassungen, insbesondere ein Wendegleis, notwendig.

21 Nach 2040 ist könnte dann aufbauend auf den zuvor bis 2040 geplanten Maßnahmen, mit einem zwei-
22 gleisigen Ausbau auch zwischen Werne und Lünen der 30-Min-Takt für alle Stationen zwischen Münster
23 und Dortmund umgesetzt werden. Diese Maßnahme ist nicht in den Planungen des Bundes enthalten.

24 Im Knoten Münster sind für die Umsetzung der Angebotsausweitungen in den Zielnetzen NRW 2032 und
25 2040 umfangreiche Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung erforderlich.

26 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

27 Die Stationen Lünen-Preußen, Lünen Hbf, Werne und Münster HBF sind barrierefrei.

28 Die Stationen Capelle, Ascheberg, Davensberg und Münster-Amelsbüren sind nicht barrierefrei. Sie sol-
29 len im Rahmen des vorgesehenen Streckenausbaus Münster-Lünen umgebaut werden. Einen Zeitplan
30 gibt es bisher noch nicht. Die Finanzierung der Leistungsphase 1 und 2 ist gesichert.

31 Neue Stationen im SPNV

32 Im Zielnetz NRW 2040 ist für die RE 3 und die S 50 ein zusätzlicher Halt im Bereich Münster Südkreuz
33 enthalten. Neben der innerstädtischen Quartiererschließung, entstehen hier auch Umsteigebeziehun-
34 gen zur S-Bahn-Stammstrecke sowie zur S 63.

35

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Ausbau Münster - Lünen (inkl. Stationen)		zweigleisiger Ausbau Münster-Amelsbüren - Werne, Ausbau Stationen Münster-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg, Capelle	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 3, neue S 50	2040
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Münster Hiltrup	2032/ 2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
neue Station Münster Südkreuz (Stufe 2)		neue Station für S 50 (S 1), RE 42 (S 2)	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040
Ausbau Werne - Lünen		zweigleisiger Ausbau Werne - Lünen	Verlängerung S 50	2040

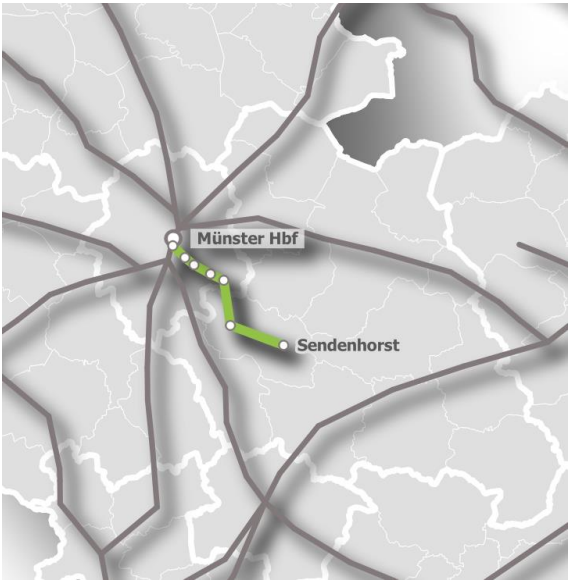
3

Korridor 9
Münster Hbf – Münster-Wolbeck – Sendenhorst (SBM)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 68		Münster Hbf – Münster-Wolbeck – Sendenhorst

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2943		Münster - Sendenhorst	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



Geplantes SPNV-Angebot NWL

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Münster–Wolbeck	94	94	74	40
Wolbeck – Sendenhorst	62	62	48	30

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Münster	6-23	6-23	6-23	7-23
ab Sendenhorst				

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 68	0,51 Mio.

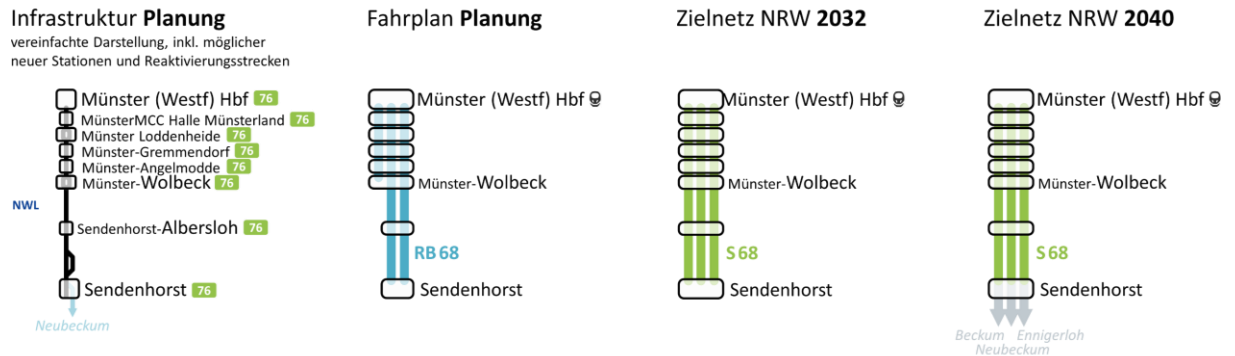
Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 68	CAF Civity BEMU, 2-teilig, NMN

Aktuelle Situation

Das Projekt der Wiederaufnahme des SPNV auf der Strecke Münster (Westf) Hbf – Sendenhorst befindet sich aktuell noch im Planfeststellungsverfahren. Da gegenwärtig noch kein SPNV auf diesem Korridor stattfindet, liegen keine Qualitätskennziffern vor. Es ist davon auszugehen, dass bis Anfang 2026 ein Planfeststellungsbeschluss vorliegen wird. Auf Grundlage dieses Beschlusses kann die Förderung der Maßnahme sichergestellt werden und die Bautätigkeiten können im weiteren Verlauf starten.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Im S 8-Korridor der S-Bahn Münsterland soll die Reaktivierung des SPNV auf der WLE-Strecke Münster – Sendenhorst eine erlebbare Vorstufe für die S-Bahn Münsterland sein. Dabei soll die Infrastruktur direkt auf ein kundenfreundliches Angebot mit Mobilstationen ausgerichtet werden, sodass bei den Fahrgästen ein hohe Akzeptanz erreicht wird.



Legende auf S. 362

1 Qualität

2 Es wird davon ausgegangen, dass ein qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot auf der Strecke fahrbar ist.
3 Die Tatsache, dass es keine Wechselwirkungen mit anderen Schienenverkehren gibt, schafft auf einer
4 neu ausgebauten Strecke die Grundlage für sehr stabilen Verkehr.

5 Taktfolge und Verbindungen

6 Auf der Strecke ist es vorgesehen, den Abschnitt Münster (Westf) Hbf - Münster-Wolbeck in einem 20-
7 Min Takt zu bedienen. Über Münster-Wolbeck hinaus verkehrt die Züge in einem 20/40 Minuten Takt.
8 Das heißt, dass von drei Zügen, die in Münster-Wolbeck ankommen, zwei weiter über Albersloh nach
9 Sendenhorst verkehren. In den Tagesrandlagen sowie an den Wochenenden verkehrt die Linien mit ei-
10 nem ausgedünnten Takt.

11 Im Zielnetz NRW 2032 ist der 20-Min-Takt bis Sendenhorst dargestellt, wofür keine zusätzliche Infra-
12 struktur benötigt wird, sodass ein betrieblich einfaches und für den Fahrgast gut merkbares Angebot
13 entsteht.

14 Bedienungszeiten

15 Die Bedienzeiten liegen auf der Strecke Montag bis Samstag zwischen 6 und 23 Uhr. Am Sonntag starten
16 die Züge um 7 Uhr und verkehren ebenfalls bis 23 Uhr.

17 Vernetzung / Anschlüsse

18 Über den Hauptbahnhof Münster besteht mit der Taktfolge eine sehr gute Vernetzung zu Anschlüssen
19 im Nah- und Fernverkehr. Darüber hinaus bestehen auch Anschlüssen an den städtischen und überregi-
20 onale ÖPNV. In Münster-Wolbeck bietet der 20-Min-Takt gute Übergangsmöglichkeiten zum Busver-
21 kehr.

22 Dekarbonisierung

23 Durch den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, die bereits beim spanischen Hersteller Construcciones y Au-
24 xiliar de Ferrocarriles (CAF) bestellt wurden, sind direkt mit der Betriebsaufnahme die Weichen für einen
25 klimafreundlichen Fahrzeugeinsatz, der zur Reduzierung von Emissionen beiträgt, gestellt.

26 Fahrzeugeinsatz

27 Auf der Reaktivierungsstrecke werden batterieelektrische Züge, sogenannte BEMU-Fahrzeuge, der Bau-
28 reihe Civity-BEMU zum Einsatz kommen. Die Züge wurden beim spanischen Hersteller CAF bestellt und
29 befinden sich bereits im Fertigungsprozess. Die Fahrzeuge sind in Verbindung mit der Ausschreibung von
30 Fahrzeugen für das Niederrhein-Münsterland-Netz bestellt worden. Die Triebwagen sind passgenau zu
31 den Anforderungen eines modernen und qualitativ hochwertigen SPNV zugeschnitten. Die Züge verfü-
32 gen über etwa 160 Sitzplätze sowie ca. 180 Stehplätze. Es gibt zwei Rollstuhlplätze und 12 Stellplätze für
33 Fahrräder. Neben einer Toilette sind sie mit WLAN sowie mit neuem Fahrgastinformationssystem aus-
34 gestattet.

35 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

36 Infrastrukturell wird die eingleisige Strecke komplett überarbeitet, um die Anforderungen an einen mo-
37 dernen und qualitativ hochwertigen SPNV gerecht zu werden. In der Folge werden die Haltepunkte
38 Münster Loddenheide und Münster Wolbeck zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut und vor Sendenhorst
39 wird ein Begegnungsabschnitt geschaffen, in welchem sich die Züge auf freier Strecke während der Fahrt
40 kreuzen können. Außerdem wird an ausgewählten Streckenabschnitten die Geschwindigkeit erhöht.

41 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

42 Die komplette Strecke wird mit barrierefreien Stationen ausgestattet.

1 Neue Stationen im SPNV

2 Entlang der Strecke entstehen insgesamt sieben neue Verkehrsstationen, die allesamt als Mobilstationen ausgestaltet werden. Neben den Stationen Münster MCC Halle Münsterland, Münster Loddenheide, Münster-Gremmendorf, Münster-Angelmode und Münster-Wolbeck die auf dem Stadtgebiet von Münster entstehen, wird es auf Sendenhorster Gebiet den Haltepunkt Sendenhorst-Albersloh und den Bahnhof Sendenhorst geben.

7 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

8 Für die Weiterführung der Verkehre über Sendenhorst hinaus in Richtung Neubeckum und Lippstadt liegen Machbarkeitsstudien vor (vgl. Kapitel B4.1.5)

10 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

11 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Münster Hbf Gleis 20	Einrichtung Gleis 20 mit zwei Haltepositionen	RB 68 neu, 30-Min-Takt RB 67 Münster - Waren-dorf	2032
Reaktivierung WLE	Ausbau Münster - Sendenhorst und Einbindung Münster Hbf	RB 68 neu	2032
Speisekonzept Münster Hbf	Neubau Schaltposten Münster Nordkopf, neue Speiseleitungen	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge im Netz nördliches Westfalen (NNW) und Elektrifizierung Münster - Enschede	2032
Sendenhorst - Lippstadt	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung S 68	2040

12

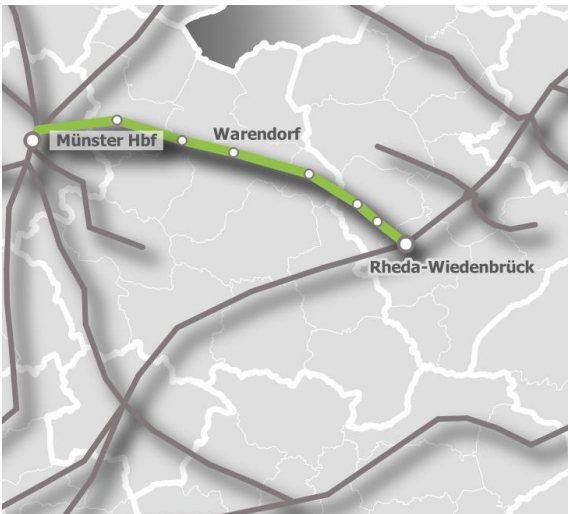
13

Korridor 10
Münster Hbf – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf (SBM)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 67	Der Warendorfer	Münster Hbf – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2013	406	Münster – Rheda-Wiedenbrück	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
1700	406	Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld	elektrifiziert, zweigleisige Strecke (P-Bahn)
2990	406	Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld	elektrifiziert, zweigleisige Strecke (G-Bahn)



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Münster – Warendorf	38	39	39	34
Warendorf – Beelen	39	40	37	34
Beelen – Rheda-W.	35	36	35	32
Rheda-W. – Bielefeld	33	34	33	26

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Münster	6-21	6-21	7-22	8-21
ab Bielefeld	6-21	6-22	6-22	8-21

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 67 Münster – Rheda-Wiedenbrück	0,65 Mio.
RB 67 Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld	0,31 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Münster – Warendorf	2.300	2.100	1.300
Warendorf – Rheda-W.	1.100	1.000	800

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 67	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Nord

Aktuelle Situation

Die Strecke Münster - Warendorf – Bielefeld verbindet die beiden Oberzentren Münster und Bielefeld direkt miteinander.

Die eingleisige Strecke ist bis auf dem Abschnitt Warendorf – Beelen, wo 100 km/h gefahren werden, nur mit bis zu 60 km/h zu befahren. An vielen privaten, aber auch an öffentlich gewidmeten Überwegen und Straßenkreuzungen, die nicht technisch gesichert sind, verringert sich die zulässige Geschwindigkeit teilweise auch bis zum Schrittempo. Das macht einen attraktiven SPNV kaum umsetzbar. Die Fahrgastzahlen sind, trotz der erheblichen Einschränkungen, besonders auf dem Abschnitt Warendorf – Münster weiterhin verhältnismäßig hoch und deuten auf weiteres Fahrgastpotenzial hin.

Die Qualität auf der Strecke war im ersten Quartal 2025 mit ca. 92 Prozent pünktlichen Zügen als relativ gut anzusehen. Leider kommt es immer wieder zu widrigen Umständen, die einen Regelbetrieb nicht stabil ermöglichen, sei es durch Bahnübergangsstörungen oder auch Unfällen an den zahlreichen Bahnübergängen. Bei einer Strecke die durchgehend nur im Stundentakt bedient wird, wiegen Ausfälle bei den Fahrgästen besonders schwer, was zu einer geringeren Akzeptanz führt.

Zwischen Münster und Warendorf ist im Zielnetz NRW 2040 eine dritte Leistung als schnelle RE-Verbindung vorgesehen. Im Projekt S-Bahn Münsterland laufen Untersuchungen, mit weniger infrastrukturellem Aufwand eine effektivere Angebotsverdichtung zu erreichen.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten in diesem Korridor sind insbesondere auf den Anschluss von Warendorf an das Oberzentrum Münster ausgelegt und mit Fahrten bis Mitternacht und an den Wochenenden darüber hinaus auskömmlich. Auf der Relation Münster – Bielefeld besteht Bedarf einer Ausweitung im Spätverkehr, um die definierten Anforderungen zu erfüllen (vgl. Kapitel B3.2).

Vernetzung / Anschlüsse

Die Vernetzung ist über den Münsteraner Hauptbahnhof und über den Bielefelder Hauptbahnhof sehr gut. Neben den Anschlüssen im SPNV gibt es im Fernverkehr zahlreiche Verbindungen in das Gesamtdeutsche Streckennetz. Dabei ist Bielefeld sehr gut in östliche Richtung Hannover bzw. Berlin aufgestellt und über Münster gibt es direkte Verbindungen in den Norden Richtung Bremen / Hamburg und Emden. Ans Ruhrgebiet und darüber hinaus sind beide Endbahnhöfe gut angebunden. Sowohl im SPNV als auch im Fernverkehr.

Dekarbonisierung

Die RB 67 ist eine der Strecken im NWL, die bereits in naher Zukunft von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf batterieelektrische Treibwagen (BEMU) umgestellt werden sollen, um einen lokal emissionsfreien Betrieb zu ermöglichen. Im Zuge der Fahrzeugneubeschaffung für das Netz Nördliches Westfalen werden auch für die RB 67 voraussichtlich ab 2029 neue BEMU-Fahrzeuge von Siemens eingesetzt. Dieser Betrieb bedarf bahnstromtechnischer Anpassungen im Knoten Münster, um die Sicherstellung der benötigten Leistung für das Nachladen der Fahrzeuge zu gewährleisten.

Fahrzeugeinsatz

Aktuell verkehren Dieseltriebwagen von Typ Talent des Herstellers Bombardier in der dreiteiligen Ausführung. Für das Jahr 2029 ist die Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge der Serie Mireo des Herstellers Siemens geplant.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Neben den bereits erwähnten infrastrukturellen Anpassungen zur Sicherstellung der Bahnstromversorgung zum Nachladen der zukünftigen BEMU-Fahrzeuge, wird der Fokus in den kommenden Jahren auf der Schließung und dem Rückbau der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge liegen. Dieser Prozess soll in drei Schritten erfolgen, um mit einer einhergehenden Anhebung der Geschwindigkeit den 30-Min-Takt zu ermöglichen.

Als erste Stufe des Ausbaus der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück für einen 30-Min-Takt zwischen Münster und Warendorf im Fahrplankonzept des Netzes Nördliches Westfalen und als Vorstufe der S-Bahn Münsterland ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Telgte und Warendorf erforderlich. Für diese Teilmaßnahme zum im Zielnetz NRW 2032 vorgesehenen 30-Min-Takt bis Rheda-Wiedenbrück stehen die Planungen bei DB InfraGO kurz vor dem Start und werden vom NWL finanziert. Eine Umsetzung der Maßnahme setzt den Abschluss der derzeit bei DB InfraGO laufenden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen voraus, die die Aufhebung, Anpassung sowie technische Sicherung der betroffenen Bahnübergänge umfassen.

Für zweite Stufe des Ausbaus der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück, mit der der 30-Min-Takt über Warendorf hinaus bis Rheda-Wiedenbrück verlängert werden kann, ist im Zielnetz NRW 2032 eine weitere Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in den Abschnitten Münster – Telgte und Beelen – Rheda-Wiedenbrück erforderlich. In Clarholz muss zudem ein Kreuzungsbahnhof eingerichtet werden. Durch die Beschleunigung zwischen Münster und Telgte wird ein zusätzlicher neuer Halt ermöglicht.

Im Zielnetz NRW 2040 wird für den Zielzustand der S 67 in Bezug auf die Ausweitung des 30-Min-Takts bis Bielefeld als dritte Stufe ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt westlich von Telgte benötigt, der zugleich die Bedienung eines weiteren neuen Halts ermöglicht. Die Umsetzung der ABS Hamm – Bielefeld ist Voraussetzung für die Ausweitung des 30-Min-Takts der S 67 von Rheda-Wiedenbrück bis Bielefeld.

Für die zusätzliche Linie RE 67 zwischen Münster und Warendorf als dritte stündliche Leistung im Zielnetz NRW 2040 ist als vierte Stufe ein weiterer Ausbau des zweigleisigen Abschnitts bei Telgte auf einem längeren Teilstück bis Münster St. Mauritz sowie bis Warendorf Einen-Müssingen erforderlich.

Im Knoten Münster sind für die Umsetzung der Angebotsausweitungen in den Zielnetzen NRW 2032 und 2040 umfangreiche Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung erforderlich.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

In Münster (Westf) Hbf ist die Einrichtung eines Bahnsteigs an Gleis 20 mit zwei Haltepositionen für die Verdichtung der RB 67 auf einen 30-Min-Takt erforderlich.

Alle Stationen im Korridor Münster bis Rheda-Wiedenbrück sind barrierefrei.

Die Bahnsteige in Herzebrock und Clarholz könnten für die neuen Fahrzeuge allerdings etwas zu kurz sein, sodass hier eventuell Verlängerungen notwendig sind, für die die Finanzierung jedoch nicht gesichert ist. In Clarholz ist gemäß dem geplanten Betriebskonzept 2032 eine Zugkreuzung erforderlich, so dass dort ein neues Gleis sowie ein neuer Bahnsteig gebaut werden müssen. Die Finanzierung ist noch ungeklärt.

Der Umbau und die Finanzierung der Station Isselhorst-Avenwedde soll über das Programm Robustes Netz erfolgen. Die Planung ist bis Leistungsphase 2 erfolgt. Die Umsetzungsmöglichkeit und -termin sind noch offen.

Neue Stationen im SPNV

Im Zielnetz NRW 2032 ist für die S 67 ein zusätzlicher Halt im Bereich Münster Nordkreuz enthalten. Neben der innerstädtischen Quartierserschließung, entstehen hier auch Umsteigebeziehungen zur S-Bahn-Stammstrecke (S 65 und S 69) sowie zur S 64 und zur S 66.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Münster Hbf Gleis 20		Einrichtung Gleis 20 mit zwei Haltepositionen	RB 68 neu, 30-Min-Takt RB 67 Münster – Warendorf	2032
Ausbau Gütersloh - Isselhorst-Avenwedde		Neubau Bahnsteige Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Münster-Hiltrup	2032/ 2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
		Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	
Ausbau Münster - Rheda-Wiedenbrück (Stufe 1)		Erhöhung Streckengeschwindigkeit Telgte – Warendorf	30-Min-Takt RB 67 Münster - Warendorf	2032

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte/ Dekarbonisierung Netz Nördliches Westfalen	Knoten Lage, Horn-Bad Meinberg	Beifahreranlage Lage, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Horn Bad Meinberg	30-Min Takt Bielefeld – Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Knoten Herford, Bad Salzuflen	Beifahreranlage Herford, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Bad Salzuflen, Gleis 2	Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen mit Flügelzugkonzept RB 71, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen VBE	Kreuzungsbahnhof Lemgo, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Lemgo, Lemgo-Lüttfeld	30-Min Takt Bielefeld – Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen DB	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 16 Stationen (Herzebrock, Clarholz , Bieren-Rödinghausen, Neue Mühle, Bad Holzhausen, Lübbecke (Westf), Espelkamp, Rahden, Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubedissen, Oerlinghausen, Helpup, Ehlenbruch, Hörstmar, Paderborn-Schloß Neuhaus)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 2)		Erhöhung Streckengeschwindigkeit Münster – Telgte und Beelen – Rheda-Wiedenbrück, Kreuzungsbahnhof Clarholz	30-Min-Takt RB 67 Münster – Rheda-Wiedenbrück	2032
Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 3)		zweigleisiger Abschnitt westlich von Telgte	30-Min-Takt RB 67/S 67 (Münster –) Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld	2040
Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 4)		zweigleisiger Abschnitt Münster- St. Mauritz – WAF Einen-Müssingen	dritte stündliche Leistung Münster – Warendorf	2040

1

2

1

Korridor 11

2

Münster Hbf – Lengerich – Osnabrück (SBM)

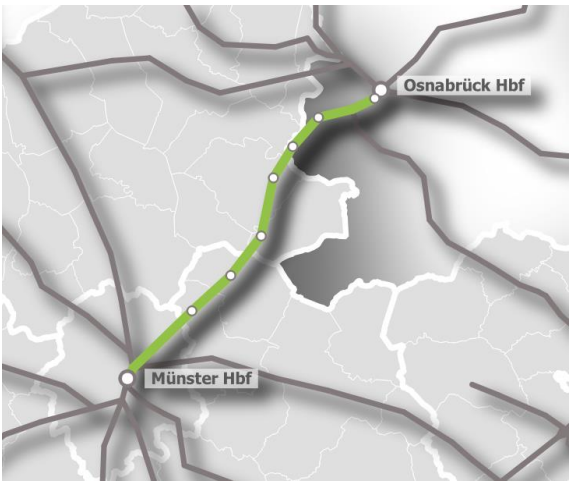
3

4

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 66	Teuto-Bahn	Münster – Lengerich – Osnabrück
RE 2	Rhein-Haard-Express	Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dülmen – Münster – Osnabrück

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2200	385	Münster – Osnabrück	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



6

SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 66	40	42	40	38
RE 2	34	35	33	32

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Münster RB 66	5-0	5-1	6-1	7-0
ab Münster RE 2	5-21	5-22	6-22	7-21

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 66	0,53 Mio.
RE 2	0,45 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Münster – Osnabrück	8.300	9.800	8.700

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 66	Stadler FLIRT 3-/5-teilig TWN
RE 2	5-Wagen-Dosto-Zug, Haard-Achse

7

8

Aktuelle Situation

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Zwischen den benachbarten Oberzentren Münster und Osnabrück verkehrt als Grundangebot die RB 66 mit Bedienung aller Stationen. Als recht kurze Linie mit einem Laufweg von nur 50 km weist die RB 66 in der ersten Jahreshälfte 2025 laut SPNV-Qualitätsmonitor NRW eine Pünktlichkeit von 90,3 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 99,3 Prozent auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die RB 66 in diesem Zeitraum mit einem reduzierten Angebot aufgrund von Personalengpässen unterwegs war. Die RE 2 mit ihrem langen Laufweg von 176 Kilometern zwischen Osnabrück und Düsseldorf erreicht hingegen nur eine Pünktlichkeit von 53,2 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 97,6 Prozent. Damit ist die RE 2 eine der unpünktlichsten Linien in NRW. Auch wenn dieser Zeitraum durch Baustellen und Havarieereignisse geprägt war, besteht ein deutlicher Handlungsbedarf zur Stabilisierung der Linie.

18

19

20

21

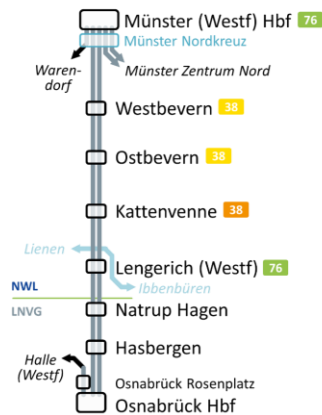
Durch die Angebotsausweitung mit Verlängerung der RE 2 bis Osnabrück und den dadurch erreichten 30-Min-Takt als Ziel des ersten NVP des NWL konnte die Fahrgastnachfrage von 4.300 auf 8.300 Rkm/kmBL an den Verkehrstagen Montag bis Freitag stark gesteigert werden. An Wochenenden sind die Fahrgastzahlen in dieser überregionalen Verbindung sogar höher.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

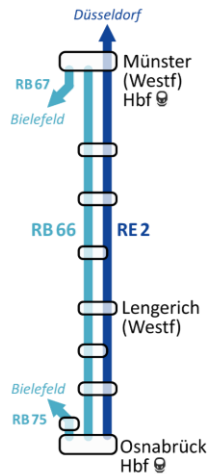
Der S 6-Korridor der S-Bahn Münsterland verbindet die nah beieinander liegenden Oberzentren Münster in NRW und Osnabrück in Niedersachsen mit engen Verflechtungen über die stark belastete Strecke 2200, auch als „Rollbahn“ bezeichnet, mit viel Güterverkehr und der bedeutenden Fernverkehrsverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Bremen und Hamburg.

Infrastruktur 2026

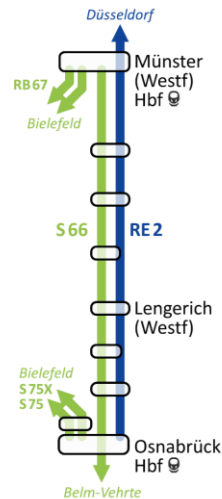
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



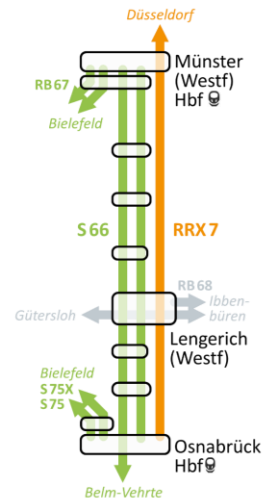
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit soll für die RE in Düsseldorf Hbf eine sogenannte überschlagene Wende vorgesehen werden. Die heute kurze Wendezeit von 13 Minuten wird damit auf 73 Minuten verlängert. Der ankommende Zug fährt in die Abstellung und ein weiterer Zug aus der Abstellung übernimmt die nächste Fahrt in Gegenrichtung, wodurch insgesamt eine Zuggarnitur zusätzlich und mehr Abstellkapazität benötigt wird. Diese Anpassung kann voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 umgesetzt werden.

Taktfolge und Verbindungen

Mit der stark gestiegenen Nachfrageintensität von über 8.000 Rkm/kmBL fällt die Strecke Münster – Osnabrück an allen Verkehrstagen in die Kategorie mit mindestens drei stündlichen Verbindungen als Bedienstungsstandard im NVP.

Als schnelle überregionale Verbindung ist im Zielnetz NRW 2040 mit Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) die Beschleunigung der heutigen schnellen RE 2 durch das Auslassen von Halten als Linie RRX 7 vorgesehen, die dann zwischen Münster und Osnabrück nur in Lengerich hält. Zur Bedienung aller Stationen wird die RB 66 als künftige S 66 der S-Bahn Münsterland auf einen (angenäherten) 30-Min-Takt verdichtet. Der Bedienstungsstandard des NVP 2025 ist damit erreicht.

Im Zielnetz NRW 2032 ist das heutige Angebot der RE 2 und der RB 66 (als S 66) im Stundentakt dargestellt, womit der Bedienstungsstandard des NVP 2025 nicht erreicht wird. Ziel des NWL ist es, die Umstellung auf drei Züge pro Stunde und Richtung schon mit dem Fahrzeugeinsatz der RRX-B-Flotten-Fahrzeuge auf der RE 2 umzusetzen.

Die S 66 soll ab dem Zielnetz 2032 über Osnabrück hinaus stündlich bis Belm-Vehrte mit Halt in Belm verlängert werden. Dieses entspricht in Niedersachsen den SPNV-Konzepten 2030+ und 2040+.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen weitestgehend den definierten Anforderungen (vgl. Kapitel B3.2). Am Samstagmorgen und an Sonn- und Feiertagen morgens ist zur Erreichung der Bedienungsstandards jeweils ein zusätzliches Zugpaar erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Mit der Verlängerung der RE 2 nach Osnabrück wurde ein guter Anschluss an den RE nach Bremen erreicht, was insbesondere an Wochenenden zu starken Fahrgaststeigerungen geführt hat.

Im Zielnetz NRW 2040 wird von der RRX 7 als Nachfolger der Anschluss an die RE 60 nach Hannover stündlich und in einer längeren und somit sichereren Umsteigezeit erreicht. Zusätzlich besteht ein Anschluss an die neue schnelle RE 61 nach Bielefeld.

Fahrzeugeinsatz

Für die RE 2 in der kommenden Vertragsperiode und für die künftige Linie RRX 7 sollen Fahrzeuge der RRX-B-Flotte mit bis zu 760 Sitzplätzen eingesetzt werden.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

In der Betriebsstelle Münster-Sudmühle plant DB InfraGO die Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr zur Erhöhung der Streckenkapazität.

Im Knoten Münster sind für die Umsetzung der Angebotsausweitungen in den Zielnetzen NRW 2032 und 2040 umfangreiche Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung erforderlich.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Der Hauptbahnhof Münster und der Bahnhof Lengerich sind bereits modernisiert und barrierefrei. Lengerich hat für den RRX eine Bahnsteignutzlänge von 215 Metern.

Für die Stationen Westbevern und Ostbevern ist die Modernisierung der Station mit Herstellung der Barrierefreiheit in der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 1) der DB in Planung und seitens des Bundes bis Ende 2027 finanziell gesichert. Die Maßnahmen für eine Bahnsteiglänge von 185 Metern (Nutzlänge) und einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern sollen für Westbevern in 2027 und für Ostbevern voraussichtlich ab 2028 umgesetzt werden. Für Ostbevern besteht aufgrund einer für den Umbau erforderlichen Signalmaßnahme das Risiko, dass die Umsetzung außerhalb des genannten Bewilligungszeitraumes des Bundes liegt. Es ist zudem eine Verlängerung auf die Nutzlänge für den RRX von 215 Metern vorgesehen.

Für den Bahnhof Kattenvenne sind 2025 die Planungen zur Modernisierung der Station und Herstellung der Barrierefreiheit im Rahmen der NWL-Vorratsplanung mit einer Bahnsteignutzlänge von 215 Metern begonnen worden. Eine Umsetzung wird im Rahmen der angekündigten Generalsanierung im Hochleistungskorridor Bremen – Osnabrück – Münster angestrebt, der aktuell für die erste Jahreshälfte 2033 vorgesehen ist. Die Finanzierung dieser Maßnahme ist noch nicht gesichert.

Der NWL den Ausbau von Kattenvenne sowie die Bahnsteigverlängerungen in Westbevern und Ostbevern in einem Paket von Maßnahmen zum Ausbau der Stationen für den RRX auf der Strecke Düsseldorf – Münster – Osnabrück für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW angemeldet.

Neue Stationen im SPNV

Im Konzept S-Bahn Münsterland ist im Zielnetz NRW 2040 die neue Station Münster Nordkreuz an der S-Bahn-Stammstrecke vorgesehen. Mit dieser neuen Station können Anschlussmöglichkeiten schon vor dem Hauptbahnhof in Richtung Warendorf, Zentrum Nord, Rheine und Enschede hergestellt werden. Zudem können Umsteigeverbindungen zum Stadtverkehr in Münster auf Höhe des Rings eingerichtet werden

1 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

2 Für die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Lengerich – Ibbenbüren liegt eine Machbarkeitsstudie
 3 vor und die Reaktivierung der Strecke von Lengerich nach Versmold mit Lückenschluss zur Strecke Vers-
 4 mold – Gütersloh wird aktuell untersucht (vgl. Kapitel B4.1.5).

5 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

6 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 1, ehemals Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP))		Dedinghausen, Leimstruth, Ostbevern , Vlotho, Westbevern	Barrierefreiheit	-
Vorratsplanung NWL 2		Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit der Stationen Münster-Sprakel, Kattenvenne , Ibbenbüren-Esch	Barrierefreiheit	-
Ausbau Südmühle		Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr	Erhöhung Streckenkapazität	2032
Netz RRX-B-Flotte	Bahnhof Rheine RE 7	neue Bahnsteigkante Gleis 9, neue Fahrstraße	Stabilisierung RE 7 mit überschlagender Wende	–
	Stationen Westbevern, Ostbevern RE 2 (RRX)	Bahnsteigverlängerung auf RRX-Länge	Übergangskonzept RE 2 bis RRX 7	2032
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Münsterland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord – Münster-Hiltrup	2032/ 2040
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level2 ohne Signale		
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster		
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Postbahnhof)		
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil		
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen		
Lengerich - Ibbenbüren		Reaktivierung Strecke und Stationen	neue RB 68	2040
Lengerich - Versmold		Reaktivierung Strecke und Stationen	Verbindung RB 68/S 78	-

7

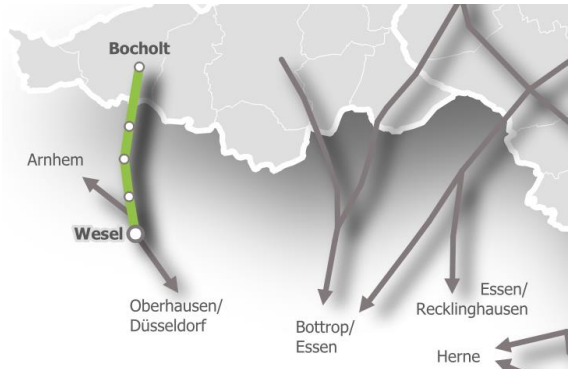
8

Korridor 12
Bocholt – Wesel (– Düsseldorf)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 19	Rhein-IJssel-Express	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Bocholt/Emmerich – Arnhem

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2265	421	Bocholt – Bocholt Streckenwechsel	elektrifiziert, eingleisige Strecke
2263	421	Bocholt Streckenwechsel – Wesel	elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 19	38	38	36	34

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Bocholt	5-23	5-23	6-23	7-23
ab Wesel	5-23	5-23	6-23	7-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RE 19	0,05 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S	Fahrzeugeinsatz	Typ
Bocholt – Wesel	800	900	700	RE 19	Stadler FLIRT 3, 5-teilig, NRN

Aktuelle Situation

Die Strecke Bocholt – Wesel verbindet Bocholt als mit 73.000 Einwohnern drittgrößte Stadt des Münsterlandes auf dem Schienenweg mit Düsseldorf, Duisburg und Oberhausen.

Die eingleisige, elektrifizierte Strecke wird derzeit vom Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS Rail GmbH mit Flirt 3-Fahrzeugen betrieben. In Wesel werden die Zugteile von/nach Arnhem (NL) und Bocholt vereint bzw. getrennt. Somit sind beide Regionen ohne Umstieg an die Landeshauptstadt Düsseldorf angebunden. Der aktuelle Verkehrsvertrag "Niederrhein Netz" hat eine Laufzeit bis Ende 2036.

Die Pünktlichkeitsquote der Linie RE 19 lag im ersten Quartal 2025 bei unter 60 Prozent und damit deutlich unter dem Wert des Vorjahreszeitraums, der bei über 90 Prozent lag. Ursachen hierfür sind neben der stark ausgelasteten Infrastruktur durch Fern-, Nah- und Güterverkehre auf der Strecke Düsseldorf – Wesel – Emmerich insbesondere die umfangreichen Baumaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen. In diesem Zusammenhang kommt es derzeit wiederholt zu Streckensperrungen. Die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit auf dieser Strecke ist zudem abhängig vom Verkehr auf der Hauptstrecke. Im eingleisigen Abschnitt bis Bocholt mit einer Zugkreuzung in Hamminkeln besteht kaum die Möglichkeit zum Verspätungsabbau und Verspätungen werden auf den Gegenzug weitergegeben.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

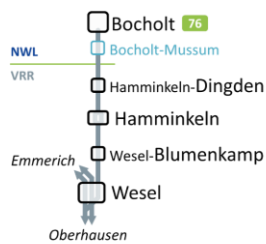
Das Verkehrsangebot auf der Strecke Bocholt – Wesel wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert. Durch die Elektrifizierung der Strecke konnte eine Direktverbindung von Bocholt nach Duisburg und

Düsseldorf ermöglicht werden. Zudem konnten bestehende Angebotslücken durch zusätzliche Fahrten geschlossen werden.

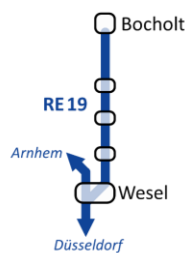
Langfristig ist die Bedienung der Strecke mit einer zweiten Regionalexpresslinie, halbstündlich versetzt, geplant. Auch eine mögliche Verlängerung der Bahnstrecke über Bocholt hinaus nach Rhede und weiter bis Borken ist im Zielnetz 2040 angedacht.

Für die Umsetzung dieser Angebotsverdichtung müssen Um- und Neubauten an der Infrastruktur erfolgen.

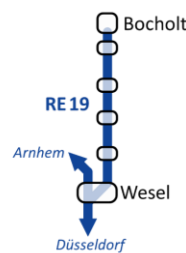
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



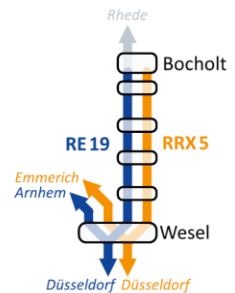
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Auf dem Abschnitt Wesel – Bocholt verkehrt die RE 19 im Stundentakt. Das bestehende Angebot entspricht den Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit und Taktfolge und ist so im Zielnetz NRW 2032 abgebildet.

Im Zielnetz NRW 2040 erhält Bocholt eine Anbindung an den Rhein-Ruhr-Express durch Verlängerung der RRX 5 aus Düsseldorf über Wesel hinaus nach Bocholt, um 30 Minuten versetzt zur bestehenden Bedienung der RE 19.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen den definierten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel B3.2).

Vernetzung / Anschlüsse

Seit der Elektrifizierung der Strecke Bocholt – Wesel werden die Züge aus Richtung Bocholt und Arnhem (NL) in Wesel vereinigt und fahren als Zugverband bis Düsseldorf. Der vorherige Umstieg in Wesel entfällt damit in den meisten Fällen und auch die Reisezeit kann dadurch verkürzt werden.

Dekarbonisierung

Die Strecke Wesel – Bocholt wurde zu Beginn des Jahres 2022 vollständig elektrifiziert und der Betrieb vom Einsatz von Dieseltriebwagen auf die rein elektrisch angetriebenen Neufahrzeuge umgestellt.

Fahrzeugeinsatz

Seit Februar 2022 wird die Strecke mit modernen und komfortablen Elektrotriebzügen statt Dieselzügen betrieben. Zum Einsatz kommen Flirt 3-Fahrzeuge der Firma Stadler. Mit der Umstellung der Fahrzeugtypen hat sich die Anzahl der angebotenen Sitzplätze nahezu verdoppelt.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für den im Zielnetz 2040 vorgesehenen 30-Min-Takt aus RE 19 und RRX 5 muss die Strecke Wesel – Bocholt ausgebaut werden. Hierzu sind ein zweigleisiger Streckenabschnitt zwischen Wesel-Blumenkamp und Hamminkeln und der Ausbau des Bahnhofs Bocholt mit einem zweiten Gleis mit Bahnsteig erforderlich.

1 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

2 Die Station Bocholt ist barrierefrei. Für das geplante Betriebskonzept 2040 mit einem 30-Min-Takt zwi-
3 schen Wesel und Bocholt ist ein zweites Gleis inklusive Bahnsteig an der Station Bocholt erforderlich.
4 Eine Finanzierung steht derzeit noch nicht in Aussicht.

5 Neue Stationen im SPNV

6 Die Station Bocholt-Mussum zwischen Bocholt und Hamminkeln-Dingden wird derzeit neu gebaut und
7 soll im Jahr 2026 in Betrieb genommen werden. Die Finanzierung erfolgt über das Programm der DB-
8 Kapazitätsoffensive (vgl. Kapitel B4.2.5).

9 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

10 Eine mögliche Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld wurde durch den NWL untersucht
11 (vgl. Kapitel B4.1.5).

12 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

13 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
neue Station Bocholt-Mussum	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumli- cher Potentiale	2032
Ausbau Wesel – Bocholt	Zweite Bahnsteigkante in Bocholt, zweigleisiger Ausbau Wesel-Blumen- kamp – Hamminkeln	Verlängerung RRX 5 bis Bocholt im ca. 30-Min-Takt zur RE 19	2040
Bocholt – Borken – Coesfeld	Reaktivierung/Neubau Strecke und Stationen	Verlängerung RE 19, Verlängerung RE 63	2040

14

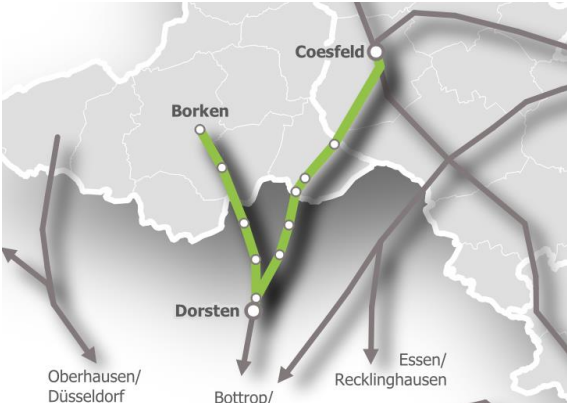
15

1 **Korridor 13**
 2 **Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen**

4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 14	Emscher-Münster-land-Express	Essen – Dorsten – Coesfeld – bzw. – Borken

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2236	423	Dorsten – Borken	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2273	423	Dorsten – Coesfeld	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Borken – Dorsten	1.200	1.000	900
Coesfeld – Dorsten	300	200	200

SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 14 Borken – Dorsten	44	44	38	34
RE 14 Coesfeld – Dorsten	32	32	28	26

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Borken	5-22	5-23	5-23	7-22
ab Coesfeld	5-20	5-20	7-20	8-20

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RE 14 Borken – Dorsten	0,14 Mio.
RE 14 Coesfeld – Dorsten	0,22 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RE 14	Bombardier Talent, 3-teilig, EMN

7

8 **Aktuelle Situation**

- 9 Die Linie RE 14 bedient die Relation Essen über Dorsten nach Borken und Coesfeld. Dafür werden die
 10 aus Essen kommenden Züge in Dorsten geflügelt, ein Fahrzeugteil verkehrt weiter nach Borken und der
 11 andere Fahrzeugteil weiter nach Coesfeld. In Gegenrichtung vereinen sich die Züge entsprechend für die
 12 Weiterfahrt nach Essen.
- 13 Der Abschnitt Dorsten - Coesfeld wird fahrplanmäßig im Stundentakt bedient und ist entsprechend der
 14 Fahrgastzahlen auf die Pendlerbeziehungen in das nördliche Ruhrgebiet ausgerichtet, was an der Anzahl
 15 der Verbindungen und der Bedienzeiten erkennbar ist.
- 16 Der Streckenabschnitt nach Borken weist deutlich höhere Fahrgastzahlen auf und wird werktags in der
 17 HVZ mit zusätzlichen Halbstundentaktverbindungen bis Essen und zurück verstärkt.
- 18 In der Vergangenheit war die Qualität der Linie RE 14 im Vergleich zu anderen NRW-Linien dem mittle-
 19 ren Qualitätsniveau zuzuordnen. Im ersten Quartal des Jahres 2025 konnten Sie aber einen deutlichen
 20 Sprung nach vorne machen und ist mit einem Gesamtwert von über 90 Prozent aktuell eine der qualitativ
 21 hochwertigeren Linien in NRW. Jedoch weist die Linie lediglich eine Pünktlichkeit von ca. 66 Prozent auf.
 22 Ursachen dafür liegen in fahrzeugseitigen Problemen sowie Personalmangel beim betreibenden EVU.

1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

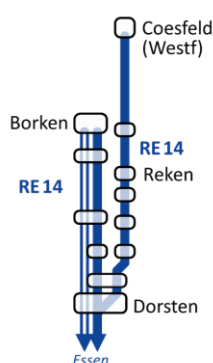
2 Die Stadt Coesfeld ist vor einigen Jahren durch die Etablierung eines Flügelzugkonzepts der Linie RE 14
3 direkt an Essen angebunden worden. Der bis dahin erforderliche Umstieg in Dorsten oder alternativ
4 Hervest-Dorsten konnte entfallen. Im Zuge der Regionale 2016 im Westmünsterland wurde die Bahn-
5 strecke Coesfeld – Reken – Dorsten attraktiviert und die Umsetzung der neuen Station Klein Reken ini-
6 tiert, die seit Ende 2019 bedient wird.

Infrastruktur 2026

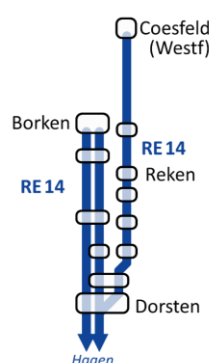
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



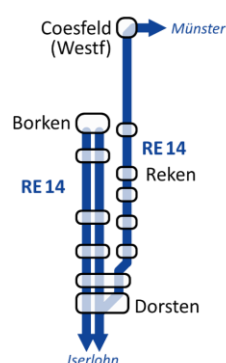
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



7
8 *Legende auf S. 362*

10 Taktfolge und Verbindungen

11 Im Zielnetz NRW 2032 ist auf dem Ast nach Borken ein 30-Min-Takt mit Schließung der Taktlücken ent-
12 halten. Im Raum des VRR ist eine Verlängerung der RE 14 über Essen hinaus nach Hattingen dargestellt.
13 Im Zielnetz NRW 2040 bleibt das Angebot nach Borken und Coesfeld unverändert. Im VRR-Raum ist eine
14 veränderte Durchbindung in Essen auf die heutige RE 16 nach Iserlohn enthalten.

15 Bedienungszeiten

16 Die unterschiedlich hohe Nachfrage der beiden Streckenäste wirkt sich auch entsprechend auf die Be-
17 dienungszeiten aus. Der Streckenabschnitt nach Coesfeld wird nur bis 21 Uhr bedient. Die Anbindung
18 von Coesfeld als Kreisstadt in Richtung eines Oberzentrum wird über die Linien RB 63 in Richtung Müns-
19 ter mit längeren Bedienzeiten sichergestellt.

20 Aufgrund der starken Nachfrage auf dem Streckenabschnitt Borken über Dorsten nach Essen sind die
21 Bedienzeiten hier auf die Verbindung Kreisstadt in Richtung Oberzentrum ausgelegt. Es gibt ab Borken
22 täglich noch Abfahrten nach 22 Uhr in Richtung Dorsten und Essen.

23 Vernetzung / Anschlüsse

24 Über den Hauptbahnhof Essen besteht eine sehr gute Vernetzung zu Anschlüssen in Nah- und Fernver-
25 kehr. Darüber hinaus bestehen auch Anschlüssen in Dorsten in Richtung Dortmund und Oberhausen und
26 in Coesfeld in Richtung Münster und in die Niederlande.

27 Dekarbonisierung

28 Mit der Einbindung in das Niederrhein-Münsterland-Netz und dem damit geplanten Einsatz von BEMU-
29 Fahrzeugen die bereits beim spanischen Hersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) be-
30 stellt sind und 2029 zur Auslieferung kommen ist der Wechsel auf der Strecke hin zu einem klimafreund-
31 lichen Fahrzeugeinsatz, der zur Reduzierung von Emissionen beiträgt, bereits beschlossen.

Fahrzeugeinsatz

Auf der Strecke kommen ab 2029 BEMU-Fahrzeuge der Baureihe Civity-BEMU des spanischen Hersteller CAF zum Einsatz. Die Bestellung für das Niederrhein-Münsterland-Netz umfasst insgesamt zwei Bauformen des Fahrzeuges: Einen Kurztyp mit 45 Metern Länge und ca. 120 Sitzplätzen sowie einen Langtyp mit 55 Metern Länge und ca. 160 Sitzplätzen. Auf der Linie RE 14 werden Fahrzeuge des Langtyps eingesetzt.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für den Knoten Coesfeld ist eine Elektrifizierung der Streckengleise und der Abstellanlagen geplant, um den Anforderungen der Dekarbonisierung auch im ländlichen Raum gerecht zu werden. Neben der RE 14, die auf BEMU-Fahrzeuge umgestellt wird, werden in Zukunft auch die Fahrzeuge der Linien RB 51 und RB 63 auf BEMU-Konzepte umgestellt. Dafür ist es erforderlich, einen Knoten wie Coesfeld der als Drehscheibe fungiert, auch entsprechend bahnstromtechnisch aufzurüsten.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Der barrierefreie Umbau der Station Marbeck-Heiden erfolgte 2025. Die Stationen Borken, Coesfeld, Maria-Veen, Reken und Klein Reken sind barrierefrei.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Neben der einer Studie zur Reaktivierung der Bahnstrecke von Coesfeld über Borken nach Bocholt als Nord-West-Verbindung liegt auch eine Machbarkeitsstudien für die Weiterführung der Strecke von Borken über Stadtlohn nach Ahaus vor (vgl. Kapitel B4.1.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

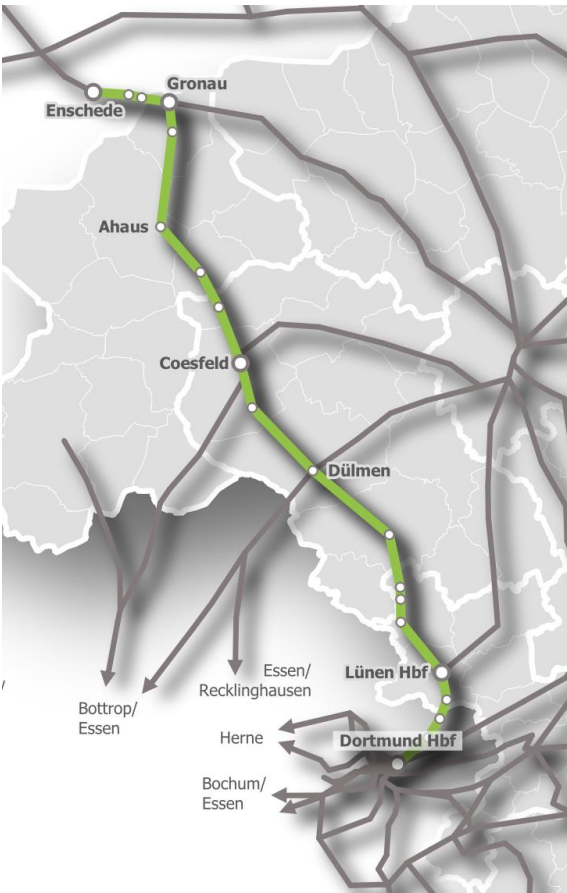
Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte /Dekarbonisierung Niederrhein-Münsterland-Netz	Elektranten Coesfeld, Borken	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge im BEMU-Konzept Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN)	2032
Bocholt - Borken - Coesfeld,	Reaktivierung/Neubau Strecke und Stationen,	Verlängerung RE19, Verlängerung RE63,	2040
Borken - Stadtlohn - Ahaus	Reaktivierung/Neubau Strecke und Stationen	neue RB	2040

Korridor 14
Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen Hbf – Dortmund Hbf

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 51	Westmünsterland-Bahn	Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen – Dortmund

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2100	412	Gronau – Lünen	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Enschede – Gronau	36	36	34	32
Gronau – Coesfeld	34	34	32	28
Coesfeld – Lünen	36	36	35	31
Lünen – Dortmund	66	66	35	31

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Gronau	5-23	5-23	6-23	8-23
ab Lünen	6-23	6-0	7-0	9-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 51 Gronau – Lünen	1,02 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 51	Bombardier Talent, 3-teilig, NWM

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Gronau – Coesfeld	1.800	2.100	1.700
Coesfeld – Dülmen	1.800	2.300	1.800
Dülmen – Lünen	1.800	1.900	1.600

Aktuelle Situation

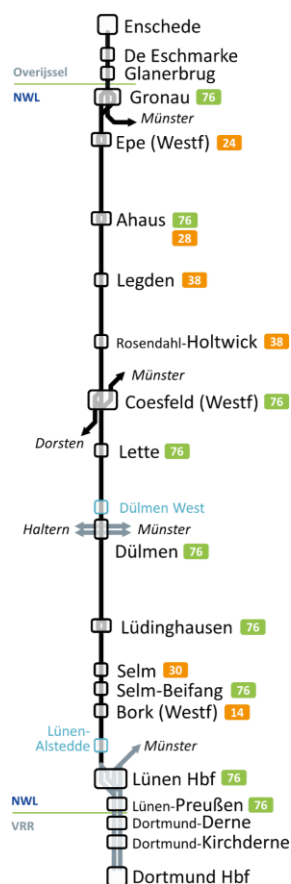
Die Linie RB 51 verkehrt, abgesehen vom Abschnitt Lünen – Dortmund, auf einer Streckenlänge von mehr als 90 Kilometern im Stundentakt und das auf nicht elektrifizierter eingleisiger Strecke. Zwischen Lünen und Dortmund wird die RB 51 montags bis freitags mit Pendelfahrten verdichtet. Diese Fahrten, die teilweise mit kurzen Wendezeiten in Dortmund Hbf und Lünen Hbf geplant sind, verkehren in einem zusammenhängenden Fahrzeugumlauf mit den langlaufenden Fahrten bis Enschede. In den Knoten Gronau und Coesfeld bestehen jeweils Pufferzeiten von einigen Minuten zum Auffangen etwaiger Verspätungen und zur Gewährleistung der Anschlussbeziehungen. Im ersten Quartal 2025 lag die Pünktlichkeit der Linie RB 51 bei etwa 77 Prozent, wohingegen in Bezug auf die Zuverlässigkeit ein Wert von etwa 96 Prozent erreicht werden konnte. Hinsichtlich der Pünktlichkeit ist ein deutlicher Abfall festzustellen, verursacht durch viele Baustellen im Netz und die hohe Belastung des Abschnittes Lünen – Dortmund mit Nah- und Fernverkehr.

1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

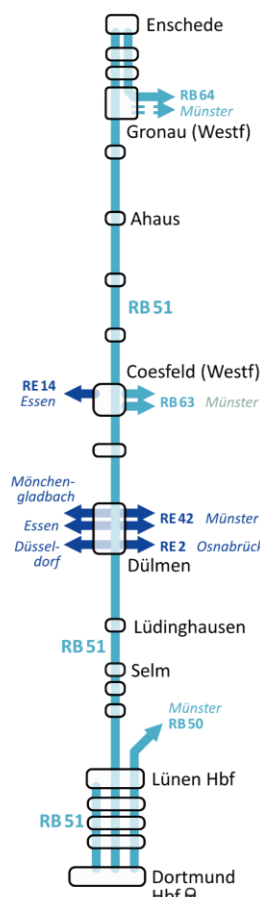
2 Der Korridor der Westmünsterlandbahn verläuft im Westmünsterland vom niederländischen Enschede
3 über den nördlichen Kreis Borken durch den Kreis Coesfeld, über den nördlich Kreis Unna nach Dort-
4 mund und bedient die Knoten Gronau, Coesfeld, Dülmen und Lünen mit Verbindungen nach Münster
5 und ins Ruhrgebiet.

Infrastruktur 2026

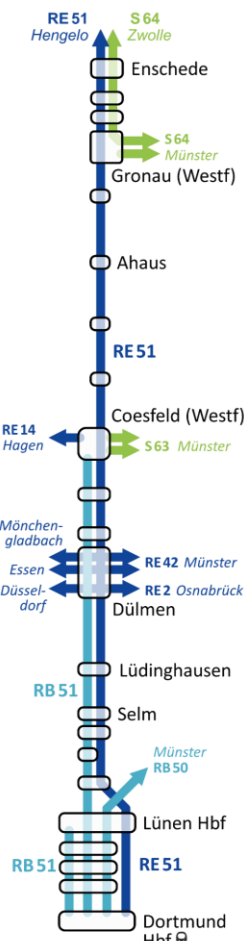
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



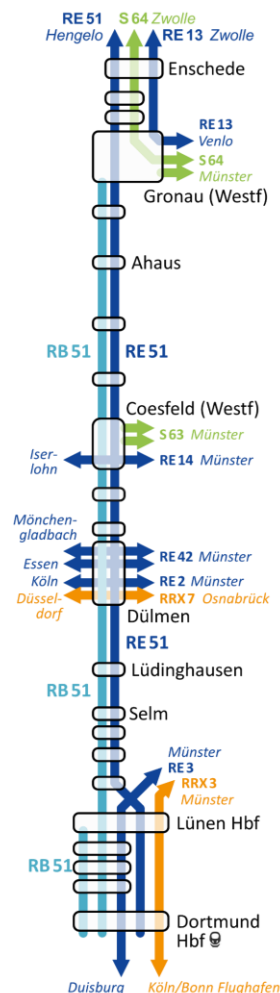
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



6
7 *Legende auf S. 362*

9 Qualität

10 Zur Verbesserung der Qualität sollte zukünftig auf kurze Wenden der Züge in Dortmund zwischen der
11 Regeltaktlage nach Enschede und dem Pendel nach Lünen verzichtet werden und separate Umläufe ge-
12 schaffen werden. Auf dem Weg von Lünen nach Gronau auf dem die RB 51 von anderen Verkehren
13 weitgehend unbeeinflusst ist, sind ausreichend Pufferzeiten vorhanden. Zwischen Gronau und Enschede
14 bestehen im 30-Min-Takt der RB 51 mit der RB 64 kaum Möglichkeiten Verspätungen abzubauen.

15 Taktfolge und Verbindungen

16 Im Zielnetz NRW 2032 ist eine Verdichtung im Abschnitt Dortmund – Coesfeld auf einen 30-Min-Takt
17 enthalten. Die heutige Fahrplanlage der RB 51 wird dabei zur RE 51, die zwischen Lünen und Dortmund
18 ohne Zwischenhalte verkehrt. Als Ergebnis aus dem Interreg-Projekt EuregioRail der Provinz Overijssel
19 und des NWL soll die RE 51 in den Niederlanden über Enschede hinaus bis Hengelo verlängert werden.

1 Im Zielnetz NRW 2040 wird der 30-Min-Takt der RB 51 von Coesfeld bis Gronau verlängert, entsprechend
2 dem Zielzustand des Konzeptes EuregioRail.

3 Bedienungszeiten

4 Im Spätverkehr ist zum Erreichen der definierten Bedienungsstandards eine zusätzliche Verbindung
5 nach 22 Uhr von Enschede nach Coesfeld erforderlich (vgl. Kapitel B3.2).

6 Zukünftig ist die Ausweitung der Bedienzeiten im Sinne einer größeren Akzeptanz des SPNV vorgesehen
7 und anzustreben. Das ist immer unter Berücksichtigung der Personalverfügbarkeit und der zur Verfü-
8 gung stehenden Regionalisierungsmittel zu betrachten.

9 Vernetzung / Anschlüsse

10 In den Knoten Gronau, Coesfeld und Dülmen bestehen Umsteigeverbindungen in alle Richtungen. Mit
11 der Verdichtung des Angebots auf einen 30-Min-Takt ergeben sich weitere Anschlüsse in Dülmen in
12 Richtung Münster und Essen. In Coesfeld in Richtung Münster und in Gronau im Zielnetz NRW 2040 in
13 Richtung Münster und Zwolle.

14 Dekarbonisierung

15 Auf der RB 51 und RE 51 ist künftig der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) vorgesehen,
16 die zwischen Dortmund und Lünen und dem perspektivisch elektrifizierten Abschnitt zwischen Coesfeld
17 und Gronau, während der Fahrt auf der zu elektrifizierenden Strecke geladen werden und so den strom-
18 losen Abschnitt zwischen Lünen und Coesfeld überbrücken. Auch auf dem Laufweg zwischen Gronau
19 und Enschede bzw. Hengelo sollen die Fahrzeuge den Strom aus der Traktionsbatterie nutzen können,
20 sodass sie eine aufwendige Ausrüstung für das niederländische Stromsystem nicht erforderlich wird.

21 Fahrzeugeinsatz

22 Die vorgesehenen BEMU-Fahrzeuge benötigen als Besonderheit für den Betrieb in den Niederlanden
23 eine Ausstattung mit den entsprechenden niederländischen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssyste-
24 men.

25 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

26 Für die Umsetzung des 30-Min-Taktes auf der Achse Dortmund – Enschede im ersten Teilstück zwischen
27 Dortmund und Coesfeld ist im Zielnetz NRW 2032 die Einrichtung eines zweigleisigen Begegnungsab-
28 schnitts im Bahnhof Selm und einem Teilstück nördlich von Selm erforderlich. In Dülmen muss im oberen
29 Bahnhof ein Kreuzungsbahnhof mit einem zusätzlichen Bahnsteig eingerichtet werden. Südlich von Co-
30 esfeld wird ein zweigleisiger Abschnitt benötigt, der über eine Weichenverbindung im Bereich Coesfeld-
31 Rottkamp zwischen den vorhandenen Strecken von Dortmund und von Dorsten nach Coesfeld herge-
32 stellt werden soll. Darüber hinaus ist in Dortmund eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik er-
33 forderlich.

34 Der bis Gronau verlängerte 30-Min-Takt der Linien RB 51 und RE 51 im Zielnetz NRW 2040 erfordert
35 einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt im Bereich Legden sowie eine Ausdehnung des zweigleisigen
36 Abschnitts aus der ersten Stufe von Selm bis Selm-Beifang und eine Erhöhung Streckengeschwindigkeit
37 im Streckenabschnitt Lüdinghausen – Dülmen auf 140 km/h.

38 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

39 Die Bahnhöfe Gronau, Coesfeld, Lette, Dülmen, Lüdinghausen, Selm-Beifang, Lünen Hbf und Lünen-
40 Preußen sind barrierefrei.

41 Für den nicht barrierefreien Haltepunkt Epe gibt es lediglich eine Vorratsplanung, jedoch keine Finan-
42 zierung für den Umbau.

43 Die Planungen zur Herstellung der Barrierefreiheit der Stationen Ahaus (Erhöhung von Bahnsteig an
44 Gleis 2), Legden, Rosendahl-Holtwick, Selm und Bork sind aktuell bei der DB beauftragt worden. Eine

Finanzierung für den Umbau dieser Stationen steht allerdings nicht in Aussicht. Voraussichtlich 2034 müssen die Umbauten erfolgt sein, damit die neuen BEMU-Fahrzeuge dort auch halten können.

Für die geplanten Konzepte ab 2040 müssen neue Zugkreuzungen in Dülmen (hoch) sowie im Abschnitt Selm - Selm-Beifang mit einer entsprechenden Bahnsteig-Infrastruktur eingerichtet werden. Die Finanzierung ist noch ungeklärt.

Neue Stationen im SPNV

In Lünen-Alstedde soll über die DB-Kapazitäts Offensive eine neue Station eingerichtet werden. Auch Dülmen West ist eine potenziell neue Station auf dieser Strecke (vgl. Kapitel B4.2.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Elektrifizierung Münster Zentrum Nord - Gronau Grenze		Elektrifizierung Münster Zentrum Nord - Gronau Grenze, Systemtrennstelle zu NL-System	Einsatz elektrischer Triebzüge RB 64	2032
neue Station Lünen-Alstedde		neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032
Alternative Antriebskonzepte / Dekarbonisierung Westmünsterlandbahn und Märkisches Sauerland	Elektrifizierung Coesfeld - Gronau	Elektrifizierung	Umsetzung BEMU-Konzept RB 51	2032
	Elektrifizierungsin-sel Brügge	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 52	2032
	Elektrifizierung Iserlohn, Gleis 1	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 53	2032
	Stationen RB 51/ RB 52/ RB 53	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 12 Stationen (Epe, Selm, Bork, Ahaus (Gleis 2), Legden, Rosendahl-Holtwick, Kalthof, Hennen, Iserlohnheide, Iserlohn, Dahlerbrück, Schalksmühle)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
Ausbau Dortmund - Enschede (Stufe 1)		Anpassung LST in Dortmund, zweigleisiger Abschnitt nördlich Selm, Kreuzungsbahnhof Dülmen, neue Weichenverbindung in COE-Rottkamp für zweigleisigen Abschnitt südlich von Coesfeld	30-Min-Takt RB/RE 51 Dortmund - Coesfeld	2032
Ausbau Dortmund - Enschede (Stufe 2)		zweigleisiger Abschnitt Selm - Selm-Beifang, Erhöhung Streckengeschwindigkeit Lüdinghausen - Dülmen auf 140 km/h, zweigleisiger Abschnitt im Bereich Legden	30-Min-Takt RB/RE 51 (Dortmund -) Coesfeld - Coesfeld - Hengelo	2040
neue Station Dülmen West		neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032

B4.12.2 Ostwestfalen-Lippe

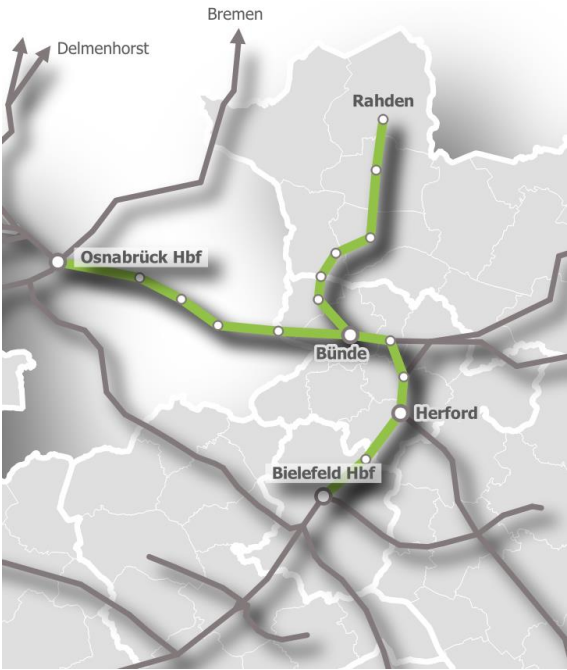
Korridor 15

Osnabrück Hbf / Rahden – Bünde – Herford – Bielefeld Hbf (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 61	Wiehengebirgs-Bahn	Hengelo – Rheine – Osnabrück – Bünde – Bielefeld
RB 71	Ravensberger Bahn	Rahden – Bünde – Bielefeld
RE 60	Ems-Leine-Express	Rheine – Osnabrück – Bünde – Löhne – Braunschweig
RE 62	Ems-Werre-Express	Rheine – Osnabrück – Bünde – Löhne

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2992	375	Osnabrück – Löhne	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2981	386	Kirchlengern – Herford	elektrifiziert, eingleisige Strecke
1700	370	Bielefeld – Hannover	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2982	386	Bünde – Rahden	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 61	38	39	40	35
RB 71	33	34	30	25
RE 60	20	20	20	18
RE 62	18	18	16	14

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Osnabrück RB 61	4-22	4-23	4-23	6-22
ab Rahden RB 71	5-20	5-20	6-20	9-20
ab Bielefeld RB 61	5-23	5-0	5-0	7-23
ab Bielefeld RB 71	5-21	5-22	8-22	9-21

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 61 Osnabrück – Bielefeld	0,70 Mio.
RB 71 Rahden – Bielefeld	0,70 Mio.
RE 60 Osnabrück – Löhne	0,13 Mio.
RE 62 Osnabrück – Löhne	0,11 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Osnabrück – Bünde	5.200	6.000	6.300
Rahden – Bünde	1.000	700	600
Bünde – Herford	4.900	4.300	3.400
Herford – Bielefeld	14.200	13.300	10.400

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 61	Stadler FLIRT 3 MS, 5-teilig, TWN
RB 71	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Nord
RE 60	Stadler KISS, 6-teilig, EMIL
RE 62	Alstom Coradia, 4-teilig, RE 62

Aktuelle Situation

Auf der Relation Bielefeld – Bünde überlagern sich die jeweils stündlich verkehrenden Regionalbahn-Linien 61 und 71, weitere (hier nicht vollständig aufgeführte) Linien kommen abschnittsweise hinzu. Ab Bünde zweigt die Strecke eingleisig nach Rahden ab. Bünde liegt auf der Hauptstrecke Hannover – Amsterdam, sodass neben der bis Hengelo verkehrenden Linie RB 61 weitere Linien des Nah- und Fernverkehrs die Strecke befahren. Auf den eingleisigen Abschnitten 2981 und 2982 besteht das Risiko von Verspätungsübertragungen. Weiterhin führt die dichte Zugfolge auf den Hauptstrecken 2992 und 1700 zu Konflikten im Verspätungsfall.

Für die Relation Bielefeld – Osnabrück – Rheine besteht in Bünde ein Anschluss zwischen der RB 71 von Bielefeld und den jeweils zweistündlich verkehrenden Linien RE 60 und RE 62 in Richtung Osnabrück. Die RB 61 ist in den ITF-Knoten Herford zur Minute 30 eingebunden und bietet Anschluss an die RB 72 und RB 77.

Die RB 61 ist in ihrer Verspätungsanfälligkeit abhängig von der in Richtung Amsterdam verkehrenden Fernverkehrslinie IC 77, die nur wenige Minuten vorausfährt. Mit einer Pünktlichkeit von nur 77 Prozent und einer Zuverlässigkeit von ca. 96 Prozent weist die Linie eine sehr schlechte Qualität auf. Noch schlechter verhält es sich bei der Linie RB 71. Hier lag die Pünktlichkeit im ersten Quartal 2025 bei nur ca. 74 Prozent bei ebenfalls schlechter Zuverlässigkeit von ca. 98 Prozent. Hauptgrund hierfür sind die eingleisigen Streckenabschnitte. Die Eigenkreuzung findet in Herford statt, danach folgt der eingleisige Abschnitt bis Kirchlengern bevor es nach dem kurzen Stück bis Bünde auf der Hauptstrecke wieder in die Eingleisigkeit bis Rahden geht.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

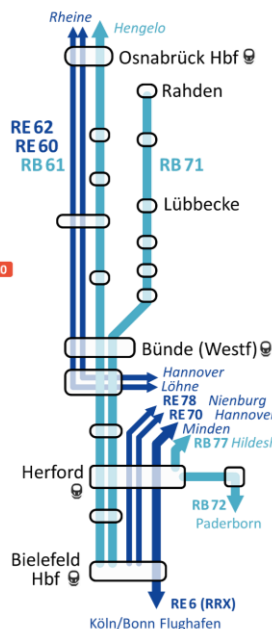
Der Korridor Osnabrück Hbf / Rahden – Bünde – Herford – Bielefeld Hbf ist ein Korridor im Konzept der S-Bahn OWL mit der Eckverbindung aus dem Hauptkorridor Gütersloh – Bielefeld – Herford heraus nach Bünde und weiter nach Osnabrück und in den Norden des Kreises Minden-Lübbecke nach Rahden.

Infrastruktur 2026

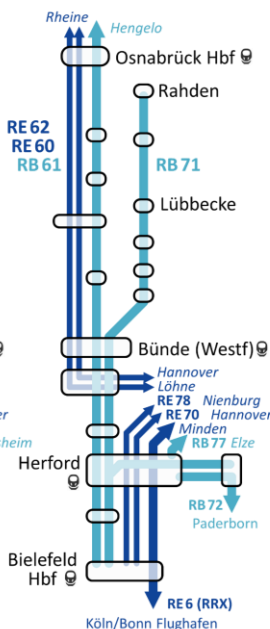
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



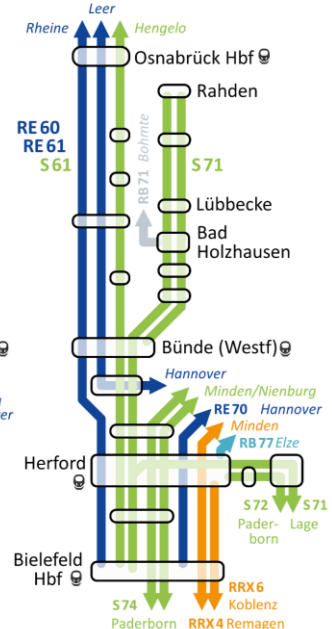
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Die Qualität leidet bei der Linie RB 61 gegenwärtig v. a. durch die dichte Zugfolge, aber auch durch den eingleisigen Streckenabschnitt auf der Verbindungskurve zwischen Schweicheln und Kirchlengern (Strecke 2981). Ein zweigleisiger Ausbau würde diesen Engpass beseitigen. Ebenso verhält es sich auf der Strecke der RB 71 mit nur einer Möglichkeit zur Zugbegegnung auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Bünde und Rahden. Bis Dezember 2020 war die Linie noch mit der RB 67 (Bielefeld – Münster) durchgebunden und gehörte viele Jahre lang zu den Linien mit der schlechtesten Qualität im NWL-Verbandsgebiet. Das Auflösen der Durchbindung hat Qualitätsverbesserung gebracht. Durch die beschriebenen Restriktionen und Abhängigkeiten ist die Qualität weiterhin stark eingeschränkt, sodass nur ein Ausbau der Infrastruktur spürbare Verbesserungen bringen würde.

Taktfolge und Verbindungen

Die Verbindung zwischen den Oberzentren Bielefeld und Osnabrück wird heute und im Zielnetz NRW 2032 über die RB 61 hergestellt; etwa eine halbe Stunde versetzt besteht eine Umsteigeverbindung mit den Linien RB 71 und RE 60 bzw. RE 62. Im Zielnetz NRW 2040 soll die zusätzliche RE 61 eine schnelle direkte Verbindung zwischen den Oberzentren mit Halten nur in Herford, Bünde und Melle und einer Zeitersparnis von etwa 15 Minuten bieten. Zwischen Osnabrück und Bünde mit einer Nutzungsintensität über 5.000 Rkm/kmBL auf diesem Abschnitt wird mit dieser dritten stündlichen Linie die Bedienungsanforderung des NVP erfüllt.

Von Rahden und Lübbecke wird die Direktverbindung ins Oberzentrum Bielefeld durch die RB 71 hergestellt. Im Abschnitt Rahden – Bünde mit einer Nutzungsintensität von 1.000 Rkm/kmBL wäre der Stundentakt der RB 71 knapp ausreichend. Zwischen Lübbecke und Bünde liegt dieser Wert jedoch bei 1.200, sodass im Zielnetz NRW 2040 auch hier ein 30-Min-Takt vorgesehen ist. Die zusätzlichen Fahrten der RB 71 enden in Bünde mit Anschluss an die RB 61 nach Herford und Bielefeld. Als Vorstufe ist im Konzept der S-Bahn OWL (Zielnetz NRW 2032) zur Verdichtung des Angebotes zwischen Bünde und Lübbecke eine Schnellbusverbindung mit Anschluss an die RB 61 in Bünde vorgesehen.

In der Achse Osnabrück – Minden – Hannover besteht aktuell ein Stundentakt aus den Linien RE 60 und RE 62, jedoch mit der RE 62 zweistündlich nur mit Umstieg auf die RE 70 in Löhne. Im Zielnetz NRW 2040 soll die RE 60 verdichtet werden und einen direkten Stundentakt bis Hannover bieten. Die RE 62 geht sodann in der stündlichen RE 60 auf, die dann von Löhne aus etwa im 30-Min-Takt mit der RE 70 bis Hannover verkehren soll.

Im landesweiten Zielnetz NRW 2032 ist für diese Achse aktuell noch ein Flügelzugkonzept der RE 70 von Osnabrück und Bielefeld nach Hannover dargestellt, in Kombination der heutigen Linien RE 62 und RE 70. Mit Blick auf die dafür erforderlichen Fahrzeuge und die weitere Entwicklung zum Zielnetz NRW 2040 haben sich LNVG und NWL für eine Fortführung des aktuellen Konzeptes mit RE 60, RE 62 und RE 70 bis zur Umsetzung des Szenarios des Zielnetzes NRW 2040, welches hier dem niedersächsischen Zielnetz 2040+ entspricht, verständigt.

Die RB 71 wird im Zielnetz NRW 2032 und bereits mit der Umsetzung des Betriebskonzeptes im Netz Nördliches Westfalen ab 12/2029 als Flügelzuglinie betrieben. In Herford wird ein Zugteil abgekoppelt und bis Bad Salzuflen geführt. Im Zielnetz NRW 2040 ist für diesen Linienast eine Verlängerung bis Lage vorgesehen.

Bedienungszeiten

Zur Erfüllung der Anforderungen für die Bedienungszeiten sind auf der RB 71 zusätzliche Fahrten täglich im Abendverkehr bis 22 Uhr erforderlich sowie an Sonn- und Feiertagen (S) morgens. Auf der RB 61 sind an den Verkehrstagen Mo-Fr und an S zusätzliche Fahrten ab Osnabrück und ab Bielefeld erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Im Knoten Herford entsteht durch die Flügelung der RB 71 eine zusätzliche Umsteigeverbindung von Rahden und Bünde nach Bad Salzuflen. Der im Zielnetz NRW 2040 zwischen Rahden und Bünde verkehrende Zug bietet in Bünde neben dem Anschluss an die RE 61 nach Bielefeld auch Anschluss an die RB 61 nach Osnabrück.

Dekarbonisierung

Die Linie RB 71 ist Teil des noch laufenden Dieselnetzes in OWL, alle anderen Linien auf diesem Korridor verkehren bereits heute mit Elektrotriebwagen. Die Dieselfahrzeuge in OWL werden zu Dezember 2029 im Zuge der Betriebsaufnahme des neuen Netz Nördliches Westfalen durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Fahrzeuge laden ihre Batterien auf dem elektrifizierten Abschnitt Bielefeld - Bünde während der Fahrt auf und können somit den nicht-elektrifizierten Abschnitt Bünde – Rahden mit der Batterie überbrücken. Sodann werden alle Linien auf diesem Korridor lokal emissionsfrei betrieben.

Fahrzeugeinsatz

Auf der Linie RB 71 ist ab Dezember 2029 der Einsatz neuer zweiteiliger BEMU-Fahrzeuge der Serie Mi-reo von Siemens vorgesehen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Zum Zielnetz NRW 2032 ist die Umsetzung des Flügelzugkonzeptes der Linie RB 71 die einzige Linienveränderung. Dafür ist in Herford die Einrichtung einer Beifahreranlage zur Vereinigung der Züge erforderlich.

Für die Umsetzung des Angebotskonzeptes im Zielnetz NRW 2040 sind umfangreiche Maßnahmen notwendig. Als größte Maßnahme ist hier die ABS/NBS Bielefeld – Seelze (-Hannover) und der Ausbau des Knotens Bielefeld zu nennen. Ohne die Umsetzung dieser Maßnahme sind zusätzliche Linien zwischen Bielefeld und Herford nicht umsetzbar. Für die zusätzliche RE 61 über die Verbindungskurve zwischen Schweicheln und Kirchlengern ist diese Strecke zweigleisig auszubauen mit neuer Einfädelung auf der westlichen Seite der hier insgesamt vier Streckengleise in die Strecke 2990 (Güterbahn). Zudem ist eine zusätzliche Bahnsteigkante in Hiddenhausen-Schweicheln zu errichten.

Weiterhin soll der Engpass der eingleisigen Strecke 2981 durch einen zweigleisigen Ausbau behoben werden. Rund um Osnabrück sind weitere Ausbauten zur Zweigleisigkeit und Signalanpassungen notwendig, um die RE 60 zu beschleunigen.

Zur Verdichtung der RB 71 zwischen Rahden und Bünde sind zweigleisige Begegnungsabschnitte südlich von Mesch Neue Mühle und im Bereich Gestrungen erforderlich. In Bünde wird für die endenden Züge aus Rahden eine Wendeanlage benötigt.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Bahnhöfe Bünde, Kirchlengern, Hiddenhausen-Schweicheln, Herford und Bielefeld Hbf sind barrierefrei mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern. Auf der RB 71 verkehren aktuell noch Fahrzeuge mit geringerer Fußbodenhöhe, sodass hier bis zum Einsatz der BEMU-Fahrzeuge beim Ein- und Ausstieg noch ein Höhenunterschied zu überwinden ist.

Die Bahnsteige der Stationen Rahden, Espelkamp, Lübbecke, Bad Holzhausen und Bieren-Rödinghausen sind mit einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern bei den aktuell noch eingesetzten Dieselfahrzeugen barrierefrei. Diese Bahnsteige sind perspektivisch auf die landesweit angestrebte einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern zu erhöhen, sodass ein niveaugleicher Einstieg in die ab 2029 eingesetzten neuen Fahrzeuge ermöglicht wird. Für Bad Holzhausen muss die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteigs noch hergestellt werden.

Der Haltepunkt Mesch Neue Mühle ist weniger als 38 Zentimeter hoch und nicht barrierefrei. Für den Einstieg in die neuen BEMU-Fahrzeuge ab 2029 ist eine entsprechende Trittstufe erforderlich, solange

- 1 die Station nicht barrierefrei ausgebaut ist. Im Zielnetz NRW 2040 soll die Zugkreuzung der S 71 in Mesch
2 Neue Mühle erfolgen, sodass der Bau eines zusätzlichen Gleises mit Bahnsteig erforderlich wird.
- 3 Wenn die RB 71 ab 12/2029 bis Bad Salzuflen geführt wird und hier an Gleis 2 hält, ist der bis jetzt nicht
4 angefahrene Mittelbahnsteig barrierefrei zu erschließen und auf 76 Zentimeter zu erhöhen.
- 5 Die Stationsmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für den Einsatz der neuen BEMU-Fahrzeuge
6 auf der RB 71 sind im Maßnahmenpaket „Alternative Antriebskonzepte / Dekarbonisierung Netz Nörd-
7 liches Westfalen“ enthalten. Die aktuell laufende Machbarkeitsstudie zum Stationsausbau wird über die
8 Förderrichtlinie Planungsvorrat NRW gefördert. Eine Finanzierung / Förderung der weiteren Leistungs-
9 phasen inklusive des Baus liegt noch nicht vor.
- 10 Die Station Brake ist nicht barrierefrei. Es gibt aktuell schon konkrete Planungen im Rahmen der FABB 2.
11 Zu berücksichtigen ist dabei, dass Brake im Bereich einer Trassenvariantenuntersuchung für eine
12 Neutrassierung der Bahnstrecke von Bielefeld nach Hannover liegt.
- 13 Neue Stationen im SPNV
- 14 Im Zielnetz NRW 2040 kann eine mögliche neue Station Herford Gaußstraße stündlich durch die S 72
15 bedient werden. Der zweigleisige Ausbau im Bereich Gestringen ermöglicht im Zielnetz NRW 2040 die
16 Bedienung einer neuen Station Espelkamp-Gestringen (vgl. Kapitel B4.2.5).
- 17 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV
- 18 Eine mögliche Reaktivierung der Strecke Bad Holzhausen – Preußisch Oldendorf – Bad Essen – Bohmte
19 wird aktuell durch die LNVG untersucht (vgl. Kapitel B4.1.5).
- 20

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte/ Dekarbonisierung Netz Nördliches Westfalen	Knoten Lage, Horn-Bad Meinberg	Beifahreranlage Lage, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Horn Bad Meinberg	30-Min Takt Bielefeld – Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Knoten Herford, Bad Salzuflen	Beifahreranlage Herford, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Bad Salzuflen, Gleis 2	Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen mit Flügelzugkonzept RB 71, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen VBE	Kreuzungsbahnhof Lemgo, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Lemgo, Lemgo-Lüttfeld	30-Min Takt Bielefeld - Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen DB	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 16 Stationen (Herzebrock, Clarholz, Bieren-Rödinghausen, Neue Mühle, Bad Holzhausen, Lübbecke (Westf), Espelkamp, Rahden , Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubbedissen, Oerlinghausen, Helpup, Ehlenbruch, Hörstmar, Paderborn-Schloß Neuhaus)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
Knoten Bünde		Neubau Weichenverbindung zur flexibleren Bahnsteignutzung von Gleis 2	Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Bünde - Löhne		Blockverdichtung Kirchlengern - Bünde		2032
Ausbau Bünde – Rahden		Wendeanlage in Bünde, zweigleisiger Abschnitt südlich Mesch Neue Mühle, zweigleisiger Abschnitt im Bereich Gestringen inkl. neue Station Espelkamp-Gestringen	30-Min-Takt S 71 Bünde – Rahden	2040
Ausbau Kirchlengern – Herford		zweigleisiger Ausbau Kirchlengern – Herford, Einfädelung zweites Gleis westlich in Güterbahn, zweite Bahnsteigkante in Hiddenhausen-Schweicheln	zusätzlicher RE 61 auf der Relation Bielefeld – Osnabrück (– Rheine)	2040
Ausbau Bünde – Rahden		Wendeanlage in Bünde, zweigleisiger Abschnitt südlich Mesch Neue Mühle, zweigleisiger Abschnitt im Bereich Gestringen inkl. neue Station Espelkamp-Gestringen	30-Min-Takt S 71 Bünde – Rahden	2040

3

4

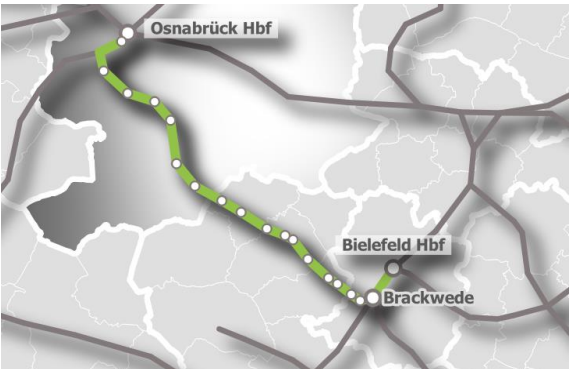
Korridor 16

Bielefeld Hbf – Halle (Westf) – Dissen-Bad Rothenfelde – Osnabrück Hbf (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 75	Haller Willem	Bielefeld – Halle – Osnabrück

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2900	402	Bielefeld – Brackwede	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2950	402	Brackwede – Osnabrück	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 75	38	38	40	34

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Bielefeld	5-23	5-23	5-0	8-0
ab Osnabrück	4-22	4-23	4-23	7-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 75	0,47 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Bielefeld – Halle	2.200	1.900	900
Halle – Osnabrück	900	1.000	700

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 75	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Süd

Aktuelle Situation

Der Haller Willem verkehrt im Abschnitt Bielefeld Hbf – Bielefeld-Brackwede auf der Güterstrecke, von der die Strecke in Richtung Halle/Osnabrück abzweigt. Die Nebenstrecke zwischen Brackwede und Osnabrück ist, wie die meisten Nebenstrecken, eingleisig und nicht elektrifiziert, sodass auch bei dieser Strecke Verspätungsübertragungen gegenwärtig durchaus problematisch sind und sich negativ auf die Qualität auswirken. Die Pünktlichkeit betrug auf dieser Linie im ersten Quartal 2025 ca. 80 Prozent bei einer Zuverlässigkeit von ca. 94 Prozent.

Die Züge des Haller Willem verkehren stündlich zwischen Bielefeld und Osnabrück. Weiterhin ergänzen HVZ-Verstärker zwischen Bielefeld und Halle die erhöhte Nachfrage in dem Abschnitt, sodass damit ein 30-Min-Takt angeboten wird. Die vorhandene Nachfrage erfüllt die definierten Anforderungen der Bedienungshäufigkeit (vgl. Kapitel B3.2).

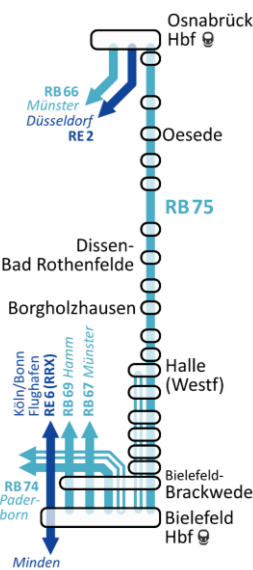
Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Die auf dem Korridor verkehrend Linie soll zukünftig durchgängig im Halbstundentakt Osnabrück und Bielefeld miteinander verbinden. Der bestehende HVZ-Halbstundentakt zwischen Bielefeld und Halle wird demnach bis nach Osnabrück verlängert. Es ist vorgesehen, eine Leistung als S-Bahn mit allen Halten und die andere Leistung als Expresslinie mit weniger Halten auszuführen.

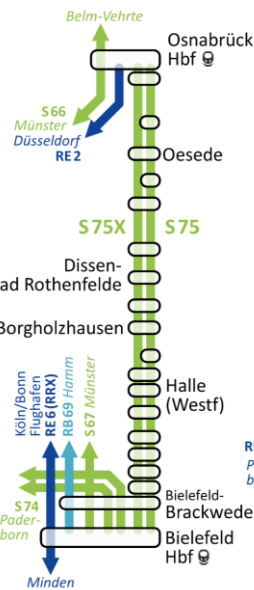
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



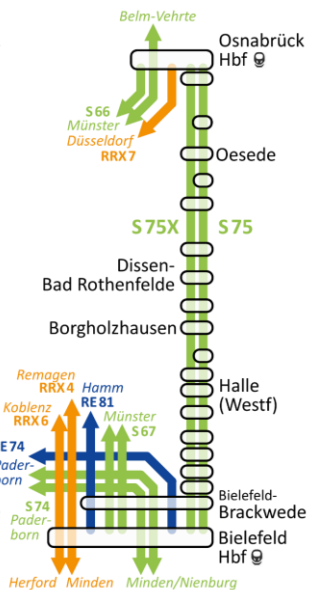
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Eine Verbesserung der Qualität kann auf diesem Korridor durch einen Ausbau der Infrastruktur erreicht werden, v. a. durch einen weiteren zweigleisigen Ausbau bzw. die Integration und den Bau weiterer Kreuzungsbahnhöfe. Da die Züge im Abschnitt Bielefeld – Brackwede ohnehin bereits auf der Güterstrecke fahren, besteht hier, anders als weiteren Linien, weniger Einflussnahme durch Züge des Fernverkehrs.

Taktfolge und Verbindungen

Die Linie RB 75 bietet in Osnabrück und Bielefeld Anschluss an weitere Linien des Nah- und Fernverkehrs. Im Zielnetz 2040 soll die Anschlusssituation weiter verbessert werden. Unter anderem ist dann ein Anschluss in Brackwede an die Züge von und nach Paderborn geplant, sodass die Relation Osnabrück – Paderborn eine deutliche Aufwertung erfährt. Zudem soll die neue Expresslinien in Osnabrück Anschluss an den Fernverkehr in Richtung Hamburg bieten.

Bedienungszeiten

Die bestehenden Bedienungszeiten auf dem Korridor entsprechen nicht vollständig den definierten Anforderungen (vgl. Kapitel B3.2). So liegt die Ankunft des ersten Zuges in Osnabrück nach 6 Uhr, sodass hier leichter Anpassungsbedarf besteht, um die Anforderungen zu erreichen.

Vernetzung / Anschlüsse

Auf dem Korridor sollen zukünftig zwei Züge pro Stunde und Richtung verkehren, wobei eine Linie alle Halte bedient und die ergänzende Expresslinie für eine schnelle Verbindung der beiden Zentren Bielefeld und Osnabrück sorgt.

Dekarbonisierung

Die Linie RB 75 ist Teil des noch laufenden Dieselnetzes in OWL. Die Dieselfahrzeuge in OWL werden zu Dezember 2029 im Zuge des neuen Netz nördliches Westfalen durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Fahrzeuge laden ihre Traktionsbatterien während der Wendezeiten in Osnabrück und Bielefeld sowie auf dem elektrifizierten Abschnitt zwischen Bielefeld und Brackwede während der Fahrt auf und können somit den nicht-elektrifizierten Abschnitt Brackwede – Osnabrück mit der Traktionsbatterie überbrücken.

Fahrzeugeinsatz

Auf der RB 75 ist ab Dezember 2029 der Einsatz der neuen zweiteiligen batterieelektrischen Fahrzeuge im Rahmen des Netz nördliches Westfalen vorgesehen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für die Umsetzung des 30-Min-Takts ist es notwendig abschnittsweise die Geschwindigkeit heraufzusetzen, den Haltepunkt Westbarthausen als Kreuzungsbahnhof umzubauen und die Signaltechnik in der Einfahrt nach Osnabrück Hbf. anzupassen.

Für das Zielkonzept NRW 2040, mit den weiteren Beschleunigungen sowie neuen Anschlüssen, muss ein sehr umfangreiches Überwerfungsbauwerk in Brackwede errichtet werden, zwischen Halle und Künsebeck sowie Kupferheide und Brackwede muss die Strecke zweigleisig ausgebaut werden und abschnittsweise muss die Geschwindigkeit weiter angehoben werden.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Alle Stationen entlang der Strecke sind barrierefrei.

Teilweise könnte es notwendig werden, dass einige Stationen geringfügig verlängert werden müssen, damit die neuen BEMU-Fahrzeuge dort halten können. Eine Finanzierung ist dafür jedoch bisher nicht gesichert.

Für den 30-Min-Takt der RB 75 muss die Station Westbarthausen zum Kreuzungsbahnhof umgebaut werden.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Ausbau Haller Willem (Stufe 1)	Kreuzungsbahnhof Westbarthausen	30-Min-Takt RB 75 (Bielefeld -) Halle (Westf) – Osnabrück	2032
Weichenverbindungen Bielefeld Hbf (2)	Zugdeckungssignale an Gleis 6 sowie Weichen für mittige Anbindung Gleis 6 und 7 an die Hauptgleise der Güterbahn	Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Hamm – Bielefeld	Neuordnung Güter-/Personenbahn Hamm - Bielefeld mit Erhöhung Geschwindigkeit Personenbahn auf 300 km/h	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 4, neue RE 81	2040
Ausbau Haller Willem (Stufe 2)	zweigleisiger Abschnitt Halle – Künsebeck, zweigleisiger Abschnitt Quelle-Kupferheide – Brackwede, Erhöhung Streckengeschwindigkeit Halle – Steinhagen auf 120 km/h	Beschleunigung 30-Min-Takt S 75 Halle – Bielefeld und Verbesserung von Anschlüssen in BI-Brackwede zur Sennebahn Richtung Paderborn	2040

1 **Korridor 17**
2 **Hamm Hbf / Warendorf > Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf (SBO)**
3
4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 67	Der Warendorfer	Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld
RB 69	Ems-Börde-Bahn	Münster – Hamm – Gütersloh – Bielefeld
RE 6	Westfalen-Express	Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Bielefeld – Minden

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
1700	400	Hamm – Bielefeld	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke (Personenbahn)
2990	400	Hamm – Bielefeld	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke (Güterbahn)

5



6

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Warendorf – Rheda-W.	1.100	1.000	800
Hamm – Rheda-W.	10.600	12.800	11.200
Rheda-W. – Bielefeld	13.600	14.300	11.700
Bielefeld – Herford	14.200	13.300	10.400

SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 67	33	34	33	26
RB 69	37	37	34	32
RE 6	38	38	38	36

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Warendorf	5-22	5-22	7-22	8-20
ab Bielefeld Ri. WAF	6-21	6-22	6-22	8-21
ab Hamm	4-0	4-2	6-2	6-0
ab Bielefeld Ri. Hamm	4-0	4-1	4-1	6-0

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 67	0,96 Mio.
RB 69	0,88 Mio.
RE 6	1,77 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 67	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL Nord
RB 69	Stadler FLIRT 1, 4-teilig, HWN
RE 6	Siemens Desiro HC, 4-teilig, RRX

7

8 **Aktuelle Situation**

9 Der Korridor beinhaltet Linien des SPNV auf der Relation der Hauptstrecke Hamm – Bielefeld (– Herford)
10 und ab Rheda-Wiedenbrück abzweigend die Linie RB 67 auf der Nebenstrecke nach Münster. Die Haupt-
11 strecke 1700 wird von den Nahverkehrslinien RE 6 und RB 69 befahren. Da es sich um eine wichtige
12 Verbindung zwischen dem Rheinland, Hannover und Berlin handelt, verkehren auch mehrere Züge des
13 Fernverkehrs sowie auf der Strecke 2990 auch Güterverkehrszüge. Die Güterstrecke wird dabei zwischen
14 Heessen und Ahlen sowie zwischen Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde durch Überwerfungsbauwerke
15 verschwenkt, d.h. die Seite mit der Personenbahn getauscht. Die ab Rheda-Wiedenbrück abzweigende
16 eingleisige Strecke nach Münster ist an die Güterbahn angebunden, wodurch die Züge der dort verkeh-
17 renden Linie RB 67 zunächst auf der Güterstrecke fahren und dann ab Gütersloh auf die Personenbahn
18 wechseln. Dies ist notwendig, um die dortigen Bahnsteige zu erreichen. Durch Kreuzung der Züge mit

den jeweiligen Gegengleisen entstehen betriebliche Restriktionen, welche die Kapazität auf der vielbefahrenen Strecke weiter einschränken.

Auf der Strecke zwischen Rheda-Wiedenbrück und Münster verkehrt die RB 67 im Stundentakt. Die Strecke weist mehrere ungesicherte Bahnübergänge auf, die eine entsprechende Lärmbelastung durch vorgeschriebenes Pfeifen der Züge für die Anwohner mit sich bringt, v. a. aber ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt (vgl. Korridor 10).

Die Linie RE 6 zählt zu den unpünktlichsten Linien in NRW. Im ersten Quartal 2025 lag die Pünktlichkeit bei nur rund 70 Prozent, im Jahr davor aber sogar bei etwa 60 Prozent. Hier spielen verschiedene Effekte eine Rolle. Grundsätzlich ist die Linie aber durch den recht langen Laufweg störungsanfällig. Nachweisbar hat die Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge im Jahr 2020 für Verbesserungen der Qualität gesorgt. Durch Umstellungen der Fernverkehrslinien und Einführung der neuen ICE-Sprinter Linie 9 NRW – Berlin sind hier Qualitätseinbußen zu verzeichnen.

Die Linie RB 69 war 2024 die Linie mit der drittschlechtesten Pünktlichkeit in NRW von nur ca. 51 Prozent. Das erste Quartal 2025 weist eine etwas bessere Qualität von rund 60 Prozent auf, was jedoch noch immer nicht den Ansprüchen an eine pünktliche Linie gerecht wird.

Die RB 67 hat im ersten Quartal 2025 hingegen eine gute Pünktlichkeit von ca. 91 Prozent vorzuweisen und knüpft damit an die bereits in den vorherigen Quartalen gute Pünktlichkeit an. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es dafür zeitweise an Zuverlässigkeit mangelt und die Linie wegen Personalmangel auf den Abschnitt Rheda-Wiedenbrück – Münster eingekürzt wurde.

Die Linie RB 69 steht im direkten Einfluss von ICE-Linie 10 und 19 und kann aufgrund dessen bereits den Halt Isselhorst-Avenwedde nur zweistündlich bedienen, um überhaupt trassiert werden zu können.

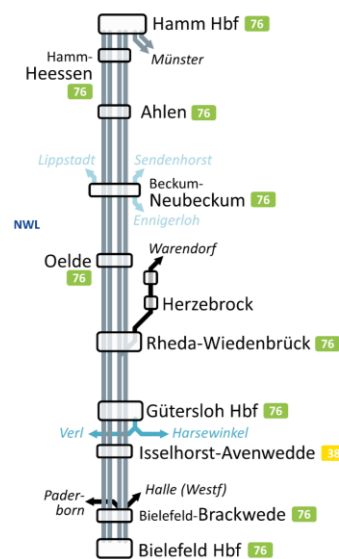
Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Der im vorherigen Kapitel beschriebene Umstand der Einfädelung in Rheda-Wiedenbrück auf die Güterbahn soll betrieblich verbessert werden. So ist vorgesehen an der Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde Bahnsteige zu errichten, damit die RB 67 auf der Güterbahn verbleiben kann und zusätzliche Kapazitäten auf der Personenbahn geschaffen werden. Die Maßnahmen laufen unter dem Programm Robustes Netz. Hier wurden mehrere Maßnahmen in NRW identifiziert, die zu einer erheblichen Stabilisierung des Betriebs im Netz beitragen sollen.

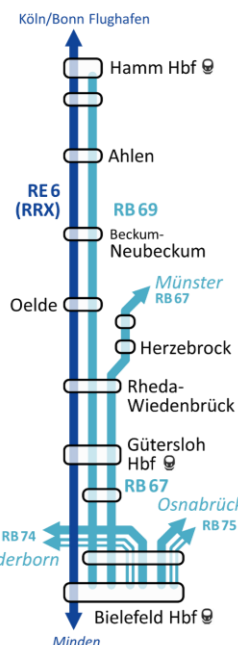
Auf dem eingleisigen Abschnitt Rheda-Wiedenbrück – Münster soll der Takt sukzessive verdichtet werden. Dafür sind Erhöhungen der Streckengeschwindigkeit notwendig und im Zuge dessen auch die technische Sicherung aller Bahnübergänge. Im Zielnetz sollen dann zwei Leistungen bis nach Bielefeld geführt werden. Die hohe Fahrgastnachfrage auf dem Korridor im Abschnitt Hamm – Bielefeld begründet zudem eine Angebotsausweitung mit einer dritten Leistung. Diese Angebotsausweitung wäre bereits im Status quo anhand der Nachfrage zu begründen. Da auf der bestehenden Infrastruktur jedoch wenig bis keine Trassenmehrungen unterzubringen sind, kann dies erst im Zielnetz mit einer ausgebauten Strecke erfolgen (vgl. Korridor 10).

Infrastruktur 2026

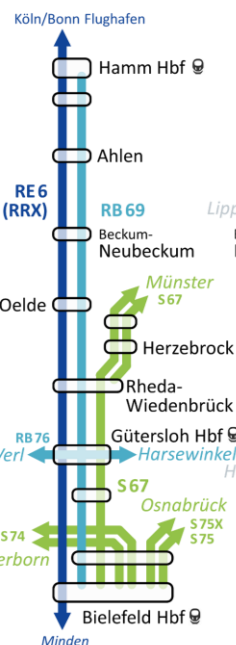
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



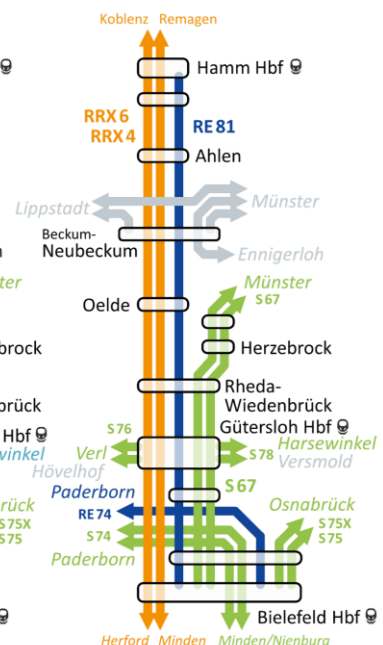
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Die Einflüsse auf die Qualität bei den Linien liegen, wie eingangs beschrieben, häufig bei Dritten, allen voran bei den Zügen des Fernverkehrs. Hier könnte nur eine deutliche Ausweitung der Streckenkapazität Abhilfe schaffen. Zwischen Minden und Wunstorf müssen Güterzüge zudem die Strecke 1700 im Mischbetrieb nutzen, wodurch weitere Einschränkungen bestehen. Auch die Kapazitäten in den Bahnhöfen stellt einen Engpass dar. Diesem entgegenzuwirken, ist Kern des notwendigen Infrastrukturbedarfs zur Umsetzung des Zielnetz NRW 2040.

Auf der Linie RB 69 kommt erschwerend das Flügeln der Linie Hamm hinzu. Aufgrund der unzureichenden Qualität wird das Flügeln in Hamm (Westf) zum Dezember 2025 aufgegeben.

Langfristig sollten die beiden Linien RB 67 und RB 69 über die Güterbahn geführt werden, um eine Qualitätsverbesserung zu erzielen, wofür die Errichtung der Bahnsteige in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde notwendig sind.

Taktfolge und Verbindungen

Da die Linien den Hauptkorridor der Strecke 1700 befahren, die bereits sehr stark ausgelastet ist, sind Taktverdichtungen oder Änderungen der Fahrplanlagen kaum umsetzbar. Erst unter der Annahme einer Aus-/Neubaustrecke Hamm – Bielefeld – Hannover, die im Zielnetz NRW 2040 hinterlegt ist, kann das Angebot ausgeweitet werden und eine dritte Linie auf dem Abschnitt Hamm – Bielefeld etabliert werden. Die Linie RB 67 soll dann halbstündlich bis Bielefeld fahren, sodass im Zielnetz fünf Nahverkehrslinien den Abschnitt Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld bedienen.

Bei der Entwicklung weiterer Umsetzungsschritte soll geprüft werden, ob eine Kapazitätsausweitung auf dieser Achse durch eine Durchbindung der aktuell in Hamm endenden RE 1 (RRX) als Nachfolgelinie der RB 69 bis Bielefeld Hbf erfolgen könnte.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten auf dem Abschnitt Hamm – Bielefeld entsprechen gegenwärtig noch nicht den definierten Anforderungen (vgl. Kapitel B3.2). Aktuell fehlen dazu im täglichen Frühverkehr

1 Zugleistungen. Die Betriebszeiten der RB 67 müssen besonders für die Bezugspunkte Rheda-Wieden-
2 brück und Bielefeld ausgeweitet werden, um diese Anforderungen zu erfüllen.

3 Vernetzung / Anschlüsse

4 Alle Linien erfüllen wichtige Funktionen im Netz. Die RE 6 verbindet den Osten mit dem Westen NRW
5 und bietet an wichtigen Knoten entsprechende Umstiege. Die RB 69 diene auch als Zu- und Abbringer
6 des Fernverkehrs. Durch die Umstellung der Fernverkehrslinie kann diese Funktion nicht mehr in Gänze
7 erfüllt werden, da die Anschlüsse dadurch entfallen sind. Die RB 67 ist in den Knoten Münster eingebun-
8 den und bietet dort entsprechende Anschlüsse in verschiedene Richtungen.

9 Im Zielnetz NRW 2040 bestehen durch die umfänglichen Taktverdichter und überplanten Taktknoten
10 generell verbesserte Anschlüsse.

11 Dekarbonisierung

12 Die Linie RB 67 ist Teil des noch laufenden Dieselnetzes in OWL. Die Dieselfahrzeuge in OWL werden zu
13 Dezember 2029 im Zuge des neuen Netzes nördliches Westfalen durch klimafreundliche batterieelekt-
14 rische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Fahrzeuge laden ihre Traktionsbatterien während der Wendezei-
15 ten in Münster und Bielefeld sowie während der Fahrt auf dem elektrifizierten Abschnitt zwischen Biele-
16 feld und Rheda-Wiedenbrück auf und können somit den nicht-elektrifizierten Abschnitt Rheda-Wieden-
17 brück – Münster mit Energie aus der Traktionsbatterie überbrücken.

18 Fahrzeugeinsatz

19 Auf der RB 67 ist ab Dezember 2029 der Einsatz neuer zweiteiliger batterieelektrischer Fahrzeuge der
20 Serie Mireo von Siemens vorgesehen.

21 Auf der RE 6 werden die modernen RRX-Fahrzeuge eingesetzt. Die Kapazitäten bei der RE 6 werden bei
22 einigen Umläufen auf 800 Sitzplätze verdoppelt.

23 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

24 Für die Umsetzung des Zielkonzepts 2040 ist v. a. die Aus- bzw. Neubaustrecke Hamm – Bielefeld – Han-
25 nover zu unterstellen. Weiterhin benötigt es einen umfangreichen Ausbau des Knotens Bielefeld. Mit-
26 telfristig sollte an den Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität und Verbesserung der Qualität
27 gearbeitet werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Errichtung von Bahnstationen an der
28 Güterbahn zu nennen, damit der Verkehr der RB 67 weiterhin über diese abgewickelt werden kann.
29 Diese betreffen den Ausbau der Stationen in Ahlen und Oelde, Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde. Die
30 Maßnahmen werden im Programm Robustes Netz umgesetzt. Auch die technische Sicherung diverser
31 Bahnübergänge soll zur Stabilisierung des Betriebs im Netz beitragen.

32 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

33 Mit Ausnahme von Isselhorst-Avenwedde sind alle Stationen entlang der Strecke barrierefrei.

34 Der Umbau und die Finanzierung von Isselhorst-Avenwedde sollen im Rahmen des Programms Robustes
35 Netz erfolgen. Die Planung ist bis Leistungsphase 2 erfolgt. Die Umsetzungsmöglichkeit und -termin sind
36 noch offen.

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte/ Dekarbonisierung Netz Nördliches Westfalen	Knoten Lage, Horn-Bad Meinberg	Beifahreranlage Lage, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Horn Bad Meinberg	30-Min Takt Bielefeld – Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Knoten Herford, Bad Salzuflen	Beifahreranlage Herford, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Bad Salzuflen, Gleis 2	Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen mit Flügelzugkonzept RB 71, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen VBE	Kreuzungsbahnhof Lemgo, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Lemgo, Lemgo-Lüttfeld	30-Min Takt Bielefeld - Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen DB	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 16 Stationen (Herzebrock, Clarholz , Bieren-Rödinghausen, Neue Mühle, Bad Holzhausen, Lübbecke (Westf), Espelkamp, Rahden, Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubedissen, Oerlinghausen, Helpup, Ehlenbruch, Hörstmar, Paderborn-Schloß Neuhaus)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
Knoten Hamm		Westkopf (Umfahrung Doppelkreuzungsweiche 804)	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Gütersloh - Isselhorst-Avenwedde		Neubau Bahnsteige Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Ahlen und Oelde		Einrichtung von Überholgleisen an Bahnsteigen	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Münster - Rheda-Wiedenbrück (Stufe 2)		Erhöhung Streckengeschwindigkeit Münster - Telgte und Beelen - Rheda-Wiedenbrück, Kreuzungsbahnhof Clarholz	30-Min-Takt RB 67 Münster - Rheda-Wiedenbrück	2032
Weichenverbindungen Bielefeld Hbf (2)		Zugdeckungssignale an Gleis 6 sowie Weichen für mittige Anbindung Gleis 6 und 7 an die Hauptgleise der Güterbahn	Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Hamm - Bielefeld		Neuordnung Güter-/Personenbahn Hamm - Bielefeld mit Erhöhung Geschwindigkeit Personenbahn auf 300 km/h	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 4, neue RE 81	2040
Neubau Bielefeld - Seelze (- Hannover)		Neubaustrecke Bielefeld - Seelze für 300 km/h, Ausbau Knoten Bielefeld	Entlastung Strecke Bielefeld - Minden - Seelze, neue S 74, neue RE 61, Verdichtung RE 60/RE 70	2040

3

1

Korridor 18

2

Harsewinkel – Gütersloh – Verl (SBO)

3

4

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 76		Harsewinkel – Gütersloh – Verl

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
9163		Harsewinkel – Bf Gütersloh Nord	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
9164		Bf Gütersloh Nord – Verl	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
1700		Bf Gütersloh Nord – Gütersloh Hbf	elektrifiziert, eingleisige Strecke



Geplantes SPNV-Angebot NWL

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 76	38	40	40	36

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Verl	5-23	5-24	5-24	7-23
ab Harsewinkel	5-23	5-24	5-24	7-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 76	0,36 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 76	CAF Civity BEMU, 2-teilig, NMN

8

Aktuelle Situation

9

Auf der von der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE, Unternehmen der RDC Deutschland GmbH)

10

betriebenen Schienenstrecke Ibbenbüren – Versmold – Gütersloh – Verl – Hövelhof ist der letzte ver-

11

bliebene regelmäßige Personenverkehr in den 1970er-Jahren eingestellt worden. Seitdem wird auf ihr

12

lediglich Güterverkehr und gelegentlicher Museumseisenbahnverkehr durchgeführt.

13

Der ca. 26 km lange Abschnitt Harsewinkel – Gütersloh – Verl ist für die Reaktivierung des SPNV projek-

14

tiert. Die Züge sollen dabei im Stundentakt neun Stationen bedienen, wobei die Züge in Gütersloh Hbf.

15

die Fahrtrichtung wechseln und das Bahnsteiggleis aufgrund mangelnder Kapazitäten doppelt belegen

16

müssen. Das Projekt wurde in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW und den Infrastrukturfinanzierungsplan auf-

17

genommen, gestützt durch eine Standardisierte Bewertung aus dem Jahr 2018. In den folgenden Jahren

18

wurde die Planung der Reaktivierung kontinuierlich vertieft. Parallel wurde in den Jahren 2021/22 das

19

bundesweit vorgegebene Verfahren der Standardisierten Bewertung grundlegend überarbeitet und die

20

Verfahrensanleitung auf Version 2016+ aktualisiert. Um die Förderfähigkeit des Projektes unter Berück-

21

sichtigung des aktuellen Planungsstandes und des veränderten Bewertungsverfahrens nachzuweisen,

22

wurde die Durchführung einer angepassten Standardisierten Bewertung beauftragt und weist weiterhin

23

einen deutlich positiven volkswirtschaftlichen Nutzen auf.

24

Die Planungen wurden in den vergangenen Jahren zur Planfeststellungsreife für die TWE-eigene Strecke,

25

vorangetrieben. Wobei die Schnittstelle zum Hauptbahnhof in nicht Bestandteil des Planfeststellungs-

26

verfahrens ist. Das Verfahren wurde im März 2024 eröffnet und dauert aktuell noch an, wodurch sich

27

die Inbetriebnahme verzögert.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Nach Fertigstellung der Streckeninfrastruktur soll die Linie RB 76 stündlich die Strecke befahren. Obwohl die Strecke formal für einen Eisenbahnverkehr gewidmet ist, müssen die Gleise ertüchtigt werden sowie die Stationen nach aktuellem Standard errichtet werden. Kern der infrastrukturellen Maßnahmen sind zudem die zahlreichen Bahnübergänge der Strecke, von denen einige aufgelassen werden und alle verbleibenden technisch gesichert sein werden. Die Strecke wird im Rahmen des Konzepts S-Bahn OWL als ein Korridor geführt (vgl. Kapitel B4.1.4).

Infrastruktur Planung
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



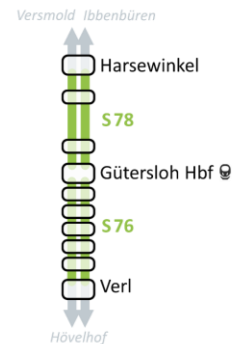
Fahrplan Planung



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Die Qualität auf der Strecke lässt aufgrund der geringen Einflüsse durch andere Züge, ausschließlich technisch gesicherter Bahnübergänge, neuer Schienen und dem Einsatz neuer Fahrzeuge eine sehr gute Qualität erwarten. Auch die Wendezeiten bei gleichzeitig relativ kurzer Strecke sind mit rund 15 Minuten äußerst auskömmlich.

Taktfolge und Verbindungen

Mit erster Inbetriebnahme der Strecke soll zunächst im Stundentakt gefahren werden. In Gütersloh besteht Anschluss an weitere Linien des Nahverkehrs sowie an einzelne Fernverkehrslinien. Da besonders die Pendlerrelation nach Bielefeld wichtig ist, wurde auf einen entsprechend attraktiven Umstieg geachtet.

Im Zielkonzept ist vorgesehen den Takt auf einen Halbstundentakt zu verdoppeln und den mit SPNV bedienten Abschnitt bis nach Vermold und Hövelhof zu erweitern. In Hövelhof besteht dann auch Anschluss an die ausgebaute Sennebahn (S 74), wodurch äußerst attraktive Reisezeiten bis Paderborn generiert werden können.

Bedienungszeiten

Der Betriebsbeginn liegt Montag bis Samstag bei 5 Uhr und endet Montag – Donnerstag um 23 Uhr. Am Wochenende (Freitag und Samstag) wird ein weiteres nächtliches Fahrtenpaar angeboten. Betriebsbeginn am Sonntag ist ab 7 Uhr. Damit erfüllen die geplanten Betriebszeiten die Anforderungen an die Bedienungszeiten.

Vernetzung / Anschlüsse

Das Projekt der SPNV-Reaktivierung wird gestützt durch ein gesamtschlüssiges Konzept, bei dem ein Buskonzept mit optimalen Anschlüssen und ergänzenden Linien entwickelt wurde. Weiterhin stellen die anrainenden Kommunen wichtige Partner im Projekt dar, da an allen Haltepunkten und Bahnhöfen Mobilstationen entstehen sollen, die für eine optimale Vernetzung verschiedener Verkehrsarten sorgt. So können neben dem SPNV-Anschluss in Gütersloh auch andere Relationen durch Reisezeiten, die konkurrenzfähig zum Pkw sind, bedient werden.

Dekarbonisierung

Durch den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) die bereits beim spanischen Hersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) bestellt wurden, sind direkt mit der Betriebsaufnahme die Weichen für einen klimafreundlichen Fahrzeugeinsatz, der zur Reduzierung von Emissionen beiträgt, gestellt.

Fahrzeugeinsatz

Auf der reaktivierten Strecke werden batterieelektrische Züge (sogenannte BEMU-Fahrzeuge) der Baureihe Civity-BEMU zum Einsatz kommen. Die Züge wurden beim spanischen Hersteller CAF bestellt und befinden sich bereits im Fertigungsprozess. Die Triebwagen sind in Verbindung mit der Beschaffung von Fahrzeugen für das Niederrhein-Münsterland-Netz bestellt worden. Sie sind passend auf die Anforderungen eines modernen und qualitativ hochwertigen SPNV zugeschnitten und verfügen über ca. 160 Sitzplätze sowie ca. 180 Stehplätze. Es gibt zwei Rollstuhlplätze und 12 Stellplätze für Fahrräder. Neben einer Universaltoilette sind sie mit WLAN sowie mit einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Infrastrukturell wird die eingleisige Strecke komplett überarbeitet, um den Anforderungen an einen modernen und qualitativ hochwertigen SPNV gerecht zu werden. Die Geschwindigkeit wird dabei auf maximal 80 km/h von derzeit 50 km/h heraufgesetzt, alle verbleibenden Bahnübergänge technisch gesichert und die Stationen den aktuellen Standards entsprechend barrierefrei ausgestaltet sowie von kommunaler Seite aus mit einer angrenzenden Mobilstation verknüpft.

Für das spätere Zielkonzept werden neben der Reaktivierung der Abschnitte Verl – Hövelhof und Harsewinkel – Versmold Begegnungsabschnitte in den Bereichen nördlich Hövelriege bis Hövelhof, nördlich von Harsewinkel, südlich von Blankenhagen, beim Haltepunkt Gütersloh Welle und ein Kreuzungsbahnhof in Bornholte notwendig. Weiterhin muss ein weiteres Gleis in Gütersloh Nord und Hövelhof hergerichtet werden.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die komplette Strecke wird mit barrierefreien Stationen ausgestattet.

Neue Stationen im SPNV

Entlang der Strecke entstehen insgesamt 9 neue Verkehrsstation, die allesamt als Mobilstationen erbaut werden. Neben den Bahnhöfen Harsewinkel, Gütersloh und Verl wird es eine weitere Station in Marienfeld (Harsewinkel), auf Gütersloher Stadtgebiet in Blankenhagen, an der Carl-Miele-Straße und im Bereich des Freizeitbades Welle, sowie in Verl in Spexard und an der Eiserstraße geben.

Weitere Stationen ergeben sich bei einer Reaktivierung der weiteren Streckenäste im Zielnetz (vgl. Kapitel B4.1.5).

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Für die Reaktivierung der Streckenabschnitte Harsewinkel – Versmold und Verl – Hövelhof liegen Machbarkeitsstudien vor (vgl. Kapitel B4.1.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

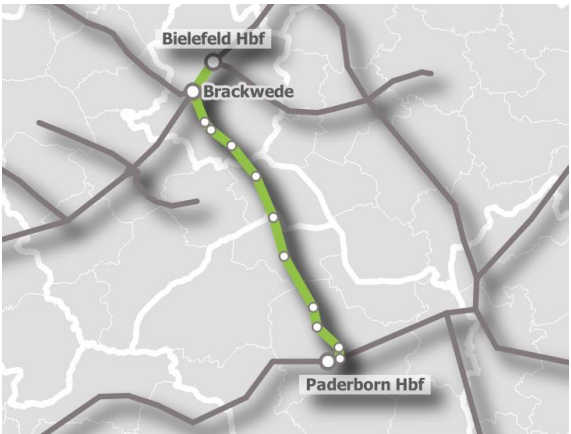
Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Reaktivierung TWE	Ausbau Harsewinkel - Gütersloh - Verl (TWE) und Einbindung in Gütersloh Hbf	RB 76 neu	2032
Versmold - Harsewinkel, Verl - Hövelhof	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung S 76/S 78	2040

Korridor 19
Bielefeld Hbf – Schloß Holte – Paderborn Hbf (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 74	Senne-Bahn	Bielefeld – Sennestadt – Paderborn

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2990	403	Bielefeld Hbf – Brackwede	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2690	403	Brackwede – Paderborn Hbf	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 74	59	59	40	34

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Bielefeld	4-23	4-0	5-0	8-23
ab Paderborn	5-23	5-0	5-0	8-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 74	0,84 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Bielefeld - Paderborn	3.400	2.900	1.800

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 74	Bombardier Talent, 2-teilig, OWL Nord

Aktuelle Situation

Die Strecke der Sennebahn zweigt von der Hauptstrecke Bielefeld – Hamm in Brackwede ab und führt eingleisig bis nach Paderborn. Es gibt nur wenige Kreuzungsmöglichkeiten, diese finden in Sennestadt und Paderborn Nord sowie bei Durchführung des Halbstundentakts in Hövelhof statt. Der Halbstundentakt wird derzeit nur zur morgen- und nachmittäglichen HVZ angeboten. Die drei Halte Hövelriege, Sennelager und Schloß Neuhaus werden während des Halbstundentakts alternierend angefahren, sodass diese Halte nur stündlich bedient werden können. Aufgrund der Eingleisigkeit und fehlenden weiteren Kreuzungsmöglichkeiten wirken sich Verspätungen häufig auch auf die darauffolgenden Fahrten aus.

Die Pünktlichkeit der Sennebahn lag im ersten Quartal 2025 bei ca. 75 Prozent mit einer Zuverlässigkeitsquote von ca. 93 Prozent. Neben der Problematik der Verspätungsübertragung sind Störungen an Bahnübergängen ein Hauptgrund für mangelnde Pünktlichkeit. Erschwerend kommt hinzu, dass Störungen an einem Bahnübergang auch Auswirkungen auf eine Reihe dahinterliegender Bahnübergänge haben können, da diese aufgrund geringer Abstände technisch miteinander verknüpft sind.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

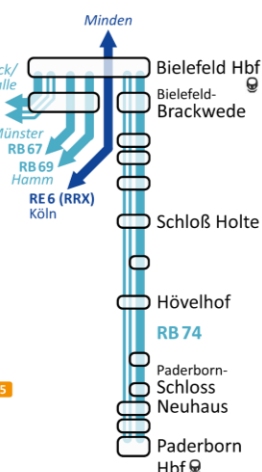
Der Korridor Bielefeld – Paderborn ist ein Korridor im Konzept der S-Bahn OWL. Die auf dem Korridor verkehrende Linie 74 erfüllt im Zielnetz NRW2040 die Funktion einer S-Bahn Stammlinie in OWL.

Infrastruktur 2026

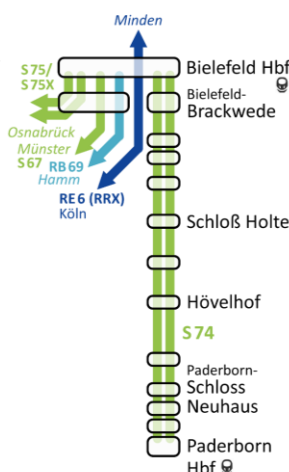
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



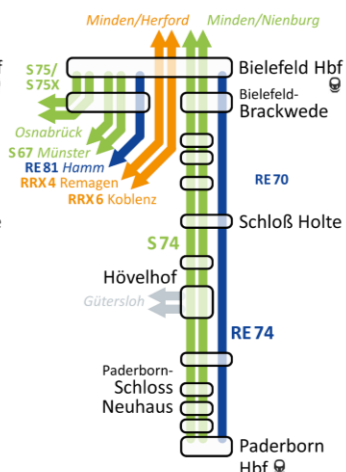
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Die Qualität auf der Sennebahn hängt maßgeblich vom Zustand der bestehenden Infrastruktur, aber auch von den weiteren Investitionen ab. Durch Investitionen in die Bahntechnik und durch die Beseitigung von Instandhaltungsmängeln könnte die Pünktlichkeit erhöht werden. Neue Kreuzungsmöglichkeiten würden im Verspätungsfall eine Übertragung auf nachfolgende Fahrten deutlich verringern. Aber auch der technische Zustand und die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge wirkt auf die Qualität ein.

Taktfolge und Verbindungen

Mit der Neuausschreibung der Linie im neuen Netz nördliches Westfalen zu Dezember 2029 wird die Linie bereits spürbar aufgewertet. Der bislang nur zur HVZ bestehende 30-Min-Takt wird an den Verkehrstagen Montag bis Freitag mit Ausnahme der Tagesrandlagen auf den gesamten Betriebstag ausgeweitet. Weiterhin können durch den Einsatz neuer, fahrdynamisch leistungsfähigerer Fahrzeuge dann mit Ausnahme von Hövelriege alle Stationen halbstündlich bedient werden.

Im Zielnetz NRW 2040 ist vorgesehen, der Linie die Funktion einer neuen Stammlinie innerhalb der S-Bahn OWL zu geben. So soll die Linie über Bielefeld hinaus halbstündlich als S-Bahn mit allen Halten bis Minden bzw. Nienburg verlängert werden. Darüber hinaus ist eine Dritte, schnelle RE-Linie Bielefeld – Paderborn geplant, die die SPNV-Verbindung zwischen Bielefeld und Paderborn durch eine Reisezeit von nur noch rund 40 Minuten (Verkürzung um etwa 15 Minuten) konkurrenzfähig zum Pkw macht. Die halbstündliche S 74 soll dann zusätzlich durch eine stündliche schnelle RE-Leistung ergänzt werden. Damit besteht eine äußerst attraktive und schnelle Verbindung der Oberzentren Bielefeld und Paderborn.

Bedienungszeiten

Die bestehende Bedienungszeit auf dem Korridor erfüllt die Anforderungen für die Bedienungszeiten nur zum Teil (vgl. Kapitel B3.2). So liegt die erste Ankunft an den Verkehrstagen Montag bis Freitag in Bielefeld etwas später als 6 Uhr morgens und die letzte Abfahrt ab Bielefeld etwas vor 0 Uhr. An Samstagen fehlt ein Zug mit Ankunft in Paderborn vor 6 Uhr sowie sonntags zwei Zugpaare, die Bielefeld und Paderborn jeweils vor 9 Uhr erreichen.

Vernetzung / Anschlüsse

Mit der Umsetzung der Zielnetze werden neue Anschlüsse an andere Linien hergestellt. Hervorzuheben sind die geplanten neuen Anschlüsse in Brackwede an die Linie nach Osnabrück und in Hövelhof an die Linie 76 der zu reaktivierenden TWE. Aber auch in Paderborn wird es verbesserte Anschlüsse in Richtung Hamm, Münster, Kassel und Detmold sowie in Bielefeld an den Fernverkehr geben.

Dekarbonisierung

Die Dieselfahrzeuge in OWL werden zu Dezember 2029 im Zuge des neuen Netz nördlichen Westfalen durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Fahrzeuge laden ihre Batterien auf dem elektrifizierten Abschnitt Bielefeld – Brackwede während der Fahrt und an den Endbahnhöfen auf und können somit den nicht-elektrifizierten Abschnitt Brackwede – Paderborn mit der Batterie überbrücken. Zum Einsatz einer dritten Linie (Zielnetz NRW 2040) soll die Strecke vollständig elektrifiziert werden.

Fahrzeugeinsatz

Auf der Linie RB 74 ist ab Dezember 2029 der Einsatz neuer zweiteiliger batterieelektrischer Fahrzeuge der Serie Mireo von Siemens vorgesehen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für die Umsetzung des Konzepts NRW 2032 bzw. mit Inbetriebnahme des Netz nördlichen Westfalen sind keine Infrastrukturmaßnahmen notwendig. Erst mit Umsetzung des Zielkonzepts (NRW 2040) werden umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen notwendig:

Für die dritte Zugleistung (RE) muss ein zweigleisiger Ausbau nördlich von Hövelriege bis einschließlich dem Bahnhof Hövelhof erfolgen. Weiterhin ist ein umfangreicher Ausbau des Bahnhofs Brackwede (siehe auch Steckbrief der RB 75) für den Anschluss an die RB 75 notwendig. Aufgrund der hohen Zugzahlen wird dann auch eine Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Paderborn empfohlen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Außer der Station Paderborn-Schloß Neuhaus sind alle Stationen entlang der Strecke barrierefrei. Die Planung für Paderborn-Schloß Neuhaus ist über die FÖRiPla finanziert und beauftragt (vgl. Kapitel B4.2.5). Für die Umsetzung gibt es jedoch keine Finanzierung.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Eine mögliche Reaktivierung der Strecke Verl – Hövelhof als zweite Ausbaustufe der laufenden Reaktivierungsmaßnahme Harsewinkel – Verl wurde untersucht und weist einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor auf. Durch die im Zielnetz 2040 vorgesehene Verknüpfung in Hövelhof mit diesem Korridor ergibt sich eine attraktive neue Verbindung zwischen Paderborn und Gütersloh (vgl. Kapitel B4.1.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Elektrifizierung/Ausbau BI-Brackwede - Paderborn	Elektrifizierung BI-Brackwede - Paderborn, Ausbau Bf Brackwede, zweigleisiger Abschnitt nördlich Hövelriege - Hövelhof	30-Min-Takt S 74 (Minden/Nienburg -) Bielefeld - Paderborn, dritte Leistung Bielefeld - Paderborn RE 74	2040
Ausbau Hamm - Bielefeld	Neuordnung Güter- / Personenbahn Hamm - Bielefeld mit Erhöhung Geschwindigkeit Personenbahn auf 300 km/h	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 4, neue RE 81	2040

Korridor 20

Herford / Bielefeld Hbf – Lage – Lemgo / Detmold – Altenbeken – Paderborn (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 72	Ostwestfalen-Bahn	Herford – Lage – Paderborn
RB 73	Der Lipperländer	Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld
RE 82	Der Leineweber	Bielefeld – Lage – Detmold/Altenbeken

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2984	404	Bielefeld – Lage	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2983	404	Lage – Lemgo-Lüttfeld	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2980	405	Herford - Altenbeken	Elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 72	36	36	36	34
RB 73	35	37	37	31
RE 82	30	30	29	28

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Herford RB 72	5-22	5-23	6-23	7-22
ab Bielefeld RB 73	6-22	6-0	6-0	9-23
ab Bielefeld RE 82	6-20	6-20	7-20	7-20
ab Paderborn RB 72	5-21	5-22	5-22	6-21
ab Lemgo RB 73	5-21	5-0	7-0	9-22
ab Altenbeken RE 82	6-22	6-22	7-22	9-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 72	0,94 Mio.
RB 73	0,4 Mio.
RE 82	0,64 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Herford – Lage	2.100	2.000	1.700
Bielefeld – Lage	3.700	2.600	1.700
Lage – Lemgo-Lüttfeld	1.400	800	600
Lage – Detmold	4.000	3.100	2.300
Detmold – Altenbeken	1.500	1.500	1.300

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 72	Stadler Flirt 1, 3-teilig, TWN
RB 73	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Nord
RE 82	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Nord

Aktuelle Situation

Für den Kreis Lippe ist die Anbindung nach Bielefeld sowie zwischen den Mittelzentren mit dem SPNV essenziell und bildet das Rückgrat des ÖPNV. Diverse Regionalbuslinien erfüllen die Funktion von Zu- und Abbringerverkehren, sodass sich die Systeme gegenseitig stützen. Die jeweils im Stundentakt verkehrenden SPNV-Linien überlagern sich in den Abschnitten Bielefeld – Lage und Lage – Altenbeken. Die Linie RE 82 fungiert als schnelle Verbindung an das Oberzentrum Bielefeld und bietet Anschluss an den Fernverkehr. Betrieblich sind die beiden Linien RE 82 und RB 73 miteinander verknüpft, da sie in

Bielefeld in die jeweils andere Linie in kürzester Zeit wenden. Die Linie RB 72 ist in Herford in den Taktknoten eingebunden und bietet somit gute Anschlüsse zu diversen anderen Linien des Nah- und Fernverkehrs.

Kennzeichnend für den Korridor sind die Eingleisigkeit und die infrastrukturell bedingten sehr kurzen Wenden in Bielefeld (4 Minuten) und Herford (6 Minuten). Durch diese kurzen Wendezeiten stellen Verspätungsübertragungen eine große betriebliche Herausforderung dar. Da sich die Linien in verschiedenen Abschnitten überlagern, kann sich eine Verspätung bei einer Linie sehr schnell auf die beiden anderen Linien ausweiten. Das Zusammenspiel mit dem Zu- und Abbringer-Bussystem gerät ebenfalls aus dem Takt, wodurch die Auswirkungen in weiten Teilen des Kreises Lippe deutlich spürbar sind.

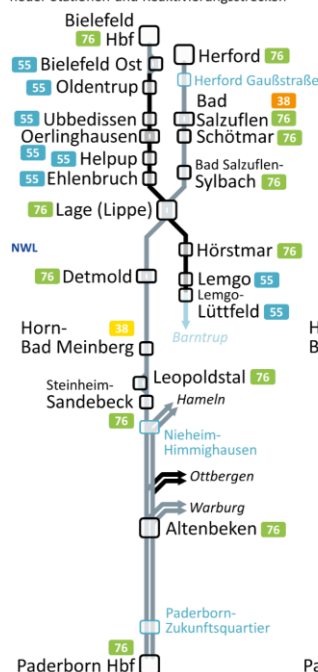
Aufgrund von Personalengpässen bei der Eurobahn wurde der Betrieb auf der Linie RE 82 in den Jahren 2024 und 2025 stark ausgedünnt und zuletzt sogar interimswise an ein anderes EVU übergeben, um das Angebot zu stabilisieren. Dadurch wurde die betriebliche Durchbindung der RB 73 mit RE 82 aufgegeben. Die Kurzwende in Bielefeld entfiel, stattdessen kreuzten sich die Züge in Bielefeld-Ost. Die Reisezeit mit der RE 82 verlängerte sich dadurch, konnte aber als Fahrzeitreserve genutzt werden. Der Effekt wird durch verbesserte Qualitätskennzahlen sichtbar: Die Pünktlichkeit der Linien lag im ersten Quartal 2025 bei der RB 73 und RE 82 im akzeptablen Bereich bei rund 92 Prozent. Die RB 72 weist eine Pünktlichkeitsquote von rund 82 Prozent auf.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

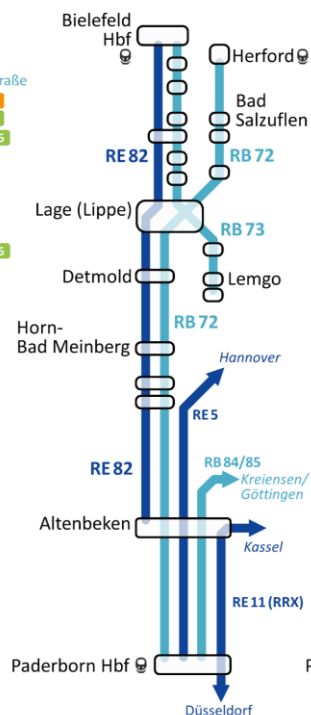
Der Korridor Herford / Bielefeld Hbf – Lage – Lemgo / Detmold – Altenbeken ist ein Korridor im Konzept der S-Bahn OWL (vgl. Kapitel B4.1.4.2). Im Zentrum des Korridors steht der Knoten Lage, der in den Zielnetzen immer weiter zu einem ITF-Knoten ausgeführt wird.

Infrastruktur 2026

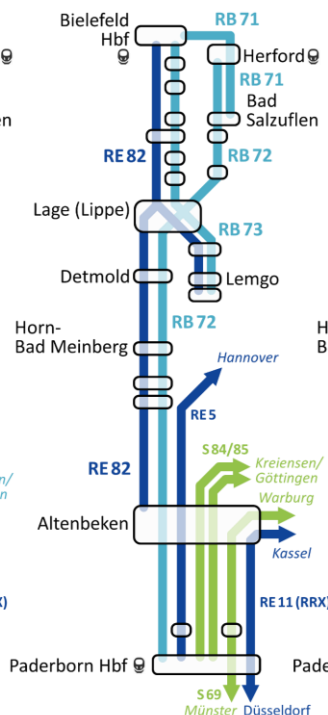
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



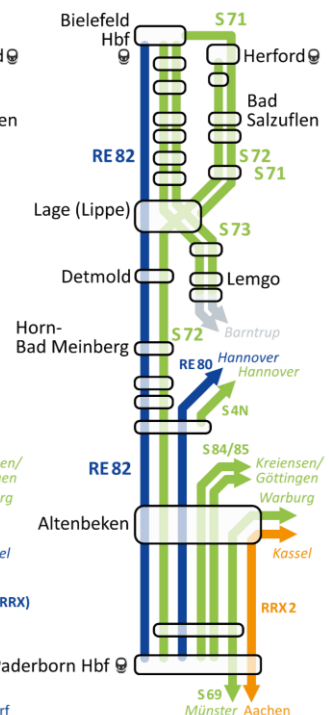
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Anhand des zuletzt auf den Linien RB 73 / RE 82 zwangsläufig umgesetzten Betriebskonzepts aufgrund des Personalengpasses, konnten Verbesserungen in Bezug auf die Pünktlichkeit verzeichnet werden (vgl.

Aktuelle Situation). Trotz der damit verbundenen längeren Reisezeit bei der RE 82, bringt die betriebliche Entflechtung den großen Vorteil eines zuverlässigeren Angebots und planbarer Reisewege mit sich. Diese Erkenntnisse wurden für die Neuausschreibung der Linie ab Dezember 2029 berücksichtigt. Die Fahrpläne wurden ohne eine Kurzwende in Bielefeld Hbf konstruiert, da die Mindestwendezeit von 5 Minuten nicht erreicht werden kann. Ein Teil der entstehenden Fahrzeitreserve soll genutzt werden, um die Halte Oldentrup und Ubedissen zusätzlich zu bedienen, sodass auch für diese Stationen ein 30-Min-Takt entsteht.

Die Qualität ließe sich durch Infrastrukturausbauten, allen voran weitere Kreuzungsmöglichkeiten und einer zusätzlichen Bahnsteigkante in Bielefeld Hbf, weiter verbessern. Bei den Planungen des Zielnetzes und der Vorstufen wurde dieser Umstand berücksichtigt. So wurde bei der Herleitung der notwendigen Infrastruktur zusätzlich eine Empfehlung zum Umbau der Haltepunkte Ehlenbruch und Ubedissen zu Kreuzungsbahnhöfen ausgesprochen. Im Verspätungsfall könnte die Zugkreuzung dann an diese Bahnhöfe verlegt werden. Diese Infrastrukturmaßnahmen wären zudem aufwärtskompatibel zum Zielnetz NRW, da sie dann obligatorisch werden.

Taktfolge und Verbindungen

Mittelfristiges Ziel ist eine spürbare Verbesserung des Angebots. Bereits mit Inbetriebnahme des Netzes nördlichen Westfalen werden deutliche Angebotsausweitungen wirksam. Zur Herstellung eines halbstündlichen Angebots auf der Relationen Lemgo – Bielefeld ist vorgesehen, den Linienweg der RE 82 auszuweiten und neben dem bestehenden Linienweg einen Zugteil zwischen Lage und Lemgo-Lüttfeld neu in das Angebot aufzunehmen. Das Prinzip eines sogenannten Flügelzugs soll auch bei der auf diesem Korridor bisher nicht erwähnten Linie RB 71 (derzeit Bielefeld – Herford – Rahden) zum Einsatz kommen (vgl. Korridor 15). Von dieser Linie wird zukünftig ein Zugteil von Herford nach Bad Salzuflen verkehren und durch die Überlagerung mit der RB 72 damit das Angebot auf zwei Züge pro Stunde im Abschnitt Bad Salzuflen – Herford erhöhen. Außerdem erhält Bad Salzuflen damit eine umsteigefreie Verbindung nach Bielefeld. Mittelfristig soll dieser Zugteil dann auch weiter über Bad Salzuflen hinaus bis Lage geführt werden.

In Lage entstehen durch diese Konzeptanpassung neue Anschlussbeziehungen, die entsprechend neue attraktive Relationen und Fahrzeiten bedeuten.

Bedienungszeiten

Die bestehenden Bedienungszeiten erfüllen aktuell nicht vollständig die definierten Anforderungen (vgl. Kapitel B3.2). Hier besteht bei der RB 72 Nachholbedarf, da Paderborn an den Verkehrstagen Montag bis Freitag nicht vor 6 Uhr und nicht nach 22 Uhr bedient wird.

Auch am Samstag sind Anpassungen erforderlich, um den definierten Anforderungen zu entsprechen. Hier fehlt ein Frühzug nach Bielefeld über Lage und Detmold, ein Frühzug nach Herford und Gegenrichtung nach Paderborn über Detmold. Die Bedienung mit Spätverkehren entspricht den Anforderungen. Am Sonntag fehlen ebenfalls Fahrten im Frühverkehr nach Bielefeld und Detmold sowie Paderborn, um die Anforderungen zu erreichen. Bei den Spätfahrten fehlt eine Anbindung von Lage und Paderborn.

Vernetzung / Anschlüsse

Die angestrebte Angebotsausweitung und Taktverdichtung bringt für den Raum Lippe und die Anbindung an das Oberzentrum Bielefeld und anderen Städte in OWL sukzessive, aber spürbare Verbesserungen. Bereits mit Inbetriebnahme des angepassten Fahrplankonzepts ab Dezember 2029 findet durch die Taktverdichtung und Fahrplananpassung eine deutliche Aufwertung des Angebots statt. Dabei gewinnt der Bahnhof Lage mit der Umsetzung der weiteren Zielhorizonte an immer größerer Bedeutung. Mit Weiterführung der S 71 bis Lage wird es halbstündliche Anschlüsse in alle Richtungen geben. Aber auch an anderen Bahnhöfen sind im Sinne des Deutschlandtakts regelmäßig Anschlüsse zu anderen Linien mit kurzen, aber auskömmlichen Umsteigezeiten zu erreichen.

Dekarbonisierung

Die Dieselfahrzeuge in OWL werden zu Dezember 2029 im Zuge der Betriebsaufnahme des Netzes nördliches Westfalen durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Fahrzeuge laden ihre Traktionsbatterien auf dem elektrifizierten Abschnitt Bielefeld – Bielefeld-Ost sowie Lage – Altenbeken während der Fahrt auf und können somit den nicht-elektrifizierten Abschnitt Bielefeld-Ost – Lemgo-Lüttfeld mit der Traktionsbatterie überbrücken. Mit Einsatz einer dritten Linie (Zielnetz NRW 2040) soll die Strecke vollständig elektrifiziert werden.

Fahrzeugeinsatz

Auf den bislang mit Dieselfahrzeugen verkehrenden Linien RB 73 und RE 82 sollen zukünftig batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge werden auf den Teilstrecken mit bestehender Oberleitung geladen und können somit die Distanz ohne Elektrifizierung (Bielefeld-Ost – Lage und Lage – Lemgo-Lüttfeld) überbrücken. Eine Betriebsaufnahme ist zu Dezember 2029 geplant.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für die Umsetzung des Angebotskonzepts sind eine Reihe an kleineren und größeren Anpassungen der Infrastruktur notwendig. Um Züge bzw. Zugteile an einem Bahnhof vereinigen und trennen zu können werden weitere Signale und eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich, die in den Bahnhöfen Lage und Herford noch herzustellen sind. Um die benötigte Zeit für das sogenannte flügeln in den Fahrplan integrieren zu können, müssen die Fahrlagen dieser Linie angepasst werden, wodurch sich die Züge teilweise an anderen Orten im Netz kreuzen als bislang. Dafür wird in Horn-Bad Meinberg ein neues Gleis inklusive Bahnsteig sowie in Lemgo und Bad Salzuflen eine weitere Bahnsteigkante an einem bestehenden Gleis für die Zugkreuzung benötigt. Mit solch umfangreichen Infrastrukturanpassungen sind auch immer Anpassungen an der Stellwerkstechnik verbunden, die in Lage bereits im Zuge des Umbaus ESTW Lage in der Umsetzung sind.

Für die Umsetzung der Konzeption des Zielnetzes NRW 2040 werden weit umfangreichere Maßnahmen notwendig. Diese betreffen v. a. den zweigleisigen Ausbau rund um Bielefeld-Ost, zwischen Ehlenbruch und Lage sowie auf dem Gebiet der Stadt Bad Salzuflen den Abschnitt Schötmar – Sylbach. Daneben müssen Leopoldstal, Ubbedissen und Ehlenbruch als Kreuzungsbahnhöfe ausgebaut werden.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen stehen im Zusammenhang mit neuen Stationen, Streckenreaktivierungen und – bei Nieheim-Himmighausen – der Notwendigkeit eines Ausbaus aufgrund neuer Anschlussherstellung.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Herford, Bad Salzuflen (Bahnsteig 1), Schötmar, Bad Salzuflen-Sylbach, Lage, Hörstmar, Detmold, Horn-Bad Meinberg-Leopoldstal, Steinheim-Sandebeck und Altenbeken sind barrierefrei.

Die Haltepunkte Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubbedissen, Oerlinghausen, Helpup, Ehlenbruch, Hörstmar, Lemgo und Lemgo-Lüttfeld sowie Horn-Bad Meinberg verfügen in Bezug auf den Einsatz der neuen BEMU-Fahrzeuge nicht über eine ausreichende Bahnsteignutzlänge und / oder sind nicht barrierefrei. Zusätzlich muss in Lemgo eine zweite Bahnsteigkante errichtet werden. Eine Finanzierung der baulichen Umsetzung ist nicht gesichert.

Der Umbau der Station Horn-Bad Meinberg wird aktuell geplant. Die Finanzierung für ein neues Gleis und einen neuen Mittelbahnsteig ist gesichert. Die Inbetriebnahme soll 2029 erfolgen.

Neue Stationen im SPNV

Eine neue Station in der Nähe der ehemaligen Barker Kaserne in Paderborn (Paderborn Zukunftsquartier) ist umsetzbar und weist zugleich ein hohes Fahrgastpotential auf. Eine mittelfristige Umsetzung wird daher angestrebt und befindet sich bereits in der detaillierteren Bearbeitung. Im Zielkonzept sind weiterhin die neuen Stationen Herford-Gaußstraße und Nieheim-Himmighausen unterstellt.

1 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

2 Das verkehrliche Konzept auf diesem Korridor berücksichtigt auch die potenzielle Reaktivierung der Stre-
 3 cke Lemgo-Lüttfeld – Barntrop-Ost für den SPNV. Ein verkehrliches Konzept liegt vor und würde bei Um-
 4 setzung der Reaktivierung den ländlichen Raum Lippe weiter stärken. Eine Umsetzung wäre bereits in
 5 einer Vorstufe zum Zielnetz NRW 2040 umsetzbar und hängt v. a. von den zur Verfügung stehenden
 6 Finanzmitteln ab (vgl. Kapitel B4.1.5).

7 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

8 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte/ Dekarbonisierung Netz Nördliches Westfalen	Knoten Lage, Horn-Bad Meinberg	Beifahranlage Lage, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Horn Bad Meinberg	30-Min Takt Bielefeld – Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Knoten Herford, Bad Salzuflen	Beifahranlage Herford, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Bad Salzuflen, Gleis 2	Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen mit Flügelzugkonzept RB 71, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen VBE	Kreuzungsbahnhof Lemgo, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Lemgo, Lemgo-Lüttfeld	30-Min Takt Bielefeld - Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
	Stationsmaßnahmen DB	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 16 Stationen (Herzebrock, Clarholz, Bieren-Rödinghausen, Neue Mühle, Bad Holzhausen, Lübbecke (Westf), Espelkamp, Rahden, Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubbedissen, Oerlinghausen, Helpup, Ehlenbruch, Hörstmar, Paderborn-Schloß Neuhaus)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
Ausbau Bielefeld - Lage (Stufe 1)		Kreuzungsbahnhof Ubbedissen, Kreuzungsbahnhof Ehlenbruch	Stabilisierung RB 73/RE 82	2032
Weichenverbindungen Bielefeld Hbf (1)		Neubau Bahnsteig an Gleis 22 für Züge aus Lage	Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Herford - Lage		zweigleisiger Abschnitt Schötmar bis südlich Sylbach	30-Min-Takt S 71/S 72 Herford - Lage	2040
Elektrifizierung/Ausbau Bielefeld - Lage - Altenbeken		Elektrifizierung Bielefeld - Lage, zweigleisiger Abschnitt bei Bielefeld Ost, Erhöhung Streckengeschwindigkeit Hillegossen bis westlich Lage auf 100 km/h, zweigleisiger Abschnitt östlich Ehlenbruch, Kreuzungsbahnhof Leopoldstal	30-Min-Takt RB 73 Bielefeld - Lemgo (BEMU), beschleunigte RE 82 Bielefeld - Altenbeken (EMU)	2040
neue Station Paderborn Zukunftsquartier		neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032
neue Station Herford-Gaußstraße		neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040
neue Station Nieheim-Himmighausen		neue Station	Neue Umsteigeverbindung Detmold <> Hameln, Verlängerung S 4N	2040
Lemgo-Lüttfeld - Barntrop (Begatalbahn)		Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung S 73	2040

9

10

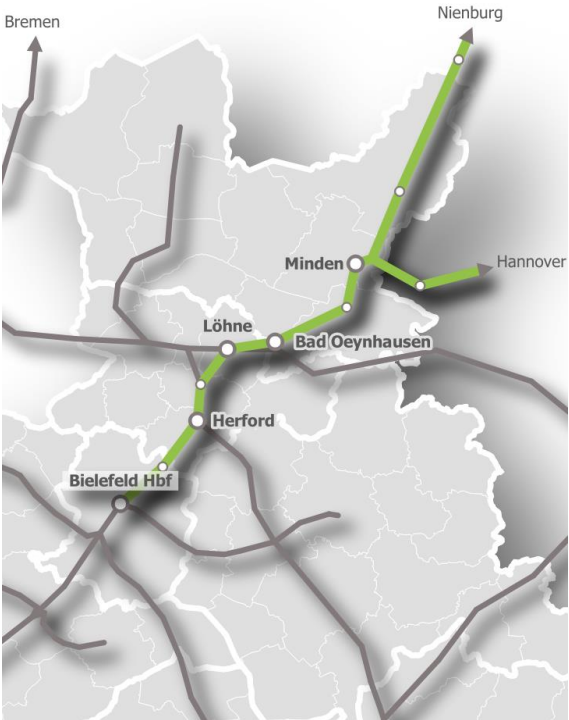
1 **Korridor 21**
2 **Bielefeld Hbf – Herford > Löhne – Minden < Nienburg / Hannover Hbf (SBO)**

4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 6	Westfalen-Express	Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Bielefeld – Minden
RE 60	Ems-Leine-Express	Rheine – Löhne – Minden – Hannover – Braunschweig
RE 62	Ems-Werre-Express	Rheine – Osnabrück – Löhne
RE 70	Weser-Leine-Express	Bielefeld – Minden – Hannover – Braunschweig
RE 78	Porta-Express	Bielefeld – Minden – Nienburg
S 1		Minden – Hannover

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2992	375	Osnabrück – Löhne	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
1700	370	Bielefeld – Hannover	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
1741	124	Minden – Leese-Stolzenau	Elektrifiziert, eingleisige Strecke

5



6

SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 6 (RRX)	36	36	35	32
RE 60	20	20	20	18
RE 70	20	20	22	22
RE 78	20	20	19	19
S 1	40	40	44	42

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Minden	4-23	4-23	5-1	5-1
ab Nienburg	7-21	7-21	7-21	9-21
ab Bielefeld RE 6	4-23	4-23	4-0	4-0

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RE 6 (RRX)	1,77 Mio.
RE 60	0,56 Mio.
RE 62	
RE 70	0,37 Mio.
RE 78	0,51 Mio.
S 1	0,06 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S	Fahrzeugeinsatz	Typ
Bünde – Löhne	2.800	3.200	3.900	RE 6	Siemens Desiro HC, 4-teilig, RRX
Bielefeld – Herford	14.200	13.300	10.400	RE 60	Stadler KISS, 6-teilig, EMIL
Herford – Löhne	9.600	9.400	8.100	RE 62	Alstom Coradia RE 62, 4-teilig, EMIL
Löhne – Minden	9.800	10.200	10.500	RE 70	Stadler KISS, 6-teilig, EMIL
Minden – Bückeburg	7.500	9.000	9.900	RE 78	FLIRT 1, 5-teilig, TWN
Minden – Nienburg	400	500	500	S 1	FLIRT 3XL, 3-teilig, SBH

7

1 Aktuelle Situation

Auf dem Korridor überlagern sich abschnittsweise mehrere Linien. Die Relation Bielefeld – Minden wird von dem stündlich verkehrenden RE 6 sowie den jeweils zweistündlichen RE 70 und RE 78 bedient. Auf dem Abschnitt bilden die RE 70 und RE 78 durch die Überlagerung jedoch einen angenäherten Stundentakt. Die RE 78 fährt zweistündlich auf der eingleisigen Strecke im Abschnitt Minden – Nienburg weiter. Der RE 70 fährt ebenfalls zweistündlich weiter über Hannover bis nach Braunschweig und bildet dort mit der von Rheine kommenden zweistündlichen RE 60 einen Stundentakt. Zum Fahrplanwechsel 2023/2024 wurde die Linie RE 62 Rheine – Löhne in Betrieb genommen. Die Linie verkehrt ebenfalls zweistündlich und bildet mit der RE 60 auf dem Abschnitt Rheine – Osnabrück – Löhne einen angenäherten Stundentakt. In Löhne besteht Anschluss an die RE 70 in Richtung Hannover, sodass eine stündliche Reisekette aus dem Emsland über Rheine und Löhne nach Hannover besteht.

In Minden bietet die S 1 Anschluss an den RE 6 und bedient dem Produkt entsprechend die S-Bahn Haltepunkte in Niedersachsen, die von den RE-Linien 60 und 70 nicht angefahren werden.

Die auf dem Korridor verkehrenden Linien RE 6, RE 60 und RE 70 weisen verhältnismäßig lange Laufwege auf, wodurch sich Verspätungen durch mangelnde Zeitpuffer nur schwer abbauen lassen und aufsummieren. Die Wendezeiten bei den Linien sind sehr auskömmlich gestaltet und die befahrenen Strecken sind mit Ausnahme des Abschnitts Minden – Nienburg zweigleisig, wodurch Verspätungsübertragungen auf entgegenkommende oder nachfolgende Züge seltener auftreten. Die Qualität ist jedoch trotzdem keinesfalls zufriedenstellend.

So gehört die Linie RE 6 zu den unpünktlichsten Linien in NRW. Im ersten Quartal 2025 lag die Pünktlichkeit bei nur rund 70 Prozent, im Jahr davor aber sogar bei nur ca. 60 Prozent. Hier spielen verschiedene Effekte eine Rolle, grundsätzlich ist die Linie aber durch den langen Laufweg anfällig. Nachweisbar hat die Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge im Jahr 2020 für Verbesserungen der Qualität gesorgt. Durch Umstellungen der Fernverkehrslinien und Einführung der neuen ICE-Sprinter Linie 9 NRW – Berlin sind hier Qualitätseinbußen zu verzeichnen.

Ähnlich schlechte Kennwerte bei der Pünktlichkeit weisen auch die Linien RE 60 und RE 70 auf. Mit Betriebsaufnahme der Linien 2016 durch die Westfalenbahn als neuen Betreiber und neuen KISS-Doppelstockwagen konnte die Qualität in Bezug auf Pünktlichkeit auf der RE 60 lange Zeit bei rund 80 bis 85 Prozent gehalten werden. Zuletzt konnten im ersten Quartal 2025 jedoch bei der RE 60 keine 70 Prozent und bei der RE 70 lediglich 71 Prozent Pünktlichkeit erreicht werden. Dies ist auch auf die Umstellung der Fernverkehrskonzepts und den starken Einfluss verschiedener Fernverkehrslinien zurückzuführen. Auf dem Abschnitt Rheine – Löhne ist zudem eine zunehmende Häufung infrastruktureller Störungen zu beobachten. Die Strecke Minden – Wunstorf ist als erster Streckenabschnitt in NRW als sogenannter überlasteter Schienenkorridor deklariert worden.

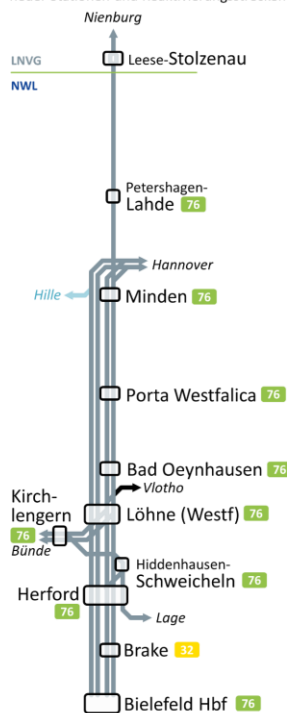
Auf der RE 78 ist die Qualität im Vergleich zu den anderen hier aufgeführten Korridoren mit einem Wert über 90 Prozent in Bezug auf die Pünktlichkeit akzeptabel. Aufgrund von Personalengpässen wurde der Betrieb bei auf der RE 78 im Abschnitt Minden – Nienburg in 2024 vorläufig eingestellt und interimsmäßig ab September 2024 ein anderes EVU für die Bedienung dieses Abschnitts beauftragt. Der Betrieb auf dieser Linie konnte zum Jahresbeginn 2025 wieder durch die Eurobahn aufgenommen werden, allerdings musste der Betrieb auf der Strecke dann durch mehrere Baumaßnahmen immer wieder unterbrochen werden. Die noch durchgeführten Fahrten weisen mit rund 95 Prozent einen hohen Pünktlichkeitswert auf, was angesichts der Einschränkungen durch die Eingleisigkeit im Abschnitt Minden – Nienburg als positiv zu bewerten ist.

1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

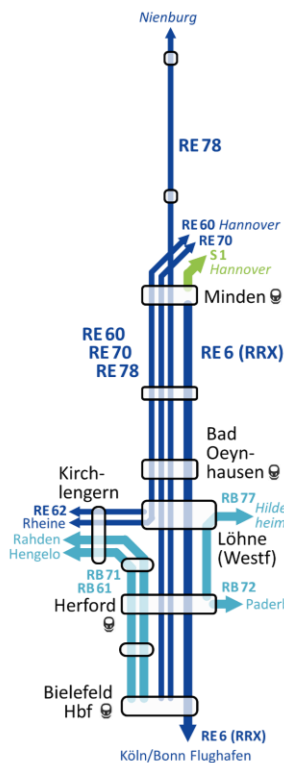
- 2 Auf dem Korridor sind mittelfristig kaum signifikante Ausweitungen möglich, da die Kapazitäten auf den
3 Strecken bereits nahezu ausgelastet sind bzw. kaum Trassen konstruierbar sind, die sowohl betrieblich
4 als auch hinsichtlich der Reisezeiten Attraktivität bieten. Ziel ist es, zusätzlich zu stündlichen schnellen
5 RE-Linien ein Angebot mit Bedienung aller Stationen zu schaffen.

Infrastruktur 2026

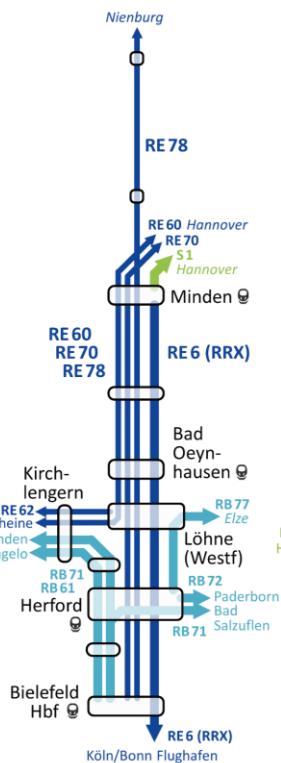
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



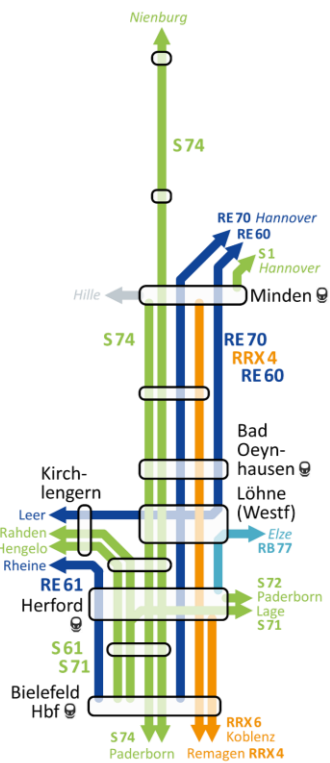
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



6
7 *Legende auf S. 362*

8 9 Qualität

- 10 Die Einflüsse auf die Betriebsqualität des SPNV liegen v. a. beim Fernverkehr und Güterverkehr. Hier
11 kann nur eine deutliche Ausweitung der Streckenkapazität Abhilfe schaffen. Auch die Kapazitäten in den
12 Bahnhöfen stellen einen Engpass dar. Dessen Beseitigung bildet einen zentralen Bestandteil des erforderlichen
13 Infrastrukturbedarfs zur Umsetzung des Zielnetzes 2040

- 14 Mit Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Minden im Programm Robustes Netz kann voraussichtlich
15 eine deutliche Verbesserung der Qualität erreicht werden.

16 Taktfolge und Verbindungen

- 17 Bei der starken Auslastung des Hauptkorridors Bielefeld – Minden und weiter in den nur zweigleisigen
18 Abschnitt bis Seelze und weiter nach Hannover sind Taktverdichtungen oder Änderungen der Fahrlagen
19 im Zielnetz NRW 2032 kaum umsetzbar. Erst unter der Annahme einer Aus-/Neubaustrecke Hamm –
20 Bielefeld – Hannover, die im Zielnetz NRW 2040 unterstellt ist, kann das Angebot spürbar ausgeweitet
21 werden.

- 22 Im Zielnetz NRW 2040 werden die Linien RE 70 und RE 78 zu einem Stundentakt der RE 70 gebündelt
23 und stündlich bis Hannover geführt, in versetzter Zeitlage zur ebenfalls auf einen Stundentakt verdichteten
24 RE 60 aus Richtung Bünde und Osnabrück. Von Minden nach Hannover verkehren dann drei stündliche
25 Linien, womit der definierte Bedienstungsstandard auf Basis der Fahrgastnachfrage (vgl. Kapitel B3.2)

erfüllt wird. Zusätzlich verkehrt im Zielnetz NRW 2040 eine neue S-Bahn-Linie zwischen Bielefeld und Minden, die stündlich bis Nienburg geführt wird, wodurch zwischen Minden und Nienburg der Stundentakt als Grundangebot im ITF NRW erreicht wird. Diese Linie S 74 wird südlich von Bielefeld über die Sennebahn bis nach Paderborn geführt, wodurch neue Direktverbindungen entstehen.

Die Anbindung von Minden und Herford an den Rhein-Ruhr-Express erfolgt im Zielnetz NRW 2040 über die neue Linie RRX 4, etwa 30 Minuten versetzt zur RE 70. Die RRX 6 endet in diesem Szenario dann in Herford. Mit dem RRX wird dadurch ein 30-Min-Takt zwischen Gütersloh und Herford hergestellt.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten auf dem Abschnitt Bielefeld – Minden entsprechen an den Verkehrstagen Montag bis Sonntag aktuell nicht den definierten Anforderungen (vgl. Kapitel B3.2). Der Abschnitt ist hinsichtlich der Nachfrage der höchsten Streckenkategorie zuzuordnen. Auf dem Abschnitt Osnabrück – Bünde – Bielefeld bzw. Bünde – Minden besteht an den Verkehrstagen Montag bis Freitag kein Anpassungsbedarf, an Samstagen und Sonntagen muss jedoch bei den Früh- und Spätverkehren umfänglich nachgebessert werden, um die Anforderungen zu erfüllen. Die ersten Ankünfte in Nienburg und Minden auf dem Korridor entsprechen an den Verkehrstagen Montag bis Samstag ebenfalls nicht den Anforderungen.

Vernetzung / Anschlüsse

Mit Umsetzung des Zielkonzepts werden durch Optimierungen und Taktverdichtungen insgesamt neue Anschlüsse an mehreren Knoten und in verschiedene Richtungen möglich.

Fahrzeugeinsatz

Auf den Linien RE 60 und RE 70 verkehren bereits gegenwärtig moderne Doppelstockwagen des Typs KISS vom Hersteller Stadler, auf der RE 6 werden die modernen RRX-Fahrzeuge eingesetzt. Die Kapazitäten der Linie RE 6 werden bei einigen Umläufen auf 800 Sitzplätze verdoppelt. Die auf der RE 78 eingesetzten 5-teiligen FLIRT-Triebwagen genügen ebenfalls den Kapazitätsbedürfnissen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für die Umsetzung des Zielkonzepts NRW 2040 ist v. a. die Umsetzung der Aus- bzw. Neubaustrecke Hamm – Bielefeld – Hannover sowie ein Ausbau des Knotens Bielefeld erforderlich. Mit Maßnahmen im Bereich Minden kann bereits kurz- und mittelfristig eine Verbesserung der Qualität erreicht werden.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Bünde, Kirchlengern, Herford, Bielefeld Hbf, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica, Minden und Petershagen-Lahde sind barrierefrei.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Für die Reaktivierung von Minden nach Hille wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt (vgl. Kapitel B4.2.5). Die untersuchte Strecke würde in Minden an den betrachteten Korridor anschließen.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Ausbau Minden	Neubau Bahnsteig Gleis14 Minden, Ausbau Überleitverbindungen Minden Gbf	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Minden	Ausbau Überleitverbindungen Minden Gbf	Verbesserung Qualität	2032
Neubau Bielefeld - Seelze (- Hannover)	Neubaustrecke Bielefeld - Seelze für 300 km/h , Ausbau Knoten Bielefeld	Entlastung Strecke Bielefeld - Minden - Seelze, neue S 74, neue RE 61, Verdichtung RE 60/RE 70	2040

1

2

3

4

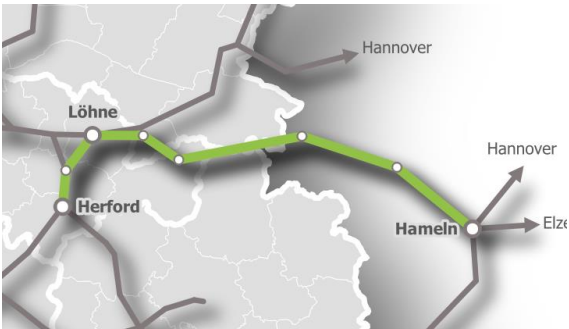
Korridor 22

Herford – Löhne – Hameln (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 77	Weser-Bahn	Herford – Löhne – Hameln – Elze – Hildesheim

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
1700	370	Herford – Löhne	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
1820	372	Löhne – Hameln	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



5

SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 77	36	37	34	31

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Herford	5-21	5-22	6-22	5-21
ab Hameln	5-22	5-22	6-22	5-22

6

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Herford – Löhne	9.600	9.400	8.100
Löhne – Hameln	700	800	800

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 77	0,46

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 77	Alstom Lint 41 LNVG

7

8

Aktuelle Situation

9

10

11

12

13

14

Auf dem Korridor verkehrt die Linie RB 77 auf dem Abschnitt Herford – Löhne – Elze – Hildesheim im Stundentakt. Sie verbindet zahlreiche Gemeinden und Mittelzentren aus Niedersachsen und NRW. Die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke fädelt ab Löhne aus und folgt im Wesentlichen dem Verlauf der Weser flussaufwärts Richtung Südosten bis Vlotho als letzten Halt in NRW. Der nächste Halt Rinteln liegt bereits in Niedersachsen. Die Strecke folgt dem Flusslauf weiter bis Hameln und führt ab dort weiter Richtung Osten über Elze bis Hildesheim.

15

16

In Herford, Löhne, Hameln, Elze und Hildesheim treffen weitere Strecken auf den Korridor, sodass dort jeweils Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV bestehen.

17

18

19

20

21

22

Da die Linie RB 77 durch zwei Bundesländer verläuft, in denen unterschiedliche Standards bei der Stationsinfrastruktur bestehen, kann derzeit keine durchgehende Barrierefreiheit hergestellt werden. So sind die Bahnsteige im niedersächsischen Abschnitt auf eine Höhe von 55 Zentimetern ausgelegt, im Bereich des NWL gilt eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante als Standard. Dadurch ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an das Fahrzeug und umfangreicher Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern.

23

24

25

Die Pünktlichkeit der Linie RB 77 lag im ersten Quartal 2025 bei 76 Prozent. Wie bei vielen anderen eingleisigen Nebenstrecken liegt dies vor allem an der Verspätungsübertragung durch zu wenig Kreuzungsmöglichkeiten. Gleichzeitig hat die Strecke eine anspruchsvolle Topografie.

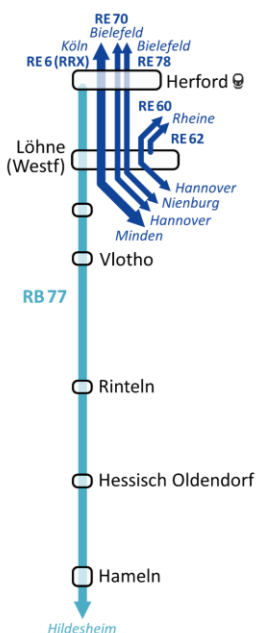
1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

2 Der Korridor Herford – Löhne – Hameln ist ein Korridor im Konzept der S-Bahn OWL (vgl. Kapitel
3 B4.1.4.2). Die Linie ist zudem in den Zielplanungen der LNVG Niedersachsen 2030+ und 2040+ enthalten.
4 Die Linie endet ab 2030 bereits in Elze und soll dort sehr gute Anschlüsse zu anderen Linien in Nieder-
5 sachsen erhalten. Im NWL sind v. a. die Anschlüsse und die Einbindung in die Knoten Herford und Löhne
6 von Bedeutung.

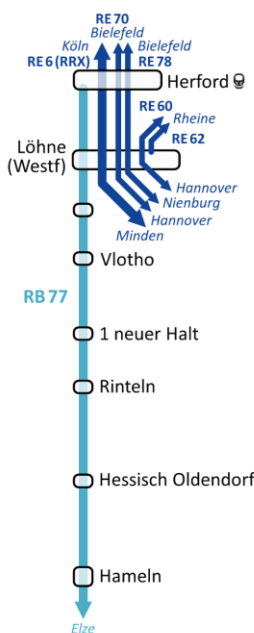
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



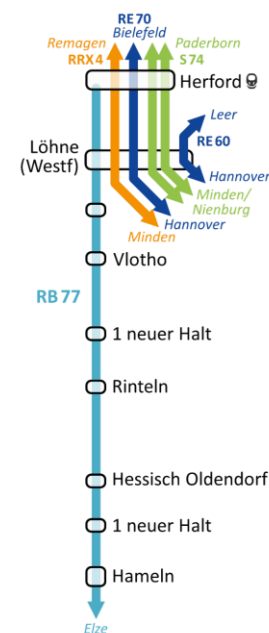
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



7
8 *Legende auf S. 362*
9

10 Qualität

11 Ab Dezember 2029 wird die Linie mit neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) betrieben, sodass
12 sich der Fahrkomfort deutlich verbessern wird. Da die Linie in diesem Zusammenhang künftig nur noch
13 bis Elze verkehren wird, ist aufgrund des verkürzten Linienweges von einer spürbaren Verbesserung der
14 Pünktlichkeit auszugehen. Zwar verläuft der überwiegende Teil der Strecke weiterhin über eingleisige
15 Streckenabschnitte, jedoch verfügen die BEMU-Fahrzeuge über deutlich bessere fahrdynamische Eigen-
16 schaften. Zudem reduziert die Verkürzung des Linienweges das Risiko einer Aufsummierung von Ver-
17 spätungen erheblich.

18 Taktfolge und Verbindungen

19 Die Bedienung auf dem Korridor erfolgt weiterhin stündlich. Eine Taktverdichtung ist nicht vorgesehen,
20 da die Nutzungsintensität die festgelegten Bedienungsanforderungen (vgl. Kapitel B3.2) bereits erfüllt.

21 Bedienungszeiten

22 Zur Erfüllung der Anforderungen für die Bedienungszeiten sind auf der RB 77 zusätzliche Fahrten an den
23 Verkehrstagen Montag bis Freitag sowohl im Früh- als auch Spätverkehr erforderlich. Die Bedienungs-
24 zeiten am Wochenende entsprechen den gesetzten Anforderungen.

25 Vernetzung / Anschlüsse

26 Die in dem Korridor verkehrende Linie RB 77 bietet in den Knotenbahnhöfen gute Anschlüsse an weitere
27 SPNV-Linien. Im NWL-Verbandsgebiet sind hier v. a. der Anschluss in Herford an die RB 72 nach Pader-
28 born, in Löhne an den RE 6 (RRX 6) nach Minden, die RE 70 nach Bielefeld sowie im Zielnetz NRW 2032
29 weiterhin nach Osnabrück bzw. Rheine zu nennen.

Dekarbonisierung

Die aktuell auf der Linie RB 77 verkehrenden Dieselfahrzeuge werden zu Dezember 2029 im Zuge des neuen Netz Nördliches Westfalen durch batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ersetzt. Die Fahrzeuge laden ihre Traktionsbatterien auf dem elektrifizierten Abschnitt Herford – Löhne während der Fahrt sowie am Endbahnhof in Elze auf und können somit den nicht-elektrifizierten Abschnitt per Traktionsbatterie überbrücken.

Fahrzeugeinsatz

Auf der RB 77 ist ab Dezember 2029 der Einsatz neuer zweiteiliger BEMU-Fahrzeuge der Serie Mireo von Siemens vorgesehen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Auf dem Korridor und der dort verkehrenden Linie ist zukünftig keine umfangreiche Angebotsausweitung vorgesehen. Allerdings sollen perspektivisch weitere, neu einzurichtende Halte bedient werden. Für die Bedienung eines weiteren Halts ist es notwendig die Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Vlotho für gleichzeitige Einfahrten kreuzender Züge zu modernisieren. Weitere Halte können bedient werden, wenn die Strecke östliche von Vlotho zweigleisig ausgebaut wird.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Herford und Löhne sind barrierefrei.

Sobald neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen (voraussichtlich ab 2029), die eine Bodenfläche von 76 Zentimetern haben, werden die Stationen Bad Oeynhausen Süd und Vlotho mit einer Höhe von 55 Zentimetern nicht mehr barrierefrei sein. Entsprechende Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sind bereits vorgesehen.

Neue Stationen im SPNV

In die Zielnetzplanungen ist ein zusätzlicher Haltepunkt im Raum Porta Westfalica - in Veltheim oder in Eisbergen - sowie ein weiterer Haltepunkt zwischen Vlotho und Hameln integrierbar (vgl. Kapitel B4.2.5). In Niedersachsen soll zudem die fahrplantechnische Machbarkeit für den Haltepunkt Fischbeck sowie ggf. Hameln-Süntelstraße geprüft werden.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 1, ehemals Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP))	Deddinghausen, Leimstruth, Ostbevern, Vlotho , Westbevern	Barrierefreiheit	–
Station Bad Oeynhausen Süd	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Barrierefreiheit	–
Ausbau Löhne – Hameln (Stufe 1)	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Vlotho	Gleichzeitige Einfahrten für Bedienung eines zusätzlichen Halts	2032
neue Station Porta Westfalica Veltheim/Eisbergen	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032
Ausbau Löhne – Hameln (Stufe 2)	zweigleisiger Ausbau östlich von Vlotho	Bedienung 2 zusätzlicher Halte	2040

Korridor 23
Paderborn Hbf – Altenbeken – Hameln (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
S 5	Airport-Line	Paderborn – Hameln – Hannover – Hannover Flughafen

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
1760	363.5	Paderborn – Hameln	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
S 5	36	38	37	32

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Paderborn S 5	5-22	5-23	6-23	5-22
ab Hameln S 5	5-22	5-23	5-23	5-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
S 5	0,73 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
S 5	Stadler FLIRT 3XL, 3-teilig, SBH

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Altenbeken – Hameln	1.400	2.200	2.700

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor Paderborn – Hameln verkehrt die Linie S 5 der S-Bahn Hannover, die ab Hameln weiter bis Hannover-Flughafen verkehrt. Auf dem Abschnitt Paderborn – Altenbeken verkehren außerdem die Linien RB 84/85, RB 72; RE 11 und Einzelzüge am Wochenende der RB 89, die im Korridor 26 betrachtet werden.

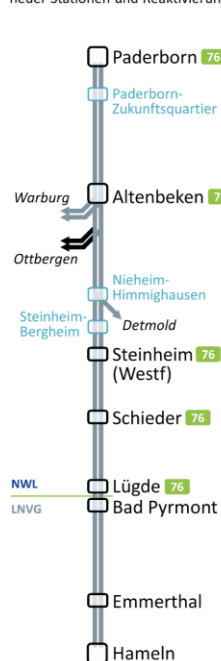
Trotz zweigleisig ausgebauter Strecke weist die S 5 im ersten Quartal des Jahres 2025 nur eine unzufriedenstellende Pünktlichkeit von nur ca. 64 Prozent auf. Die Ursachen hierfür dürften in der hohen Auslastung der Knoten Hannover und des Abschnitts Altenbeken – Paderborn liegen, die neben den SPNV-Linien auch von Fernverkehrslinien bedient werden. Da der Großteil der Linie auf niedersächsischem Gebiet verläuft, liegt die vertragliche Federführung der Linie bei der Region Hannover. Die Grenze liegt zwischen Lügde und Bad Pyrmont.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

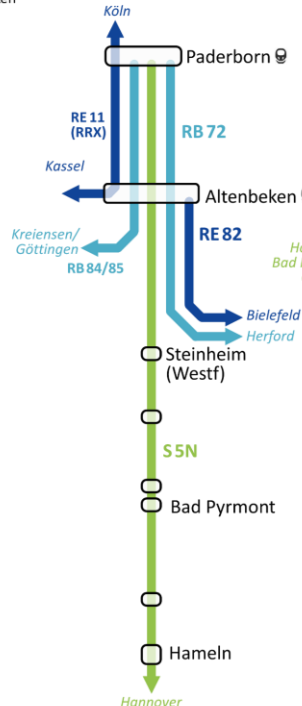
Der Korridor Paderborn – Hameln (– Hannover) ist ein Korridor im Konzept der S-Bahn OWL. Gleichzeitig findet sich der Korridor in den Zielnetzplanungen der LNVG Niedersachsen in Form von Anpassungen (Linientausch) und Angebotsausweitungen im niedersächsischen Abschnitt wieder. Die Zielnetzplanungen wurden zwischen NWL, LNVG und der Region Hannover abgestimmt.

Zugleich steht der Ersatz des Rehbergtunnels bei Altenbeken an. Darüber hinaus wird die Strecke bei Störungen und Bauarbeiten, etwa bei Sperrungen der Ost-West-Strecke Hannover – Minden – Bielefeld – Hamm, häufig von umgeleiteten ICE- und IC-Zügen genutzt. Für die anstehenden Generalsanierungen (Januar–Juni 2035: Minden – Wunstorf; Juni–Dezember 2035: Nordstemmen – Göttingen) geht der NWL davon aus, dass die Strecke als Umleitungsroute benötigt wird

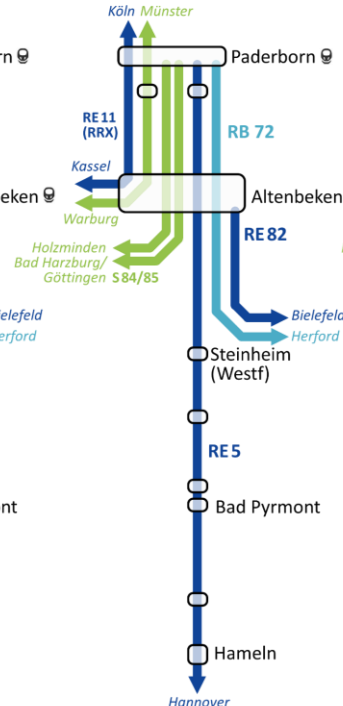
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



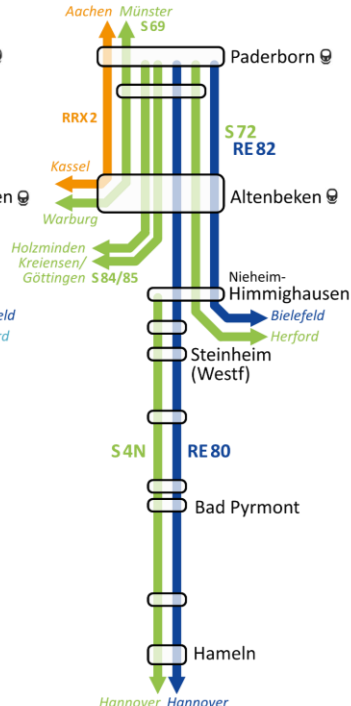
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Die Qualität der Linie könnte durch einen Ausbau der großen Knoten wie Hannover verbessert werden. Auf dem Abschnitt Altenbeken – Paderborn besteht gegenwärtig eine hohe Zugdichte und neben den weiteren SPNV-Linien verkehren hier zudem Fern- und Güterverkehrszüge. Eine Entlastung dieses Engpasses kann sich ebenfalls positiv auf die Qualität auswirken. Insbesondere bei Umleitungen, wenn ICE-Züge der Linien Berlin – Ruhrgebiet/Köln bzw. Berlin – Hannover – Minden – Osnabrück – Amsterdam über die Strecke Hannover – Hameln – Altenbeken – Paderborn – Hamm geleitet werden, kommt es zu deutlich wahrnehmbaren Einbußen in der Qualität des Nahverkehrs.

Taktfolge und Verbindungen

Das derzeit stündliche Zugangebot im Abschnitt Paderborn – Hannover, derzeit durch die S 5 soll zwischen Hameln und Hannover beschleunigt werden. So erhält die Linie zukünftig die Produktbezeichnung RE. Während die Linie in Niedersachsen beschleunigt wird, sollen in NRW weiter alle Stationen bedient werden. Im Abschnitt zwischen Bad Pyrmont und Hannover soll bereits im Zielnetz NRW 2032 eine ergänzende S-Bahn fahren und bis Bennemühlen durchgebunden werden. Die Durchbindung bis Bennemühlen hat den Hintergrund, dass die Region Hannover in Abstimmung mit der LNVG die Linien rund um Hannover teilweise neu sortiert und einen Tausch des Astes nördlich von Hannover vornehmen möchte. Der heutige Verdichtertakt der S 5 (Hannover – Hameln - Bad Pyrmont) wird zukünftig bis Nieheim-Himmighausen erweitert. Dort besteht ein Übergang zur RB 72 (Herford – Lage – Detmold – Nieheim-Himmighausen – Altenbeken – Paderborn). Damit verkehren auf der Achse Paderborn – Hameln – Hannover statt heute ein Zug pro je Stunde (S 5) zukünftig mit der RE 80 eine schnellere umsteigefreie

- 1 Verbindung pro Stunde und zusätzlich eine weitere Verbindung pro Stunde durch die RB 72 bzw. S 5 mit
2 Umstieg und Anschluss in Nieheim-Himmighausen.
- 3 In den Zielnetzen sind neue Stationen vorgesehen. Ein neuer Halt im Bereich der ehemaligen Barker
4 Kaserne in Paderborn (Paderborn Zukunftsquartier) bindet ein bestehendes großes Wohngebiet an,
5 gleichzeitig besteht das Potential zukünftiger Wohnbebauung. Für neue Anschlüsse zu anderen Linien
6 sorgt ab 2040 die neue Station Nieheim-Himmighausen. Da im Zielnetz der 30-Min-Takt von Hannover
7 über Bad Pyrmont bis Nieheim-Himmighausen verlängert werden soll, bestehen dann regelmäßig at-
8 traktive Anschlüsse in Richtung Lage bzw. Herford und Bielefeld.
- 9 Bedienungszeiten
- 10 Die Bedienzeiten der S 5 entsprechen derzeit nicht vollumfänglich den Anforderungen; montags bis
11 samstags besteht der zusätzliche Bedarf einer Frühfahrt. Am Wochenende werden die Anforderungen
12 erfüllt.
- 13 Vernetzung / Anschlüsse
- 14 Im Zielnetz gewinnt der neue Haltepunkt Nieheim-Himmighausen eine große Bedeutung als zukünftiger
15 Knotenbahnhof. Hameln erfüllt bereits jetzt eine wichtige Funktion als Knotenbahnhof, diese wird durch
16 die Taktverdichtung noch einmal unterstrichen. Da im Zielnetz der 30-Min-Takt von Hannover über Bad
17 Pyrmont bis Nieheim-Himmighausen verlängert werden soll, bestehen dann regelmäßig attraktive An-
18 schlüsse in Richtung Lage bzw. Herford und Bielefeld.
- 19 Fahrzeugeinsatz
- 20 Bei der zukünftig vorgesehen RE-Linie Paderborn – Hannover ist eine der Produktklasse RE entspre-
21 chende Fahrzeugausstattung und entsprechender Reisekomfort vorgesehen.
- 22 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten
- 23 Der Infrastrukturausbau betrifft neben der Errichtung der neuen Haltepunkte auch eine Anhebung der
24 Geschwindigkeiten. Diese soll für eine verbesserte Pünktlichkeit und für die neue, schnelle RE-Linie auf
25 120 km/h erhöht werden, wobei im NRW-Abschnitt bei vergleichbarer Trassierung nur 90 bis 100 km/h
26 angesetzt sind. Weiterhin ist ein neuer Halt und zugleich neuer Verknüpfungsbahnhof Nieheim-Himmig-
27 hausen notwendig. Im Abschnitt Langeland – Paderborn soll die Streckenleistungsfähigkeit durch eine
28 Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik verbessert werden.
- 29 Der Rehbergtunnel ist mittel- bis langfristig abgängig und muss aufgrund seiner Tunnellänge zukünftig
30 durch zwei jeweils eingleisige Tunnel ersetzt werden. Hier ist bei anstehenden Sanierungs- und Neubau-
31 maßnahmen darauf zu achten, dass trotz der Arbeiten das Zugangebot weiter durchgängig und vom
32 Linienangebot unverändert angeboten werden kann.
- 33 Im Bereich des Benhauser Bogens herrscht schon seit Jahren durch einen nicht standfesten Bahndamm
34 eine Geschwindigkeitsherabsetzung von 70 km/h statt 120 km /h. Dieser Bahndamm muss dringend
35 wieder dauerhaft für 120 km/h hergerichtet werden. Ist dies nicht möglich, muss alternativ die Planung
36 zur östlichen Umfahrung von Benhausen (zugleich Abkürzung der Strecke) geplant, finanziert und um-
37 gesetzt werden.
- 38 In Paderborn Hbf ist zu prüfen, ob für einen stabilen Betrieb der zukünftigen RE 80 (Paderborn – Hanno-
39 ver) als Nachfolge der S 5, die im Bereich Hameln – Hannover gegenüber der S5 beschleunigt mit weniger
40 Halten verkehrt, eine überschlagene Wende integriert und dazu gegebenenfalls Infrastruktur angepasst
41 werden muss.
- 42 Zudem ist mit Blick auf Höchstgeschwindigkeiten und Zugfolge zu berücksichtigen, dass die Strecke im
43 Störungs- oder Baufall – etwa während der Generalsanierungen Wunstorf – Hannover im ersten Halb-
44 jahr 2035 und Nordstemmen – Göttingen im zweiten Halbjahr 2035 – als Umleitungsrouten dient. Eine

angemessene Ertüchtigung der Infrastruktur ist daher erforderlich, um die Auswirkungen des Umleitungsverkehrs auf den Nahverkehr möglichst gering zu halten.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Paderborn Hbf, Altenbeken, Steinheim, Schieder und Lügde im Verbandsgebiet des NWL sind barrierefrei.

Neue Stationen im SPNV

Der geplante Haltepunkt im Bereich der ehemaligen Barker Kaserne in Paderborn (Paderborn Zukunftsquartier) hat in der Potenzialuntersuchung aller vom NWL geprüften neuen Stationen ein hervorragendes Ergebnis erzielt. Neben einem bereits bestehenden Wohngebiet liegen konkrete Planungen vor, das Gelände der früheren Kaserne für eine weitere Wohnbebauung zu entwickeln. Der Standort weist daher eine hohe Priorität auf und wurde entsprechend in die Zielnetzkonzeptionen aufgenommen. Eine weitere Station mit einem hohen Potenzial und der Integrierbarkeit in das Zielnetz 2024 ist Steinheim-Bergheim.

Der neu vorgesehene Haltepunkt Nieheim-Himmighausen weist zwar aufgrund seines begrenzten Einzugsbereichs ein eher geringes unmittelbares Fahrgastpotenzial auf, erfüllt jedoch als neuer Verknüpfungsbahnhof zwischen den Relationen Bielefeld/Herford – Lage – Detmold und Steinheim – Schieder – Bad Pyrmont – Hameln – Hannover eine verkehrlich äußerst wichtige Funktion. Durch die Verlagerung des Umstiegs von Altenbeken nach Himmighausen entsteht die Möglichkeit, bereits nördlich des Rehbergstunnels zwischen den beiden Relationen zu wechseln. Dies führt zu deutlichen Reisezeitverkürzungen, etwa auf der Relation Detmold – Hameln: Statt der heutigen Reisezeit von 1:56 Stunden über Altenbeken bzw. 1:25 Stunden über Herford (Fahrplan 2025) wird im Zielnetz NRW 2040 eine Reisezeit von rund 1:06 Stunden erreicht, was einer Reduktion um 50 bzw. 19 Minuten entspricht.

Eine Finanzierung für diese Stationen ist jedoch derzeit noch nicht in Aussicht.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
neue Station Paderborn Zukunftsquartier	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032
Ausbau Paderborn - Hameln	Erhöhung Streckengeschwindigkeit von 80km/h bzw. 100 km/h auf 120 km/h bzw. 140 km/h	neue schnelle Verbindung RE80 Paderborn - Hameln (- Hannover), 30-Min-Takt RE 80/S 4N (Paderborn -) Nieheim-Himmighausen – Hameln (-Hannover)	2040
neue Station Steinheim-Bergheim	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040
neue Station Nieheim-Himmighausen	neue Station	Neue Umsteigeverbindung Detmold <> Hameln, Verlängerung S 4N	2040

Korridor 24

Paderborn Hbf – Altenbeken – Ottbergen < Höxter – Holzminden / Bad Karlshafen (SBO)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 84	Egge-Bahn	Paderborn – Ottbergen – Höxter – Holzminden – Kreiensen
RB 85	Oberweser-bahn	Paderborn – Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
1760	355	Paderborn – Langeland	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2974	355	Langeland – Ottbergen	Nicht elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2974	355	Ottbergen – Holzminden	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
1940	355	Holzminden – Kreiensen	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2975	355	Ottbergen – Bodenfelde	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
1801	355	Bodenfelde – Göttingen	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 84	37	37	35	32
RB 85	33	33	26	16

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Paderborn RB 84	5-22	5-22	5-22	6-22
ab Paderborn RB 85	5-20	5-20	5-20	6-20
ab Kreiensen RB 84	6-21	6-21	7-21	9-21
ab Göttingen RB 85	5-21	5-21	6-21	7-21

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 84	0,84 Mio.
RB 85	0,11 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Altenbeken – Ottbergen	2.000	1.700	1.900
Ottbergen – Holzminden	1.400	900	1.200
Ottbergen – Lauenförde	600	800	500

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 84	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Süd
RB 85	Bombardier Talent, 3-teilig, OWL-Süd

Aktuelle Situation

Bei den Linien RB 84 und RB 85 handelt es sich um eine sogenannte Flügelzug-Linien. Im Abschnitt Paderborn – Altenbeken – Ottbergen verkehren stündlich zwei Zugteile, die als RB 84/85 gekuppelt betrieben werden. In Ottbergen werden die beiden Zugteile getrennt: Ein Zugteil verkehrt stündlich als RB 84 bis Holzminden und alle zwei Stunden weiter bis Kreiensen, der andere Zugteil fährt stündlich bis Göttingen. Aufgrund einiger stark nachgefragter Fahrten verkehren vereinzelt zusätzlich abschnittsweise Verstärkerfahrten etwa als sogenannte Schülerzüge.

Die Topografie der Strecke ist anspruchsvoll und durch mehrere größere Steigungen geprägt. Zwischen Altenbeken und Langeland führt die Strecke durch den Rehbergtunnel, östlich von Ottbergen bei Höxter und Wehrden kreuzt sie die Weser, bevor sie bis Göttingen und Holzminden dicht und nahezu parallel

zur Weser sowie zu weiteren Nebenflüssen verläuft. Östlich von Stadtoldendorf befindet sich ein etwa 8 Kilometer langer zweigleisiger Abschnitt, der für Zugkreuzungen genutzt wird.

Die Pünktlichkeit der Linien lag im ersten Quartal 2025 bei der RB 84 bei lediglich rund 72 Prozent in und etwas besseren 86 Prozent bei der RB 85. Durch die betriebliche Ausgestaltung als Flügelzug bestehen gegenseitige Abhängigkeiten in der Pünktlichkeit.

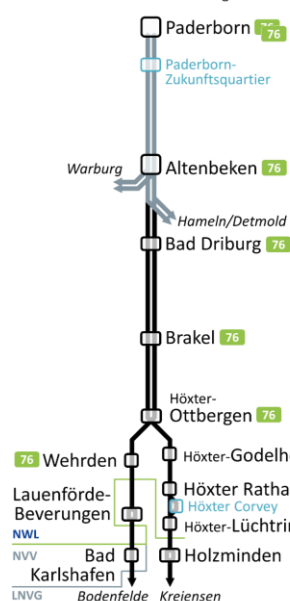
Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Der Korridor ist Teil des S-Bahn-Konzepts OWL (vgl. Kapitel B4.1.4), das Angebot ist vertraglich derzeit noch im OWL-Dieselnetz Süd durch den NWL gebunden.

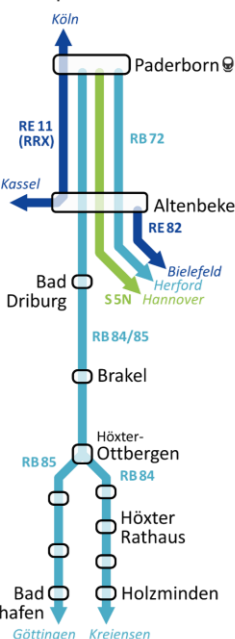
Die Linien sollen zukünftig in die vertragliche Federführung der LNVG Niedersachsen überführt werden, da der Großteil der Strecke im Bereich der LNVG liegt und eine Linienverlängerung der LNVG angestrebt wird. Weiterhin soll der Takt zwischen Paderborn und Holzminden zum 30-Min-Takt sowie in Niedersachsen von Holzminden bis Kreiensen zum 60-Min-Takt verdichtet werden. Hierfür sind infrastrukturelle Anpassungen erforderlich.

Zudem soll das Angebot auf den Betrieb mit batterieelektrischen Fahrzeugen umgestellt werden. Die Planungen für die erforderlichen Oberleitungsabschnitte im Bereich von Holzminden und auf der rechten Weserseite von der Weserbrücke der RB 85 bis ins hessische Bad Karlshafen werden von der LNVG koordiniert und sind bereits gestartet.

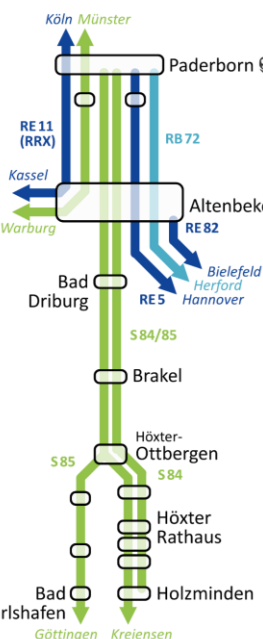
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



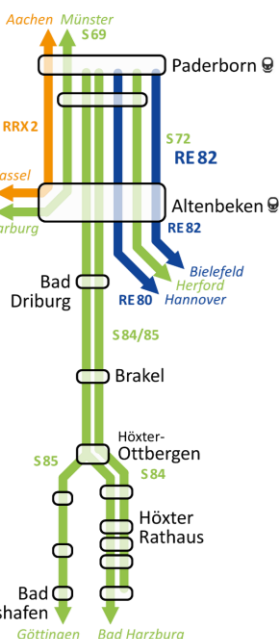
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Die Linien werden ab 2030 mit neuen BEMU-Fahrzeugen bedient, die derzeit von der LNVG ausgeschlossen werden. Mit Einsatz dieser neuen Fahrzeuge ist zu erwarten, dass sich die Qualität verbessert, da die Fahrzeuge bessere fahrdynamische Eigenschaften haben werden und damit Fahrzeitpuffer entstehen.

Taktfolge und Verbindungen

Derzeit besteht auf der RB 84 vom niedersächsischen Holzminden bis Kreiensen lediglich ein 120-Min-Takt. Der Stundentakt der RB 84 von Paderborn aus endet bisher in Holzminden. Der Stundentakt soll

1 ab Dezember 2029 über Kreiensen bis Bad Harzburg verlängert werden. Zudem soll die Linie in der Folge
2 mit der bestehenden Linien RB 82 (Kreiensen in Richtung Harz) durchgebunden werden.

3 Die Leistungen der RB 84/85 bleiben dabei als stündlich verkehrende Flügelzuglinie erhalten. Weiterhin
4 ist vorgesehen, auf dem Abschnitt Paderborn – Holzminden eine weitere stündliche Leistung einzuset-
5 zen, zunächst aus finanziellen Gründen in einer ersten Vorstufe nur während der Hauptverkehrszeit.
6 Durch die Überlagerung mit dem Flügelzugbetrieb entsteht dadurch ein 30-Min-Takt in diesem Ab-
7 schnitt. Bereits in dieser Vorstufe erfährt der Korridor damit eine deutliche Angebotsausweitung.

8 Bedienungszeiten

9 Die derzeitigen Betriebszeiten der Linien erfüllen weitgehend die Anforderungen. Samstags fehlt jedoch
10 eine Fahrt, die eine frühere Ankunft in Paderborn ermöglichen würde.

11 Vernetzung / Anschlüsse

12 Die Linie RB 84/85 bietet gegenwärtig bereits eine gute Anschlusssituation innerhalb des NWL-Ver-
13 bandsgebiets. In Paderborn und Altenbeken bestehen Verbindungen zu verschiedenen Linien, darunter
14 die RE 11 in Richtung Kassel und Hamm, die RB 74 nach Bielefeld sowie die RE 82 Richtung Detmold. Im
15 Zielnetz sollen diese Anschlüsse weiter optimiert und ausgebaut werden. Die RB 85 verkehrt bis Göttin-
16 gen und ermöglicht dort zusätzliche Umsteigemöglichkeiten. Durch die geplante Verlängerung bzw.
17 Durchbindung der RB 84 nach Bad Harzburg entfällt zudem der bisher notwendige Umstieg in Kreiensen.

18 Dekarbonisierung

19 Die Linien RB 84 und RB 85 sind aktuell Teil des noch laufenden Dieselnetzes in OWL, dessen Vertrag
20 zum Dezember 2029 ausläuft. Anschließend sollen die Linien in ein neues Netz der LNVG integriert wer-
21 den. Sowohl die LNVG als auch der NWL haben sich zum Ziel gesetzt, den Betrieb schrittweise auf um-
22 weltfreundliche Antriebe umzustellen. Im Rahmen der Neuausschreibung ist vorgesehen, die Linien
23 künftig mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) zu betreiben. Die Planungen für die erforderlichen
24 Oberleitungsabschnitte im Bereich von Holzminden und auf der rechten Weserseite von der Weserbrü-
25 cke der RB 85 bis ins hessische Bad Karlshafen werden von der LNVG koordiniert und sind bereits ge-
26 startet.

27 Fahrzeugeinsatz

28 Es ist ein Einsatz von neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) durch die LNVG vorgesehen. Die
29 Ausschreibung im Rahmen einer niedersachsenweiten BEMU-Flotte durch die LNVG erfolgt derzeit.

30 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

31 Weiterhin soll der Takt zwischen Paderborn und Holzminden zum 30-Min-Takt sowie in Niedersachsen
32 von Holzminden bis Kreiensen zum 60-Min-Takt verdichtet werden. Hierfür sind infrastrukturelle Anpas-
33 sungen erforderlich. Für den Einsatz der Akku-Fahrzeuge sowie die geplanten Taktverdichtungen sind
34 umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. So muss u. a. der Abschnitt zwischen Weserbrücke
35 und Bad Karlshafen über eine Länge von 9,3 Kilometer, teils zweigleisig, mit Oberleitung ausgestattet
36 werden. Weiterhin ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Langeland und Ottbergen
37 erforderlich.

38 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

39 Die Stationen Paderborn Hbf, Altenbeken, Bad Driburg, Brakel, Höxter-Ottbergen, Höxter-Godelheim,
40 Höxter-Rathaus, Höxter-Lühtringen und Beverungen-Wehrden sind aktuell barrierefrei erreichbar.

41 Für den Einsatz der von der LNVG im Jahr 2031 geplanten neuen Fahrzeuge müssen die Stationen Bad
42 Driburg, Brakel und gegebenenfalls Höxter-Ottbergen verlängert werden. Die Stationen werden im Rah-
43 men einer Machbarkeitsstudie geprüft, an die sich die weiteren Planungsphasen anschließen. Da der
44 Aufwand für Bad Driburg vergleichsweise hoch ist, haben bereits erste Abstimmungen mit den beteilig-
45 ten Akteuren stattgefunden. Eine Finanzierung des Umbaus ist derzeit noch nicht absehbar.

1 Neue Stationen im SPNV

2 Der NWL hat das Potenzial weiterer Haltepunkte hinsichtlich zu erwartender Fahrgastzahlen, Netz-
 3 wirkung und Integrierbarkeit in den Fahrplan untersucht. Im Ergebnis erzielte ein neuer Halt in der Nähe
 4 der ehemaligen Barker Kaserne in Paderborn einen sehr guten Wert. Dieser Haltepunkt trägt den Ar-
 5 beitstitel Paderborn Zukunftsquartier und soll künftig auch von den Linien RB 84/85 bedient werden.
 6 Weiterhin soll perspektivisch ein neuer Haltepunkt am Weltkulturerbe Höxter-Corvey integriert werden
 7 (vgl. Kapitel B4.2.5).

8 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

9 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
neue Station Paderborn Zukunftsquartier		neue Station	Erschließung zusätzlicher räumli- cher Potenziale	2032
Alternative Antriebs- konzepte /Dekarboni- sierung Weser-Leine- Netz (LNVG)	Stationsmaßnah- men RB 84/RB 85	Bahnsteigverlängerung in Bad Driburg, Brakel	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge der LNVG	–
	Teilelektrifizie- rung RB 85	Elektrifizierungsinsel Lauenförde (Nds.) - Würgassen - Bad Karlshafen (Hess.)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge der LNVG	–
Ausbau Paderborn - Höxter		Erhöhung Streckengeschwindigkeit Langeland - Ottbergen	30-Min-Takt RB 84 Paderborn - Höxter - Holzminden	2032

10

11

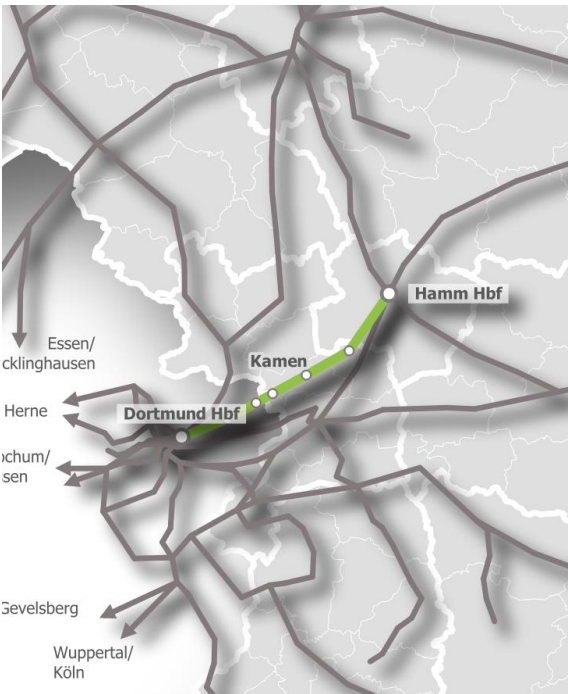
1 **B4.12.3 Hellweg-Region**
2 **Korridor 25**
3 **Dortmund Hbf – Kamen – Hamm Hbf**
4

5 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 1 (RRX)	NRW-Express	Aachen – Köln – Essen – Dortmund – Hamm
RE 3	Rhein-Emscher-Express	Düsseldorf – Gelsenkirchen – Dortmund – Hamm
RE 6 (RRX)	Rhein-Weser-Express	Köln – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
RE 11 (RRX)	Rhein-Hellweg-Express	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2650	415	Dortmund - Hamm	elektrifiziert, zweigleisige Strecke

6



7

SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 1 (RRX)	42	43	48	47
RE 3	31	31	28	26
RE 6 (RRX)	38	38	37	36
RE 11 (RRX)	34	34	32	32

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Dortmund	5-0	5-4	4-3	3-0
ab Hamm	3-23	3-3	4-3	4-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RE 1 (RRX)	0,32 Mio.
RE 3	0,21 Mio.
RE 6 (RRX)	0,27 Mio.
RE 11 (RRX)	0,24 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RE 1 (RRX)	Siemens Desiro HC, 4-teilig, RRX
RE 3	Stadler Flirt 1, 4-/5-teilig, MRLN
RE 6 (RRX)	Siemens Desiro HC, 4-teilig, RRX
RE 11 (RRX)	Siemens Desiro HC, 4-teilig, RRX

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Dortmund – Hamm	19.000	20.900	17.500

8

9 **Aktuelle Situation**

10 Die Strecke Hamm – Dortmund ist die Direktverbindung zwischen dem Oberzentrum Dortmund im Be-
11 reich des VRR und dem Mittelzentrum Hamm im Bereich des NWL. Die Strecke ist Teil des SPNV-Netzes
12 im besonderen Landesinteresse. Neben den vier Nahverkehrslinien fahren auch regelmäßig Fern- und
13 Güterzüge über die zweigleisige, elektrifizierte Strecke.

14 Die RRX-Linien RE 6 und RE 11 halten zwischen Dortmund und Hamm nur am Bahnhof Kamen. Die RE 3
15 bedient alle Unterwegshalte, die RRX-Linie RE 1 hält zweistündlich alternierend nicht in Bönen-Nord-
16 böge oder in Dortmund-Scharnhorst.

Die Qualität, insbesondere die Pünktlichkeit, wird bei allen vier Linien (RE 1, RE 3, RE 6 und RE 11) gegenwärtig v. a. durch die dichte Zugfolge, aber auch durch den überlasteten Streckenabschnitt Dortmund – Hamm belastet. Die Pünktlichkeit der Linien RE 1, RE 3, RE 6 und RE 11 betrug 2024 55 Prozent, 83,5 Prozent, 60,5 Prozent und 59,8 Prozent. Dazu tragen auch die langen Linienlaufwege mit infrastrukturellen Engpässen bei. Verspätungen aus vorheriger Fahrt können meist nicht während der Wende am Endbahnhof abgebaut werden. Zudem behindern regelmäßige Überholungen durch Fernverkehrszüge und überfüllte Knotenbahnhöfe die Pünktlichkeit. Wegen Personalengpässen verkehrte die RE 3 zeitweilig nur im 120-Min-Takt bzw. war das Angebot auf der RE 11 stark ausgedünnt.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

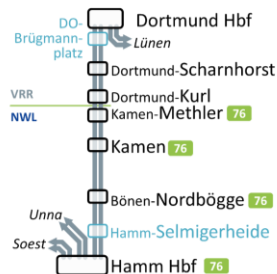
Der Korridor Dortmund – Hamm ist eine wichtige Achse im deutschen und europäischen Schienennetz. Alle Züge aus dem Ruhrgebiet verkehren in Richtung Osten über diese Strecke.

Langfristig (Zielnetz 2040) sollen zwischen Hamm und Dortmund drei RRX-Linien sowie eine neue S-Bahn im 15- bzw. 30-Min-Takt (S 1 und S 21 bis Kamen: 15-Min-Takt, Kamen – Hamm S 1: 30 Min-Takt) verkehren. Für das erweiterte Fahrplanangebot müssen jedoch umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke erfolgen.

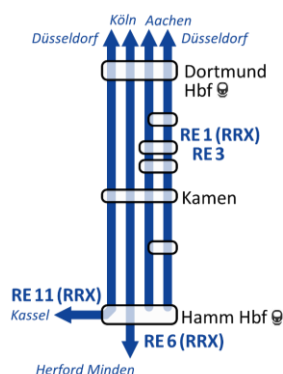
Der mehrgleisige Ausbau der Strecke mit separierter Führung der S-Bahn floss vom Nahverkehrsangebot her aus den Zielnetzplanungen NRW 2040 in den Deutschlandtakt. Aus diesem wurde vom Angebot der Infrastrukturbedarf abgeleitet und im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) übernommen. Für die Knoten Dortmund und Hamm sind im BVWP ebenfalls infrastrukturelle Umplanungen geplant. Für die westliche Einfahrt von Dortmund Hbf laufen im Rahmen der RRX-Planungen bereits konkrete Planungen.

Infrastruktur 2026

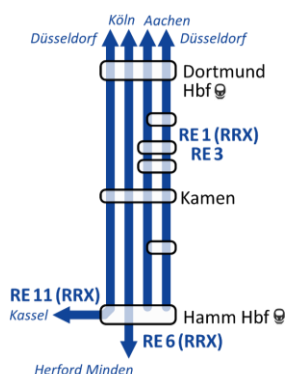
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



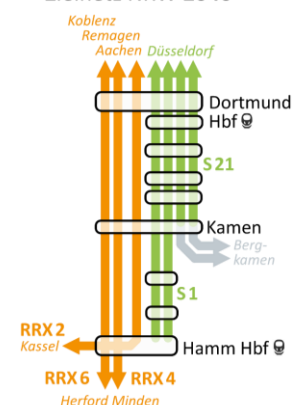
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Zwischen Hamm und Dortmund wird annähernd ein 20-Min-Takt im Nahverkehr gefahren. Der Halt Kamen wird von allen vier Linien bedient. Die kleineren Halte Hamm-Nordbögge, Kamen-Methler sowie Dortmund-Kurl und Dortmund-Scharnhorst im VRR-Raum werden nur durch die Linien RE 1 (alle zwei Stunden wechselnde Halte) und RE 3 bedient. Mit diesem Angebot sind die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit vollends erfüllt.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen nur teilweise den definierten Anforderungen (vgl. Kapitel B3.2). Eine frühere Ankunft in Hamm von Montag bis Freitag sowie eine spätere Abfahrt aus Hamm an den Verkehrstagen Montag bis Freitag und an Sonn- und Feiertagen ist zur Erreichung der Mindeststandards jedoch erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Der Knoten Hamm ist im NWL-Gebiet der wichtigste Umsteigebahnhof. Es bestehen Anschlüsse von der Ruhrgebietsachse (Dortmund – Hamm) in Richtung Münster und Unna/Hagen sowie auf die Hellwegachse, in Richtung Bielefeld und zum Fernverkehr. Der Knoten Dortmund liegt im Gebiet des VRR. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zum Fern- und Nahverkehr.

Fahrzeugeinsatz

Die RRX-Linien RE 1, RE 6 und RE 11 werden mit vierteiligen Siemens Desiro HC RRX in Doppeltraktion bedient. Auf der Linie RE 3 verkehrt derzeit noch der Stadler Flirt 1 des Maas-Rhein-Lippe-Netzes. Ab Ende 2026 wird die Linie vom EVU Vias weiter mit den Bestandsfahrzeugen (überwiegend in Doppeltraktion mit erhöhtem Sitzplatzangebot) betrieben, bevor ab Dezember 2030 Neufahrzeuge auf der Linie eingesetzt werden sollen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Für das erweiterte Fahrplanangebot im Zielnetz 2040 müssen umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke erfolgen. Die Strecke Dortmund – Hamm soll langfristig um ein bzw. zwei zusätzliche Gleise erweitert werden, um der hohen Verkehrsbelastung von Nah-, Fern- und Güterverkehr gerecht zu werden. Im BVWP sind ebenfalls infrastrukturelle Umplanungen in den Knoten Dortmund und Hamm vorgesehen. Für die westliche Einfahrt von Dortmund Hbf sind im Zusammenhang der Vorbereitung des RRX bereits konkrete Planungen angelaufen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Kamen-Methler, Kamen, Bönen-Nordböge und Hamm (Westf) Hbf sind barrierefrei.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Eine Anbindung der Stadt Bergkamen auf dem Schienenweg wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie beim NWL untersucht (vgl. Kapitel B4.1.5).

Neue Stationen im SPNV

In Hamm-Selmigerheide ist im Zielnetz NRW 2040 mit der Umsetzung der S-Bahn eine neue Station zur besseren Erschließung und Anbindung der westlichen Stadteile (z. B. Wischerhöfen und Pelkum) von Hamm u. a. an Dortmund und das Ruhrgebiet geplant.

Außerhalb des Verbandsgebiets des NWL sind im Zuge der Umsetzung der S-Bahn entlang der Strecke mehrere neue Stationen geplant.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Knoten Hamm	Abzweig Selmig	Verbesserung Qualität	2032
Knoten Hamm	Westkopf (Umfahrung Doppelkreuzungweiche 804)	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Ausbau Hamm (Westf) Hbf	Modernisierung	Barrierefreiheit	-
Ausbau Dortmund – Hamm	viergleisiger Ausbau Dortmund – Scharnhorst, dreigleisiger Ausbau Scharnhorst – Hamm	Erhöhung Streckenkapazität Verlängerung S 21 bis Kamen/Hamm	2040
Ausbau Hamm – Bielefeld	Neuordnung Güter- / Personenbahn Hamm – Bielefeld mit Erhöhung Geschwindigkeit Personenbahn auf 300 km/h	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 4, neue RE 81	2040

Korridor 26

Hamm Hbf – Soest – Paderborn Hbf – Altenbeken – Warburg (– Kassel)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 89	Ems-Börde-Bahn	Münster – Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn
RE 11 (RRX)	Rhein-Hellweg-Express	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2930	430	Hamm – Soest	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
1760	430	Soest - Altenbeken	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2970	430	Altenbeken – Warburg	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2550	430	Warburg – Kassel	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 89	69	69	67	64
RE 11 (RRX)	32	32	3	29

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Hamm	4-0	4-1	5- 1	6-0
ab Paderborn	4-0	4-0	5-0	6-0
ab Warburg	5-22	5-22	7-22	7-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 89	1,92 Mio.
RE 11 (RRX)	1,56 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 89	Stadler Flirt, 4-teilig, HWN
RE 11 (RRX)	Siemens Desiro HC, 4-teilig, RRX

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Hamm – Soest	7.700	8.100	7.100
Soest – Paderborn	6.300	6.600	5.600
Paderborn – Altenbeken	5.600	6.200	6.100
Altenbeken – Warburg	1.900	2.200	2.200
Warburg – Grenze NVV	2.200	2.700	3.000

Aktuelle Situation

Die Strecke Hamm – Paderborn – Warburg ist Bestandteil einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung (Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel). Sie ist zweigleisig und elektrifiziert. Die gesamte Strecke wird intensiv vom Personennah- und Güterverkehr sowie von einzelnen Fernverkehrszügen genutzt.

Im Abschnitt Altenbeken – Warburg beeinträchtigen derzeit Schäden am Bahndamm den Zugbetrieb. Im Bereich des Benhauser Bogens besteht seit Jahren durch den latent rutschenden Bahndamm eine Langsamfahrstelle (70 statt 120 km/h), wodurch es zu Verspätungen kommt.

Seit Einführung der RRX-Linie RE 11 mit Fahrten bis Kassel Ende 2023 ist die Fahrgastnachfrage stark angestiegen. Die RE 11 kann infrastrukturell bedingt aktuell nur in Einfachtraktion von Hamm bis Kassel verkehren, da einzelne Bahnsteige entlang der Linie zu kurz sind.

Die RE 11 weist gegenwärtig eine hohe Verspätungsanfälligkeit durch infrastrukturelle Einschränkungen auf der Strecke auf. Durch bestehende Kurzwenden in Kassel und Düsseldorf können Ankunftsverspätungen aus vorheriger Fahrt nicht abgebaut werden und der Zug startet oft durch Infrastrukturmängel schon mit einer Verspätung am Startbahnhof. Einzelne Fahrten wurden in den Jahren 2024 und 2025 aufgrund von Personalmangel nur auf dem Abschnitt Hamm – Kassel gefahren. Während die RE 11 ab Dezember 2023 deswegen nur noch zwischen Hamm und Kassel-Wilhelmshöhe verkehrte, wurde das Angebot sukzessiv auch zwischen Düsseldorf und Hamm wieder ausgedehnt. Inzwischen verkehrt die RE 11 wieder auf dem kompletten vorgesehen Zuglauf zwischen Düsseldorf und Kassel. Die Linie konnte im ersten Quartal 2025 lediglich einen Pünktlichkeitswert von 49,1 Prozent erzielen.

Die RB 89 musste im Jahr 2025 für mehrere Monate auch aufgrund von Personalmangel tagsüber und am Wochenende vom 30-Min-Takt auf einen 60-Min-Takt reduziert werden. Zusätzlich litt die Qualität der Linie zunehmend darunter, dass sie im Abschnitt Hamm – Münster mit der RB 69 (Münster – Hamm – Bielefeld) vereinigt verkehrte. Nach 23 Jahren wurde dieses Konzept im Dezember 2025 aufgelöst. Die RB 69 verkehrt im Abschnitt Bielefeld – Hamm nun als Anschlussverbindung zur RB 89. Die Linie RB 89 konnte im ersten Quartal 2025 einen Pünktlichkeitswert von 71,2 Prozent erreichen.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Das aktuelle Angebotskonzept mit einer Regionalexpress- und zwei Regionalbahnleistungen pro Stunde wird in den kommenden Jahren voraussichtlich keine Änderungen erfahren. Im Zielnetz NRW 2040 ändert sich die Angebotsstruktur auf der Hellwegachse leicht. Der RE 11 wird zum RRX 2 und die RB 89 wird zur S 69, wobei eine der beiden S 69-Leistungen im Stundentakt bis Warburg verlängert wird. In Warburg soll diese Leistung dann Anschluss an die RE 17 nach Kassel haben. Mit dieser Angebotsänderung würde es dann zwei Leistungen pro Stunde von der Hellwegachse nach Kassel geben. Davon wäre eine umstiegsfrei als Direktverbindung ausgestaltet, eine Leistung mit einem Umstieg in Warburg.

Bei der RE 11 erscheint perspektivisch die Führung auch im Abschnitt Hamm – Kassel in Doppeltraktion (800 statt heute 400 Sitzplätze) der Nachfrage zunehmend angemessen zu sein. Die Nachfrage auf der Linie übertrifft immer häufiger das Sitzplatzangebot. Zugleich bindet das An- und Abhängen von Triebwagen in Hamm Personal, das an anderen Stellen gegebenenfalls produktiver eingesetzt werden könnte. Eine solche Doppeltraktion bedarf jedoch zwingend der Anpassung der Bahnsteiglängen in Willebadessen und im hessischen Hofgeismar (im Gebiet des NVV). Für die übrigen Stationen ist zumindest eine vorherige Prüfung der erforderlichen Bahnsteiglängen und Anfahrbarkeit erforderlich.

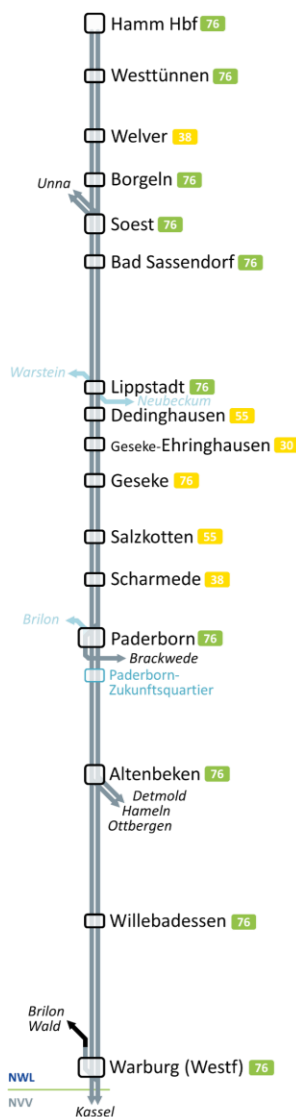
Ebenso sollte geprüft werden, ob die heutigen Angebotslücken im 60-Min-Takt der RE 11 im Abschnitt Hamm – Kassel noch nachfragegerecht sind. In Zeitlagen, zu denen die Einzelzugpaare der IC-Linie 51 (Mitte-Deutschland-Verbindung) Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel -Thüringen verkehren, setzt der Takt der RE 11 bislang aus. Da über Kassel in Richtung Thüringen zukünftig vermehrt ICE-Wagenparks ab Erfurt über die Schnellfahrstrecke bis Leipzig zum Einsatz kommen sollen, soll eine Verdichtung der RE 11 auf ein lückenloses Angebot geprüft werden.

Ab Dezember 2025 verkehren auf der Linie RB 89 alle Züge wieder durchgängig von Paderborn bis Münster. Dadurch wird das Angebot transparenter, und die zuvor nur in den Fahrplaninformationen ersichtlichen Angebotslücken entfallen, sodass wieder ein 30-Min-Takt gewährleistet ist.

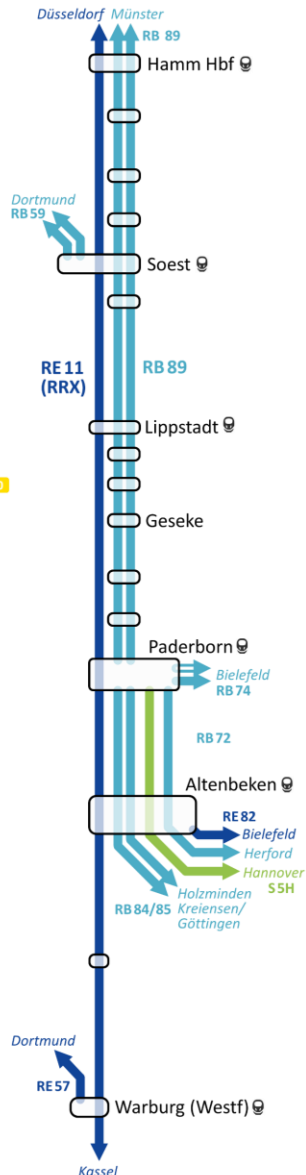
Infrastrukturell sollten die teilweise störungsanfälligen Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik durch zuverlässig laufende Systeme ersetzt werden. Die Dammsanierung zwischen Willebadessen und Warburg sollte frühzeitig als ursprünglich vorgesehen abgeschlossen werden. Für den Bahndamm in Benhausen ist eine Entscheidung erforderlich: Entweder wird der Damm so saniert, dass eine Befahrge-
 schwindigkeit von 120 km/h wieder möglich ist, oder langfristig sinnvoller, die Strecke wird östlich von Benhausen neu trassiert, wodurch die Linienführung begradigt und gleichzeitig verkürzt werden kann.

Infrastruktur 2026

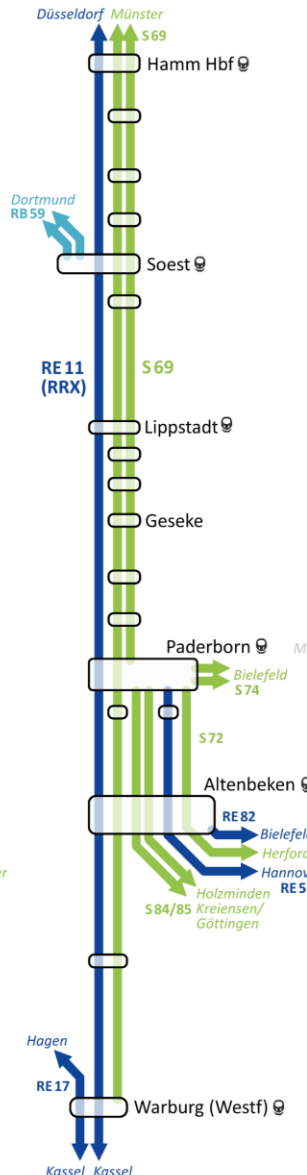
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



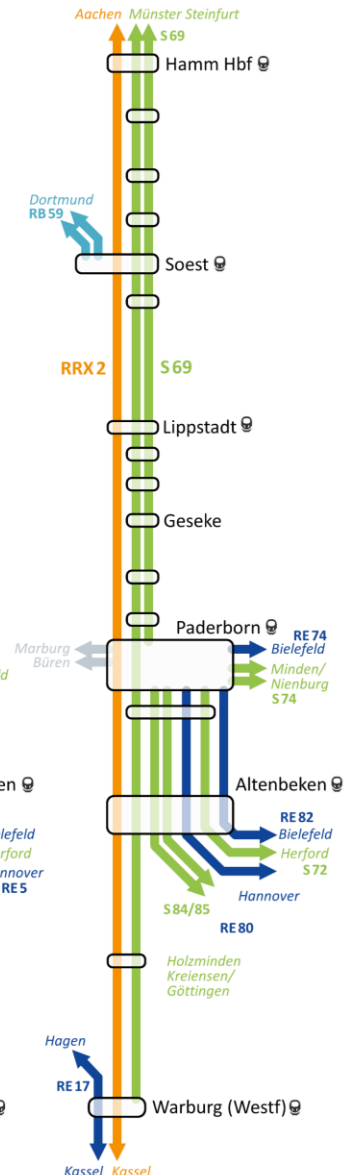
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Durch bestehende Kurzwenden in Kassel und Düsseldorf weist die Linie RE 11 eine hohe Verspätungs-anfälligkeit auf, die aus vorheriger Fahrt nicht abgebaut werden können.

1 Aufgrund wiederholt unzureichender Betriebsqualität der Linie RB 89, insbesondere infolge ihrer frühe-
2 ren Linienvereinigung mit der RB 69 (Münster – Hamm – Bielefeld) für den Abschnitt Hamm – Münster,
3 wurde diese Vereinigung in Hamm im Dezember 2025 aufgehoben. Die RB 69 verkehrt seither im Ab-
4 schnitt Bielefeld – Hamm als Anschlussverbindung zur RB 89.

5 Taktfolge und Verbindungen

6 Der Abschnitt Hamm – Paderborn wird täglich von zwei RB-Linien und einer RE-Linie bedient. Die RE 11
7 fährt im Stundentakt von Düsseldorf über Hamm nach Kassel. Die RB 89 verkehrt im 30-Min-Takt zwi-
8 schen Münster und Paderborn. Ab Dezember 2025 erfolgt keine Flügelung mehr mit der RB 69 aus Biele-
9 feld.

10 Ab Dezember 2025 verkehren auf der Linie RB 89 alle Züge wieder durchgängig von Paderborn bis Müns-
11 ter. Dadurch wird das Angebot transparenter, und die zuvor nur in den Fahrplaninformationen ersicht-
12 lichen Angebotslücken entfallen, sodass wieder ein 30-Min-Takt gewährleistet ist.

13 Ebenso sollte geprüft werden, ob die heutigen Angebotslücken im 60-Min-Takt der RE 11 im Abschnitt
14 Hamm – Kassel noch nachfragegerecht sind. In Zeitlagen, zu denen die Einzelzugpaare der IC-Linie 51
15 (Mitte-Deutschland-Verbindung) verkehren, setzt der Takt der RE 11 bislang aus. Da über Kassel in Rich-
16 tung Thüringen zukünftig vermehrt ICE-Wagenparks ab Erfurt über die Schnellfahrstrecke bis Leipzig zum
17 Einsatz kommen sollen, soll eine Verdichtung der RE 11 auf ein lückenloses Angebot hinsichtlich Betrieb,
18 Fahrlagen, Fahrzeugbedarf- und -verfügbarkeit sowie Finanzierung geprüft werden. Dies kann dazu füh-
19 ren, dass der Handlungsspielraum nur bedingt eine Umsetzung ermöglicht.

20 Das Fahrplanangebot entspricht größtenteils den Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit für Stre-
21 cken mit dieser Fahrgastnachfrage (vgl. Kapitel B3.2). An den Wochenenden kann durch HVZ-Verstär-
22 kerleistungen zwischen Altenbeken und Kassel die bestehende Angebotslücke geschlossen werden.

23 Bedienungszeiten

24 Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen weitestgehend den definierten Anforderungen
25 (vgl. Kapitel B3.2). Ein zusätzliches, tägliches Zugpaar in den frühen Morgenstunden ist zur Erreichung
26 der Bedienungsstandards erforderlich.

27 Vernetzung / Anschlüsse

28 Im Knoten Hamm bestehen Anschlüsse von der Hellwegachse in Richtung Unna/Wupperachse und nach
29 Münster sowie Dortmund und Bielefeld. In Paderborn besteht ein Umstieg zur RB 84 nach Höxter sowie
30 Richtung Göttingen. In Warburg werden derzeit die Umstiege zwischen RE 57 und RE 11 in Richtung
31 Kassel, Paderborn und Sauerland sowie umgekehrt erreicht. Am Knoten Kassel besteht Anschluss an
32 Züge des Fern- und Nahverkehrs.

33 Fahrzeugeinsatz

34 Auf der RRR-Linie RE 11 fahren vierteilige Fahrzeuge des Typs Siemens Desiro HC in Einzeltraktion, da an
35 den Stationen Willebadessen und Hofgeismar (Hessen) wegen der bestehenden Bahnsteiglängen keine
36 Doppeltraktionen halten können.

37 Auf der RB 89 sind im Rahmen des Vertrags für das Hellweg-Netz FLIRT-Triebwagen im Einsatz.

38 Aufgrund der hohen Nachfrage auf der RB 89 sind zukünftig vermehrt – soweit umsetzbar – Doppeltrak-
39 tionen (mit 434 statt 217 Sitzplätzen) bzw. perspektivisch längeren Fahrzeugen sinnvoll.

40 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

41 Aktuell besteht insbesondere Handlungsbedarf hinsichtlich des Zustands der Bahndämme im Bereich
42 des Benhauser Bogens sowie zwischen Willebadessen und Warburg. Im Bereich der Leit- und Sicherungs-
43 technik ist die störanfällige Übertragungstechnik, unter anderem im Abschnitt Rhynern, zeitnah zu er-
44 setzen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Hamm (Westf) Hbf, Hamm-Westtünnen, Borgeln, Soest, Bad Sassendorf, Lippstadt, Paderborn Hbf, Altenbeken, Willebadessen und Warburg sind barrierefrei.

Die Stationen Welter und Scharmede sind hingegen aktuell nicht barrierefrei. Die beiden Stationen werden jedoch im Rahmen der Modernisierungsoffensive MOF 3 umgebaut.

Die Bahnsteige im Bahnhof Geseke verfügen zwar über eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante sind jedoch wegen der fehlenden Aufzüge ebenso nicht barrierefrei. Hierfür gibt es eine gemischte Finanzierung über den NWL, den ZRL und die Stadt. Die Station Salzkotten ist ebenfalls nicht barrierefrei. Der Umbau erfolgt im Rahmen der Förderinitiative FABB 2. Die nicht barrierefreie Station Dedinghausen wird über FABB 1 umgebaut. Auch die Station Ehringhausen ist aktuell nicht barrierefrei und soll mit Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanziert und umgebaut werden.

Für Paderborn Hbf soll im Rahmen der MOF 3 ein Ersatzneubau des Daches, die Erneuerung des Bodenbelags sowie die Beleuchtung am Hausbahnsteig erfolgen.

Es ist davon auszugehen, dass alle Umbauten im selben Zeitraum durchgeführt werden. Aufgrund fehlender Sperrpausen konnte die Stationsumbauten jedoch in den letzten Jahren noch nicht umgesetzt werden.

Neue Stationen im SPNV

Der geplante Haltepunkt im Bereich der ehemaligen Barker Kaserne in Paderborn (Paderborn Zukunftsquartier) hat in der Potenzialuntersuchung aller vom NWL geprüften neuen Stationen ein hervorragendes Ergebnis erzielt. Neben einem bereits bestehenden Wohngebiet liegen konkrete Planungen vor, das Gelände der früheren Kaserne für eine weitere Wohnbebauung zu entwickeln. Der Standort weist daher eine hohe Priorität auf und wurde entsprechend in die Zielnetzkonzeptionen aufgenommen. Die Station soll von den Linien S 69 und RE 5 bedient werden.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe	Modernisierung der Stationen Bad Sassendorf , Bönen, Bockum-Hövel, Bönen, Scharmede , Unna, Welter	Barrierefreiheit	–
Station Ehringhausen	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	–
Ausbau Hamm (Westf) Hbf	Modernisierung	Barrierefreiheit	–
Station Geseke	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	–
Ausbau Willebadessen	Bahnsteigverlängerung	Fahrbarkeit Doppeltraktion RE 11 (RRX)	2032
neue Station Paderborn Zukunftsquartier	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032

Korridor 27
Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Holzwickede – Unna – Soest

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 59	Hellweg-Bahn	Dortmund – Unna - Soest

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2103	431	Dortmund – Unna - Soest	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 59	68	68	62	38

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Dortmund	5-0	5-1	5-1	7-0
ab Soest	5-0	5-1	5-1	7-0

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Grenze VRR – Unna	3.600	3.600	1.700
Unna – Soest	2.600	2.300	1.200

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 59	0,89 Mio

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 59	Stadler FLIRT 1, 4-teilig, HWN

Aktuelle Situation

Die Strecke Dortmund – Unna – Soest ist Bestandteil einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung (Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel). Sie ist zweigleisig und elektrifiziert. Zwischen Holzwickede und Unna verkehren neben der RB 59 auch die Linien RE 7 und RE 13 sowie Fernverkehrszüge. Im Zulauf auf den Hauptbahnhof Dortmund fädeln in Dortmund-Hörde die Strecke von Schwerte, an der Station Dortmund Signal Iduna Park die Strecke von Herdecke und in Dortmund-West die S-Bahn von Witten mit auf die Gleise der Strecke Soest – Unna – Dortmund ein. In der Zulaufstrecke zu den Kopfgleisen 2 bis 5 des Dortmunder Hauptbahnhofs konzentriert sich ein Verkehrsaufkommen von bis zu acht Zügen je Fahrtrichtung und Stunde. Diese hohe Belegungsdichte führt dazu, dass bereits geringfügige Verspätungen einzelner Fahrten unmittelbare Auswirkungen auf die Betriebsstabilität entfalten und sich in Form eingeschränkter Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf mehrere Zugverbindungen übertragen.

Die Pünktlichkeitsquote der Linie RB 59 lag im ersten Quartal 2025 bei über 80 Prozent, die Zuverlässigkeit bei über 90 Prozent. Ausfälle und Verspätungen waren geprägt durch Baumaßnahmen sowie hohe Streckenauslastungen insbesondere im Streckenabschnitt Dortmund Hbf - Dortmund-Hörde sowie zwischen Holzwickede und Unna.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

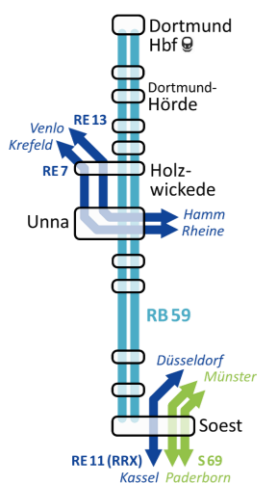
Das bestehende Angebot der Linie RB 59 im 30-Min-Takt zwischen Dortmund und Soest wird auch in den Zielnetzen als Angebot angenommen. Eine zusätzliche Leistung in Form eines schnellen Regionalexpresses ist bisher in den Zielnetzplanungen nicht vorgesehen, in Hinblick auf die Nachfragedaten aber erforderlich.

Eine schnelle Anbindung der Hellwegregion ohne Führung über Dortmund Hbf direkt ins zentrale Ruhrgebiet – vergleichbar mit der ab 2020 für einige Zeit umgeleiteten RE 11 (von Soest über Unna – Dortmund Hörde – Bochum) – wird für den mittel- bis langfristigen Bedarf als sinnvoll angesehen. Ob und wie eine solche dritte Linie je Stunde bei der Belegung der Strecken und Knoten auf dieser Strecke in Hinblick auf die weiteren Ziele auch zwischen Dortmund-Dortfeld und Bochum Hbf geführt werden kann, welche zusätzliche Infrastruktur diese Linienführung ggf. benötigen würden und wie die Anschlüsse oder Weiterführungen z. B. ab Bochum Hbf gestaltet werden könnten, bedarf vorab intensiver Prüfungen (vgl. Kapitel B4.1.7). Darüber hinaus ist das östliche Linienende noch zu klären.

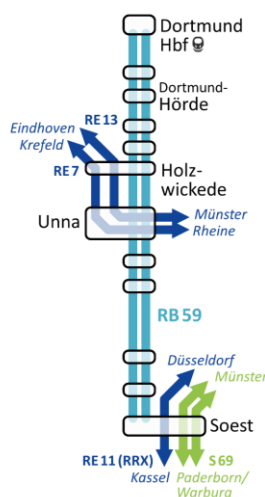
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



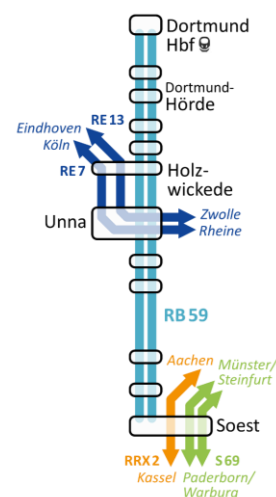
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Auf dem Abschnitt Dortmund - Unna müsste aufgrund der Fahrgastnachfrage ein zusätzliches Nahverkehrsangebot in Form einer zusätzlichen schnellen RE-Leistung für das Erreichen der Bedienungsstandards (vgl. Kapitel B3.2) eingerichtet werden.

Zwischen Unna und Soest reicht das vorhandene Angebot von einem 30-Min-Takt an Werktagen sowie einem 60-Min-Takt an Sonn- und Feiertagen zwischen Dortmund und Soest aus. Zu Fußballspielen im Dortmunder Stadion sowie zu weiteren Events im Bereich der Dortmunder Westfalenhallen sind perspektivisch mehr Züge und Kapazitäten anzubieten und im Zuge der Planung von Sonderverkehren zu berücksichtigen.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen weitestgehend den in B3.2 definierten Anforderungen. An den Verkehrstagen Montag bis Freitag und sowie im Frühverkehr an Sonn- und Feiertagen ist zur Erreichung der Bedienungsstandards jeweils ein zusätzliches Zugpaar erforderlich.

Derzeit verkehren die Züge werktags ab Dortmund und Soest je ab 5 Uhr bis 0 Uhr. Sonn- und Feiertags starten die ersten Fahrten in Dortmund und Soest ab 7 Uhr. In den Wochenendnächten verkehren die Züge durchgehend bis 1 Uhr, zwischen Dortmund und Unna auch bis 2 Uhr.

Vernetzung / Anschlüsse

In Soest bestehen Anschlüsse zwischen den Zügen der RB 59 von und nach Dortmund und der RB 89 von und nach Hamm bzw. Paderborn.

In Unna gibt es Anschlüsse an die RB 54 bzw. den SEV-Bus der RB 54 nach Fröndenberg sowie an die S 4 in Richtung Unna-Königsborn und Dortmund-Lütgendortmund.

In Dortmund Hbf bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Fernverkehrszügen sowie weiteren Nahverkehrszügen.

Fahrzeugeinsatz

Auf der RB 59 sind Stadler FLIRT-Fahrzeuge des Hellweg Netzes in Einfachtraktion im Einsatz. Einzelne Fahrten, insbesondere im morgendlichen Schülerverkehr sowie bei großen Veranstaltungen, werden in Doppeltraktion gefahren.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Im Jahr 2028 findet im Rahmen der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Hagen – Hamm eine weitergehende Sperrung zwischen Dortmund-Hörde und Soest statt, um diverse Arbeiten an der Infrastruktur (u. a. Oberleitungsarbeiten, Stellwerkstechnik) durchzuführen. Außerhalb des NWL Verbandsgebiets ist die Zufahrt und auch die Kapazität des Dortmunder Hbf insbesondere im Bereich des dortigen Kopfbahnhofs (Gleise 2 bis 5) auszubauen. Die Einrichtung eines Bahnsteigs an Gleis 1 sowie dichtere Zugfolgen bis hin zu einer zusätzlichen Gleisachse zwischen Dortmund-Hörde bzw. Dortmunderfeld und Dortmund Hbf erscheinen hier als sinnvolle Ergänzungen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Holzwickede, Lünern, Hemmerde, Werl, Westönnen und Soest sind barrierefrei.

Die Station Unna ist nicht vollständig barrierefrei, da die Gleise 1 und 18 nicht barrierefrei erreichbar sind. Unna wird bei der DB als Zukunftsbahnhof eingestuft und über dieses Programm sowie MOF 3 umgebaut. Für den Bahnhof in Unna ist eine neue Personenunterführung vorgesehen, die alle Bahnsteige barrierefrei anbindet. Es ist davon auszugehen, dass der Umbau in Unna in der Zeit durchgeführt wird, wenn die Strecke im Rahmen des Hochleistungskorridors komplett gesperrt sein wird. Das wird den aktuellen Planungen zufolge voraussichtlich im Jahr 2028 der Fall sein.

Außerhalb des NWL-Verbandsgebiets gibt es an der Station des Dortmunder Stadions bei der Abreise oftmals Probleme bei der Zugfolge. Hier sollte durch geeignete Maßnahmen eine an der Nachfrage ausgerichtete stations-, gleis- sowie leit- und sicherungstechnische Weiterentwicklung erfolgen. Ebenso ist das bislang nur rudimentär vorhandene Fahrgastinformationssystem bedarfsgerecht auszubauen, um eine angemessene Steuerung der dort zu erwartenden Fahrgastmengen sicherzustellen.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Ausbau Unna – Fröndenberg	Beschleunigung durch Bahnübergang-Anpassungen, Ertüchtigung Bahnsteig Gleis 20 in Unna	Anschlussverbesserung	2032
Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe	Modernisierung der Stationen Bad Sassendorf, Bönen, Bockum-Hövel, Bönen, Scharmede, Unna , Welver	Barrierefreiheit	–

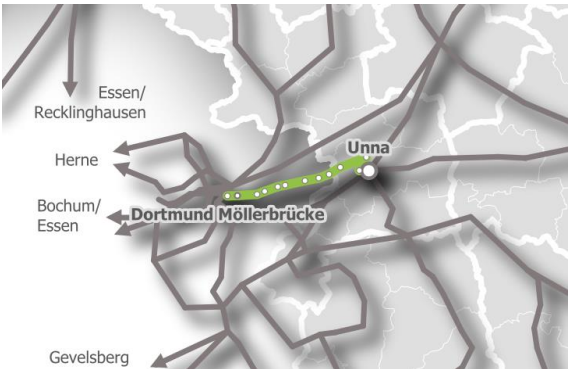
Korridor 28

Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund Stadthaus – Unna-Königsborn – Unna

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
S 4	S-Bahn Rhein-Ruhr	Dortmund-Lütgendortmund – Unna

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2112	450.4	DO Süd – Unna-Königsborn	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2933	450.4	Unna-Königsborn - Unna	elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Unna – Königsborn	78	78	74	68
Königsborn – DO	112	112	74	68

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Unna	4-23	4-23	5-23	6-23
ab Dortmund	4-23	4-23	5-23	5-23

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
DO – Unna-Königsborn	4.400	3.000	1.800
Unna-Königsborn – Unna	1.600	1.500	1.000

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
S 4	0,25 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
S 4	ET 422, SBRR

Aktuelle Situation

Die S-Bahnstrecke von Dortmund-Lütgendortmund nach Unna ist zum Großteil zweigleisig und elektrifiziert. Einzig der Abschnitt Unna-Königsborn – Unna ist eingleisig. In Unna-Königsborn enden die Zwischentakte der S-Bahn, im 30-Min-Takt wird nach einer Wende bis Unna weitergefahren.

Die S-Bahn hält am Bahnhof Unna im Bereich des Westkopfes. Zu den übrigen Bahnsteigen müssen Reisende einen ca. 200 Meter langen Weg zurücklegen.

Die S-Bahn-Linie S 4 weist eine hohe Pünktlichkeitsquote und eine geringe Zugausfallquote auf. Im ersten Quartal 2025 lag die Pünktlichkeit bei ca. 99 Prozent. Dies liegt hauptsächlich daran, dass die Strecke nur durch die S-Bahn befahren wird.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

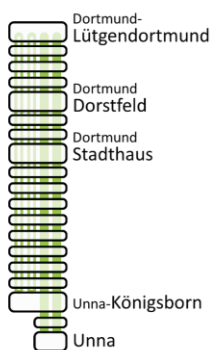
Für die S 4 sind im Bereich der Angebotsentwicklung keine langfristigen Ausweitungen vorgesehen. Das aktuelle Fahrtenangebot mit einem 30-Min-Takt zwischen Unna und Unna-Königsborn bleibt auch in den nächsten Jahren voraussichtlich bestehen. Ab Unna-Königsborn ist auch weiterhin ein 15-Min-Takt bis Dortmund-Lütgendortmund vorgesehen.

Infrastruktur 2026

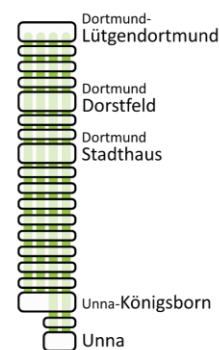
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



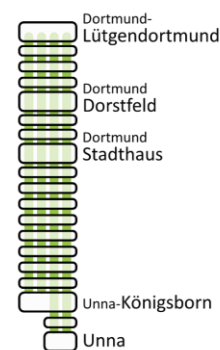
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Der vorhandene 15-Min-Takt zwischen Dortmund-Lütgendortmund und Unna-Königsborn sowie der 30-Min-Takt zwischen Unna-Königsborn und Unna erfüllen die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit in ausreichender Weise.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen weitestgehend den in B3.2 definierten Anforderungen. Am Samstagmorgen ist zur Erreichung der Bedienungsstandards ein zusätzliches Zugpaar erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Es bestehen Umsteigemöglichkeiten in Unna zu Nahverkehrszügen, in Dortmund Stadthaus zu den Dortmunder U-Bahnen und in Dortmund-Dorstfeld an weitere S-Bahnlinien.

Fahrzeugeinsatz

Auf der Linie S 4 werden S-Bahn-taugliche Fahrzeuge vom Typ ET 422 eingesetzt.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Mit Ausnahme der an Stationen (s. u.) zu ergänzenden Infrastruktur sind auch in den Zielnetzplanungen NRW 2032 und 2040 für die S 4 keine weiteren Maßnahmen in Planung.

Gleichwohl gilt es langfristig zu klären, ob eine Ausdehnung des 15-Min-Takts in der Hauptverkehrszeit über Unna-Königsborn hinaus bis Unna verkehrlich sinnvoll ist. Hieraus würde sich dann in diesem Abschnitt zwingend die Einrichtung einer Kreuzungsstelle ergeben, ohne die dort keine Angebotsverdichtung auf einen 15-Min-Takt möglich ist.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Massen, Unna-Königsborn und das S-Bahn Gleis am Bahnhof Unna (Gleis 4 West) sind mit einer Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern in Kombination mit den eingesetzten Fahrzeugen barrierefrei. Der Bahnhof Unna ist aktuell nicht komplett barrierefrei. Zur barrierefreien Erschließung des S-Bahn Gleises wird ein Aufzug von der Fußgänger- und Radfahrerunterführung Friedrich-Ebert-Straße/Bahnhofstraße vorgeschlagen.

Der Bahnhof Unna West ist nicht barrierefrei. Hier muss ein Aufzug nachgerüstet werden. Eine Finanzierung liegt dafür aktuell nicht vor.

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe	Modernisierung der Stationen Bad Sassendorf, Bönen, Bockum-Hövel, Bönen, Scharmede, Unna , Welter	Barrierefreiheit	–

3

Korridor 29
Hagen Hbf – Unna – Hamm Hbf

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 7	Rhein-Münsterland-Express	Krefeld – Köln – Hagen – Hamm – Münster – Rheine
RE 13	Maas-Wupper-Express	Venlo – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – Hamm

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2840	455	Hamm – Schwerte	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2550	455	Schwerte – Hagen	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 7	38	38	39	38
RE 13	29	29	27	25

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Hagen	5-23	5-1	6-1	6-23
ab Hamm	5-23	5-23	5-23	6-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RE 7	0,54 Mio.
RE 13	0,40 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S	Fahrzeugeinsatz	Typ
Hagen – Schwerte	8.700	11.200	10.500	RE 7	Bombardier Talent 2 RE 7/RB 48 5-teilig
Schwerte – Holzwickede	7.600	9.600	9.300		
Holzwickede – Unna	10.800	12.500	10.700	RE 13	Stadler FLIRT MRL 4-/5-teilig
Unna – Hamm	7.400	9.500	9.100		

Aktuelle Situation

Zwischen dem Oberzentrum Hagen und Hamm verkehren die Linien RE 7 und RE 13 mit Bedienung aller Stationen als Grundangebot. Zusätzlich fahren auch regelmäßig Züge des Fernverkehrs ohne Zwischenhalte, die in Hagen und Hamm Anschluss von bzw. an die RE 7 haben.

Auf den Abschnitten Hagen – Schwerte und Holzwickede – Unna gibt es zudem Parallelverkehr mit der RE 17 bzw. der RB 59. Der Korridor Hagen – Hamm ist Teil der Bahnstrecke von Köln über Wuppertal, Hagen und Hamm nach Münster bzw. Rheine. Er ist zweigleisig und elektrifiziert.

Die RE 7 mit ihrem langen Laufweg von ca. 250 Kilometer zwischen Krefeld und Rheine erreicht im ersten Quartal 2025 lediglich eine Pünktlichkeit von 49 Prozent. Damit gehört die RE 7 zu den unpünktlichsten Linien in NRW. Auch wenn der Betrachtungszeitraum geprägt war durch Baustellen und Havarieereignisse, besteht ein deutlicher Handlungsbedarf zur Stabilisierung der Linie.

Auch die Qualitätszahlen bei der Linie RE 13 zeigen die infrastrukturellen Probleme im Schienennetz auf. Die RE 13 verkehrt zwischen Wuppertal und Hamm wie die RE 7 im Parallelverkehr zu den Fernverkehrszügen. Regelmäßige, im Fahrplan eingeplante Überholungen durch Sprinter- und Supersprinterzüge des

Fernverkehrs führen zu zusätzlichen Fahrzeitverlusten. Zudem wurde die RE 13 im Fahrplan 2025 (von Februar bis September) personalbedingt oft nur im 2-Stundentakt gefahren.

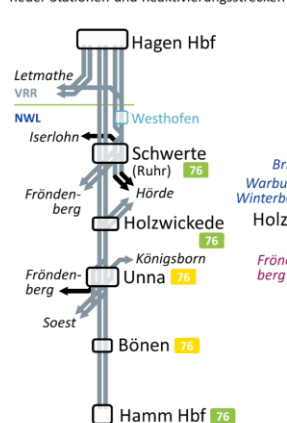
Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Das bestehende Angebot von zwei RE-Linien zwischen Hagen und Hamm hat bisher auch in den Zielnetzplanungen 2032 und 2040 Bestand – auch wenn die Nachfragedaten für diesen Korridor eine weitere Leistung pro Stunde rechtfertigen würden. Hier sollte mittel- bis langfristig nachgebessert werden. Ob eine solche dritte Linie je Stunde bei der Belegung der Strecke mit Fernverkehrszügen überholungsfrei konstruiert werden könnte, welche zusätzliche Infrastruktur diese ggf. benötigen würden und wie die Anschlüsse oder Weiterführungen z. B. ab Hamm gestaltet werden könnten, bedarf intensiver Prüfungen (s. Kapitel B4.1.7 Weitere Planvorstellungen).

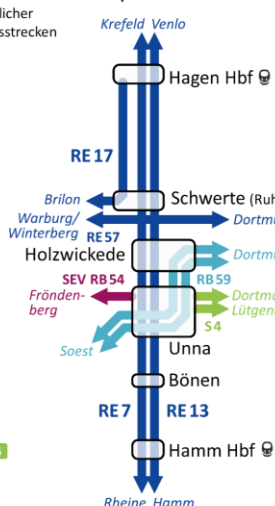
Die RE 13 wird gemäß der Zielnetzplanung 2032, sobald in Münster Hbf die erforderliche Infrastruktur zur Wende und Abstellung der Linie in Betrieb gegangen ist, bis dorthin verlängert. Die Zielnetzplanungen für 2040 sehen bei entsprechender Infrastruktur perspektivisch die Verlängerung über Gronau – Enschede (NL) bis Zwolle (NL) vor. Am westlichen Linienende wird die RE 13 zukünftig über Venlo (NL) bis ins niederländische Eindhoven verlängert.

Infrastruktur 2026

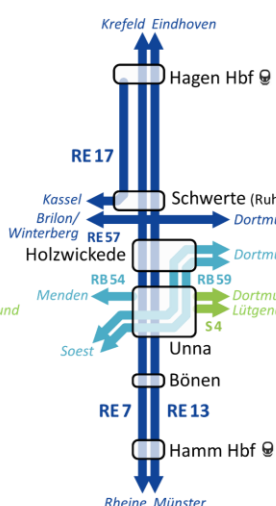
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



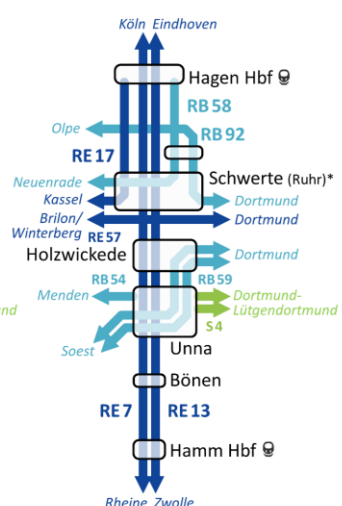
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit soll für die RE 7 in Krefeld eine sogenannte überschlagene Wende vorgegeben werden. Die heute kurze Wendezeit von 13 Min wird damit auf 73 Min verlängert. Der ankommende Zug fährt in die Abstellung und ein anderer Zug aus der Abstellung übernimmt die nächste Fahrt in Gegenrichtung, wodurch insgesamt eine Zuggarnitur zusätzlich und mehr Abstellkapazität benötigt wird. Diese Anpassung kann voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 umgesetzt werden. Damit wird eine pünktliche Abfahrt im Bahnhof Krefeld ermöglicht.

Zusätzlich wird die Pünktlichkeit auf der Wupperstrecke durch regelmäßige Überholungen von (verspäteten) Fernverkehrszügen beeinträchtigt.

Taktfolge und Verbindungen

Die Strecke zwischen Hagen und Hamm hat eine tägliche Fahrgastnachfrage von über 7.500 Fahrgast-km pro Strecken-km an allen Verkehrstagen. Auf einigen Teilabschnitten sowie am Wochenende auf der gesamten Strecke werden Fahrgastzahlen von über 10.000 Fahrgast-km pro Strecken-km gezählt.

Zwischen Hagen und Schwerte (Ruhr) verkehrt die RE 17, zwischen Holzwickede und Unna die RB 59 als zusätzliches Fahrtenangebot. Für Fahrten von Hagen nach Hamm gibt es jedoch nur zwei Fahrten pro Stunde (ab 19 Uhr nur eine Fahrt pro Stunde). Somit besteht für diesen Korridor das Bedürfnis für eine dritte Linie, die die bestehenden Linien RE 7 und RE 13 zwischen Hagen und Hamm ergänzt. Mit einer zusätzlichen Linie würde der Bedienungsstandard laut NVP mit mindestens drei stündlichen Verbindungen erreicht. Derzeit liegen jedoch noch keine konkreten Planungen für eine weitere Nahverkehrslinie vor.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen nicht den in B3.2 definierten Anforderungen. Insbesondere in den Abendstunden (ab 19 Uhr) fehlen auf dem Abschnitt zwischen Hagen und Hamm zusätzliche Fahrten bei der RE 13. Ein zusätzliches Zugpaar morgens und spät abends ist zur Erreichung der Bedienungsstandards jeweils täglich erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Insbesondere die RE 7 hat an den Knoten Hamm und Hagen sowie in Schwerte (Ruhr) mehrere Anschlüsse an Fern- und Nahverkehrszüge. Zwischen Hagen und Hamm dient die RE 7 als Zu- und Abbringer für die Unterwegshalte an die Fernverkehrszüge zwischen Köln und Berlin (ICE-Linien 10 und 19).

Fahrzeugeinsatz

Aktuell wird die Linie RE 7 mit Talent 2-Triebwagen vom Hersteller Bombardier bedient. Um der hohen Fahrgastnachfrage gerecht zu werden, verkehren die Züge zumeist in Doppeltraktion mit insgesamt 510 Sitzplätzen. Derzeit wird die Linie RE 7 für die Fahrplanjahre 2031 bis 2045 ausgeschrieben; zukünftig sollen dann Fahrzeuge der RRR-B-Flotte mit bis zu 800 Sitzplätzen eingesetzt werden.

Auf der RE 13 werden aktuell im Rahmen des Maas-Rhein-Lippe-Netz Vertrages Flirt 1-Fahrzeuge eingesetzt. Mit Beginn des neuen Verkehrsvertrages ab Dezember 2026 werden neue Zweisystem-Fahrzeuge (für die deutschen und niederländischen Strom- und Zugsicherungssysteme) des Modells Flirt3XL von Stadler zum Einsatz kommen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Die Strecke Hagen – Hamm wird im ersten Halbjahr 2028 im Rahmen der Generalsanierung komplett für den Zugverkehr gesperrt. Während dieser Sperrung sollen u. a. Arbeiten an der Stellwerkstechnik, Gleisanlagen, Signalanlagen, Lärmschutz und Bahnübergängen erfolgen. In dieser Zeit ist geplant, in Unna einen zweiten Personentunnel zur barrierefreien Erschließung des Bahnsteigs 1+18 (mit Durchbindung zum Bahnsteig 2+4) zu errichten sowie den ehemaligen Bahnsteig 22 als separaten Bahnsteig für RB 54 zu errichten. In Bönen sollen dann die Umbauarbeiten für den Mittelbahnsteig und den neuen Personentunnel laufen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Schwerte, Holzwickede, Unna und Hamm Hbf sind bereits modernisiert und weitestgehend barrierefrei.

Unna ist nicht vollständig barrierefrei und wird bei der DB als Zukunftsbahnhof eingestuft und über dieses Programm umgebaut. Für Unna ist eine neue Personenunterführung vorgesehen, die alle Bahnsteige barrierefrei anbindet. Es ist davon auszugehen, dass der Umbau von Unna in der Zeit durchgeführt wird, wenn die Strecke im Rahmen der Generalsanierung komplett gesperrt sein wird. Das wird den aktuellen Planungen zufolge im ersten Halbjahr 2028 sein.

Die aktuell nicht barrierefreie Station Bönen soll ebenfalls zur Zeit der Sperrung während der o. g. Sperrung 2028 umgebaut (Neubau Personentunnel mit Aufzügen, Anbindung an den Mittelbahnsteig und Durchstich zur Innenstadt) werden. Dies erfolgt im Rahmen der MOF 3.

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Knoten Hamm	Westkopf (Umfahrung Doppelkreuzungweiche 804)	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032
Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe	Modernisierung der Stationen Bad Sassendorf, Bönen, Bockum-Hövel, Bönen, Scharmede, Unna, Welter	Barrierefreiheit	-
Ausbau Hamm (Westf) Hbf	Modernisierung	Barrierefreiheit	-

3

4

B4.12.4 Sauerland

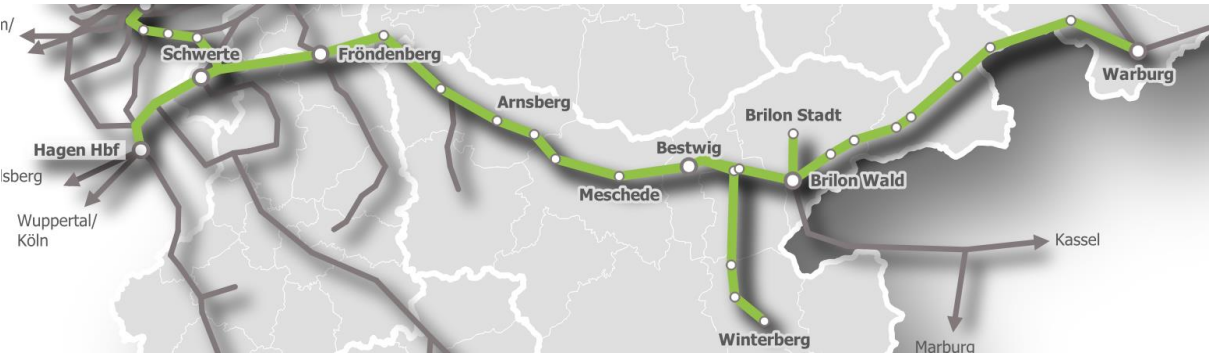
Korridor 30

Dortmund Hbf / Hagen Hbf > Fröndenberg – Bestwig < Winterberg / Brilon Stadt / Warburg

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RE 17	Sauerland-Express	Hagen – Arnsberg – Bestwig – Brilon Stadt
RE 57	Dortmund-Sauerland-Express	Dortmund – Arnsberg – Bestwig – Winterberg/Warburg
RB 97	Lahn-Sauerland-Express	Brilon Stadt – Brilon Wald – Willingen – Marburg

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2550	435	Schwerte – Brilon Wald	Nicht elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2550	435	Brilon Wald – Warburg	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2854	438	Bestwig – Winterberg	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2961	439	Brilon Stadt – Brilon Wald	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
3944	439	Brilon Wald – Willingen	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RE 17 Hagen – Bestwig	34	34	32	29
RE 17 Bestwig – Brilon Stadt	20	20	16	14
RE 57 Dortmund – Bestwig	36	36	34	33
RE 57 Bestwig – Winterberg	18	18	26	23
RE 57 Bestwig – Warburg	36	36	33	29
RB 97 Brilon W. – Brilon Stadt	25	25	22	20

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Fröndenberg	5-23	5-1	6-1	7-23
ab Winterberg	6-21	6-21	7-21	9-21
ab Warburg	5-21	5-21	7-21	7-21
ab Brilon Stadt	5-22	5-22	7-22	8-22

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 89	1,92 Mio.
RE 11 (RRX)	1,56 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RE 17	Pesa Link, 2/3-teilig, SLN
RE 57	Pesa Link, 2/3-teilig, SLN
RB 97	Siemens Desiro Classic, KHB

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Gr. VRR – Fröndenberg	900	1.400	900
Schwerte – Fröndenberg	3.000	3.500	2.800
Fröndenberg – Bestwig	2.900	3.100	2.600
Bestwig – Winterberg	500	600	500
Bestwig – Brilon Wald	1.200	1.300	1.200
Brilon Wald – Brilon Stadt	200	200	200
Brilon Wald – Warburg	900	1.000	1.100
Brilon Wald – Willingen	100	400	400
Warburg – Grenze NVV	2.200	2.700	3.000

1 **Aktuelle Situation**

2 Die Strecke Dortmund/Hagen – Fröndenberg – Meschede – Brilon Wald – Warburg ist eine nicht elektri-
3 fizierte Strecke, die bis kurz vor den Elleringhauser Tunnel westlich von Brilon Wald zweigleisig befahrbar
4 ist. Der 52 Kilometer lange Abschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg ist eingleisig mit Kreuzungs-
5 bahnhöfen in Messinghausen, Marsberg und Scherfede.

6 Der Abzweig von Brilon Wald nach Brilon Stadt sowie von Bestwig nach Winterberg sind ebenfalls ein-
7 gleisig. In Bigge und Siedlinghausen bestehen Kreuzungsmöglichkeiten auf dem Weg nach Winterberg.
8 Auch der Abzweig von der Oberen Ruhrtalbahn in Richtung Dortmund, die sogenannte „Schwerter
9 Kurve“ ist nur eingleisig befahrbar.

10 Vermehrte Langsamfahrstellen und Tunnelbaustellen entlang der gesamten Strecke sorgen für Ver-
11 spätungen, Anschlussverluste, teilweise frühzeitige Wenden, Haltauflassungen und den Umstieg auf Er-
12 satzverkehre mit Bussen (SEV).

13 Die aktuelle Qualität auf der Oberen Ruhr in Bezug auf die Pünktlichkeit ist nicht zufriedenstellend. Ver-
14 schiedenste Baumaßnahmen und Langsamfahrstellen sorgen für Fahrzeitverlängerungen und damit ein-
15 hergehende Anschlussverluste und verfrühte Wenden. Die eingleisigen Streckenabschnitte und die er-
16 höhte Zugbelegung auf dem Abschnitt Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde sind weitere Einflussfaktoren.
17 Im ersten Quartal 2025 konnte auf der Linie RE 17 eine Pünktlichkeitsquote von 73,9 Prozent bzw. auf
18 der Linie RE 57 eine Pünktlichkeitsquote von 74,3 Prozent erreicht werden.

19 **Angebots- und Infrastrukturentwicklung**

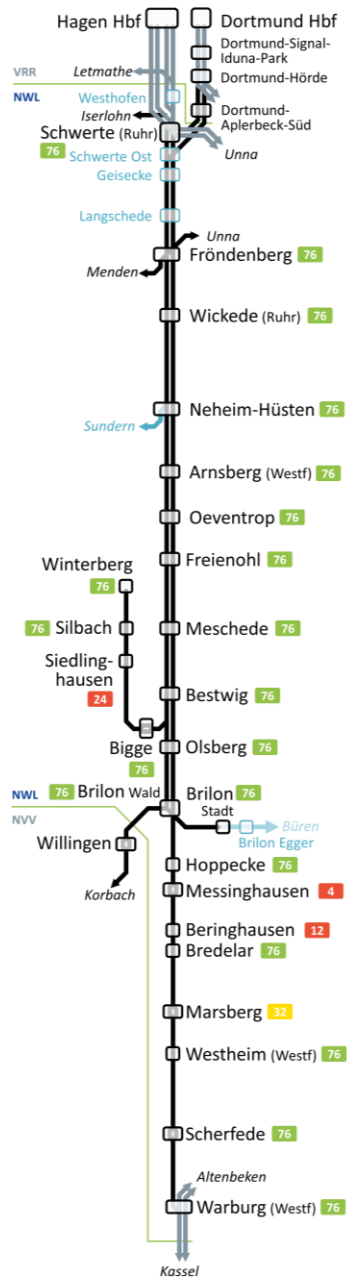
20 Derzeit verkehren die beiden Linien RE 17 und RE 57 im 30-Min-Takt zwischen Fröndenberg und Bestwig.
21 Die RE 17 kommt von Hagen und fährt aktuell bis Brilon Wald bzw. Brilon Stadt. Zukünftig soll die RE 17
22 wieder nach Warburg und langfristig auch nach Kassel fahren. Für eine Verlängerung der Linie bis Kassel
23 müssen die finanziellen Gegebenheiten insbesondere in Hessen beim NVV gegeben sein.

24 Die RE 57 verkehrt von Dortmund mit zwei Zugteilen bis Bestwig. Ab Bestwig verkehrt ein Zugteil in
25 Richtung Winterberg, der zweite aktuell in Richtung Warburg - zukünftig wieder bis Brilon Stadt.

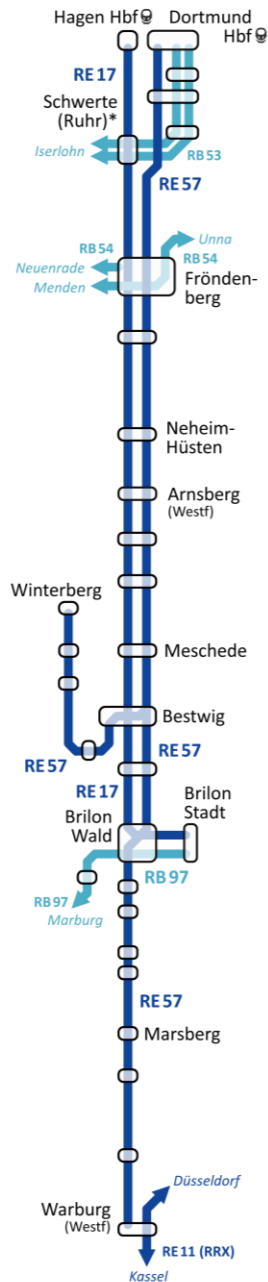
26 Für die Umstellung des derzeitigen Angebotskonzeptes auf das Zielnetz 2040 müssen in Westheim und
27 Brilon Stadt Anpassungen an der Infrastruktur erfolgen.

Infrastruktur 2026

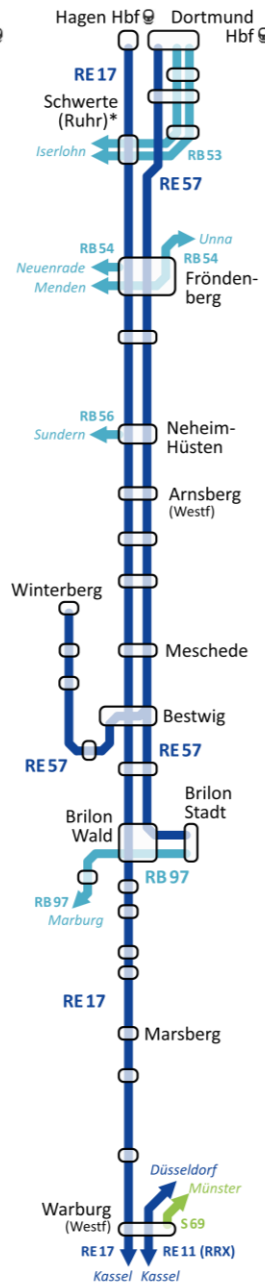
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



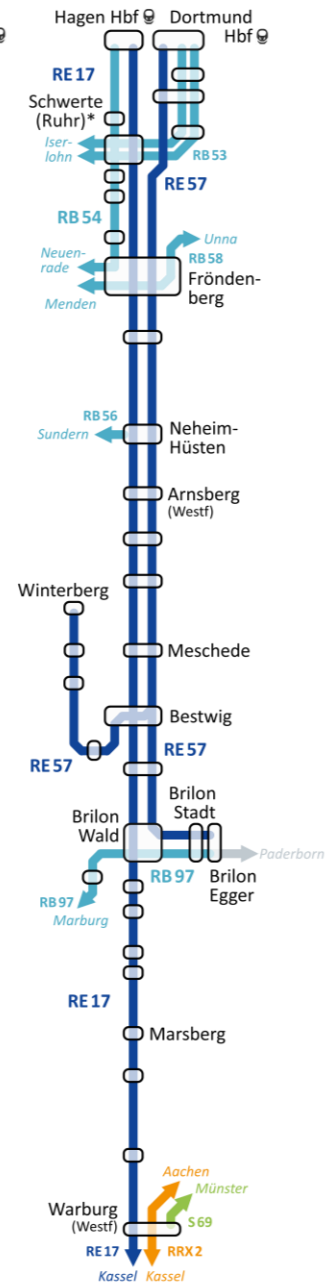
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



*weitere Linien nicht dargestellt

- 1
- 2
- 3

Legende auf S. 362

Qualität

- 5 Im Fahrplan 2026 müssen aufgrund von Brückenschäden, die für Langsamfahrstellen und dadurch Fahr-
- 6 zeitverluste sorgen, zur Stabilisierung des Fahrplanes zwei Halte (Arnsberg-Oeventrop und Meschede-
- 7 Freienohl) bei der RE 57 tagsüber ausgelassen werden. Die Linie RE 17 ist von den in Bezug auf die Fahr-
- 8 zeiten und infrastrukturellen Rahmenbedingungen robuster und kann die genannten Halte weiterhin
- 9 bedienen.

Taktfolge und Verbindungen

RE 17 und RE 57 verkehren zwischen Fröndenberg und Bestwig etwa halbstündlich versetzt. Jede Linie verkehrt im Stundentakt. Der Abschnitt Bestwig – Winterberg wird wochentags im 120-Min-Takt bedient, am Wochenende stündlich. Der Abschnitt Bestwig – Warburg wird täglich im Stundentakt bedient, von Brilon Wald nach Brilon Stadt verkehren die Züge der RB 97 und RE 17 jeweils im 120-Min-Takt. In der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags werden zusätzliche Fahrten angeboten.

Das bestehende Angebot entspricht weitestgehend den definierten Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit und Taktfolge (vgl. Kapitel B2.2.2). Einzig auf dem Abschnitt Dortmund – Fröndenberg müssen zusätzliche HVZ-Verstärker eingesetzt werden. Wenn jedoch die Verbindung mit Umstieg in Schwerte (RB 53 – RE 17) mitberücksichtigt wird, reicht das bestehende Angebot aus.

Die Linienverläufe östlich von Brilon Wald wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 getauscht, um eine längere Umsteigezeit in Warburg an die RE 11 von bzw. nach Kassel zu haben, da durch Verspätungen auf RE 11 und RE 17 ein Umstieg in Warburg häufig verpasst wurde.

Mit Ausschreibung des Sauerlandnetzes soll der Linientausch wieder zurückgedreht werden. Durch veränderte Trassenbelegungen westlich von Bestwig ist auch weiterhin ein komfortabler und sicherer Umstieg in Warburg zur RE 11 möglich. Im Zielkonzept SLN 3.0 soll die RE 17 wieder stündlich nach Kassel durchgebunden werden. Die zusätzlichen Fahrten bis Kassel bedeuten für den Nachbараufgabenträger NVV eine deutliche Kostensteigerung. Vor einer Umsetzung muss dies finanziell gesichert sein.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen weitestgehend den in B3.2 definierten Anforderungen. Zusätzliche Früh- und Spätfahrten auf den Streckenästen Bestwig – Winterberg, Brilon Wald – Brilon Stadt und Brilon Wald – Warburg sind zur Erreichung aller Bedienungsstandards (erste Ankunft, letzte Abfahrt) erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

In Obere Ruhrtalbahn hat in Dortmund (RE 57) und Hagen (RE 17) Anschluss an Fern- und Nahverkehrszüge. In Schwerte besteht zudem ein sehr knapper Umstieg zwischen RE 17 und RE 7 von bzw. nach Münster und zur RB 53 nach Dortmund (zweite Verbindung Sauerland - Dortmund). Am Bahnhof Fröndenberg bestehen Anschlüsse zwischen der RB 54 (Neuenrade) und der RE 57 sowie von der RE 17 zur RB 54 nach Menden. In Brilon Wald bestehen gute Anschlüsse zur RB 97 in Richtung Willingen und Korbach. Am Bahnhof Warburg besteht stündlich ein Anschluss zur RE 11 nach Kassel und Paderborn. Dieser wurde Ende 2023 durch die Umstellung des Fahrplanes sicherer gemacht.

Dekarbonisierung

Für den langfristigen Einsatz von BEMU-Fahrzeugen auf der Oberen Ruhrtalbahn müssen einige Streckenabschnitte Schwerte – Fröndenberg – Neheim, Bestwig – Brilon Wald – Hoppecke mit einer Oberleitung ausgestattet werden (s. Infrastrukturliste).

Fahrzeugeinsatz

Derzeit werden Dieselfahrzeuge vom Typ Pesa Link 632 und 633 im Sauerlandnetz eingesetzt. In der aktuell laufenden Ausschreibung für die Fahrplanjahre 2029 bis 2040 ist der Einsatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen für die Linien RE 17 und RE 57 weiterhin möglich. Langfristiges Ziel ist der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Derzeit und in den kommenden Jahren der Elleringhauser Tunnel, der Freienohler Tunnel und der Glönsinger Tunnel auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Zudem gibt es mehrere Brückenbauwerke, die dringend in Stand gesetzt werden müssen.

1 Für die Umsetzung des Zielkonzeptes Sauerland Netz 3.0 müssen die Bahnhöfe Westheim und Brilon
2 Stadt zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut werden.

3 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

4 Die Stationen Fröndenberg, Wickede, Arnsberg-Neheim-Hüsten, Arnsberg, Arnsberg-Oeventrop,
5 Meschede-Freienohl, Meschede, Bestwig, Olsberg, Brilon Wald, Brilon Stadt, Brilon-Hoppecke, Mars-
6 berg-Bredelar, Marsberg-Westheim, Warburg-Scherfede, Warburg, Olsberg-Bigge, Winterberg-Silbach
7 und Winterberg sind barrierefrei.

8 Die Stationen Marsberg, Beringhausen, Messinghausen und Siedlinghausen sind nicht barrierefrei.

9 Für den Umbau der Station Marsberg sind die Planungen gestartet und die Finanzierung für den Bau ist
10 gesichert. Für den Umbau der weiteren Stationen steht keine Finanzierung in Aussicht.

11 Die Station Marsberg-Westheim soll für das geplante Konzept zu einer Zugkreuzung werden. Hier wer-
12 den dementsprechend ein zweites Gleis und ein weiterer Bahnsteig erforderlich sein. In Brilon Stadt ist
13 perspektivisch eine zweite Bahnsteigkante notwendig. Eine Finanzierung gibt es für beide Maßnahmen
14 derzeit nicht.

15 Neue Stationen im SPNV

16 Entlang der oberen Ruhrtalbahn sowie auf abzweigenden Streckenabschnitten sollen in den kommen-
17 den Jahren neue Stationen eingerichtet werden. Nördlich von Brilon Stadt ist die Station Brilon-Egger
18 geplant. Im Bereich der Städte Schwerte und Fröndenberg können drei bis vier neue Halte errichtet
19 werden. Diese können jedoch nur von einer neuen Linie und nicht den Bestandslinien RE 17 und RE 57
20 angefahren werden (s. auch RB 54 und RB 92). Bei einer Reaktivierung der Röhrtalbahn von Neheim-
21 Hüsten nach Sundern würden insgesamt fünf neue Halte ermöglicht werden (vgl. Kapitel B4.2.5).

22 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

23 Eine mögliche Reaktivierung der Strecke Brilon Stadt – Paderborn (Almetalbahn) und die Reaktivierung
24 der Strecke Neheim-Hüsten – Sundern (Röhrtalbahn) sind aktuell beim NWL untersucht (vgl. Korridor 32
25 Neheim-Hüsten – Sundern und Kapitel B4.1.5).

26 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

27 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Reaktivierung Röhrtalbahn (RLG)	Ausbau Neheim-Hüsten - Sundern und Einbindung in Neheim-Hüsten	RB 56 neu	2032
Sauerland 3.0 (Stufe 1)	Kreuzungsbahnhof Westheim, zweites Gleis Brilon Stadt	Beschleunigung RE 17, Verlängerung RE 17 von Warburg nach Kassel	2032
Ausbau Schwerter Kurve	zweigleisiger Abschnitt zur Verkürzung des eingleisigen Abschnitts in der Schwerter Kurve	Erhöhung Flexibilität und Qualität RE 57	2032
Elektrifizierungsinsel Brilon Stadt	OLIA	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen RB 97	2040
Sauerland 3.0 (Stufe 2)	Ausbau Brilon Stadt - Brilon Egger, neue Station Brilon Egger	Verlängerung RE 57/RB 97	2040
Teilelektrifizierung obere Ruhr	Elektrifizierung Schwerte - Fröndenberg - Menden/Neheim-Hüsten, OLIA Bestwig - Brilon Wald - Hoppecke	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen RE 17/RE 57/RB 54	2040
neue Stationen RB 54	neue Stationen Schwerte- Westhofen, Schwerte Ost, Schwerte-Geisecke, Fröndenberg-Langschede	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040
Paderborn - Büren - Brilon Stadt	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung RB 97, neue RB 87	2040

1 **Korridor 31**
2 **Hagen Hbf – Schwerte / Unna > Fröndenberg – Menden – Neuenrade**

4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 54	Hönnetal-Bahn	Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2854	437	Unna – Neuenrade	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Unna – Fröndenberg.	35	35	34	24
Fröndenberg – Menden	73	73	71	44
Menden – Neuenrade	30	30	30	14

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Unna	5-22	5-22	5-22	6-22
ab Fröndenberg	4-20	4-20	6-20	8-20
ab Neuenrade	6-21	6-21	7-21	9-1

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Unna – Fröndenberg	700	600	200
Fröndenberg – Menden	800	500	300
Menden – Neuenrade	500	300	100

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 54	0,50 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 54	Pesa Link 2-teilig SLN

7

8 **Aktuelle Situation**

9 Die Strecke Unna - Fröndenberg - Menden – Neuenrade (Hönnetalbahn) ist eine eingleisige und nicht-
10 elektrifizierte Strecke mit nur wenigen Kreuzungsmöglichkeiten in Fröndenberg, Menden und Binolen.
11 In Fröndenberg wird die zweigleisige Hauptstrecke der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte – Warburg) hö-
12 hengleich gekreuzt.

13 Seit Sommer 2022 ist der Abschnitt Unna - Fröndenberg auf der Hönnetalbahn (RB 54) aufgrund von
14 Schäden im Unterbau für den Zugverkehr gesperrt. Die Schäden wurden durch Dachsbauten, die den
15 Untergrund der Bahnstrecke durchlöchert haben, verursacht. Der Streckenabschnitt wird derzeit mit
16 Bussen im Schienenersatzverkehr bedient. Nach derzeitiger Planung soll der Abschnitt nach umfassen-
17 den Sanierungsmaßnahmen zum Fahrplanjahr 2029 wieder in Betrieb genommen werden.

18 Der Bahnverkehr südlich von Fröndenberg weist im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeitsquote von
19 ca. 97 Prozent und eine Zuverlässigkeitsquote von fast 100 Prozent auf. Vereinzelte Zug- oder Traktions-
20 ausfälle insbesondere im nachfragestarken Schülerverkehr sorgen vor Ort dennoch für Unmut.

21 **Angebots- und Infrastrukturentwicklung**

22 Das derzeitige Angebot auf der Linie RB 54 mit der Aufteilung in einen nördlichen (Unna – Menden) und
23 südlichen (Fröndenberg – Neuenrade) Abschnitt wird in den kommenden Jahren beibehalten. Im Rah-
24 men des Zielnetzes NRW 2040 sind neue Linienläufe geplant. So ist im Zielnetz 2040 die Verlängerung

des südlichen Abschnitts (RB 54) von Neuenrade über Fröndenberg hinaus nach Schwerte und Hagen vorgesehen. Diese zusätzliche Linie zwischen Fröndenberg und Hagen könnte auch drei bis vier neue Halte im Bereich der Städte Fröndenberg und Schwerte bedienen.

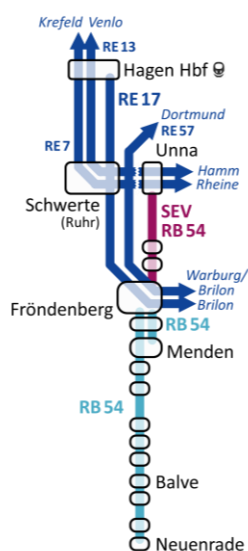
Die Linie RB 58 soll zukünftig Unna und Menden bedienen, perspektivisch kann die Linie bei einer entsprechenden Reaktivierung über Menden bis Hemer verlängert werden (vgl. Kapitel 4.1.5 Reaktivierungen).

Infrastruktur 2026

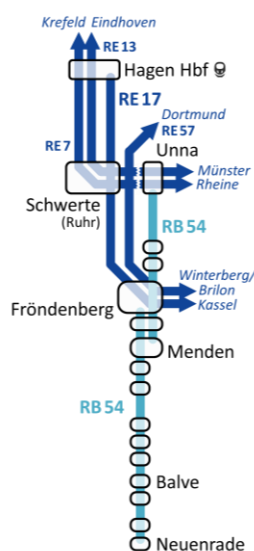
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



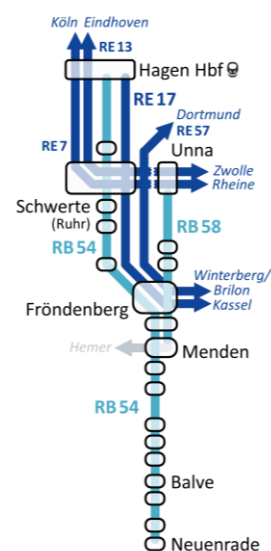
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Der Streckenabschnitt Unna – Fröndenberg ist seit Sommer 2022 wegen Dachsschäden für den Zugverkehr gesperrt. Der Streckenabschnitt wird derzeit mit Bussen im Schienenersatzverkehr bedient.

Taktfolge und Verbindungen

Zwischen Fröndenberg und Neuenrade besteht überwiegend ein Angebot im 60-Min-Takt. Auf dem Abschnitt Fröndenberg–Menden wird ein 30-Minuten-Takt angeboten, jeweils mit Anschluss in Fröndenberg an die Linien RE 17 bzw. RE 57. An Sonn- und Feiertagen erfolgt zwischen Menden und Neuenrade eine Bedienung im 120-Minuten-Takt, während der übrige Streckenabschnitt stündlich verkehrt.

Das bestehende Angebot entspricht der aktuellen Nachfrage. Zu einzelnen besonderen Veranstaltungen wird das Angebot bzw. werden die Betriebszeiten bedarfsorientiert ausgeweitet.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2026 entsprechen weitestgehend den in B3.2 definierten Anforderungen. Im Frühverkehr an den Verkehrstagen Samstag und an Sonn- und Feiertagen ist zur Erreichung der Bedienungsstandards jeweils ein zusätzliches Zugpaar erforderlich.

Die letzten durchgehenden Fahrten von Fröndenberg nach Neuenrade starten täglich um 20 Uhr in Fröndenberg, in Gegenrichtung um 21 Uhr in Neuenrade. Unter Berücksichtigung der definierten Anforderungen ist dies aktuell in Bezug auf die definierten Bedienungsstandards nicht ausreichend (vgl. Kapitel B3.2).

Zwischen Fröndenberg und Menden verkehrt die letzte tägliche Fahrt gegen 0 Uhr ab Fröndenberg bzw. 23:30 Uhr ab Menden. In den Wochenendnächten wird der Betrieb bis etwa 2 Uhr ab Fröndenberg und ca. 1:30 Uhr ab Menden verlängert.

1 Vernetzung / Anschlüsse

2 Es bestehen Anschlüsse in Fröndenberg an die RE 17 und RE 57 in Richtung Schwerte und ins Sauerland.
3 In Unna bestehen Anschlüsse in Richtung Dortmund, Soest und Münster. Am Endhaltepunkt Neuenrade
4 besteht Anschluss an den Regionalbus nach Werdohl (Anschluss an die Ruhr-Sieg-Strecke).

5 Dekarbonisierung

6 Für eine langfristige Bedienung der Strecke mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) ist voraussicht-
7 lich die Installation von Ladeeinrichtungen (Elektranten) in Balve und Neuenrade für dort endende bzw.
8 wendende Fahrzeuge erforderlich. Zudem ist dazu eine Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Frön-
9 denberg und Menden erforderlich.

10 Fahrzeugeinsatz

11 Derzeit kommen im Hönnetal Pesa-Link-Triebwagen zum Einsatz. Die Linie RB 54 befindet sich aktuell in
12 der Ausschreibung; welche Fahrzeuge ab Dezember 2029 eingesetzt werden, steht daher noch nicht
13 fest. Langfristig – ab Ende der 2030er Jahre – ist der Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEMU) ge-
14 plant.

15 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

16 Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf dem Abschnitt Unna – Fröndenberg soll im Rahmen der Wie-
17 derinbetriebnahme der Strecke nach Beseitigung der Dachsschäden (vgl. Zum Fahrplanjahr 2029) ange-
18 strebt werden. In Unna sollen dadurch die Anschlüsse von und zur RB 59 nach Dortmund erreicht wer-
19 den.

20 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

21 Die Stationen Schwerte, Fröndenberg, Fröndenberg-Frömer, Menden (Sauerland), Balve-Volkringhau-
22 sen, Balve-Sanssouci, Balve, Balve-Garbeck, Neuenrade-Küntrop und Neuenrade sind barrierefrei.

23 Die Stationen Ardey, Menden-Süd, Lendringsen und Binolen sind nicht barrierefrei.

24 Die Station Böisperde ist aktuell noch nicht barrierefrei, wird aber im Rahmen des Sonderprogramms „38
25 Zentimeter“ umgebaut.

26 Aufgrund der niedrigen Bahnsteighöhe am Halt Lendringsen können neue Fahrzeuge diesen voraussicht-
27 lich nicht mehr bedienen. Ein barrierefreier Umbau am bestehenden Standort ist aufgrund der begrenz-
28 ten Platzverhältnisse nicht realisierbar, sodass ein alternativer Standort untersucht und entwickelt wer-
29 den muss.

30 Der Bahnhof Unna ist derzeit nicht vollständig barrierefrei, da die Gleise 1/18 nicht barrierefrei erreich-
31 bar sind. Im Rahmen des DB-Programms „Zukunftsbahnhof“ wird Unna umfassend umgebaut. Geplant
32 ist u. a. eine neue Personenunterführung, die alle Bahnsteige barrierefrei erschließt. Zudem soll der
33 Bahnsteig an Gleis 20 reaktiviert werden, sodass die RB 54 dort halten kann und die betriebliche Flexi-
34 bilität im Bahnhof Unna erhöht wird. Eine vollständige Finanzierung liegt noch nicht vor. Nach aktuellem
35 Planungsstand soll der Umbau während der vollständigen Sperrung der Strecke im Rahmen der Gene-
36 ralsanierung erfolgen, die voraussichtlich im Jahr 2028 stattfinden wird.

37 Neue Stationen im SPNV

38 Mit der zukünftigen Führung der RB 54 über Schwerte nach Hagen können nach den aktuell zu Grunde
39 gelegten infrastrukturellen Voraussetzungen zwei der drei möglichen Halte Fröndenberg-Langschede,
40 Schwerte Ost und Schwerte-Geisecke integriert werden (vgl. Kapitel B4.2.5).

41 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

42 Eine mögliche Reaktivierung der Strecke Menden – Hemer für den SPNV soll in den nächsten Jahren
43 untersucht werden (vgl. Kapitel B4.1.5).

1 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

2 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Station Böisperde	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	-
Ausbau Unna - Fröndenberg	Beschleunigung durch BÜ-Anpassungen, Ertüchtigung Bahnsteig Gleis 20 in Unna	Anschlussverbesserung	2032
Teilelektrifizierung obere Ruhr	Elektrifizierung Schwerte - Fröndenberg - Menden/Neheim-Hüsten, OLIA Bestwig - Brilon Wald - Hoppecke	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen RE 17/RE 57/RB 54	2040
Menden - Hemer	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung RB 58	2040

3

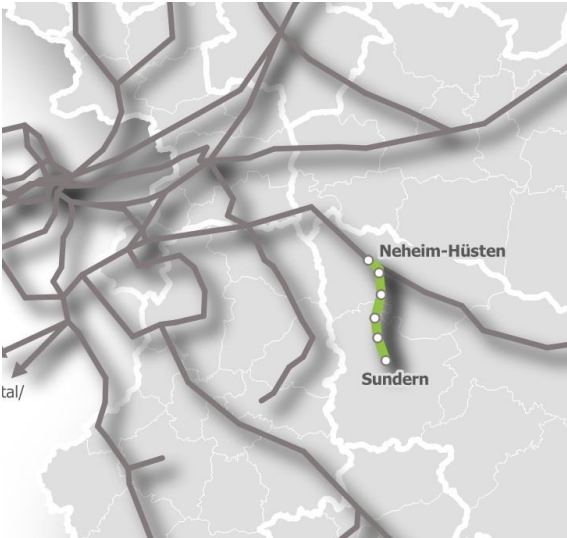
4

1 **Korridor 32**
 2 **Neheim-Hüsten - Sundern**

4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 56	Röhrtalbahn	Neheim-Hüsten - Sundern

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
9283		Neheim-Hüsten - Sundern	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



Geplantes SPNV-Angebot NWL

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 56	40	40	38	34

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Neheim-Hüsten	4 - 23	4 - 23	5 - 23	7 - 23
ab Sundern	4 - 23	4 - 23	5 - 23	7 - 23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 56	0,20 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 56	BEMU 2-teilig

8 **Aktuelle Situation**

Bei der Reaktivierung der Röhrtalbahn von Neheim-Hüsten nach Sundern geht es um die Anbindung von Sundern (ca. 27.600 Einwohner) an die Obere Ruhrtalbahn. Die Strecke erschließt die heutigen Siedlungsstrukturen im Röhrtal relativ gut und deckt darüber hinaus eine starke Nachfragerelation ab, die heute von den Buslinien S 20 und R 25 bedient wird. Geplant ist ein Pendelverkehr zwischen Neheim-Hüsten und Sundern mit Anschluss in Neheim-Hüsten an die RE 57 in Richtung Dortmund bzw. die RE 17 in Richtung Meschede.

Für die Strecke sind die Leistungsphasen 1 und 2 abgeschlossen. Aktuell ist die darauf aufbauende standardisierte Bewertung gemäß der aktuellen Verfahrensanleitung des Bundes (2016+) in der Endabstimmung.

Die Reaktivierung ist beim Land für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan gemeldet worden. Die aktuellen Ergebnisse werden den Gutachtern des Landes zeitnah zur Verfügung gestellt. Mit dem Abschluss der Arbeiten am ÖPNV-Bedarfsplan NRW wird Ende 2026 bzw. spätestens Anfang 2027 gerechnet. Für eine Umsetzung der Maßnahme ist die Übernahme der Investitionskosten ab Leistungsphase 5 durch das Land erforderlich. Zudem muss das erforderliche Zug-km-Volumen durch das Land finanziert werden. Die Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 durch den NWL ist aktuell nicht gesichert.

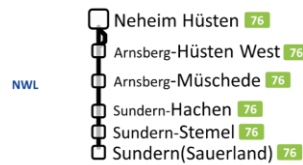
24 **Angebots- und Infrastrukturentwicklung**

Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Sundern – Neheim-Hüsten würden die Stadt Sundern (sowie der touristisch geprägte Sorpesee nach über 50 Jahren wieder an das Bahnnetz angeschlossen.

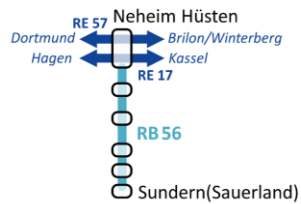
- 1 Infrastrukturell muss die Strecke noch an die aktuellen Anforderungen angepasst und die Stationen neu
2 errichtet werden.

Infrastruktur Planung

vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



Zielnetz NRW 2032 & 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Die Strecke soll im Stundentakt bedient werden. Diese Bedienungshäufigkeit entspricht aktuell den definierten Anforderungen auf Basis der erwarteten Fahrgastnachfrage (vgl. Kapitel B3.2).

Bedienungszeiten

Die vorgesehenen Bedienungszeiten für die Röhrtalbahn entsprechen den in Kapitel B3.2 definierten Anforderungen.

Vernetzung / Anschlüsse

Bei Inbetriebnahme der Strecke für den SPNV würde ein stündlicher Pendelzug von Neheim-Hüsten nach Sundern und zurückfahren. In Neheim-Hüsten bestehen gute Anschlüsse von und nach Dortmund mit dem RE 57 bzw. von und nach Bestwig mit dem RE 17.

Fahrzeugeinsatz

Mittelfristig könnte die Strecke mit Dieselfahrzeugen bedient werden. Langfristiges Ziel ist der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen. Hierfür müsste die entsprechende Stromversorgungsinfrastruktur bereitgestellt werden.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Die gesamte Strecke muss für die Wiederaufnahme des SPNV infrastrukturell hergerichtet werden.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die fünf neu zu errichtenden Stationen werden nach den aktuellen Vorgaben zur Barrierefreiheit gestaltet. Die Bahnsteigkanten werden auf den 76 Zentimeter-Standard ausgelegt und stufenfrei zugänglich. Auch der Bahnhof Neheim-Hüsten verfügt bereits über barrierefrei zugängliche Bahnsteige mit einer Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante.

Neue Stationen im SPNV

Im Zuge der Reaktivierung werden fünf Stationen neu errichtet:

- Hüsten West
- Müschede
- Hachen
- Stemel
- Sundern

Die Stationen sollen eine attraktive Ausstattung erhalten und den aktuellen Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Die Bahnsteige sollen über eine Baulänge von 120 Meter verfügen und somit zur Nutzung von Zügen in Doppeltraktion geeignet sein. Die Standorte der Stationen werden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten möglichst zentral bzw. in Nähe vorhandener Verknüpfungspunkte festgelegt (vgl. Kapitel B4.2.5).

1 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

2 Die Röhrtalbahn ist eine von mehreren Reaktivierungsstrecken im NWL. Aktuell gibt es keinen SPNV auf
3 der betrachteten Strecke. Vereinzelt wird die Strecke von Güterzügen befahren. Aktuell werden Studien
4 zur Standardisierten Bewertung und zur Machbarkeit durchgeführt (vgl. Kapitel B4.1.5).

5 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

6 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Reaktivierung Röhrtalbahn (RLG)	Ausbau Neheim-Hüsten - Sundern und Einbindung in Neheim-Hüsten	RB 56 neu	2032

7

8

Korridor 33
Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Schwerte – Iserlohn

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 53	Ardey-Bahn	Dortmund – Schwerte (Ruhr) - Iserlohn

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2103	433	Dortmund – DO-Hörde	elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2113	433	DO-Hörde – Schwerte	nicht elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2841	433	Schwerte – Iserlohn	nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 53	62	62	39	37

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Dortmund	5-23	5-2	6-2	6-23
ab Iserlohn	5-23	5-0	6-0	7-3

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Grenze VRR - Schwerte	3.300	3.200	2.000
Schwerte - Iserlohn	1.300	1.100	700

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 53	0,49 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 53	Pesa Link, 2-teilig, SLN

Aktuelle Situation

Die Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn zweigt in Dortmund-Hörde von der elektrifizierten Hauptstrecke Dortmund – Unna ab und verläuft ohne Oberleitung zweigleisig durch den Schwerter Tunnel bis zum Bahnhof Schwerte (Ruhr). Der Schwerter Bahnhof ist elektrifiziert. Der südliche Abschnitt des Korridors von Schwerte nach Iserlohn ist hingegen eingleisig und nicht elektrifiziert. In Iserlohn-Kalthof besteht eine Kreuzungsmöglichkeit. Im Bahnhof Iserlohn bestehen keine Verbindungsmöglichkeiten zur dort ebenfalls endenden elektrifizierten Strecke Letmathe – Iserlohn.

Im Abschnitt Dortmund – Schwerte verkehrt die Linie an den Verkehrstagen Montag bis Freitag alle 30 Minuten, abends ab 20 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen im 60-Min-Takt. Zwischen Schwerte und Iserlohn wird an den Verkehrstagen Montag bis Freitag ab ca. 6 Uhr (samstags ab ca. 8 Uhr) bis ca. 17:30 Uhr ein 30-Min-Takt angeboten, in den übrigen Zeiten sowie an Sonn- und Feiertagen wird ein 60-Min-Takt angeboten.

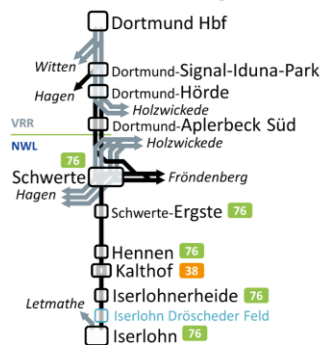
Die Qualitätswerte der RB 53 lagen im ersten Quartal 2025 insgesamt bei etwa 88 Prozent. Da es sich bei der Strecke Schwerte–Iserlohn um eine Stichstrecke handelt, führen Streckensperrungen oder Fahrzeugausfälle in diesem Bereich regelmäßig zu längerfristigen Zugausfällen. Die fehlende Weichenverbindung im Bahnhof Iserlohn zur Strecke nach Letmathe verhindert zudem eine Zuführung von Fahrzeugen über diese Strecke, beispielsweise wenn der Bahnhof Schwerte (Ruhr) gesperrt ist.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

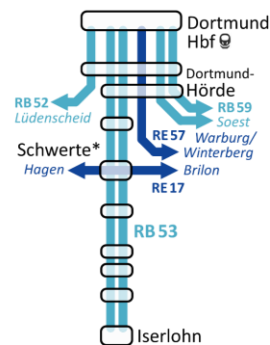
Der Korridor Dortmund – Schwerte – Iserlohn wird im Rahmen der Neuausschreibung noch für einige Jahre zum Sauerlandnetz gehören. Ab Mitte der 2030er Jahre soll die Linie RB 53 zusammen mit weiteren Linien im BEMU-Netz „Westmünsterland-Märkisches-Netz“ aufgehen und batterieelektrisch betrieben werden.

Infrastruktur 2026

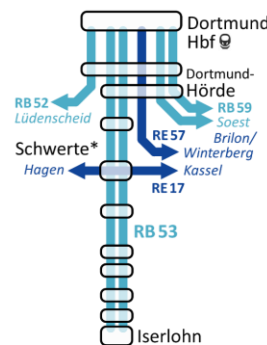
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



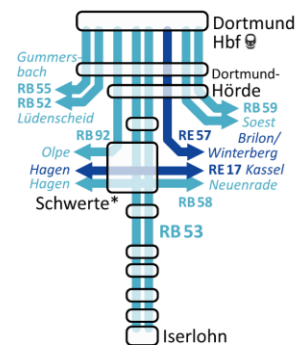
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



*weitere Linien nicht dargestellt

Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Zwischen Dortmund und Iserlohn wird täglich ein 60-Min-Takt angeboten. Zwischen Dortmund und Schwerte sowie in den Hauptverkehrszeiten wird dieser auf einen 30-Min-Takt verdichtet. Entsprechend der Nachfragezahlen ist das aktuelle Angebot auf der Linie ausreichend.

Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten im Fahrplan 2025 entsprechen weitestgehend den in B3.2 definierten Anforderungen. Zur Erreichung der Bedienungsstandards ist am Samstagmorgen ein zusätzliches Zugpaar erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Es bestehen Anschlüsse in Dortmund an Züge des Fern- und Nahverkehrs. In Schwerte gibt es Anschlüsse in Richtung Hagen und Wuppertal sowie ins Sauerland. In Iserlohn kann auf die RE 16 in Richtung Letmathe (weiter in Richtung Essen und Siegen) umgestiegen werden.

Dekarbonisierung

Ab Mitte der 2030er Jahre soll die RB 53 mit BEMU-Fahrzeugen bedient werden. Hierfür war bisher die Elektrifizierung von Gleis 1 im Bahnhof Iserlohn geplant. Die aktuelle Fahrzeugentwicklung zeigt bzgl. der Akkus zunehmend größere Reichweiten auf. Aktuell prüft der NWL intensiv, ob für den batterieelektrischen Betrieb der RB 53 weiterhin ein gesonderter Oberleitungsabschnitt erforderlich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwiefern zum nächtlichen Nachladen an einzelnen Orten weitere Ladeeinrichtungen wie etwa sogenannte Elektranten erforderlich sind.

Fahrzeugeinsatz

Aktuell fahren auf der RB 53 Dieseltriebwagen vom Typ Pesa Link 632. Ab Mitte der 2030er Jahre ist der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen geplant.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Die Herstellung einer elektrischen Versorgung ohne Oberleitung in Iserlohn zwischen den beiden Stichstrecken Schwerte – Iserlohn und Letmathe – Iserlohn für den Störfall ist erforderlich.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen Schwerte, Schwerte-Ergste, Hennen, Iserlohnheide und Iserlohn sind barrierefrei.

Der Bahnhof Kalthof ist nicht barrierefrei. Die Vorgaben des Konzeptes für Bahnsteighöhen und -längen müssen bei einem Neubau berücksichtigt werden. Eine Finanzierung steht derzeit nicht in Aussicht.

Die Haltepunkte Hennen, Iserlohnheide und Iserlohn müssen noch entsprechend dem Bahnsteiglängerkonzept verlängert werden. Eine Finanzierung gibt es dafür aktuell nicht.

Neue Stationen im SPNV

Die Station Iserlohn Dröscheder Feld in Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals bietet ein hohes Potenzial und kann in den Fahrplan integriert werden (vgl. Kapitel B4.2.5).

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

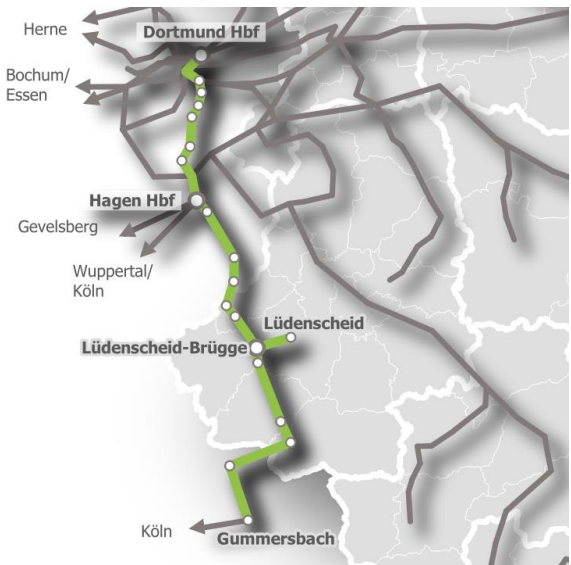
Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte / Dekarbonisierung Westmünsterlandbahn und Märkisches Sauerland	Elektrifizierung Coesfeld - Gronau	Elektrifizierung	Umsetzung BEMU-Konzept RB 51	2032
	Elektrifizierungsin-sel Brügge	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 52	2032
	Elektrifizierung Iserlohn, Gleis 1	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 53	2032
	Stationen RB 51/ RB 52/ RB 53	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 12 Stationen (Epe, Selm, Bork, Ahaus (Gleis 2), Legden, Rosendahl-Holtwick, Kalthof, Hennen, Iserlohnheide, Iserlohn, Dahlebrück, Schalksmühle)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032
neue Station Iserlohn Dröscheder Feld		neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032

Korridor 34
(Dortmund Hbf –) Hagen Hbf < Lüdenscheid / Meinerzhagen – Gummersbach (– Köln)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 52	Volmetal-Bahn	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid
RB 25	Oberbergische Bahn	Lüdenscheid – Gummersbach – Köln

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2819, 2810	434	Hagen – Gummersbach	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2813	434	Brügge - Lüdenscheid	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 52	38	39	40	35
RB 25	36	36	32	30

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Dortmund	4-23	4-23	5-23	7-23
ab Lüdenscheid	5-23	5-1	6-1	8-23
ab Meinerzhagen	4-21	4-21	6-21	7-21

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 52	0,21 Mio.
RB 25	0,31 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Hagen – Brügge	1.300	1.400	500
Brügge – Lüdenscheid	1.100	1.200	500
Brügge – Meinerzhagen	500	500	400

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 52	Pesa Link, 2-teilig, SLN
RB 25	Alstom Lint 81, vareo

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor Dortmund – Hagen - Lüdenscheid - Gummersbach verkehren derzeit die Nahverkehrs-
 linien RB 25 (Oberbergische Bahn) zwischen Köln und Lüdenscheid und RB 52 (Volmetal-Bahn) auf der
 Relation Lüdenscheid - Hagen – Dortmund sowie lokaler Güterverkehr. Der Korridor verbindet die Städte
 und Gemeinden des Bergisch-Märkischen Grenzgebietes (Gummersbach, Marienheide, Meinerzhagen,
 Kierspe, Halver, Lüdenscheid und Schalksmühle) mit der Metropole Köln sowie den Städten im östlichen
 Ruhrgebiet. Im Bahnhof Lüdenscheid-Brügge (Westf) besteht unmittelbarer Anschluss zwischen beiden
 Linien.

Die zwischen Dortmund und Halver-Oberbrügge ehemals durchgehend zweigleisig verlaufende nicht-
 elektrifizierte Strecke wurde in den 2000er Jahren auf ein Gleis zurückgebaut. Zugkreuzungen sind in
 Brügge und (außerhalb des NWL-Verbandsgebiets) im Verlauf nach Dortmund in Herdecke und Hagen-
 Rummenohl möglich.

1 Auf der Strecke (Köln-) Gummersbach – Meinerzhagen - Lüdenscheid-Brügge (Westf) wurde der Perso-
2 nenverkehr 1986 eingestellt. In den Jahren 2004 bis wurde die Strecke jedoch von Gummersbach an seit
3 2004 in Teilabschnitten erfolgreich für den Personenverkehr reaktiviert. 2017 verkehrten erstmal wieder
4 durchgängige Züge Köln – Lüdenscheid, seit 2018 ist dies auch im 60-Min-Takt möglich.

5 Auf der stark zurückgebauten und vom Zugangebot inzwischen nahezu vollständig ausgelasteten Strecke
6 Köln – Gummersbach führen bereits geringe Verspätungen mangels zusätzlicher Begegnungsstellen un-
7 mittelbar zu einer Übertragung der Verspätungen auf die Gegenrichtung. Im weiteren Verlauf bestehen
8 nur sehr geringe Fahrzeitreserven und kaum infrastrukturelle Kompensationsmöglichkeiten, sodass die
9 RB 25 bei Verspätungen nicht selten vorzeitig vor Erreichen vor der Endstation Lüdenscheid wenden
10 muss. Aufgrund von Infrastrukturschäden ist der Korridor zudem immer wieder von länger andauernden
11 Sperrungen betroffen.

12 Durch die Überlagerung der Linien RB 25 und RB 52 zwischen Lüdenscheid-Brügge (Westf) und Lüden-
13 scheid entsteht auf diesem Streckenabschnitt ein 30-Min-Takt.

14 Regelmäßige Streckensperrungen auf der Linie RB 52 zwischen Hagen und Lüdenscheid sowie auf der
15 RB 25 zwischen Lüdenscheid und Köln beeinträchtigen den Zugverkehr gegenwärtig erheblich. Die ein-
16 gleisige Strecke ist teilweise überlastet, sodass an jeder Begegnungsstelle auf den Gegenzug gewartet
17 werden muss. Zudem sind Brückenbauwerke und Tunnel veraltet und bedürfen einer Sanierung. Lang-
18 samfahrstellen beeinträchtigen den Verkehr zusätzlich und erschweren die Umsteigesituation in Lüden-
19 scheid-Brügge

20 Die Linie RB 52 weist laut SPNV-Qualitätsmonitor NRW im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeit von
21 ca. 80 Prozent und eine Zuverlässigkeit von ca. 97 Prozent auf.

22 Der 60-Min-Takt zwischen Lüdenscheid und Köln wird ab Gummersbach auf einen 30-Min-Takt verdich-
23 tet. Durch die Einbindung dieser Linie in das stark ausgelastete Kölner S-Bahn-System sowie durch die
24 betriebliche und infrastrukturelle Durchrationalisierung auf das betriebliche Minimum weist die Linie
25 eine hohe Störanfälligkeit auf. Dies zeigt sich auch in den Werten des SPNV-Qualitätsmonitor NRW, nach
26 der die Linie RB 25 Oberbergische Bahn im ersten Quartal 2025 lediglich eine Pünktlichkeit von 81 Pro-
27 zent sowie eine Zuverlässigkeit von 97 Prozent aufweist.

28 **Angebots- und Infrastrukturentwicklung**

29 Trotz der erfolgreichen Reaktivierung des Abschnitts Gummersbach – Brügge hat sich das Angebot in
30 den letzten Jahren nur wenig weiterentwickelt. Vielmehr war der Betrieb immer wieder durch lange
31 Sperrungen und Ersatzverkehre geprägt, was eine nachhaltige Etablierung des Angebots erschwerte. So
32 war die Strecke der Linie RB 52 aufgrund von Flutschäden über drei Jahre zwischen Hagen und Lüden-
33 scheid gesperrt. Schon kurz nach der Wiederaufnahme des Betriebs führten Brückenschäden an ver-
34 schiedenen Stellen erneut zu kurzfristigen Sperrungen. Auch die RB 25 war von den Flutschäden betrof-
35 fen und über längere Zeit gesperrt; nach Wiederaufnahme des Verkehrs kam es dort ebenfalls durch
36 eine Brückensanierung zu einer lang andauernden Sperrung.

37 Auch im Jahr 2026 sind weitere umfangreiche, längerfristige Sperrungen geplant, sodass das Zugangebot
38 den Fahrgästen nur selten in vollem Umfang zur Verfügung steht. Vor diesem Hintergrund hat die Ver-
39 stetigung des regulär bestellten Betriebs in diesem Korridor oberste Priorität.

40 Alle Ausbau- und Sanierungsarbeiten im stark frequentierten Abschnitt Gummersbach – Köln werden
41 voraussichtlich zu weiteren längerfristigen Vollsperrungen der RB 25 führen, sodass Köln auf absehbare
42 Zeit nicht ganzjährig und zuverlässig mit der RB 25 erreichbar sein wird. Vor diesem Hintergrund ist es
43 besonders wichtig, die in der Zielnetzplanung vorgesehenen weiteren Maßnahmen konsequent umzu-
44 setzen. Mit der Verdichtung des Angebots und der Einführung der neuen Linie RB 55 Gummersbach –
45 Hagen – Dortmund werden zudem Meinerzhagen und Kierspe umstiegsfrei an die beiden Oberzentren
46 angebunden. In Hagen entstehen dadurch auch Verknüpfungen nach Düsseldorf, Köln, Hamm und
47 Münster. Gleichzeitig ermöglicht die RB 55 in Kombination mit den Linien RB 25 und RB 52

- 1 halbstündliche Reiseketten entlang der gesamten Achse, einschließlich Lüdenscheid. Hierfür sind jedoch
- 2 Infrastrukturausbauten im Bereich Schalksmühle in Form einer neuen Kreuzungsstelle und eines zwei-
- 3 gleisigen Abschnitts sowie zusätzliche Bahnsteigkanten in Brügge erforderlich.

Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



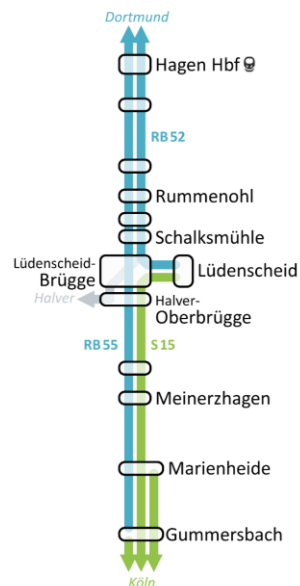
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Auf beiden Linien wird ein Stundentakt angeboten. Auf der RB 25 wird zwischen Gummersbach und Köln (außerhalb des Verbandsgebiets) ein 30-Min-Takt gefahren. Im Zielkonzept NRW 2040 soll die RB 25 als S-Bahn im 20-Min-Takt zwischen Köln und Gummersbach verkehren. Lüdenscheid soll weiterhin stündlich von Köln aus angefahren werden, in Gummersbach soll zudem Anschluss von einer S-Bahn auf die neue Linie RB 55 (Gummersbach - Brügge - Hagen – Dortmund) bestehen. Ziel ist ein 30-Min-Takt auf den Abschnitten Dortmund – Herdecke – Hagen – Lüdenscheid-Brügge und Gummersbach und Lüdenscheid-Brügge.

Bedienungszeiten

Die Mindestanforderungen für die Bedienzeiten der Linie RB 52 Volmetal-Bahn (Mo-Sa 6 bis 22Uhr, So 8 bis 22 Uhr) werden erfüllt. Die Mindestanforderungen bezüglich der Bedienungshäufigkeit werden erfüllt. Die Mindestanforderungen für die Bedienzeiten der Linie RB 25 Oberbergische Bahn (Mo-Fr 6 bis 20 Uhr, Sa 8 bis 20 und So 10 bis 20 Uhr) werden übertroffen.

Vernetzung / Anschlüsse

Heute bestehen Anschlüsse stündlich in Brügge zwischen den Linien RB 25 und RB 52 in der Relation Köln – Dortmund.

Zukünftig, mit der Umsetzung der Zielnetze NRW 2040, werden alle Teilbereiche durch Linienüberlagerungen im 30-Min-Takt bedient. In Gummersbach entsteht dadurch neben der stündlichen Durchbindung der S 15 (Köln – Lüdenscheid) ein Anschluss zur RB 55 (Dortmund – Hagen – Gummersbach) sowie von und zur S 15 (Gummersbach – Köln). In Brügge wird auf der Achse Lüdenscheid – Hagen – Dortmund neben der weiterhin umsteigefreien stündlichen RB 52 zusätzlich ein Anschluss zwischen der S 15 (Lüdenscheid – Brügge) und der RB 55 (Brügge – Hagen – Dortmund) angeboten.

Dekarbonisierung

Für die Strecke (Köln-) Gummersbach – Lüdenscheid ist im Zielkonzept NRW 2040 der Betrieb mit elektrischen Triebwagen für die Linie S 15 vorgesehen. Hierfür ist die Verlängerung der für den Abschnitt Köln – Gummersbach in Planung befindlichen Oberleitung erforderlich. Weiterhin wird der Ersatz von Dieseltriebwagen durch umweltfreundliche batterieelektrische Fahrzeuge auf der Linie RB 55 angestrebt. Dabei soll die RB 55 von Gummersbach unter der Oberleitung bis Brügge laden und anschließend bis Dortmund verkehren.

Fahrzeugeinsatz

Auf der Linie RB 25 (Oberbergische Bahn) verkehren zwischen Lüdenscheid und Gummersbach (- Köln) Dieseltriebwagen der Baureihe LINT-81 (300 Sitzplätze) von Alstom. Auf der Linie RB 52 (Volmetal-Bahn) verkehren zwei- (120 Sitzplätze) bzw. dreiteilige (160 Sitzplätze) Dieseltriebwagen der Baureihe LINK von PESA in Einfach- oder Doppeltraktion. Aufgrund der hohen Nachfrage werden in der Hauptverkehrszeit regelmäßig Doppeltraktionen eingesetzt.

Die RB 52 soll ab Mitte der 2030er Jahre aus dem Vertrag des Sauerlandnetzes in ein BEMU-Netz gemeinsam mit der RB 51 und RB 53 überführt werden. Ob auf der Linie RB 25 im Übergang zur Elektrifizierung dauerhaft Dieselfahrzeuge oder im Übergang auch BEMU-Fahrzeuge verkehren sollen, bedarf noch weiterer Abstimmungen. Die Linie RB 55 kann erst nach Ausweitung der Infrastruktur sowie entsprechender Finanzierung der Mehrkilometer durch das Land NRW verkehren. Ein konkreter Zeitpunkt hierfür ist noch nicht erkennbar. Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Die Brücken und Tunnel der Strecke sind trotz der Reaktivierung für den SPNV in den Jahren 2004 bis 2018 auch im dortigen Abschnitt teilweise abgängig und bedürfen einer Erneuerung.

Um für die Fahrgäste die bisherige Stückelung und die wiederkehrenden Sperrungen zu vermeiden, wird eine Bündelung der Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen als erforderlich angesehen. Für den Ausbau der S 15 und deren spätere Verlängerung über Gummersbach nach Lüdenscheid sind im NWL-Gebiet eine zusätzliche Begegnungsstelle südlich von Kierspe sowie der Bau der Oberleitung bis Lüdenscheid vorgesehen.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen im NWL-Verbandsgebiet wurden in den letzten Jahren sukzessive modernisiert und sind barrierefrei gestaltet. Einzelne Stationen im Gebiet der benachbarten Aufgabenträger müssen allerdings noch umgebaut werden, um eine vollständige Barrierefreiheit auf der Linie zu gewährleisten. Die Stationen Meinerzhagen, Kierspe und Halver-Oberbrügge verfügen über eine Bahnsteiglänge von 76 Zentimetern über Schienenoberkannte sowie eine Bahnsteignutzlänge von 170 Metern.

Die Stationen Lüdenscheid, Lüdenscheid-Brügge, Schalksmühle und Dahlebrück verfügen ebenfalls über eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkannte, weisen aber eine deutlich geringere Bahnsteiglänge von zwischen 100 und 120 Metern auf, wodurch der Einsatz von Zügen in Doppeltraktion zwischen Lüdenscheid und Dortmund stark eingeschränkt ist. Hier gilt es die Längen und Höhen im Vorfeld der BEMU-Fahrzeuge ab Mitte der 2030er Jahre zu vereinheitlichen.

Für das Zielkonzept NRW 2040 ist in Brügge (Westf) ein weiterer Bahnsteig herzustellen.

Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

Die 7 Kilometer lange Strecke von Halver-Oberbrügge nach Halver wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung untersucht. Die Ergebnisse liegen gegenwärtig noch nicht vor.

Im Rahmen einer studentischen Untersuchung an der Universität Siegen wurde eine Neubaustrecke (Südwestfalen-Express) zwischen Attendorn und Meinerzhagen untersucht, welche zwischen Meinerzhagen und dem Abzweig nach Krummenerl eine aktuell aufgrund Infrastrukturschäden zur Stilllegung vorgesehene Güterzugstrecke mitnutzen soll und von dort bis nach Listerscheid (vgl. Korridor 35) mit

- 1 einer Neubaustrecke geführt werden soll. Die Untersuchung wird durch das Land NRW gefördert und
 2 soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

3 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

- 4 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Alternative Antriebskonzepte / Dekarbonisierung Westmünsterlandbahn und Märkisches Sauerland	Elektrifizierung Coesfeld - Gronau	Elektrifizierung	Umsetzung BEMU-Konzept RB 51
	Elektrifizierungsinsel Brügge	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 52
	Elektrifizierung Iserlohn, Gleis 1	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 53
	Stationen RB 51/ RB 52/ RB 53	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 12 Stationen (Epe, Selm, Bork, Ahaus (Gleis 2), Legden, Rosendahl-Holtwick, Kalthof, Hennen, Iserlohnheide, Iserlohn, Dahlebrück, Schalksmühle)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge
Ausbau Brügge - Hagen	Neubau Bahnsteig GI 4/5 in Brügge, Ausbau NordkopfBrügge für parallele Ausfahrten nach Hagen und Lüdenscheid, zweigleisiger Abschnitt südlich Schalksmühle für Güterverkehr (Ersatz)	30-Min-Takt Hagen - Brügge (- Lüdenscheid)	2040
Meinerzhagen – Listerscheid (Westanbindung Olpe – Köln)	Reaktivierung/Neubau Strecke und Stationen	neue RB	2040

5

6

1

B4.12.5 Siegerland

2

Korridor 35

3

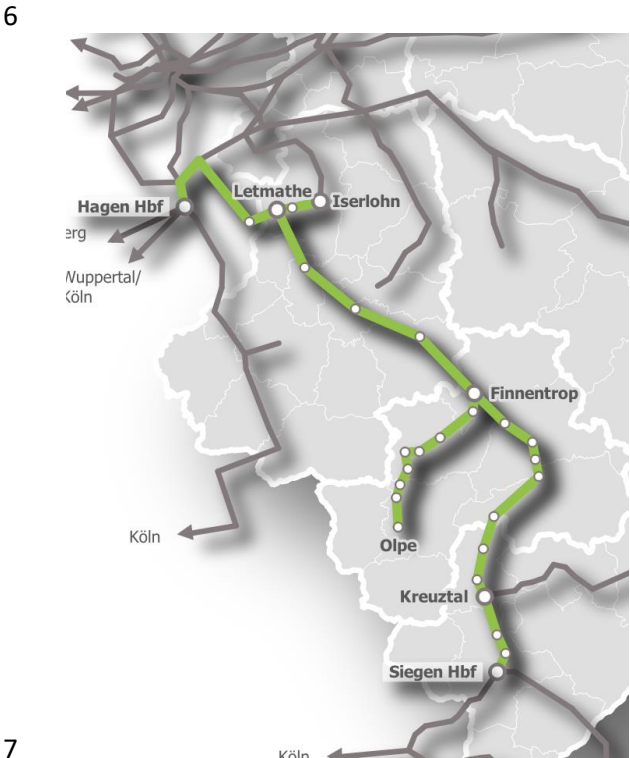
(Dortmund Hbf /) Hagen Hbf > Letmathe < Iserlohn / Finnentrop < Olpe / Siegen Hbf

4

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 91	Ruhr-Sieg-Bahn	Hagen - Letmathe - Finnentrop - Siegen
RB 92	Biggesee-Express	Finnentrop - Olpe
RE 16	Dortmund-Siegerland-Express	Dortmund - Letmathe - Finnentrop – Siegen
RE 34	Ruhr-Lenne-Express	Essen – Hagen – Letmathe – Iserlohn
IC 34		Dortmund – Siegen – Frankfurt

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2820	440	Hagen – Letmathe	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2850	427	Letmathe – Iserlohn	Elektrifiziert, eingleisige Strecke
2800, 2880	440	Letmathe – Siegen	Elektrifiziert, zweigleisige Strecke
2864	442	Finnentrop – Olpe	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 91	40	40	38	22
RB 92	40	40	36	34
RE 16 Hagen – Letmathe	36	39	36	34
RE 16 Letmathe – Iserlohn	69	69	66	39
RE 34 / IC 34	26/10	26/10	23/10	23/8

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Siegen	4-22	4-1		6-22
ab Iserlohn	5-23	5-23	5-23	6-23
ab Olpe	5-0	5-0	7-0	8-0
ab Hagen	5-23	5-1	6-1	6-0
ab Finnentrop	4-23	4-23	6-23	7-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 91	1.11 Mio.
RB 92	0,33 Mio.
RE 16	0,18 Mio.
RE 34 / IC 34	0,80 Mio. / 0,40 Mio.

7

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S	Fahrzeugeinsatz	Typ
Hagen – Letmathe	2.400	2.400	1.600	RB 91	Stadler FLIRT, 1/ 2-teilig, RSN
Letmathe – Iserlohn	1.100	900	600	RB 92	Alstom Lint 41, EWS
Letmathe – Finnentrop	1.800	1.900	1.600	RE 16	Stadler FLIRT, 1/2-teilig, RSN
Finnentrop – Olpe	700	400	300	RE 34	Stadler FLIRT 3 XL, 3-teilig, SBRR, vereinzelt Alstom Coradia, 3-teilig
Finnentrop – Kreuztal	2.600	2.300	1.700		
Kreuztal – Siegen	4.800	3.600	2.300	IC 34	Lok+5 Bombardier IC-2-Dosto-Wagen

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor (Hagen-)Hohenlimburg – Siegen verkehren derzeit die Nahverkehrslinien RE 16 (Ruhr-Lenne-Express) auf der Relation Essen – Hagen – Iserlohn, RE 34 (Dortmund-Siegerland-Express) zwischen Dortmund und Siegen, RB 91 (Ruhr-Sieg-Bahn) zwischen Hagen und Siegen, RB 92 (Biggesee-Express) zwischen Olpe und Finnentrop, RB 93 (Rothaar-Bahn) zwischen Betzdorf und Bad Berleburg sowie mit einzelnen Fahrten am Samstag die Linie RB 94 (Obere Lahntalbahn) auf der Relation Marburg - Erndtebrück - Betzdorf sowie die Fernverkehrslinie IC 34 (Dortmund – Siegen – Frankfurt), die zur Nahverkehrsnutzung freigegeben ist. Der Korridor verbindet die Oberzentren Hagen und Dortmund mit den Städten und Gemeinden Iserlohn, Altena, Werdohl und Plettenberg im Märkischen Kreis, Finnentrop, Lennestadt und Kirchhundem im Kreis Olpe sowie Kreuztal im Kreis Siegen-Wittgenstein mit dem südwestfälischen Oberzentrum Siegen.

Zwischen Hagen und dem Siegerland folgt die Strecke überwiegend dem Fluss Lenne und bildet die kürzeste Verbindung zwischen Ruhr und Sieg, weshalb diese auch als Ruhr-Sieg-Strecke bezeichnet wird. Die zweigleisige und elektrifizierte Hauptstrecke ist Teil der Güterzugmagistrale Hanau – Siegen – Hagen. In Hagen, Iserlohn-Letmathe, Finnentrop und Kreuztal treffen weitere Strecken auf den Korridor, sodass dort diverse Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV bestehen.

Im Korridor überlagern sich eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrtbedürfnisse. Dies spiegelt sich auch in der Angebots- und Linienstruktur wider.

Die Ruhr-Sieg-Strecke hat durch die Linie RE 16 Zulauf über Hagen Hbf aus Essen- Bochum – Witten über Letmathe bis Iserlohn. Von Hagen Hbf aus verbindet die RB 91 alle Halte an der Ruhr-Sieg-Strecke mit Siegen. Diese Linie hat zudem in Letmathe Anschluss zu einen Pendelzug nach Iserlohn. Weiterhin verkehren über die Ruhr-Sieg-Strecke mit der IC-Linie 34 und der RE 34 (zusammen als stündliches Angebot) direkt von Dortmund über Witten geführte Züge bis Siegen. Der IC verkehrt noch bis Sommer 2026 zweistündlich über Siegen hinaus weiter bis Frankfurt Hbf. Die IC-Linie 34 kann zwischen Dortmund, Siegen und dem hessischen Dillenburg zuschlagfrei von Fahrgästen mit Nahverkehrstickets genutzt werden.

Von Letmathe führt eine eingleisige elektrifizierte Strecke nach Iserlohn. Mit der RE 16 (Essen – Hagen – Letmathe – Iserlohn) und dem Pendel RB 91 (Letmathe – Iserlohn, mit Anschluss in Letmathe an die RB 91 nach Hagen und Siegen verkehren zwei Züge je Stunde und Richtung zwischen Letmathe und Iserlohn. In Iserlohn ist die Strecke nicht mit der ebenfalls dort endenden Strecke Iserlohn – Schwerte – Dortmund (RB 53; vgl. Korridor 33) verbunden.

Im Bahnhof Finnentrop zweigt die RB 92 von der zweigleisigen und elektrifizierten Ruhr-Sieg-Strecke ab und pendelt von dort entlang des Biggesees über Attendorn zur Kreisstadt Olpe. In Finnentrop bestehen stündliche Anschlüsse zum IC 34 und zur RE 34 nach Dortmund. Die RB 92 verkehrt im 60-Min-Takt (mit Abweichungen im Schülerverkehr) mit Halt an allen Stationen. Die einzige Kreuzungsmöglichkeit auf der ansonsten vollständig eingleisigen Strecke besteht in Attendorn. Aufgrund der nicht dafür ausgelegten Signaltechnik können dort jedoch keine Züge vorzeitig wenden

Im Süden der Ruhr-Sieg-Strecke stößt in Kreuztal die stündliche RB 93 (aus Richtung Bad Berleburg – Erndtebrück, ab 12/2025 bis Siegen Hbf) dazu. Im Abschnitt Kreuztal – Siegen verkehren mit der RE 34/IC 34, RB 91 und RB 93 drei Züge je Stunde (und Richtung). Die Zugverteilung zeigt, dass RE/IC 34 und RB 93 im Abstand weniger Minuten verkehren, gefolgt von der RB 91 im Abstand von etwa 20 Minuten.

Die Hauptstrecke von Hagen nach Siegen ist durch Nah-, Fern- und Güterverkehr stark ausgelastet. Immer wieder auftretende kurzfristige Sperrungen von einzelnen Brückenbauwerken oder Streckenabschnitten, haben direkten Einfluss auf die Pünktlichkeit der Züge.

Im ersten Quartal des Jahres 2025 weist die RE 34 eine Pünktlichkeit von 76 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 99 Prozent auf. Der jeweils in der anderen Stunde verkehrende IC 34 erreicht eine Pünktlichkeit von 55 Prozent sowie eine Zuverlässigkeit von 94 Prozent. Bei Baustellen im Linienverlauf verkehrte

der IC jedoch nicht. Trotz der Klassifizierung als Fernverkehrsleistung wurde der Ersatzverkehr dafür vom NWL organisiert und finanziert, damit für Fahrgäste keine Angebotslücken entstanden. Zudem kam es häufig vor, dass verspätete IC-Züge Siegen Hbf nicht anfahren, sondern ersatzweise in Siegen-Weidenau hielten. IC-Fahrgäste aus Siegen Hbf mussten in diesem Fall die wenige Minuten zuvor verkehrende RB 93 nach Weidenau nutzen und umsteigen. Fahrgäste, die in Weidenau vom IC abgesetzt wurden, mussten entweder den Zug in Gegenrichtung nehmen oder per Bus nach Siegen Hbf weiterfahren.

Die Linie RB 91 (Hagen – Siegen) erreichte im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeit von 90 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 99 Prozent. Demgegenüber erreichte die RE 16 im selben Zeitraum eine Pünktlichkeit von ca. 80 Prozent und eine Zuverlässigkeit von ca. 99 Prozent. Die Linie RB 92 Biggese-Express konnte aufgrund ihrer isolierten Lage vom übrigen Verkehrsgeschehen laut SPNV-Qualitätsmonitor NRW im ersten Quartal 2025 mit einer Pünktlichkeit von knapp 98 Prozent und einer Zuverlässigkeit von ca. 100 Prozent erzielen. Die RB 93 (Rothaar-Bahn) erreichte im Fahrplan 2025 lediglich eine Pünktlichkeit 53 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 91 Prozent.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

In den Zielkonzepten NRW 2032 und 2040 sind für die Strecken und Linien im Korridor einige Veränderungen vorgesehen. Gleichwohl müssen diese Planungen durch verschiedene Entwicklungen tendenziell neu justiert werden.

Auf der Ruhr-Sieg-Strecke sieht die Zielnetzplanung NRW 2032 vor, die RB 91 wieder als Flügelzuglinie Hagen – Letmathe – Iserlohn/Siegen einzusetzen. Damit könnte die Verbindung Hagen – Iserlohn wieder wie bis vor einigen Jahren komplett umsteigefrei wieder angeboten werden.

Im weiteren Verlauf der Strecke sehen die bisherigen Planungen weiterhin eine Fernverkehrslinie (IC 34) vor. Dieser wird aber bereits ab dem Jahr 2026 entfallen. Dafür wird ab Dezember 2026 die Linie RE 34 stündlich zwischen Dortmund und Siegen verkehren.

Ob die RE 34, wie in den Zielnetzplanungen NRW 2040 vorgesehen, künftig alle zwei Stunden über Siegen hinaus über Gießen nach Frankfurt verlängert wird, ist in Kürze mit dem hessischen Nachbaraufgabenträger RMV abzustimmen. Gleiches gilt für Überlegungen, die RE 9 (Aachen – Köln – Siegen) Richtung Mittelhessen zu verlängern. Auch diese Optionen sollen gemeinsam mit dem RMV näher untersucht werden. Dabei ist auf Basis der Reisendenströme zu analysieren, inwiefern unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nachfragen in den möglichen Linienverläufen und der bestehenden Vertragslaufzeiten Durchbindungen gemeinsam angestrebt und umgesetzt werden können.

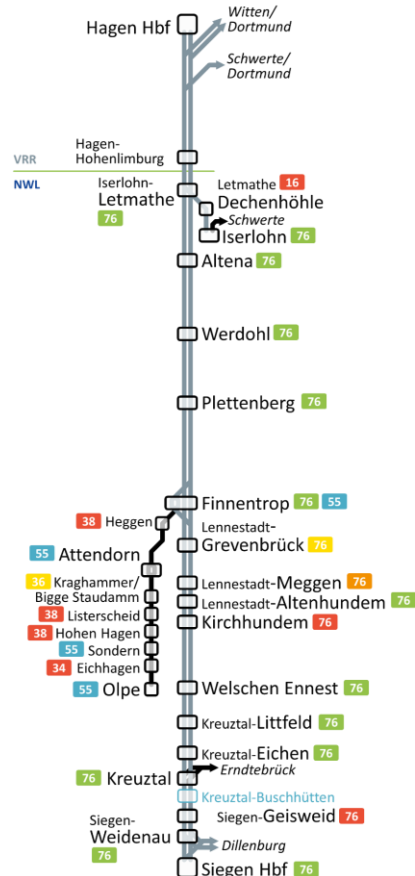
Die bisherigen Planungen der Zielnetze NRW 2032 und 2040 sahen vor, dass im südlichen Abschnitt der Ruhr-Strecke die RE 9 ab Köln in Eitorf geflügelt werden sollte: Ein Teil würde nur an wenigen Stationen halten, der andere alle Unterwegshalte bedienen, und beide sollten über Siegen bis Kreuztal verkehren. Aus unterschiedlichen Gründen (vgl. Korridor 37) wurde dieses Konzept jedoch geändert. Zukünftig ist daher kein direkter Zug aus Köln vorgesehen; stattdessen soll eine RB-Linie von der Siegstrecke bis Kreuztal beziehungsweise gegebenenfalls bis Hilchenbach (vgl. Korridor 36) verlängert werden.

Von den Veränderungen sind die Planungen für die RB 92 jedoch nicht betroffen. Diese soll gemäß der Zielnetzplanung NRW 2040 über Finnentrop hinaus, über Letmathe – Hohenlimburg – Schwerte und Dortmund-Hörde zukünftig bis Dortmund Hbf verlängert werden. Damit sollen die Verkehre auf der Ruhr-Sieg-Strecke auf drei Züge je Stunde verdichtet werden und zusätzlich neben der RE 34 ein zweiter Zug je Stunde von der Ruhr-Sieg bis nach Dortmund Hbf verkehren. Durch die Linienführungen können damit auch Ziele im Dortmunder Süden umsteigefrei von der Ruhr-Sieg-Strecke und überregional besser angebunden werden. Weiterhin würde das touristische Ziel Biggese von Dortmund aus stündlich und umsteigefrei erreichbar werden. In Schwerte wäre zudem von der Ruhr-Sieg-Strecke ein attraktiver Umstieg zur RE 13 möglich, die im Zielnetz NRW 2040 über Hamm und Münster bis Zwolle durchgebunden werden soll.

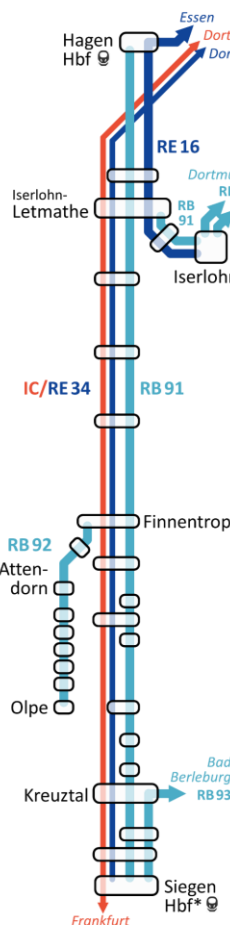
- 1 Die RE 14 ersetzt in der Zielnetzplanung die heutige RE 16 (Essen -Hagen – Iserlohn) sowie die RB 91 im
- 2 Abschnitt Iserlohn – Letmathe. Die RE 14 wird im 30-Min-Takt zwischen Iserlohn, Hagen und Essen sowie
- 3 weiter über Dorsten hinaus im 30-Min-Takt bis Borken bzw. Coesfeld verkehren. Einmal stündlich wird
- 4 die Linie in Dorsten geflügelt und zusätzlich zum Zugteil nach Borken ein Zugteil bis nach Coesfeld ver-
- 5 kehren.

Infrastruktur 2026

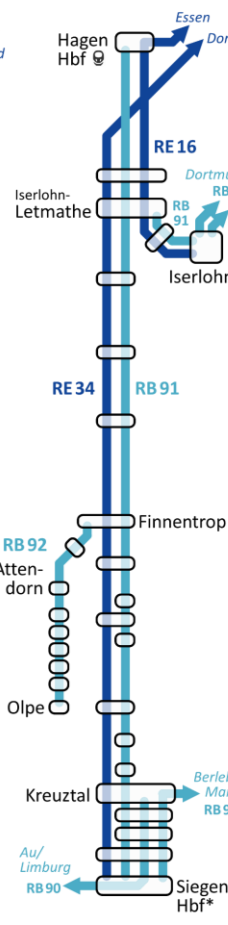
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher
neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



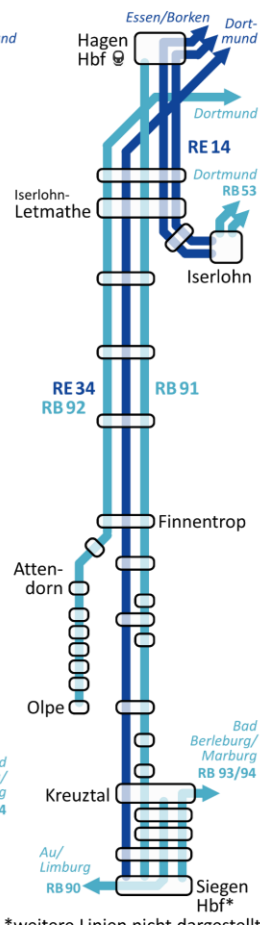
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



*weitere Linien nicht dargestellt

6
7
8
9

Legende auf S. 362

Qualität

- 10 Zur Erzielung einer Qualitätsverbesserung wurde die Linie RB 93 (Rothaar-Bahn) im Dezember 2025 in
- 11 Siegen geteilt. Die Wirkung dieser Maßnahme wird entsprechend evaluiert.

Taktfolge und Verbindungen

- 13 Die Linie RE 34 verkehrt derzeit noch im stündlichen Wechsel mit der IC 34 Linie, sodass aus beiden
- 14 Linien ein angenäherter Stundentakt entsteht. Bei fünf Fahrten am Tag und Richtung wird eine Mitfahrt
- 15 im Fernverkehr zwischen Dortmund und Dillenburg mit Nahverkehrstickets durch den NWL finanziert.

- 16 Ab Dezember 2026 wird der Betrieb des Fernverkehrs auf dieser Linie eingestellt und die RE 34 zum 60-
- 17 Min-Takt ausgedehnt. Im Knoten Siegen erreicht die dann stündlich verkehrende RE 34 die Übergänge
- 18 zur RE 9 sowie die Übergänge in Richtung Mittelhessen und Frankfurt. Die Anbindung Hagen-Iserlohn
- 19 soll in den Planungen des Zielnetzes NRW 2032 neben der RE 16 auch wieder mit einer zweiten Leistung
- 20 je Stunde umsteigefrei werden. Statt als Pendel zwischen Letmathe und Iserlohn soll die RB 91 in Let-
- 21 mathe wieder geflügelt werden, sodass die Züge von Hagen über Letmathe nach Iserlohn beziehungs-
- 22 weise Siegen verkehren.

In den Planungen des Zielnetzes NRW 2040 sollen RE 16 und die Flügelzüge der RB 91 in die halbstündlich verkehrende RE 14 integriert werden. Die RE 14 wird künftig den Zuglauf Borken/Coesfeld – Essen – Hagen – Iserlohn bedienen. Mit der Verlängerung der RB 92 nach Dortmund entstehen für den Kreis Olpe neue Direktverbindungen ins östliche Ruhrgebiet sowie attraktive Anschlüsse in Schwerte in Richtung Hamm und weiter nach Münster.

Bedienungszeiten

Zur Erfüllung der in diesem NVP definierten Anforderungen für die Bedienungszeiten (Mo-Sa 6 bis 23 Uhr, So 7 bis 23 Uhr) und die Bedienungshäufigkeit sind auf dem Korridor zusätzliche Fahrten sowohl im Früh- als auch im Spätverkehr sowie am Wochenende erforderlich. Vor allem der Sonntagsverkehr auf der Linie RB91 soll von einem heutigen 120-Min-Takt auf einen 60-Min-Takt verdichtet werden.

Vernetzung / Anschlüsse

Die auf dem Korridor verkehrenden Linien sind in den ITF-Knoten Siegen integriert und haben in Siegen Anschluss an die Linien RE 9 nach Köln - Aachen, RB 90 nach Limburg (Lahn), RB 95 nach Dillenburg und RE 99 nach Gießen - Frankfurt am Main.

In Kreuztal besteht ein Übereck-Anschluss von der Linie RB 91 zu den Linien RB 93/94 (Hagen – Bad Berleburg / Marburg (Lahn)). In Finnentrop besteht ein Anschluss zwischen RB 92 und IC34/RE34 nach Dortmund. In Letmathe besteht Übergang vom IC 34/RE 34 aus Siegen auf den RE 16 nach Hagen – Essen sowie vom Pendel der RB 91 Iserlohn – Letmathe auf die RB 91 in Richtung Siegen und Hagen.

Dekarbonisierung

Derzeit verkehren auf der Strecke Finnentrop – Olpe ausschließlich Dieselfahrzeuge. Im Bahnhof Finnentrop sind die Gleise, auf denen die RB 92 verkehrt, jedoch schon mit einer Oberleitung ausgestattet. Daher ist vorgesehen, bei der Neuausschreibung der RB 92, diese ab Dezember 2030 auf BEMU-Fahrzeuge umzustellen. Die Fahrzeuge können ihre Batterien im elektrifizierten Endbahnhof Finnentrop laden und damit den nicht-elektrifizierten Abschnitt nach Olpe mittels Batterieenergie überbrücken. Die Wendezeit im Bahnhof Finnentrop zur Nachladung der Akkus ist auskömmlich.

Im Rahmen der Durchbindung der Linie RB 92 nach Dortmund werden die Fahrzeuge ihre Akkus im elektrifizierten Abschnitt zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Hörde sowie zwischen Schwerte und Finnentrop laden können. Damit können die nicht elektrifizierten Abschnitte Olpe – Finnentrop und Schwerte – Dortmund-Hörde überbrückt werden.

Auch die im Abschnitt Kreuztal – Siegen mit auf der Ruhr-Sieg-Strecke verkehrende RB 93 soll langfristig (ab Dezember 2039 vorgesehen) ebenfalls von Diesel- auf BEMU-Fahrzeuge umgestellt werden.

Die neu über die Siegstrecken über Siegen bis Kreuztal (bei Oberleitung ab Dezember 2039 ggf. bis Hilchenbach) verlängerte RB 90 würde vor der Neuausschreibung und neuen Fahrzeugen bis voraussichtlich Dezember 2030 mit Dieselfahrzeugen bis Kreuztal verkehren. Aufgrund der aktuellen Finanzsituation erscheint eine Finanzierung der Mehrverkehre jedoch wenig realistisch.

Fahrzeugeinsatz

Auf der Linie RE 34 werden im Übergang der Verkehrsverträge zunächst u. a. Fahrzeuge vom Typ Siemens Mireo smart zum Einsatz kommen, die sukzessive durch die langfristig vorgesehenen fünfteiligen Triebwagen vom Typ Stadler FLIRT 3 mit ca. 250 Sitzplätzen abgelöst werden.

Auf den Linie RE 16 und RB 91 kommen im Rahmen des noch bis Dezember 2034 laufenden Verkehrsvertrags weiterhin die etablierten Elektrotriebwagen mit einer Kapazität von 120 bis 180 Sitzplätzen je Fahrzeug zum Einsatz. Für die RB 92 sind ab Dezember 2030 BEMU-Fahrzeuge vorgesehen, bis dahin werden weiterhin die aktuellen Fahrzeuge eingesetzt.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Zur Umsetzung der Zielnetzplanungen in Bezug auf die Verlängerung der Linie RB 92 nach Dortmund ist in Finnentrop-Heggen ein neuer Kreuzungsbahnhof erforderlich.

Betrieblich sinnvoll wäre jedoch außerhalb der Zielnetzplanungen zudem die Schaffung einer Weichenverbindung zwischen den bisher getrennten Strecken nach Letmathe und Schwerte in Iserlohn. Zudem wäre die Errichtung eines dritten Bahnsteigs für die Integration von überschlagenen Wenden erforderlich. Damit könnte die RB 53 bei Sperrungen der Strecke Iserlohn – Schwerte zumindest noch zwischen den von Iserlohn erreichbaren Stationen pendeln. Das dritte Gleis könnte auch zur Stärkung der betrieblichen Qualität der langlaufenden RE 14 sinnvoll sein. Hier ist gegenwärtig lediglich eine Wendezeit von 7 Minuten vorgesehen. Eine überschlagene Wende würde sich hier voraussichtlich qualitätssteigernd auswirken.

Im Rahmen des Ausbaus der Ruhr-Sieg-Strecke zur internationalen Güterzugmagistrale Hanau – Siegen – Hagen wird durch DB InfraGO eine Erweiterung der Lichtraumprofile der Tunnel vorgesehen. Mit dem Ausbau der Tunnel sollte nicht nur die Durchfahrgeschwindigkeiten durch die Tunnel erhöht werden, sondern zur Verbesserung der Betriebsstabilität zugleich auch das Geschwindigkeitsprofil auf der gesamten Ruhr-Sieg-Strecke verstetigt werden.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Verkehrsstationen Siegen Hbf, Siegen-Weidenau, Kreuztal, Kreuztal-Eichen, Kreuztal-Littfeld, Kirchhundem-Welschem-Ennest, Lennestadt-Altenhundem, Finnentrop, Plettenberg, Werdohl, Altena, Iserlohn-Letmathe und Iserlohn Stadtbahnhof sind mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante vollständig barrierefrei.

Die Verkehrsstationen Olpe, Sondern und Attendorn sind mit einer Bahnsteigkante in Höhe von 55 Zentimetern unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Fahrzeugeinsatzes aktuell barrierefrei, müssen aber entsprechend des Zielkonzepts noch auf 76 Zentimeter Bahnsteighöhe angehoben werden.

Die Station Iserlohn-Dechenhöhle an der Strecke Letmathe – Iserlohn sowie Lennestadt-Grevenbrück, Lennestadt-Meggen, Kirchhundem und Siegen-Geisweid an der Ruhr-Sieg-Strecke und Heggen, Kraghammer, Listerscheid, Attendorn-Hohen Hagen und Eichhagen an der Strecke Finnentrop – Olpe sind bislang nicht barrierefrei. Die Verkehrsstation Lennestadt-Grevenbrück soll im Rahmen der FABB 2 umgebaut werden. Für den Ausbau der Station Lennestadt-Meggen wurde ebenfalls mit Planungen begonnen. Eine Finanzierung ist jedoch bislang nicht gesichert. Für Letmathe-Dechenhöhle, Kirchhundem, und Siegen-Geisweid gibt es aktuell keine Planungen (vgl. Kapitel B4.2.5).

Bei der in der Zielnetzplanung NRW 2040 vorgesehenen Verlängerung der RB 92 über Finnentrop – Letmathe – Schwerte – Dortmund-Hörde – Dortmund Hbf verschiebt sich die Fahrlage der Linie im Abschnitt zwischen Finnentrop und Olpe. Anstelle von Attendorn muss künftig in Heggen gekreuzt werden. Dafür ist Heggen als Kreuzungsstelle mit zwei Bahnsteigkanten auszustatten.

Neue Stationen im SPNV

Im Rahmen der Kapazitätsoffensive soll an der Ruhr-Sieg-Strecke in Kreuztal-Buschhütten ein neuer Haltepunkt für RB-Züge errichtet werden. Aufgrund der angespannten Fahrlage, Anschlüsse und der Haltepolitik ist Halt der RE 34 dort in den Zielnetzplanungen nicht vorgesehen.

An der Strecke Finnentrop – Olpe laufen bereits die Planungen und Abstimmungen, die Verkehrsstation Kraghammer zugunsten eines neuen Haltepunktes Attendorn-Biggedamm aufzulassen.

Mit der Verlängerung der Linie RB 92 nach Dortmund kann zudem außerhalb des Korridors der neue Haltepunkt Schwerte-Westhofen realisiert werden. Die Reaktivierung weiterer Haltepunkte entlang der Ruhr-Sieg-Strecke zur Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale soll untersucht werden.

1 Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV

2 Im Rahmen einer studentischen Untersuchung an der Universität Siegen wurde mit einer teilweisen
3 Neubaustrecke zwischen Listerscheid und Abzweig Krummenerl untersucht, wie die Anbindung von Olpe
4 an Köln nachhaltig verbessert werden könnte (vgl. Kapitel B4.1.5). Der NWL wird hierzu im Jahr 2026
5 eine durch Landesmittel finanzierte Machbarkeitsstudie erstellen, die insbesondere die Realisierungs-
6 möglichkeiten sowie einen belastbaren Nutzen-Kosten-Index untersucht. Die Strecke ist für den ÖPNV-
7 Bedarfsplan mit angemeldet worden. Mit landesweiten Ergebnissen wird Ende 2026/Anfang 2027 ge-
8 rechnet.

9 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

10 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 2, ehemals1000-Bahnhöfe-Programm)	Brake, Buldern, Drensteinfurt, Lenne-stadt-Grevenbrück , Reckenfeld, Rheine-Mesum, Salzkotten	Barrierefreiheit	–
Station Bigge Staudamm	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Bar-rierefreiheit	Barrierefreiheit	–
neue Station Kreuztal-Buschhütten	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumli-cher Potentiale	2032
Ausbau Hagen - Siegen - Gießen (Ruhr-Sieg-Strecke)	Herstellung erweiterter Lichtraum-profile in Tunneln	Erhöhung Streckenkapazität	–
Ausbau Attendorn	Neubau Ausfahrtsignal zur Schaffung einer Wendemöglichkeit in At-tendorn	Verbesserung Qualität	2032
Ausbau RB 92 und Schwerte - Westhofen	zweigleisiger Abschnitt Güterbahn Schwerte - Westhofen, Neubau Bahn-steige in Westhofen (Güterbahn), Kreuzungsbahnhof Heggen	Verlängerung RB 92 von Olpe nach Dortmund Hbf	2040
Ausbau Kreuztal	Neuer Mittelbahnsteig	Sicherstellung Anschluss Erndte-brück - Hagen	2040
Barrierefreier Ausbau RB92	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung Olpe, Eichhagen, Sondern, Lister-scheid, Attendorn, Heggen	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, Barrierefreiheit	–
Stationen Niederschelden Nord, Siegen-Geis-weid , Wilnsdorf-Rudersdorf, Letmathe-De-chenhöhle	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Barrierefreiheit	–
neue Station Kreuztal Mitte	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumli-cher Potenziale	–

11

12

Korridor 36

Siegen Hbf – Kreuztal – Erndtebrück < Bad Berleburg / Bad Laasphe (– Marburg)

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 93	Rothaar-Bahn	Siegen – Hilchenbach – Erndtebrück – Bad Berleburg
RB 94	Obere Lahntalbahn	Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2870	443	Kreuztal – Erndtebrück	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2871	443	Erndtebrück – Bad Berleburg	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke
2870	623	Erndtebrück – Cölbe	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 93	34	34	26	25
RB 94	18	18	16	14
Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Siegen	5-21	5-21	5-21	7-21
ab Bad Berleburg	6-19	6-19	6-19	8-19
ab Marburg	6-20	6-20	8-20	8-20
ab Erndtebrück	6-19	6-19	8-19	10-19

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Kreuztal – Hilchenbach	1.400	700	500
Hilchenbach – Erndtebrück	500	400	300
Erndtebrück – Bad Berleburg	500	300	200
Erndtebrück – Bad Laasphe	200	200	100
Bad Laasphe – Wallau	600	200	200

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 93	0,67 Mio.
RB 94	0,19 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 93	Alstom Lint 41, EWS
RB 94	Siemens Desiro Classic, KHB

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor Siegen – Bad Berleburg / Marburg verkehren die beiden Nahverkehrslinien RB 93 (Rothaar-Bahn) auf der Relation Siegen – Bad Berleburg und RB 94 (Obere Lahntalbahn) zwischen Erndtebrück und Marburg sowie ein umfangreicher lokaler und regionaler Güterverkehr. Der Korridor verbindet die Städte und Gemeinden des Siegerlandes (Siegen, Kreuztal, Hilchenbach), Wittgensteins (Erndtebrück, Bad Berleburg, Bad Laasphe), des sogenannten Hessischen Hinterlandes (Biedenkopf, Dautphetal) und des Marburger Landes (Lahntal, Marburg) mit den beiden Oberzentren Siegen und Marburg. Sie ist Teil der raumplanerischen Verkehrs- und Entwicklungsachse Siegen – Marburg. Im Bahnhof Erndtebrück besteht unmittelbarer Anschluss zwischen beiden Linien, sodass sich gemäß Fahrplan hier zweistündlich eine durchgehende Reisekette Siegen – Marburg ergibt.

Die bestehende Infrastruktur weist an vielen Stellen erhebliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf. Allein im Abschnitt zwischen Kreuztal und Bad Berleburg befinden sich fünf Brücken in der schlechtesten Zustandsklasse (ZK 4) der DB. Vier dieser Bauwerke sind ursächlich für die aktuelle Sperrung der RB 93

zwischen Aue-Wingeshausen und Bad Berleburg. Für diese Brücken musste die DB InfraGO die Planungen für Ersatzbauten erst nach Auftreten der Schäden und der daraufhin sofort erforderlichen Sperrung beginnen. Ein präventives Vorgehen, wie es an anderer Stelle bereits allgemein gefordert wird (vgl. Kapitel B4.2.1), fand nicht statt. Vor diesem Hintergrund ist derzeit nicht absehbar, wann die Verkehre auf dem betroffenen Abschnitt wieder aufgenommen werden können.

Darüber hinaus erschweren zahlreiche ungesicherte Bahnübergänge, etwa im Abschnitt parallel zur B62, höhere Geschwindigkeiten der Züge der RB 93. Zudem kommt es durch die ungesicherten Bahnübergänge oft zu schweren Bahnübergangsunfällen.

Die Leit- und Sicherungstechnik in diesem Korridor ist stark veraltet und erfordert einen hohen Personalaufwand. Aus diesem Grund hat DB InfraGO die Erneuerung sowie die Einrichtung eines ESTW in internen Programmen angemeldet, wobei finanzielle Mittel derzeit noch nicht bereitstehen. Der NWL nutzt diese Zeit gezielt, um gemeinsam mit der DB die Zielnetzplanungen mit dem erforderlichen Infrastrukturbedarf für die ESTW-Planung abzustimmen.

Auf der Strecke Erndtebrück – Marburg, die im Eigentum der DB Infrastrukturtochter Kurhessenbahn steht, ist der allgemeine Strecken und Stellwerkszustand zwar besser, dennoch besteht Handlungsbedarf. So muss der 320 Meter lange Leimstruther Tunnel zeitnah saniert werden, und für die Einführung des geplanten 60-Min-Takts ist die Planung und Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs in Saßmannshausen erforderlich.

Die Linien RB 93 (Rothaar-Bahn) und RB 94 (Obere Lahntalbahn) weisen aufgrund der vorgenannten Aspekte gegenwärtig erhebliche Qualitätsdefizite auf, welche von beiden Linien aus den überlasteten Hauptstrecken in den eingleisigen Streckenabschnitt hineingetragen werden. Aufgrund fehlender Fahrplanreserven, Kurzwenden mit minimaler Wendezeit sowie fehlender zusätzlicher Begegnungsstellen können diese Engpässe innerhalb des Korridors nicht ausgeglichen werden. Sie wirken sich auf die weiteren Züge aus und führen dazu, dass der Zugbetrieb auf diesem Korridor nahezu täglich erheblich gestört wird.

Die vorgesehenen Anschlüsse in den Knoten Siegen und Marburg werden dadurch oftmals nicht erreicht. Langsamfahrstellen beeinträchtigen den Zugverkehr zusätzlich. Die ohnehin nur zweistündlich bestehende Umsteigeverbindung zwischen RB 93 und RB 94 in Erndtebrück konnte somit bislang nicht zuverlässig angeboten werden. Zur dringend erforderlichen Stabilisierung des Betriebs der RB 93 wurde die Linie im Dezember 2025 in Siegen in einen Westabschnitt (Au – Betzdorf – Siegen) und einen Ostabschnitt (Siegen – Erndtebrück – Richtung Bad Berleburg) unterteilt.

Die Linie RB 93 (Rothaar-Bahn) weist laut SPNV-Qualitätsmonitor NRW im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeit von nur 53 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 91 Prozent auf. Die RB 94 (Obere Lahntalbahn), weist im selben Quartal eine Pünktlichkeit von 73 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 99 Prozent auf.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

In den kommenden Jahren sind zur Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Umsetzung der Zielkonzepte NRW 2032 und 2040 umfangreiche Investitionen in Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur im Korridor Siegen – Kreuztal – Erndtebrück < Bad Berleburg / Bad Laasphe notwendig.

Durch einen neuen Kreuzungsbahnhof in Saßmannshausen sowie durch Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung des Zugverkehrs zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe soll die in diesem Abschnitt bislang zweistündlich verkehrende Linie RB 94 auf einen Stundentakt verdichtet werden.

Um zukünftig eine Direktverbindung von Siegen nach Marburg umsetzen zu können bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Einerseits wäre die Einführung eines Flügelzugkonzepts denkbar und andererseits ein alternierendes Anfahren der Endstationen Bad Berleburg und Marburg, jeweils mit Anschluss an den Streckenast, der in dieser Fahrt nicht bedient wird.

Sowohl für die erforderlichen Zeiten zum Trennen und Vereinen der Flügelzugteile muss die Strecke beschleunigt werden, um die bestehenden Zugkreuzungen nicht ebenfalls mit anpassen zu müssen. Auch für die Variante mit dem alternierenden Anfahren der Stationen Marburg und Bad Berleburg ist für die erforderlichen Umstiegsvorgänge entsprechend Zeit einzuplanen, für die die Strecken ebenfalls beschleunigt werden müssen. Umfang und Lage der Abschnitte für die Infrastruktur angepasst werden soll sind jedoch unterschiedlich.

Die Planungen sind in enger Abstimmung mit den beiden DB-Infrastrukturunternehmen nun weiter zu konkretisieren und für eine Umsetzung vorzubereiten

Deutlich wird zudem, dass für ein Flügelzugkonzept und die dafür erforderliche Doppeltraktion im Abschnitt Siegen – Erndtebrück deutlich mehr Fahrzeuge und auch deutlich längere Bahnsteige benötigt werden als bei einer alternierenden Lösung. Um die auf dem Abschnitt Erndtebrück – Marburg bisher angebotene Sitzplatzanzahl von 240 Plätzen pro Zug zumindest annähernd zu gewährleisten, müsste bei einem Flügelzugkonzept gleichzeitig zum Abkuppeln auch ein Verstärkerfahrzeug angekuppelt werden. Alternativ müsste die für den Abschnitt Erndtebrück – Marburg erforderliche Sitzplatzanzahl bereits in den Flügelzugteilen Siegen – Marburg von Beginn an mitgeführt werden. Dies würde die benötigte Bahnsteiglänge zwischen Kreuztal und Erndtebrück zusätzlich erhöhen und zugleich die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge weiter steigern.

Aus diesen Gründen spricht derzeit vieles für ein alternierendes Konzept der RB 93/94, bei dem in Stunde A die Züge von Siegen über Erndtebrück nach Marburg verkehren, ergänzt durch einen Anschlusszug von Erndtebrück nach Bad Berleburg, und in Stunde B die Züge von Siegen nach Bad Berleburg verkehren, mit entsprechendem Anschlusszug von Erndtebrück nach Marburg

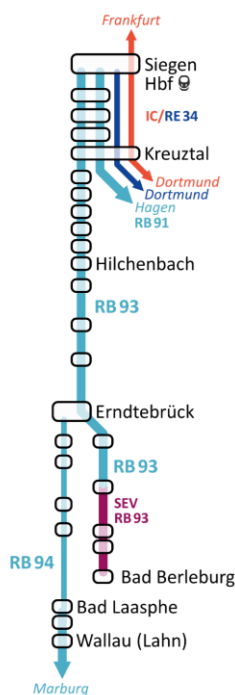
Im Abschnitt Kreuztal – Hilchenbach besteht zudem die Chance, die von Betzdorf ab Dezember 2030 mit Elektrotriebwagen betriebene Linie RB 98 bei einer Elektrifizierung des Abschnitts bis Hilchenbach bis dorthin als Verdichterlinie zu verlängern (vgl. Dekarbonisierung). Die Elektrifizierung dieses Abschnitts wird für den Einsatz der auf den Linien RB 93 und RB 94 vorgesehen BEMU-Fahrzeuge ab Dezember 2039 benötigt.

Infrastruktur 2026

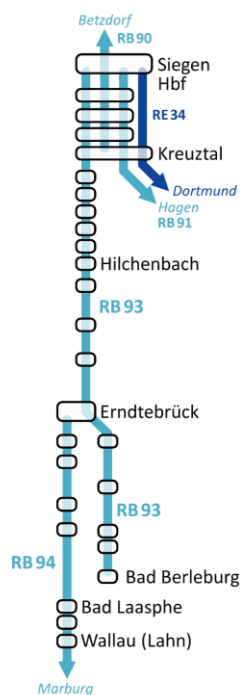
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



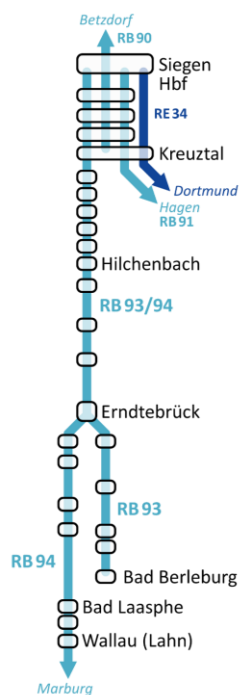
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Um eine Erhöhung der Qualität in diesem Korridor zu erreichen sind infrastrukturelle Anpassungen entlang der Strecken insbesondere in Bezug auf Brückenbauwerke und Tunnel erforderlich.

Zur Erzielung einer Qualitätsverbesserung wurde die Linie RB 93 (Rothaar-Bahn) im Dezember 2025 in Siegen geteilt. Die Wirkung dieser Maßnahme wird entsprechend evaluiert.

Taktfolge und Verbindungen

Mit Inbetriebnahme des neuen Kreuzungsbahnhofes in Saßmannshausen kann die Linie RB 94 zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe vom derzeitigen 120-Min-Takt auf einen 60-Min-Takt verdichtet werden. Der Stundentakt auf der Linie RB 93 Rothaar-Bahn wird beibehalten. Für den Streckenabschnitt Siegen – Kreuztal – Hilchenbach besteht die Möglichkeit, sofern dieser Abschnitt für den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen (ab Dezember 2039) mit einer Oberleitung versehen würde, die bis dahin über Siegen bis Kreuztal durchgebundene zusätzliche Linie RB 98 bis Hilchenbach zu verlängern.

Bedienungszeiten

Zur Erfüllung der Anforderungen für die Bedienungszeiten (Mo-Sa 6 bis 22 Uhr, So 8 bis 22 Uhr) sowie der Bedienungshäufigkeit eines Stundentaktes sind auf dem Korridor zusätzliche Fahrten sowohl im Früh- als auch im Spätverkehr sowie am Wochenende erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Die Linie RB 93 (Rothaar-Bahn) ist Bestandteil des ITF-Knotens Siegen. Im sogenannten O-Knoten Siegen besteht Anschluss an die Linien RE 9 nach Köln und IC 34/RE 34 nach Dortmund, der Anschluss an die Linie RE 99 Main-Lahn-Sieg-Express nach Gießen - Frankfurt am Main wird nicht erreicht. Darüber hinaus besteht Anschluss an die Linien RB 90 (Oberwesterwaldbahn) nach Limburg (Lahn) und RB 95 (Sieg-Dill-Bahn) nach Dillenburg. Im Bahnhof Kreuztal besteht ein Übereck-Anschluss mit der Linie RB 91 von/nach Hagen Hbf. In Erndtebrück besteht zweistündlich Anschluss an die Linie RB 94 (Obere Lahntalbahn) nach Bad Laasphe und Marburg. Die sich aus den zukünftigen Konzepten ergebenden Durchbindungen und Anschlüsse sind oben bereits dargestellt.

Dekarbonisierung

Derzeit verkehren im Korridor Siegen – Bad Berleburg / Marburg ausschließlich Dieseltriebwagen. Im Rahmen einer gemeinsamen Machbarkeitsstudie von NVV, RMV und NWL wird die Umstellung der Linien RB 93 (Rothaarbahn) und RB 94 (Obere Lahntalbahn) vom Betrieb mit Dieseltriebwagen auf einen Betrieb von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) untersucht; mit Ergebnissen dieser Studie wird im ersten Quartal 2026 gerechnet.

Fahrzeugeinsatz

Derzeit verkehren auf der Linie RB 93 Dieseltriebwagen der Baureihe LINT 41 von Alstom in Einfach- und Doppeltraktion mit 120 bzw. 240 Sitzplätzen, welche in Bezug auf die Barrierefreiheit jedoch nicht den Zielforderungen entsprechen. Auf der Linie RB 94 verkehren Dieseltriebwagen der Baureihe Desiro Classic von Siemens durchgehend in Doppeltraktion mit 240 Sitzplätzen, welche ebenfalls in Bezug auf die Barrierefreiheit nicht den Zielforderungen entsprechen.

Ab Dezember 2039 ist auf beiden Linien der Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge vorgesehen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Zur Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen sind für folgende Angebotsveränderungen die entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Für die Einführung eines 60-Min-Takts der RB 94 ist der Bau einer neuen Zugkreuzung in Saßmannshausen notwendig. Für den Weiterbetrieb der RB 94 muss der Leimstruther Tunnel saniert werden. Die Durchbindung der Verbindung Siegen – Marburg erfordert, je nach gewähltem Konzept (alternierender Betrieb oder Flügelzugbetrieb), unterschiedlich

verortete Maßnahmen zur Streckenbeschleunigung. Dazu zählen Anpassungen am Oberbau, an der Leit- und Sicherungstechnik inklusive der Stellwerke sowie Sicherungsmaßnahmen an den Bahnübergängen. Der Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEMU) erfordert den Bau von Oberleitungsiseln; die genauen Details ergeben sich nach Abschluss der Studien von NVV, RMV und NWL. Im Rahmen des Oberleitungsbedarfs zwischen Kreuztal und Hilchenbach besteht zudem die Möglichkeit, die RB 98 bis Hilchenbach zu verlängern, was gegebenenfalls weitere Infrastrukturmaßnahmen für den Betrieb eines zweiten Zuges pro Stunde im Abschnitt sowie Anpassungen an den Stationen erforderlich macht. Darüber hinaus sind präventive Brückensanierungen notwendig, um den Betrieb langfristig zu sichern und Streckensperrungen infolge von Brückendefekten zu vermeiden.

Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Die Stationen im Korridor sind barrierefrei auszubauen, wobei die Bahnsteiglängen den Erfordernissen des angestrebten Angebotskonzepts entsprechen müssen. Gegebenenfalls sind Ersatzneubauten an besser geeigneten Standorten vorzusehen; in Einzelfällen kann auch eine Zusammenlegung von Standorten geprüft werden.

Neue Stationen im SPNV

Für den Korridor Siegen – Bad Berleburg / Marburg wurden vom NWL neue Haltestellen in Kreuztal-Buschhütten sowie Kreuztal-Mitte/Ost untersucht. Ob sich im Rahmen des erforderlichen barrierefreien Aus- und Umbaus der Stationen auf den Strecken in Einzelfällen die Möglichkeit zur Optimierung von Standorten oder zur Zusammenlegung einzelner Haltepunkte ergibt, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch zu prüfen.

Der neue Kreuzungsbahnhof befindet sich außerhalb wesentlicher Bebauung und ist daher derzeit nur als Betriebshalt ohne Bahnsteige vorgesehen.

Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 1, ehemals Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP))	Dedinghausen, Leimstruth , Ostbevern, Vlotho, Westbevern	Barrierefreiheit	–
neue Station Kreuztal-Buschhütten	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032
Ausbau Erndtebrück - Bad Laasphe	Kreuzungsbahnhof, Fahrzeitreduzierung	60-Min-Takt RB 94 Erndtebrück-Bad Laasphe (- Marburg)	2032
Ausbau Kreuztal - Erndtebrück - Bad Berleburg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in Teilabschnitten, LST in Erndtebrück und zusätzliche Weichenverbindung von Bad Berleburg	Umsteigefreie Verbindung RB 94 Siegen - Marburg	2032
Ausbau Kreuztal	Neuer Mittelbahnsteig	Sicherstellung Anschluss Erndtebrück - Hagen	2040
Barrierefreier Ausbau Stationen RB 93/RB 94/RB 97	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, Barrierefreiheit	–

Korridor 37
(Köln Hbf –) Betzdorf – Siegen Hbf

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 90	Oberwesterwaldbahn	Limburg – Altenkirchen – Au (Sieg) – Betzdorf – Siegen Hbf
RE 9	Rhein-Sieg-Express	Aachen – Köln – Au (Sieg) – Betzdorf – Siegen

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2880	460	Betzdorf – Siegen	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 90	66	67	63	44
RE 9	38	38	42	40

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Betzdorf	4-0	4-0	5-0	8-0
ab Siegen	4-23	4-1	4-1	6-23

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 90	0,14 Mio.
RE 9	0,08 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Betzdorf – Siegen	4.500	5.200	3.800

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 90	Alstom Lint 27 EWS, Alstom Lint 41 EWS, Siemens Mireo B, 2-teilig EWS
RE 9	5 Wagen-Dosto-Zug, Bombardier Talent 2 RE 9, 4/5-teilig, RE 9

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor Siegen – Betzdorf (Sieg) verkehren derzeit die Nahverkehrslinien RE 9 (Rhein-Sieg-Express) im 60-Min-Takt und die RB 90 (Oberwesterwaldbahn) zwei Mal stündlich. Der Korridor verbindet die rheinland-pfälzischen Verbandsgemeinden Betzdorf-Gebhardshain und Kirchen (Sieg) mit dem Oberzentrum Siegen sowie darüber hinaus mit den Städten und Kommunen des Westerwaldes, des Siegtals sowie mit Köln und Aachen. Letzter Halt in NRW ist Niederschelden-Nord. Ab Niederschelden verläuft die Strecke für etwa 45 Kilometer durch Rheinland-Pfalz, bevor sie bei Au (Sieg) wieder in den Verkehrsraum NRW einmündet. Die Strecke folgt zwischen Siegen und Siegburg überwiegend dem Fluss Sieg, weshalb diese auch als „Sieg-Strecke“ bezeichnet wird. Die Strecke ist eine zweigleisige und elektrifizierte Hauptstrecke, welche im Zulauf auf Köln durch einen intensiven S-Bahn-, Regional-, Güter- und Fernverkehr stark ausgelastet ist. In Siegen und Betzdorf (Sieg) treffen weitere Strecken auf den Korridor, sodass dort diverse Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV bestehen.

Der Handlungsbedarf in diesem Korridor ergibt sich aus einer Vielzahl gewichtiger Gründe. Insbesondere in Bezug auf die gegenwärtig unzureichende Infrastruktur, welche in Bezug auf die Kapazität durch eingleisige Abschnitte sowie und eine hohe Auslastung sowie den stark belasteten Knoten Köln (RE 9) negativ beeinflusst wird, sind Anpassungen erforderlich. Dies resultiert in einem Zielfahrplan der RB 90, der nicht den Möglichkeiten der Infrastruktur im Abschnitt Betzdorf – Limburg entspricht. Hinzu

kommen zahlreiche alte, sanierungs- bzw. erneuerungsbedürftige Brücken, die möglicherweise auch kurzfristig zu Streckensperrungen führen können. Die mangelhafte Infrastrukturqualität führt in Siegen für viele Reisende regelmäßig zu Anschlussproblemen, da die zuvor durchgängige Verbindung Köln – Siegen – Mittelhessen Anfang der 2010er Jahre in Siegen geteilt werden musste. Neben der Erneuerung der Infrastruktur bestehen demnach auch planerische Fragestellungen, etwa wie die Dieselzüge der RB 90, die auf der Siegstrecke unter Oberleitung verkehren, künftig lokal emissionsfrei betrieben werden können und wie die Anschlüsse in Siegen sowie die darüber hinaus gehenden Verkehre gestaltet werden können.

Die Linie RB 90 weist laut SPNV-Qualitätsmonitor NRW im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeit von 69 Prozent und eine Zuverlässigkeit von 96 Prozent auf. Die Linie verkehrt durch den Westerwald, wo die Strecke in den vergangenen Jahren umfangreich ausgebaut wurde. Dennoch kann der Zielfahrplan trotz des nachträglichen Auslassens von zwei Verkehrshalten nicht stabil gefahren werden.

Die Linie RB 93 weist laut SPNV-Qualitätsmonitor im ersten Quartal 2025 eine Pünktlichkeit von 53 Prozent und eine Zuverlässigkeit von ca. 92 Prozent auf. Um die Betriebsqualität der RB 93 zu verbessern, wird die Linie seit Dezember 2025 in Siegen geteilt und verkehrt seitdem auch als RB 90.

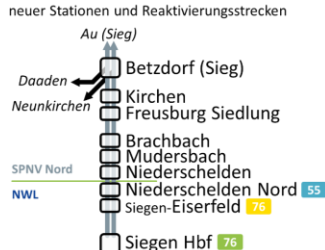
Die Linie RE 9 erreichte im ersten Quartal 2025 neben der Pünktlichkeit von 68 Prozent, eine Zuverlässigkeit von ca. 97 Prozent. Durch den Einsatz von lokbespannten Doppelstock-Zügen und Elektrotriebwagen kam es bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten häufig zu Kapazitätsproblemen. Mit der Umsetzung der Ausschreibungsergebnisse und dem zukünftigen ausschließlichen Einsatz von Lok-Wagen-Doppelstockzügen sollte dieses Problem jedoch absehbar behoben sein.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung

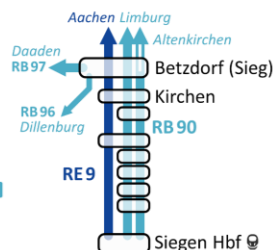
Im Mittelpunkt der Angebots- und Infrastrukturentwicklung im Korridor Betzdorf–Siegen stehen die Erneuerung und damit die Stabilisierung der Infrastruktur. Die zahlreichen sanierungs- und erneuerungsbedürftigen Brücken müssen von der DB InfraGO in einen zukunftsfähigen und betriebsstabilen Zustand versetzt werden. In Betzdorf ist der Bahnsteig von Gleis 106/107 bis Dezember 2033 auf eine Bahnsteignutzlänge von 215 Metern auszubauen, damit für die Ausschreibung ab diesem Zeitpunkt Doppelstocktriebwagenkonzepte mit 720 Sitzplätzen und mehr berücksichtigt werden können. Zudem ermöglichen Triebwagenkonzepte die Einplanung größerer Fahrzeitpuffer als Lok-Wagen-Konzepte, was ebenfalls zur Stabilisierung der Betriebsqualität beitragen soll.

Die Angebotskonzepte sollen über Siegen hinaus künftig so abgestimmt, geprüft und umgesetzt werden, dass eine der RB-Leistungen der Siegstrecke als RB 98 über Siegen hinaus bis nach Kreuztal verlängert werden kann. Dadurch können die Fahrbeziehungen in dieser durchgehenden Relation besser berücksichtigt werden als in den heutigen Konzepten mit Umstieg in Siegen. Zudem sollen in abgestuften Schritten, beispielsweise ab Dezember 2026 mit Zielperspektive ab Dezember 2038, dem Auslaufen der entsprechenden Verkehrsverträge im RMV-Gebiet, die Fahrbeziehungen in Richtung Mittelhessen gesichert und verbessert werden (vgl. Korridor 39). Dies erfordert eine enge Abstimmung und gemeinsame Planung mit dem RMV.

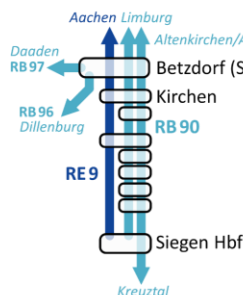
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



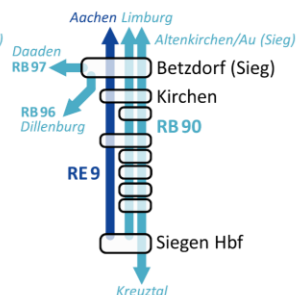
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Qualität

Sollte die RE 9 in Zukunft über Siegen hinaus bis Gießen verlängert werden können (vgl. Korridor 39), würden schon geringere Verspätungen der RE 9 in Siegen nicht zu Anschlussverlusten zu den schnellen Zügen in Richtung Mittelhessen führen. Darüber hinaus würden sich als Fahrzeitreserve in Richtung Mittelhessen eine geringe Standzeit von wenigen Minuten in Siegen sowie mit den dann möglichen verlängerten Wendezeiten von 23 Minuten im Bahnhof Gießen – gegenüber den bisherigen 19 Minuten in Siegen – gute Ansatzpunkte ergeben, um nicht nur das Angebot, sondern auch die Betriebsqualität der RE 9 künftig zu verbessern.

Taktfolge und Verbindungen

Die Linie RE 9 (Rhein-Sieg-Express) verkehrt als schnelle Leistung zwischen Aachen, Köln und Siegen im Stundentakt. Zwischen Köln und Siegen verkehren auf dieser Linie in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Verstärkerleistungen. Die Linie RB 90 (Oberwesterwaldbahn) verkehrt im Abschnitt Siegen – Betzdorf (Sieg) halbstündlich mit stündlicher Weiterfahrt nach Limburg (Lahn) als Grundbedienung mit Halt auf allen Unterwegstationen. Sowohl die schnelle Leistung RE 9 als auch die Grundbedienung RB 90 sind in die ITF-Knoten Betzdorf und Siegen integriert. Die Bedienungshäufigkeit entspricht den gesetzten Anforderungen. Die angestrebte Wiedereinführung der im Dezember 2011 gebrochenen zweistündigen Verbindung Köln - Siegen - Gießen wird zudem für die Städte Haiger, Dillenburg, Herborn, Ehringshausen, Wetzlar und Gießen eine Direktanbindung an die Metropolregion Köln darstellen und die bislang auf drei bzw. vier Minuten beschränkte Umsteigezeit zwischen RE 9 und RE 99 im Bahnhof Siegen – sowie die daraus resultierenden regelmäßigen Anschlussverluste auf dieser Relation – zukünftig vermeiden. Hierdurch wird der bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen stoßende Bahnhof Siegen zusätzlich entlastet.

Bedienungszeiten

Zur Erfüllung der Anforderungen für die Bedienungszeiten (Mo-Sa 5 bis 0 Uhr, So 6 bis 0 Uhr) sind auf dem Korridor zusätzliche Fahrten sowohl im Früh- als auch Spätverkehr erforderlich.

Vernetzung / Anschlüsse

Die auf dem Korridor verkehrenden Linien sind in Betzdorf (Sieg) und Siegen Hauptbahnhof in die ITF-Knoten integriert. In Betzdorf (Sieg) bestehen Anschlüsse an die Linie RB 96 Hellertalbahn nach Neunkirchen und Dillenburg sowie die Linie RB 97 Daadetalbahn nach Daaden. In Siegen bestehen Anschlüsse an die Linie RE 34 (Dortmund-Siegerland-Express) nach Dortmund und RB 91 (Ruhr-Sieg-Bahn) nach Haagen sowie die Linie RE 99 (Main-Lahn-Sieg-Express) nach Gießen und Frankfurt am Main und die Linie RB 95 (Sieg-Dill-Bahn) nach Dillenburg – und zukünftig auch an den nach Frankfurt am Main verkehrenden Mittelhessen-Express.

Dekarbonisierung

Derzeit verkehren im Korridor Siegen – Betzdorf auf der Linie RB 90 Dieselfahrzeuge unter einer Oberleitung. Seit März 2025 verkehren auf dieser Linie einzelne Umläufe aus der Gesamtflotte von drei neuen BEMU-Fahrzeugen. Mit der Neuausschreibung der RB 90 ab Dezember 2030 ist eine Aufteilung der Linie in die Linien RB 90 und RB 98 vorgesehen. Die RB 90 soll ab dann mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU), die Linie RB 98 mit vollelektrischen Elektrotriebwagen gefahren werden. Auf der Siegstrecke ist hierfür nach aktuellem Stand keine zusätzliche Infrastruktur erforderlich. Eine Überprüfung der elektrischen Leistungsfähigkeit des Netzes im Vorfeld eines vollständigen Einsatzes von BEMU-Fahrzeugen auf der RB 90 durch DB Energie ist jedoch sinnvoll.

Fahrzeugeinsatz

Seit Dezember 2025 verkehrt die Linie RE 9 (Rhein-Sieg-Express) durchgehend mit Lok-Wagen Doppelstockzügen (mindestens ca. 720 Sitzplätze je Zug, in der HVZ ein Umlauf auch mit mehr Sitzplätzen). Auf der RB 90 (Oberwesterwaldbahn) werden auf der vollständig elektrifizierten Siegstrecke sowohl

1 Dieselfahrzeuge vom Typ Lint-41 von ALSTOM sowie seit Sommer 2025 in einzelnen Umläufen auch mo-
2 derne BEMU-Fahrzeuge vom Typ Siemens Mireo-B eingesetzt. Auch die bis Dezember auf der Siegstre-
3 cke verkehrende RB 93 verkehrt mit Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41. Zum Fahrplanwechsel im De-
4 zember 2025 wurde RB 93 über Siegen hinaus vom Zuglauf geteilt. Im Abschnitt westlich von Siegen sind
5 die Fahrten der Linie RB 90 neu zugeordnet worden.

6 Mit der Neuausschreibung der dann seit Dezember 2025 halbstündlichen RB 90 ab Dezember 2030 vor-
7 gesehen, die Linie aufzusplitten: Für die stündlich verkehrende Linie RB 90 (Limburg – Au - Siegen) sind
8 dann BEMU-Fahrzeuge vorgesehen, da der Abschnitt Limburg - Au über keine Oberleitung verfügt. Für
9 die ebenso stündlich verkehrende RB 98 von der Siegstrecke aus über Betzdorf - Siegen hinaus bis Kreuz-
10 tal ist der Einsatz von Elektrotriebwagen geplant. Bei Fertigstellung entsprechender Oberleitungsinfra-
11 struktur ist eine Fortführung bis Hilchenbach denkbar (vgl. Korridor 36).

12 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

13 Durch intensiven Rückbau der Infrastruktur zu Beginn der 2000er Jahre ist die Sieg-Strecke auf das be-
14 triebliche Minimum reduziert worden. Die ansonsten zweigleisige Siegstrecke ist trotz der intensiven
15 Nutzung an zwei Stellen aufgrund von Weltkriegs-Reparationsmaßnahmen nur eingleisig befahrbar.
16 Zwar berücksichtigen die geplanten Betriebskonzepte diese Einschränkungen, bei Verspätungen wirken
17 sich diese eingleisigen Abschnitte jedoch teilweise auch negativ auf die Pünktlichkeit aus. Die Auswir-
18 kungen sind dann bis zu den Knoten Köln Hbf und Siegen nicht wieder kompensierbar.

19 Die Siegstrecke ist zwar Teil der BVWP-Ausbaustrecke Köln/Hagen - Siegen - Gießen, bei der der Korridor
20 insgesamt für die Containerverkehre ertüchtigt werden soll, der Abschnitt der Siegstrecke wird jedoch
21 in diesem Zusammenhang aktuell nicht beplant.

22 Auf der Strecke Siegen – Köln Hbf gibt es laut Brückenzustandskartierung von DB InfraGO alleine im
23 Abschnitt Siegen – Hennef 19 Brücken der DB mit der Zustandsklasse 4 „ZK4 (Teil-)Erneuerungsmaßnah-
24 men sind zu planen“. Die Zustandsklasse 4 stellt gemäß der DB-internen Klassifizierung von Brücken in
25 vier Zustandsklassen die schlechteste Kategorie dar. In den vergangenen Jahren kam es aufgrund des
26 baulichen Zustands einzelner Brücken zu kurzfristigen Streckensperrungen, zuletzt im Sommer 2024 bei
27 Kirchen (Sieg). Entlang des Korridors führen die teils abgängigen und instandsetzungsbedürftigen Brü-
28 ckenbauwerke zunehmend zu betrieblichen Einschränkungen und Sperrungen. Neben der Wiederher-
29 stellung der Befahrbarkeit von Ausweich- und Überholgleisen zur Stabilisierung des Betriebsablaufs liegt
30 der Schwerpunkt daher auf der nachhaltigen Instandhaltung der maroden und störanfälligen Infrastruk-
31 tur.

32 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

33 Die Verkehrsstation Siegen Hbf ist mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante
34 vollständig barrierefrei. Die Verkehrsstation Eiserfeld (Sieg) ist derzeit nicht barrierefrei, wird jedoch vo-
35 raussichtlich im Jahr 2027 barrierefrei umgebaut. Die Verkehrsstation Niederschelden-Nord verfügt der-
36 zeit über eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante und ist damit nicht barrie-
37 refrei. Eine Finanzierung für den Umbau ist derzeit noch nicht absehbar.

38 Die angestrebte Bahnsteigzielhöhe der Stationen für diesen Korridor liegt bei 76 Zentimetern über Schie-
39 nenoberkante. Für die planmäßigen Halte der RE 9 wird eine Bahnsteignutzlänge von 215 Metern benö-
40 tigt. Stationen, die nicht regulär durch die RE 9 bedient werden, sind jedoch ebenfalls auf dieses Maß
41 auszubauen, um im Störungs- oder Baustellenfall ein vorzeitiges Wenden beziehungsweise Beginnen der
42 RE 9 an diesen Stationen zu ermöglichen und damit die betriebliche Flexibilität sowie die Betriebsstabi-
43 lität im gesamten Korridor zu erhöhen.

44 Der derzeit maßgebliche Engpass für den Einsatz von 215 Meter langen Triebwagenzügen auf der RE 9
45 – etwa für den Einsatz von Doppeltraktionen aus vierteiligen Doppelstocktriebwagen mit insgesamt min-
46 destens 720 Sitzplätzen je Zug – liegt im rheinland-pfälzischen Betzdorf. Dort weist der Bahnsteig an
47 Gleis 106/107 in Fahrtrichtung Köln bislang nicht die erforderliche Länge auf und begrenzt damit die

1 betriebliche Umsetzung entsprechender Fahrzeugkonzepte. Eine Verlängerung dieses Bahnsteigs ist
2 ohne den Neubau einer zusätzlichen Brücke über die Sieg nicht möglich. Damit die erforderliche Sitz-
3 platzkapazität von mindestens 720 Sitzplätzen je Zug nicht weiterhin ausschließlich durch Lok-Wagen-
4 Konzepte erreicht werden muss, ist die Bahnsteigverlängerung in Betzdorf zwingend erforderlich.

5 Neue Stationen im SPNV

6 Auf dem Korridor Siegen – Betzdorf sind im NWL-Verbandsgebiet keine zusätzlichen, neuen Bahnstatio-
7 nen vorgesehen.

8 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

9 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Station Eiserfeld	neuer Aufzug	Barrierefreiheit	–

10

11

Korridor 38
Betzdorf – Neunkirchen – Haiger – Dillenburg

Übersicht (Stand 2026)

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 96	Hellertalbahn	Betzdorf (Sieg) – Neunkirchen – Burbach – Haiger – Dillenburg

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2651	462	Betzdorf – Haiger	Nicht elektrifiziert, eingleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
Betzdorf – Neunkirchen	36	36	34	28
Neunkirchen – Haiger	21	21	18	12

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Betzdorf (Sieg)	4-21	4-21	5-21	8-21
ab Dillenburg	6-20	6-20	8-20	10-20

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Betzdorf – Neunkirchen	300	200	200
Neunkirchen – Haiger	200	100	100

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 96	0,17 Mio.

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 96	Alstom Lint 41 EWS

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor Betzdorf (Sieg) – Dillenburg, auch bezeichnet als Hellertalbahn, verkehrt derzeit die Nahverkehrslinie RB 96 (Hellertalbahn). Der Korridor verbindet den Knotenbahnhof Betzdorf (Sieg) im mittleren Siegtal mit den Städten entlang des Flusses Heller – Herdorf – Neunkirchen – Burbach mit den mittelhessischen Städten Haiger und Dillenburg und bildet somit eine Tangentialverbindung aus dem Landkreis Altenkirchen südlich um Siegen herum durch das südliche Siegerland in den Landkreis Dillenburg.

Die Strecke war Teil der ehemaligen zweigleisigen Hauptstrecke Köln - Betzdorf - Haiger – Gießen. Der 36 Kilometer lange Abschnitt Betzdorf – Haiger wurde jedoch auf ein Gleis zurückgebaut. In den 1980er Jahren gab es Diskussionen um eine Stilllegung der Strecke.

Das Zugangebot wurde nach vielen Jahren ohne Veränderungen vor wenigen Jahren auf Initiative des NWL im Abschnitt Betzdorf – Neunkirchen zum Stundentakt verdichtet und im Abschnitt Neunkirchen zu einem 120-Min-Takt verstetigt. Eine Verdichtung zum Stundentakt auch in diesem Abschnitt ist ohne eine umfassende Anpassung der Infrastruktur nicht möglich. Dies ist jedoch derzeit Gegenstand umfangreicher Planungen. Da die Hellertalbahn dadurch verkehrlich deutlich aufgewertet wird, bezeichnet der NWL dieses umfassende Maßnahmenpaket als „Revitalisierung der Hellertalbahn“.

In Grünebacherhütte besteht aktuell ein Übereckanschluss zu den Zügen der RB 97 (Daadetalbahn) nach Daaden. In Haiger besteht zweistündlich ein Übereckanschluss zur Linie RE 99 nach Siegen.

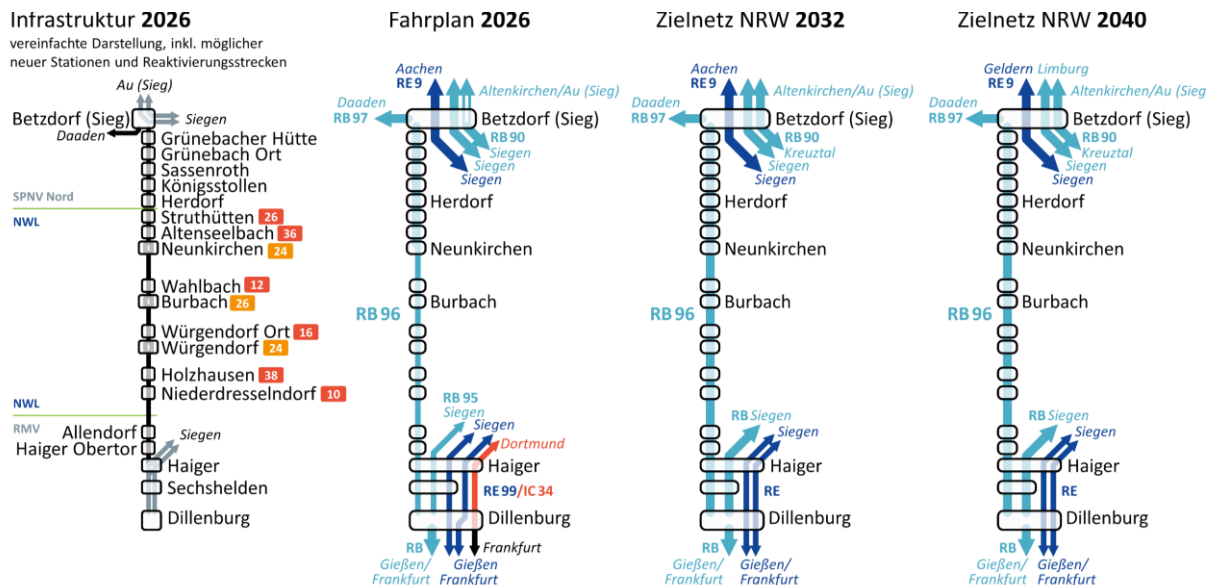
Die Pünktlichkeit der RB 96 liegt im ersten Quartal 2025 mit ca. 96 Prozent auf einem sehr guten Niveau.

1 Angebots- und Infrastrukturentwicklung

2 Der Korridor Betzdorf – Dillenburg ist Bestandteil des Eifel-Westerwald-Sieg-Netzes. Die drei beteiligten
3 Aufgabenträger SPNV-Nord, RMV und NWL sehen für die RB 96 (Hellertalbahn) die Einführung eines
4 Stundentaktes zwischen Betzdorf (Sieg) und Dillenburg vor. Hierfür ist ein umfangreicher Ausbau der
5 Infrastruktur sowie die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendig.

6 Das Zielkonzept muss dabei auf die zukünftig veränderten Betriebskonzepte auf der Sieg- und Dill-Stre-
7 cke angepasst werden. Das Auflassen von Stationen soll nach Möglichkeit verhindert werden. Nähere
8 Details finden sich im Fortgang dieses Kapitels.

9



10

11 *Legende auf S. 362*

12

13 Qualität

14 Die Pünktlichkeit der Linie RB 96 bewegt sich gegenwärtig auf einem zufriedenstellenden Niveau. Mit
15 dem Ausbau der Infrastruktur zur Anhebung der Höchstgeschwindigkeit sowie dem Einsatz batterie-
16 elektrischer Fahrzeuge (BEMU) mit verbessertem Beschleunigungsverhalten ist zu erwarten, dass sich
17 die Betriebsqualität der RB 96 nachhaltig positiv entwickeln wird.

18 Taktfolge und Verbindungen

19 Mit dem Ausbau der Infrastruktur und der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit soll die RB 96 (Heller-
20 talbahn) zukünftig sowohl im Knoten Betzdorf Anschlüsse an den RE 9 von/nach Köln und Siegen als
21 auch in Dillenburg Anschlüsse nach Wetzlar, Gießen bzw. Frankfurt am Main und Siegen erhalten. Der
22 120-Min-Takt im Abschnitt Neunkirchen – Dillenburg soll zum 60-Min-Takt verdichtet werden. Für die
23 Belange des Schülerverkehrs müssen in Abstimmung mit den Schulträgern Lösungen gefunden werden.

24 Bedienungszeiten

25 Die Mindestanforderungen an die Bedienungszeiten (Mo-Fr 6 bis 20 Uhr, Sa 8 bis 20 Uhr und So 10 bis
26 20 Uhr) werden auf diesem Korridor gegenwärtig übererfüllt. Mittel- bis langfristig ist jedoch im Rahmen
27 der Anpassung dieser generellen Bedienungszeiten jedoch auch auf der Hellertalbahn zu prüfen, ob auch
28 hier Anpassungsbedarf besteht.

Vernetzung / Anschlüsse

Nach dem geplanten Streckenausbau und Angebotsanpassung der Linie RB 96 (Hellertalbahn) wird diese Linie vollintegrierter ITF-Bestandteil mit stündlicher Einbindung in die Knoten Betzdorf und Dillenburg. Die Linie bietet in Betzdorf Übergang auf die Linien RE 9 nach Köln und Siegen, zur Linie RB 90 nach Siegen sowie zur Linie RB 97 nach Daaden. In Haiger besteht stündlich Anschluss zum RE 99 nach Siegen und in Dillenburg ein Übergang zur Linie RB 40 (Mittelhessen-Express) nach Gießen und Frankfurt am Main. Dies bedeutet eine deutliche Steigerung der Attraktivität dieser Linie und neue, derzeit nicht bestehende Reisemöglichkeiten für das südliche Siegerland in Richtung Mittelhessen und die Rhein-Main-Region. Eine Verknüpfung mit der Richtung Siegen Hbf verkehrenden Schnellbuslinie SB4 im Bahnhof Burbach wird angestrebt.

Dekarbonisierung

Derzeit verkehren im Korridor Betzdorf – Dillenburg auf der Linie RB 96 (Hellertalbahn) Dieselfahrzeuge. Im Bahnhof Betzdorf (Sieg) sind die Gleise der RB 96 mit einer Oberleitungsanlage ausgestattet, im östlichen Streckenabschnitt verkehrt die Linie ab Haiger bis nach Dillenburg über die elektrifizierte Dill-Strecke. Es ist vorgesehen ab Dezember 2030 auf dieser Linie ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) einzusetzen. Die Batterien der Fahrzeuge können sodann im elektrifizierten Abschnitt Dillenburg – Haiger während der Fahrt sowie im elektrifizierten Endbahnhof Betzdorf (Sieg) aufgeladen werden, sodass der nicht-elektrifizierte Abschnitt durch Akkubetrieb überbrückt werden kann.

Fahrzeugeinsatz

Auf der RB 96 (Hellertalbahn) werden im Regelverkehr Dieselfahrzeuge vom Typ Lint-41 von ALSTOM mit ca. 120 Sitzplätzen je Zug eingesetzt. Diese Fahrzeuge haben sogenannte Tiefeinstiege mit einem Einstieg von 60 Zentimetern über Schienenoberkannte. Damit ist die Tritthöhe von den derzeit vollständig zu niedrigen Bahnsteigkanten (vgl. Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen) nicht ganz so hoch. Mit Ausschreibung des Betriebs auf der Strecke ist geplant ab Dezember 2030 ausschließlich BEMU-Fahrzeuge vorzusehen.

Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

Zur Realisierung des Studenttaktes zwischen Betzdorf und Dillenburg sowie dem Erreichen der Anschlüsse in beiden Knoten ist ein umfangreicher Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke vorausgesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit soll teilweise auf bis zu 100 km/h angehoben werden. Ebenso müssen die Weichen, der Oberbau, Bahnübergänge und Bahnsteigzugänge sowie die Leit- und Sicherungstechnik angepasst werden.

Für die Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke laufen aktuell Abstimmungen mit der DB InfraGO. Von dort wird beabsichtigt, die Strecke zur Personalentlastung auf ESTW-Technik umstellen und hat diese hierfür bereits in entsprechenden internen Programmen angemeldet. Mittel für die Detailplanung und Umsetzung stehen seitens der DB bislang noch nicht zur Verfügung. Die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik soll gemeinsam mit der DB InfraGO so erfolgen, dass die genannten verkehrlichen Zielsetzungen in einem angemessenen Zeitraum realisiert werden können.

Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

Derzeit ist keine der Stationen der Hellertalbahn barrierefrei. Innerhalb des Verbandsgebiets des NWL handelt es sich um die Stationen Struthütten, Altenseelbach, Neunkirchen (Kreis Siegen), Wahlbach (Kreis Siegen), Burbach (Kreis Siegen), Würgendorf-Ort, Würgendorf, Holzhausen (Kreis Siegen) sowie Niederdresselndorf. Es wird daher angestrebt alle Stationen in NRW sowie insgesamt entlang der Hellertalbahn, d. h. auch in Rheinland-Pfalz und Hessen barrierefrei umzubauen.

1 Neue Stationen im SPNV

2 Insgesamt ist die Anzahl der vorhandenen Stationen bereits hoch, und ihre Abstände zueinander sind
3 teilweise sehr gering. Eine Verlangsamung der Fahrzeiten durch zusätzliche neue Halte würde den ver-
4 kehrlichen Zielen derzeit zuwiderlaufen und ist daher nicht geplant (vgl. Kapitel B4.2.5). Sollte es im Rah-
5 men der oben genannten Umbaumaßnahmen oder im Zuge der Streckenbeschleunigung erforderlich
6 werden, Stationen zusammenzulegen oder in aufwendiger Form umzubauen, sollte im Einzelfall geprüft
7 werden, ob alternative Standorte sinnvoller und zweckmäßiger sind. An diesen Standorten könnten so-
8 dann neue Stationen errichtet werden. Diese würde nicht als klassische neue Station im Sinne einer
9 zusätzlichen Haltestelle gelten, sondern als Neubau an einem geänderten Standort.

10 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

11 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

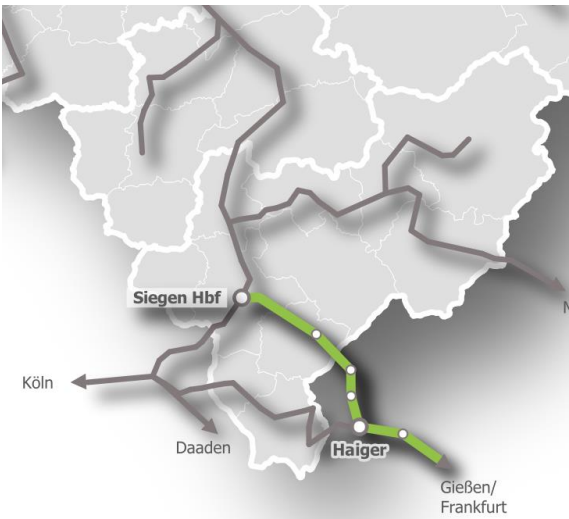
Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Ausbau Betzdorf – Neunkirchen – Haiger (Hellertalbahn)	Kreuzungsbahnhof, Stationen, Fahr- zeitreduzierung	60-Min-Takt RB 96 (Betzdorf –) Neunkirchen – Dillenburg	2032

1 **Korridor 39**
2 **Siegen Hbf – Haiger – Dillenburg (– Gießen – Frankfurt (Main) Hbf)**

4 **Übersicht (Stand 2026)**

Linie Nr.	Bezeichnung	Relation
RB 95	Sieg-Dill Bahn	Siegen – Dillenburg
RE 99	Main-Lahn-Sieg-Express	Siegen – Dillenburg – Gießen – Frankfurt
IC 34		Dortmund – Siegen – Dillenburg – Frankfurt

Streckennr.	KBS	Abschnitt	Eigenschaften
2800	445	Siegen – Dillenburg	elektrifiziert, zweigleisige Strecke



SPNV-Angebot NWL (Fahrplan 2026)

Anzahl Züge	Mo-Do	Fr	Sa	S
RB 95	19	19	12	0
RE 99	40	40	37	34
IC 34	10	10	10	8

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	S
ab Siegen	4-23	4-23	5-23	6-23
ab Dillenburg	4-0	4-0	7-0	7-0

Leistungsvolumen NWL	Zug-km im Jahr
RB 95	0,84 Mio.
RE 99	0,22 Mio.
IC 34	0,40 Mio.

Fahrgastnachfrage (Rkm/kmBL, Erhebung 2023)

Nutzungsintensität	Mo-Fr	Sa	S
Siegen – Haiger	2.200	2.2000	2.200

Fahrzeugeinsatz	Typ
RB 95	Alstom Lint 27 / 41, EWS
RE 99	Stadler FLIRT, 3/5-teilig, MLS
IC 34	Lok+5 Bombardier IC-2-Dosto-Wagen

Aktuelle Situation

Auf dem Korridor Siegen – Dillenburg verkehren derzeit die Nahverkehrslinien RE 99 Main-Lahn-Sieg-Express (Siegen – Gießen – Frankfurt) und RB 95 Sieg-Dill-Bahn (Siegen – Dillenburg) sowie die Fernverkehrslinie IC 34 (Dortmund – Siegen – Frankfurt). Der Korridor verbindet die Städte Wilnsdorf und Haiger mit dem Oberzentrum Siegen sowie der Kreisstadt Dillenburg. Letzter Haltepunkt in NRW ist Wilnsdorf-Rudersdorf. Auf der hessischen Seite folgt die Strecke überwiegend dem Fluss Dill, weshalb diese auch als „Dill-Strecke“ bezeichnet wird. Die zweigleisige und elektrifizierte Hauptstrecke ist Teil der Güterzugmagistrale Hanau – Siegen – Hagen. In Siegen, Haiger und Dillenburg treffen weitere Strecken auf den Korridor, sodass dort diverse Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV bestehen. Im ersten Quartal 2025 erreichte die Linie RB 95 eine Pünktlichkeit von rund 89 Prozent und eine Zuverlässigkeit von etwa 92 Prozent. Die RE 99 wies im gleichen Zeitraum eine geringere Pünktlichkeit von 74 Prozent bei einer Zuverlässigkeit von rund 98 Prozent auf.

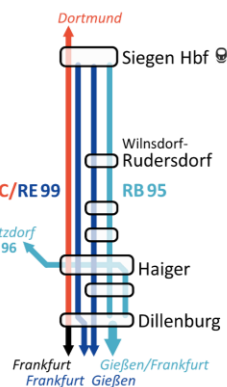
Angebots- und Infrastrukturentwicklung

Die Dill-Strecke (Siegen – Dillenburg – Wetzlar – Gießen (mit Anschluss/Durchbindung nach Frankfurt)) ist eine der vier wichtigen Verkehrsachsen des Siegener Sterns und ein integraler Bestandteil des ITF-Knoten Siegen. In den kommenden Jahren sind u. a. aufgrund des Wegfalls des IC ab Dezember 2026 Änderungen im Angebotskonzept vorgesehen. Die Strecke ist Teil der im BVWP aktuell in Planung und Umsetzung befindlichen Ertüchtigung für Containerverkehre. Hierfür sind zahlreiche Tunnelerweiterungen geplant. Die einzelnen Infrastrukturvorhaben und -überlegungen sind im Folgenden näher dargestellt.

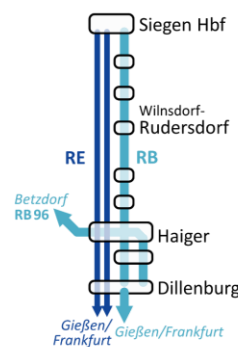
Infrastruktur 2026
vereinfachte Darstellung, inkl. möglicher neuer Stationen und Reaktivierungsstrecken



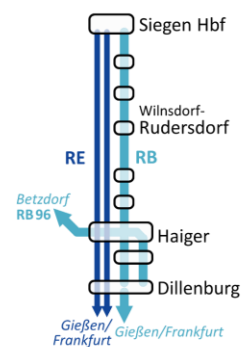
Fahrplan 2026



Zielnetz NRW 2032



Zielnetz NRW 2040



Legende auf S. 362

Taktfolge und Verbindungen

Derzeit können Fahrgäste mit Nahverkehrstickets stündlich einen Zug mit allen Halten nutzen (RB 95 Siegen – Dillenburg bzw. RE 99 Siegen – Gießen im stündlichen Wechsel). Ebenfalls im Stundentakt und ebenfalls alternierend, verkehrt ein Zug mit reduzierter Zahl an Halten (IC 34 ohne Halt in Gießen sowie der RE 99 über Gießen jeweils weiter nach Frankfurt). Der IC ist für Fahrgäste mit Nahverkehrstickets bis Dillenburg ohne Aufpreis nutzbar.

Ab Dezember 2026 wird die IC-Linie von DB Fernverkehr aufgrund unzureichender Nachfrage und mangelnder Wirtschaftlichkeit eingestellt. Das derzeit als Ersatz vorgesehene Angebot befindet sich noch in der Abstimmung zwischen RMV und NWL. Weitere Details zum möglichen Angebotskonzept ab Dezember 2026 werden im weiteren Verlauf dieses Kapitels dargestellt.

Bedienungszeiten

Die derzeitigen Bedienungszeiten auf diesem Korridor übersteigen die gesetzten Anforderungen, sollten aber gerade im Hinblick auf die überregionale Bedeutung des Korridors nicht reduziert werden.

Vernetzung / Anschlüsse

Die auf dem Korridor verkehrenden Linien sind derzeit überwiegend nicht in den ITF-Knoten Siegen mit Anschlussbeziehungen zur vollen Stunde integriert. Lediglich die zweistündlich aus Frankfurt am Main verkehrende RE 99 sowie der IC 34 weisen eine Integration in den Siegener Taktknoten auf. In Haiger besteht teilweise ein Übereckanschluss zwischen der RE 99 und der RB 96. In Dillenburg hingegen besteht zwischen der RB 95 und der weiterführenden RB 40 aktuell keine Verknüpfung.

Aktuell laufen Abstimmungsgespräche mit dem RMV, diese Anschlüsse ab Dezember 2026 zu verändern und herzustellen. Hierbei besteht die Chance die RB 40 Mittelhessen-Express über Dillenburg hinaus mit allen Halten nach Siegen durchzubinden. Die RB 40 könnte dadurch die RB 95 ersetzen und von allen Halten eine Durchbindung bis Frankfurt ermöglichen. Da die RB 40 in den Knoten Siegen so eingebunden werden könnte, dass sie nach den schnellen Verbindungen Siegen – Mittelhessen verkehrt, könnten

1 Anschlussreisende von den RE 34 und RE 9 (aus Richtung Dortmund und Köln) selbst beim Verpassen
2 von Anschlüssen, die anschließend verkehrende RB 40 sicher erreichen. Nach Wegfall des IC Müns-
3 ter/Dortmund – Siegen – Frankfurt könnte zudem mit einer neuen zweistündlichen RE-Linie sowie der
4 Neuordnung der RE 99 von Siegen aus ein stündlich schnelles Angebot in Richtung Wetzlar-Gie-
5 ßen/Frankfurt aufgebaut werden.

6 Wie sich das zukünftige Fahrplanangebot ab Ende der 2030er Jahre gestalten wird, ist aktuell noch Ge-
7 genstand anstehender, gemeinsamer Untersuchungen und Planungen mit den Nachbaraufgabenträ-
8 gern. Inwiefern sich der Wunsch des NWL nach mehr Liniendurchbindungen über Siegen hinaus nach
9 Mittelhessen (z. B. durch Verlängerungen der RE 9 bzw. RE 34 über Siegen hinaus) umsetzen lässt, ist
10 daher inhaltlich sowie bzgl. möglicher Umsetzungszeitpunkte noch in Abstimmung.

11 Dekarbonisierung

12 Derzeit verkehren auf der Linie RB 95 Sieg-Dill-Bahn Dieselfahrzeuge unter einer Oberleitung. Durch die
13 Integration der Linie RB 95 in den Linienlauf des Mittelhessen-Express werden auch auf dieser Linie zu-
14 künftig Elektrotriebwagen zum Einsatz kommen.

15 Fahrzeugeinsatz

16 Durch die Anpassung des Fahrplanangebots als Reaktion auf die Ende 2026 eingestellte Fernverkehrslin-
17 nie (IC 34, Münster/Dortmund – Siegen – Frankfurt) ist in Abstimmung, dass sich damit auch die im Kor-
18 ridor verkehrenden Fahrzeuge verändern können. Ziel ist es, die bisher unter Fahrdraht verkehrenden
19 Dieseltriebwagen auf der RB 95 durch eine Durchbindung der Grundangebotes (mit allen Halten) durch
20 Elektrotriebwagen zu ersetzen. Diese sollen ab Gießen als Teil einer Flügelzuglinie in Einfachtraktion den
21 Korridor Gießen - Siegen bedienen. Im Rahmen des direkten Ersatzes des IC ist eine neue zweistündliche
22 Linie auf der Relation Frankfurt - Siegen geplant, für die Doppelstocktriebwagen zum Einsatz kommen
23 sollen. Für die ab Dezember 2026 zweistündlich verkehrende schnelle RE 99 mit ausgewählten RE-Halten
24 auf der Relation Siegen – Gießen sind in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz keine Veränderungen gegenüber
25 dem aktuellen Stand geplant. Die genaue Linienkonzeption auch in der langfristigen Perspektive sowie
26 der Fahrzeugeinsatz befinden sich weiterhin in Abstimmung mit dem RMV und sind Gegenstand gemein-
27 samer Untersuchungen. Die hier dargestellte Variante stellt eine mögliche Lösung dar; die entsprechen-
28 den Gespräche sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

29 Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten

30 Zur Steigerung der Betriebsqualität im eingleisigen Streckenabschnitt zwischen dem Siegener Haupt-
31 bahnhof und der Einfädelung auf die Strecke Weidenau – Haiger soll im Bahnhof Siegen-Ost untersucht
32 werden, welche infrastrukturelle Anpassungsmöglichkeiten es zur Betriebsstabilisierung geben kann. Es
33 kann hier sinnvoll sein, den bisher eingleisigen Bereich durch Nutzung ehemaliger Gleise wieder zwei-
34 gleisig auszubauen, um so den eingleisigen Abschnitt zu verkürzen. Die Strecke Hanau – Siegen – Hagen
35 soll im Rahmen der laufenden BVWP-Planungen im Containerverkehr auch für Großcontainer hergerich-
36 tet werden. Dazu sind diverse Lichtraumprofilerweiterungen an den Tunneln notwendig. In diesem Zu-
37 sammenhang werden auch die maximal möglichen Geschwindigkeiten in den Tunneln erhöht. Im Sinne
38 einer Verbesserung der Gesamtqualität sollte angestrebt werden, diese Geschwindigkeitsprofile durch
39 geeignete Maßnahmen auf den gesamten Streckenverlauf auszuweiten.

40 Barrierefreiheit / Infrastrukturmaßnahmen Stationen

41 Die Verkehrsstation Siegen Hbf ist mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante
42 vollständig barrierefrei. Die Verkehrsstation Wilnsdorf-Rudersdorf verfügt derzeit über eine Bahnsteig-
43 höhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante. Hier besteht im Sinne der Schaffung der zukünftigen
44 Zielhöhe von 76 Zentimetern noch Handlungsbedarf.

1 Neue Stationen im SPNV

2 Für die Bereiche Siegen Ost (im Stadtteil Kaan-Marienborn) und Wilnsdorf-Niederdielfen wurden derzeit
 3 Untersuchungen durchgeführt, ob und unter welchen Rahmenbedingungen neue Stationen an der Be-
 4 standsstrecke errichtet werden können (vgl. Kapitel B4.2.5). Beide Stationen verfügen über ein hohes
 5 Potenzial. Im dem der Untersuchung aus dem Jahr 2023 zugrunde gelegten Angebotskonzept konnte
 6 lediglich eine der beiden Stationen in den Fahrplan integriert werden. Legt man die aktuellen Planungen
 7 zum Angebotskonzept zugrunde, können jedoch beide Stationen berücksichtigt werden. Weitergehende
 8 Planungen zu diesen potenziellen Halten erfolgen derzeit aus finanziellen Gründen nicht.

9 Ausbaumaßnahmen nach Infrastrukturliste

10 Diesen Korridor betreffend in **fett**, siehe auch Infrastrukturliste im Anhang 2:

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz
Barrierefreier Ausbau Stationen Niederschelden Nord, Siegen-Geisweid, Wilnsdorf-Rudersdorf , Letmathe-Dechenhöhle	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Barrierefreiheit	–
neue Station Wilnsdorf-Niederdielfen	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	–

11

Literaturverzeichnis

ADAC MARKT- UND MEINUNGSFORSCHUNG (2022): Verkehrswandel aus der Nutzerperspektive. Ergebnisbericht.

BAUER, U. U. J. GIES (2023): Flexible Angebote sind das Ass im Ärmel. In: politische Ökologie, (164/165), S. 48-53.

BUNDESAMT FÜR KARTOGRAPHIE UND GEODÄSIE (2024): Daten zu administrativen Grenzen, Landschaft und Relief.

Online unter: <https://www.bkg.bund.de/DE/Home/home.html>; <https://www.govdata.de/> [29.08.2025].

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBSR] (2021): Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum. BBSR Online Publikation 13/2021, Bonn.

Online unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-13-2021.html> [29.08.2025].

BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2023): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Kreisen.

Online unter: https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/202306/iiia6/beschaeftigung-pendler-krpend/krpend-k-0-202306-xlsx.xlsx;jsessionid=80E366F9E-BEFC93831FF15DEE99655AE?__blob=publicationFile&v=1 [29.08.2025].

BUNDESNETZAGENTUR (2023): Tätigkeitsbericht Eisenbahnen 2021/2022. Bonn.

Online unter: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Mediathek/Berichte/2022/TaetigkeitsB2021u22.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [02.05.2025].

BUNDESNETZAGENTUR (2024): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024. Stand November 2024.

Online unter: https://data.bundesnetzagentur.de/Bundesnetzagentur/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2024.pdf [02.05.2025].

BUNDESREGIERUNG (2014): 20 Jahre Bahnreform – eine Bilanz, BT-Drucksache 18/3266.

Online unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/18/032/1803266.pdf> [02.05.2025].

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR [BMDV] (2019): Mobilität in Deutschland – Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Ausgabe September 2019. Bonn.

CANZLER, W. (2023): Neue Narrative schaffen. In: stadt+werk. 11/12 2023, S. 14 – 18.

CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK (2025): Bevolkingsontwikkeling; regio per maand.

Online unter: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/37230ned/table?ts=1740824749809> [05.06.2025].

DEUTSCHE RENTENVERSICHERUNG (2023): Rentenversicherung in Zeitreihen. Oktober 2023. Berlin.

EUROPÄISCHES PARLAMENT (2019): Europäisches Parlament ruft Klimanotstand aus.
Online unter: <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20191121IPR67110/europaisches-parlament-ruft-klimanotstand-aus> [12.03.2021].

FOKUS BAHN NRW (2021): Programmziele.

Online unter: <https://www.fokus-bahn.nrw/programm.html> [15.04.2021].

FOKUS BAHN NRW (2025): Fokus Bahn präsentiert die Klimabilanz für den SPNV.

Online unter: <https://www.fokus-bahn.nrw/aktuelles/detail/vorstellung-spnv-klimabilanz-nrw.html> [05.08.2025].

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN [FGSV] (2020): Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen [BBSV]. Köln. Online unter: https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/005_1.v.pdf [05.02.2026]

HAZOD, M. (2020): Perspektiven von Bahnhöfen des Schienenpersonenverkehrs in ländlichen Räumen: Zur Raumwirksamkeit von zusätzlichen Dienstleistungen untersucht an Beispielen Ostbayerns und Thüringens.

HENKEL, G. (2020): Der Ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland. Studienbücher der Geographie. 5. Auflage. Stuttgart.

INFAS (2018): Mobilität in Deutschland. MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr.70.904/15). Bonn, Berlin.

Online unter: www.mobilitaet-in-deutschland.de [29.08.2025].

INFAS (2025): Mobilität in Deutschland – MiD. Tabellarische Grundausswertung. NWL-Gebiet.

KERSTEN, J.; NEU, C. U. B. VOGEL (2019): Für eine Politik des Zusammenhalts. In: APuZ – Aus Politik und Zeitgeschichte, 69 (46), S. 4-11.

KRAFTFAHRTBUNDESAMT (2024): Statistik: 46251, Statistik des Kraftfahrzeug- und Anhängerbestandes.

Online unter: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/link/statistikTabellen/46251#ab-readcrumb> [22.05.2025].

LANDESAMT FÜR STATISTIK NIEDERSACHSEN (2024): Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus 2022, Stand 30.09.2024. Hannover.

Online unter: https://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/themen/bevoelkerung/bevolkerungsstand_einwohnerzahl_niedersachsens/bevolkerungsstand-einwohnerzahl-niedersachsens-tabellen-201964.html [05.06.2025].

LANDESBETRIEB INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN [IT.NRW] (13.10.2025): Bevölkerungsvorausberechnung für NRW 2024 bis 2050/2070. Ergebnisse für das Land, Kreise sowie Städte und Gemeinden. Online unter: https://statistik.nrw/service/veroeffentlichungen/statistik-kompakt/bevoelkerungsvorausberechnung-fuer-nrw-2024-bis-2050-2070#pts_11385 [05.02.2026]

LEVIN-KEITEL, M; ALLERT, V.; GÖDDE, J. U. N. KRASILNIKOVA (2022): Mobilitätswende in Stadt und Land - Über eine räumliche Perspektive der Transformation zu nachhaltiger Mobilität, In: Jahrbuch Stadt-Region 2021/2022. Stadt-Land-Relationen. Disziplinäre Spurensuchen, Wiesbaden, S. 183 – 205.

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN [MUNV] (2023): Vorgänge um die Abellio-Insolvenz. Schriftlicher Bericht. Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen am 07.06.2023.

Online unter: <https://opal.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV18-1296.pdf> [02.05.2025].

NAUMANN, M. (2023): Mobilitätsarmut - ein Thema für die bundesdeutsche Raumentwicklung? In: Standort, 48 (2024), DOI: 10.1007/s00548-023-00888-5, S. 227 – 232.

NEMO PADERBORN (2024): Zukunftsweisende Mobilität für Stadt und Land.

Online unter: <https://nemo-paderborn.de/> [23.05.2025].

NOBIS, C. U. M. HERGET (2020): Mobilität in ländlichen Räumen. In: Internationales Verkehrswesen, 72(4), S. 40-43.

STADT KASSEL (2025): Kasseler Zahlen im Überblick.

Online unter: <https://www.kassel.de/daten-und-karten/statistik/ueberblick.php>
[02.07.2025].

STADTWERKE MÜNSTER (2024a): Wissenschaftliche Begleitung LOOPmünster. Abschlussbericht. FH Münster. Münster.

Online unter: <https://www.stadtwerkemuenster.de/Stadtwerke/Dokumente/Unterwegs/LOOPmProzentC3ProzentBCnster-Abschlussbericht.pdf> [23.05.2025].

STADTWERKE MÜNSTER (2024b): Ende von LOOPmünster: Taxibusse kehren zurück.

Online unter: <https://www.stadtwerkemuenster.de/unternehmen/presse/Pressemitteilungen/2024/loopmProzentC3ProzentBCnster-ende> [23.05.2025].

STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (2024): Zensus 2022.

Online unter: <https://www.zensus2022.de/DE/Presse/Grafik/shapefile.html?nn=1343142>
[28.05.2025].

STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (2025): Personen: Bevölkerungszahl und Fläche (Gemeinden).

Online unter: <https://ergebnisse.zensus2022.de/datenbank/online/statistic/1000A/table/1000A0001>. [05.06.2025].

UMWELTBUNDESAMT (2025): Emissionsdaten 2024. Pressehintergrundinformationen.

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (2021): Mobi-Wissen – Busse und Bahnen von A bis Z.

Online unter: <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Zugkilometer> [05.01.2021].

VEREINTE NATIONEN (2024): Ziele für nachhaltige Entwicklung.

Online unter: <https://unric.org/de/17ziele/> [22.05.2025].

VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND [VCD] (2021): Verkehrswende oder Mobilitätswende - Was ist der Unterschied?

Online unter: <https://www.vcd.org/artikel/verkehrswende-definition> [30.07.2025].

WITTOWSKY, D. u. F. AHLMEYER (2018): Verkehr im ländlichen Raum. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung [Hrsg.]: Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover, S. 2791 – 2797.

ZUKUNFT NAHVERKEHR (2025): Wertschöpfung ÖPNV. Abschlussbericht.

Online unter: [MCube_WertschoepfungOePNV_Abschlussbericht.pdf](#) [12.08.2025].

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Auflage.

Köln. Online unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf> [29.08.2025].

Anhang

Anhang 1: Modal Split Zielwert

Die Gestaltung der Verkehrswende in Westfalen-Lippe ist ein zentrales Ziel des NWL. Eine wichtige Zielgröße ist hierbei der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (Modal Split). In diesem Zusammenhang wurde im Rahmen der Befassung mit der strategischen Ausrichtung des NWL ein Modell zur Herleitung eines Modal Split Zielwerts entwickelt. Mit der Darstellung der ermittelten Zielwerte im vorliegenden Nahverkehrsplan werden auch die gesetzlichen Erfordernisse zur Benennung des mittel- bis langfristig angestrebten Anteils des öffentlichen Personenverkehrs am Gesamtverkehr erfüllt.

Grundlage für die Ableitung der Modal Split Zielwerte für Westfalen-Lippe waren die Daten aus der Studie und Haushaltsbefragung Mobilität in Deutschland (MiD) mit den Bezugsjahren 2023/2024. Sowohl die Ausgangs- als auch die Zielwerte beziehen sich jeweils auf die Personenkilometer (Pkm).

Als Zeithorizonte wurden in Anlehnung an die Zielnetzplanungen des Landes NRW die Szenarien 2032 als mittelfristige und 2040 als langfristige Perspektive gewählt. Eine kleinräumliche Untergliederung des Verbandsgebiets ist vor dem Hintergrund der heterogenen räumlichen Struktur in Westfalen-Lippe sinnvoll. Daher wurde dahingehend eine Gliederung nach der Raumtypologie RegioStar 7 vorgenommen und die statistisch zusammengefassten Raumtypen jeweils einzeln sowie vor dem Hintergrund der unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten beleuchtet und entsprechende Zielwerte ermittelt. Ausgehend von den kleinräumlichen Zielwerten ist anschließend ein gemittelter und nach Pkm gewichteter Zielwert für den angestrebten Anteil des ÖV am Gesamtverkehr in Westfalen-Lippe abgeleitet worden.

Die verwendete Raumtypologie Regio StaR 7 bezieht dabei neben der Einwohnerzahl, die zentralörtlichen Funktionen sowie das Einzugsgebiet der Städte bzw. die Lage der Kommunen zu nahen Zentren ein. Da es sich um statistisch zusammengefasste Raumtypen handelt, bleibt es gleichwohl erforderlich, dass bei der Entwicklung von Zielwerten für einzelne Gebietskörperschaften die jeweils vorherrschenden individuellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Aufgrund des Charakters der Datengrundlage der MiD als Haushaltsbefragung werden die Verkehrsströme dem jeweiligen Wohnort der Befragten zugeordnet.

Ausgehend von der Zielsetzung der Verkehrswende in Westfalen-Lippe ist die Reduktion des MIV als entscheidende Stellgröße identifiziert worden. Nur durch eine deutliche Verringerung des MIV-Anteils am Gesamtverkehr kann die Verkehrswende erfolgreich umgesetzt werden. Die Ermittlung des Zielbildes für den Modal Split im Verbandsgebiet erfolgte demnach in einem mehrstufigen Modell.

Zunächst wurden Zielwerte für das Jahr 2040 festgelegt, welche die prozentuale Reduktion des MIV-Anteils in den verschiedenen Raumtypen definieren. Die durch die Reduktion des MIV sodann freien Anteile an der Verkehrsleistung wurden anschließend, nach einem entwickelten Verteilungsschlüssel, auf die übrigen Verkehrsmittel, unter Berücksichtigung räumlicher Rahmenbedingungen, aufgeteilt. Die Höhe der jeweiligen prozentualen Reduktion des MIV als auch der abgeleitete Verteilungsschlüssel zur Aufteilung der freien Verkehrsleistung auf die übrigen Verkehrsmittel sind in der nachfolgenden Tabelle (s. Abb. A-1) dargestellt.

Tabelle A1.1: Reduktion MIV-Anteil und Aufteilung Verkehrsmittel

	Ausgangswert MIV (MiD 2023)	Reduktion MIV- Anteil 2040 um...	Reduktion MIV- Anteil 2040 auf	Anteil freie Verkehrsleistung ÖV	Anteil freie Verkehrsleistung Fahrrad	Anteil freie Verkehrsleistung zu Fuß	Anteil freie Verkehrsleistung MIV Mitfahrer
Stadtregion							
Regiopole, Großstadt	50%	-25%	38%	70%	20%	5%	5%
Mittelstadt, städtischer Raum	61%	-35%	40%	75%	15%	5%	5%
Kleinstadt, dörflicher Raum	60%	-30%	42%	70%	20%	5%	5%
Ländliche Region							
Zentrale Stadt	57%	-25%	43%	70%	20%	5%	5%
Mittelstadt, städtischer Raum	62%	-20%	50%	65%	20%	5%	10%
Kleinstädtischer, dörflicher Raum	59%	-15%	50%	60%	20%	5%	10%

Quelle: NWL 2025, Datenbasis: INFAS 2025

Auf Basis der in der vorstehenden Tabelle dargestellten Stellgrößen wurden in einem mehrstufigen Verfahren entsprechende Zielwerte für den Modal Split je Raumtyp ermittelt. Dabei wurde das Jahr 2040 als Zielhorizont angenommen und die Werte sodann für jede Jahresscheibe zurückgerechnet, sodass auch ein mittelfristiges Zielbild auf Basis des Jahres 2032 entsteht. Die nachstehenden Abbildungen (s. Abb. A-1 und Abb. A-2) zeigt die Ausgangswerte für 2025 sowie Zielwerte für das Jahr 2032 und 2040 für das gesamte Verbandsgebiet und die sechs Raumtypen in Westfalen-Lippe.

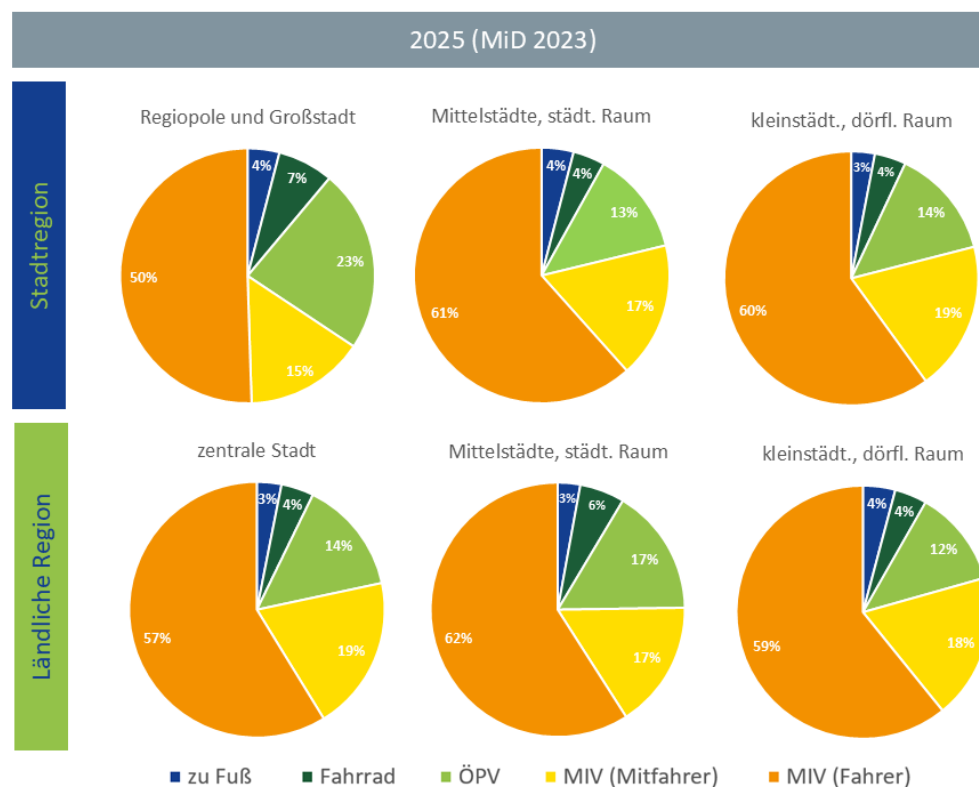


Abb. A-1: Modal Split Ausgangswerte 2025 (MiD 2023)

Quelle: NWL 2025, Daten: INFAS 2025



Abb. A-2: Modal Split Zielwerte 2032 und 2040 nach Raumtypen

Quelle: NWL 2025, Datenbasis: INFAS 2025

Die Veränderung des Modal Splits über die Zeit hat auch direkte Auswirkungen auf die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV und somit auf die Dimensionierung der Verkehre. Der NWL legt künftig entsprechend aus dem Zielwert abgeleitete Annahmen bei der Dimensionierung, etwa von Fahrzeugkapazitäten und Bahnsteiggrößen, zugrunde.

Anhang 2: Infrastrukturliste

Diese Liste stellt die geplanten Infrastrukturmaßnahmen im Verbandsgebiet des NWL in ihren groben Kategorien dar. Aus dem Sachzusammenhang heraus kann diese Liste im Zeitverlauf angepasst bzw. erweitert werden, sollten sich weitere Maßnahmen als notwendig erweisen, um das angestrebte Angebot zu sichern oder herzustellen. Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan sind nur informativ dargestellt.

Innerhalb der der Kategorien ist die aufgeführte Reihenfolge ausschließlich anhand der räumlichen Orientierung ausgerichtet und geht hierbei in der Regel der geografischen Lage von West nach Ost und von Nord nach Süd im Uhrzeigersinn vom Münsterland über Ostwestfalen-Lippe und Ruhr-Lippe nach Südwestfalen durch. Die Reihenfolge der Sortierung oder die Kategorisierung ist keine Aussage zur Bedeutung für und seitens des NWL.

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Laufende Maßnahmen Dargestellt sind hier Maßnahmen/Projekte (ohne ausschließliche Stationsmaßnahmen), für die in der Regel mindestens die Leistungsphase 1 beauftragt ist.				
Ausbau Münster - Enschede (Stufe1)	zweigleisiger Abschnitt Altenberge - Nordwalde	30-Min-Takt RB 64 (S 64) Münster - Gronau	2032	DB InfraGO
Münster Hbf Gleis 20	Einrichtung Gleis 20 mit zwei Haltepositionen	RB 68 (S 68) neu, 30-Min-Takt RB 67 Münster - Warendorf	2032	DB InfraGO
Reaktivierung WLE	Ausbau Münster - Sendenhorst und Einbindung Münster Hbf	RB 68 neu	2032	WLE
Reaktivierung TWE	Ausbau Harsewinkel - Gütersloh - Verl (TWE) und Einbindung in Gütersloh Hbf	RB 76 neu	2032	TWE
Speisekonzept Münster Hbf	Neubau Schaltposten Münster Nordkopf, neue Speiseleitungen	Einsatz neuer BEMU-Fahr- zeuge im Netz nördliches Westfalen (NNW) und Elektri- fizierung Münster - Enschede	2032	DB InfraGO DB Energie

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Alternative Antriebskonzepte / Dekarbonisierung Netz Nördliches Westfalen	Knoten Lage, Horn-Bad Meinberg	Beifahranlage Lage, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Horn Bad Meinberg	30-Min Takt Bielefeld - Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032	DB InfraGO
	Knoten Herford, Bad Salzuflen	Beifahranlage Herford, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Bad Salzuflen, Gleis 2	Direktverbindung Bielefeld - Bad Salzuflen mit Flügelzugkonzept RB 71, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032	DB InfraGO
	Stationsmaßnahmen VBE	Kreuzungsbahnhof Lemgo, Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit in Lemgo, Lemgo-Lüttfeld	30-Min Takt Bielefeld - Lemgo mit Flügelzugkonzept RB 73/RE 82, Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032	VBE
	Stationsmaßnahmen DB	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 16 Stationen (Herzebrock, Clarholz, Bieren-Rödinghausen, Neue Mühle, Bad Holzhausen, Lübbecke (Westf), Espelkamp, Rahden, Bielefeld Ost, Oldentrup, Ubbedissen, Oerlinghausen, Helpup, Ehlenbruch, Hörstmar, Paderborn-Schloß Neuhaus)	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge	2032	DB InfraGO
Alternative Antriebskonzepte / Dekarbonisierung Niederrhein-Münsterland-Netz		Elektranten Coesfeld, Borken	Einsatz neuer BEMU-Fahrzeuge im BEMU-Konzept Niederrhein-Münsterland-Netz	2032	DB InfraGO
Elektrifizierung Münster Zentrum Nord - Gronau Grenze		Elektrifizierung Münster Zentrum Nord - Gronau Grenze, Systemtrennstelle zu NL-System	Einsatz elektrischer Triebzüge RB 64	2032	DB InfraGO
Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn (RVM)		Ausbau Recke - Osnabrück-Eversburg (- Osnabrück Hbf)	RB 62 neu	2032	RVM DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Reaktivierung Röhrtalbahn (RLG)	Ausbau Neheim-Hüsten – Sundern und Einbindung in Neheim-Hüsten	RB 56 neu	2032	RLG
Ausbau Gütersloh – Isselhorst-Avenwedde	Neubau Bahnsteige Güterbahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Ausbau Minden	Neubau Bahnsteig Gleis14 Minden, Ausbau Überleitverbindungen Minden Gbf	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Knoten Hamm	Westkopf (Umfahrung Doppelkreuzungweiche 804)	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Ausbau Ahlen und Oelde	Einrichtung von Überholgleisen an Bahnsteigen	Erhöhung Streckenkapazität, Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Ausbau Sudmühle	Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr	Erhöhung Streckenkapazität	2032	DB InfraGO
Ausbau Münster-Geist	Einrichtung von Überholgleisen für Güterverkehr	Erhöhung Streckenkapazität	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Laufende Stationsmaßnahmen Dargestellt sind hier Maßnahmen/Projekte, für die in der Regel mindestens die Leistungsphase 1 beauftragt ist. Die Herstellung neuer Stationen wird grundsätzlich separat unter Neue Stationen betrachtet, hier sind jedoch die Stationen der DB Kapazitäts-offensive mit abgebildet, da für sie ebenso mindestens Leistungsphase 1 beauftragt ist.				
Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe	Modernisierung der Stationen Bad Sassendorf, Bönen, Bockum-Hövel, Horn-Bad Meinberg, Scharmede, Unna, Welter	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 1, ehemals Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP))	Dedinghausen, Erndtebrück-Leimstruth, Ostbevern, Vlotho, Westbevern	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB 2, ehemals 1000-Bahnhöfe-Programm)	Brake (b Bielefeld), Buldern, Drensteinfurt, Lennestadt-Grevenbrück, Reckenfeld, Rheine-Mesum, Salzkotten	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Vorratsplanung NWL 1	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, der Stationen Münster-Albachten, Ibbenbüren-Laggenbeck, Hörstel, Lennestadt-Meggen	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Vorratsplanung NWL 2	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit der Stationen Münster-Sprakel, Kattenvenne, Ibbenbüren-Esch	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Marbeck-Heiden	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Böisperde	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Eiserfeld	neuer Aufzug	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Station Ehringhausen	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Ausbau Hamm (Westf) Hbf	Modernisierung	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Bigge Staudamm	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Geseke	Bahnsteigerhöhung, Herstellung Barrierefreiheit (u. a. Aufzüge)	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
neue Station Bocholt-Mussum	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032	DB InfraGO
neue Station Lünen-Alstedde	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032	DB InfraGO
neue Station Kreuztal-Buschhütten	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potentiale	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung		Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
weitere vordringliche Maßnahmen/Projekte					
Dargestellt sind Projekte, die in unmittelbarer Abhängigkeit von verbindlichen/vertraglichen Verkehrskonzepten oder Fahrzeugeinsätzen (z. B. BEMU-Fahrzeuge) stehen, die einen sehr hohen Nutzen hinsichtlich der Betriebsqualität bzw. des verkehrlichen Mehrwerts haben werden oder die einen langfristigen planerischen Vorlauf erfordern.					
Knoten Münster	Knoten Münster	Weichenverbindungen, Fahrstraßen	Stammstrecke S-Bahn Müns-terland 15-Min-Takt Münster Zentrum Nord - Münster-Hiltrup	2032/ 2040	DB InfraGO
	Knoten Münster	DSTW/ESTW Münster (Westf) Hbf mit ETCS-Level 2 ohne Signale			
	Knoten Münster	Ausbau Abstellanlagen Knoten Münster			
	Münster (Westf) Hbf	Bahnsteiganpassungen/-verlängerungen			
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige westlicher Bahnhofsteil (Post-bahnhof)			
	Münster (Westf) Hbf	neue Bahnsteige östlicher Bahnhofsteil			
	Münster Zentrum Nord	Bahnsteig, Weichenverbindungen, Fahrstraßen			
	Münster-Hiltrup	Weichenverbindungen, Fahrstraßen			
Netz RRX-B-Flotte	Bahnhof Rheine RE 7	neue Bahnsteigkante Gleis 9, neue Fahrstraße	Stabilisierung RE 7 mit über-schlagender Wende	-	DB InfraGO
	Stationen Westbevern, Ostbevern RE 2 (RRX)	Bahnsteigverlängerung auf RRX-Länge	Übergangskonzept RE 2 bis RRX 7	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Ausbau Münster - Rheda-Wiedenbrück (Stufe 1)		Erhöhung Streckengeschwindigkeit Telgte – Warendorf	30-Min-Takt RB 67 (S 67) Münster - Warendorf	2032	DB InfraGO
Knoten Bünde		Neubau Weichenverbindung zur flexibleren Bahnsteignutzung von Gleis 2	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Ausbau Minden		Ausbau Überleitverbindungen Minden Gbf	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Ausbau Bielefeld - Lage (Stufe 1)		Kreuzungsbahnhof Ubbedissen, Kreuzungsbahnhof Ehlenbruch	Stabilisierung RB 73/RE 82	2032	DB InfraGO
Alternative Antriebs- konzepte /Dekarboni- sierung Weser-Leine- Netz (LNVG)	Stationsmaßnahmen RB 84/RB 85	Bahnsteigverlängerung in Bad Driburg, Brakel	Einsatz neuer BEMU-Fahr- zeuge der LNVG	-	DB InfraGO
	Teilelektrifizierung RB 85	Elektrifizierungsinsel Lauenförde (Nds.) – Wür- gassen – Bad Karlshafen (Hess.)	Einsatz neuer BEMU-Fahr- zeuge der LNVG	-	DB InfraGO DB Energie
Knoten Hamm		Abzweig Selmig	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Alternative Antriebs- konzepte /Dekarboni- sierung Westmünster- landbahn und Märki- sches Sauerland	Elektrifizierung Coes- feld - Gronau	Elektrifizierung	Umsetzung BEMU-Konzept RB 51	2032	DB InfraGO DB Energie
	Elektrifizierungsinsel Brügge	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 52	2032	DB InfraGO DB Energie
	Elektrifizierung Iser- lohn, Gleis 1	OLIA	Umsetzung BEMU-Konzept RB 53	2032	DB InfraGO DB Energie
	Stationen RB 51/RB 52/RB 53	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit an 12 Stationen (Epe, Selm, Bork, Ahaus (Gleis 2), Legden, Rosendahl-Holtwick,	Einsatz neuer BEMU-Fahr- zeuge	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt		Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
		Kalthof, Hennen, Iserlohnheide, Iserlohn, Dahlebrück, Schalksmühle)			
Ausbau Erndtebrück – Bad Laasphe		Kreuzungsbahnhof, Fahrzeitreduzierung	60-Min-Takt RB 94 Erndtebrück- Bad Laasphe (- Marburg)	2032	DB Kurhessenbahn
Ausbau Kreuztal – Erndtebrück – Bad Berleburg		Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in Teilschnitten, LST in Erndtebrück und zusätzliche Weichenverbindung von Bad Berleburg	Umsteigefreie Verbindung RB 94 Siegen - Marburg	2032	DB InfraGO
Ausbau Betzdorf – Neunkirchen – Haiger (Hellertalbahn)		Kreuzungsbahnhof, Stationen, Fahrzeitreduzierung	60-Min-Takt RB 96 (Betzdorf -) Neunkirchen - Dillenburg	2032	DB InfraGO
Ausbau Attendorn		Neubau Ausfahrtsignal zur Schaffung einer Wendemöglichkeit in Attendorn	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
weitere Stationsmaßnahmen Weitere Stationsmaßnahmen, die insbesondere im Zusammenhang mit Dekarbonisierungsprojekten stehen, werden in diesem Abschnitt dargestellt. Stationsmaßnahmen für die Linien RB 84/RB 85 sowie RB 51/RB 52/RB 53, die unmittelbar Bestandteil der jeweiligen Dekarbonisierungsprojekte sind, werden gesondert unter laufende Stationsmaßnahmen (siehe oben) beschrieben und sind daher nicht Teil dieses Abschnitts.				
Stationen Rinkerode, Mersch	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung, Herstellung Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Halen	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Station Bad Oeynhausen Süd	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Barrierefreier Ausbau Stationen RB 92	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung Olpe, Eichhagen, Sondern, Listerscheid, Attendorn, Heggen	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Barrierefreier Ausbau Stationen RB 93/RB 94/RB 97	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, Barrierefreiheit	-	DB InfraGO Kurhessenbahn
Barrierefreier Ausbau Stationen RB 96	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen, Barrierefreiheit	-	DB InfraGO
Barrierefreier Ausbau Stationen Niederschelden Nord, Siegen-Geisweid, Wilnsdorf-Rudersdorf, Letmathe-Dechenhöhle	Bahnsteigverlängerung/-erhöhung	Barrierefreiheit	-	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
weitere Maßnahmen/Projekte für das Zielnetz NRW 2032 Das Zielnetz NRW 2032 ist nicht fixiert auf das Jahr 2032 und umfasst Maßnahmen in einem weiter gefassten Zeitraum auch vor oder nach 2032. Die NRW-Planungen sind mit den bundesweiten Anstrengungen vereinbar und aufwärtskompatibel.				
Ausbau Münster - Coesfeld (Stufe 1)	2. Bahnsteigkante in Lutum	30-Min-Takt RB 63 (S 63) Münster - Coesfeld mit allen Halten	2032	DB InfraGO
Ausbau Haller Willem (Stufe 1)	Kreuzungsbahnhof Westbarthausen	30-Min-Takt RB 75 (S 75) (Bielefeld -) Halle (Westf) - Osnabrück	2032	DB InfraGO
Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 2)	Erhöhung Streckengeschwindigkeit Münster - Telgte und Beelen - Rheda-Wiedenbrück, Kreuzungsbahnhof Clarholz	30-Min-Takt RB 67 (S 67) Münster - Rheda-Wiedenbrück	2032	DB InfraGO
Ausbau Dortmund – Enschede (Stufe 1)	Anpassung LST in Dortmund, zweigleisiger Abschnitt Bahnhof Selm und nördlich von Selm, Kreuzungsbahnhof Dülmen (oberer Bahnhofsteil), neue Weichenverbindung in COE-Rottkamp für zweigleisigen Abschnitt südlich von Coesfeld	30-Min-Takt RB/RE 51 Dortmund - Coesfeld	2032	DB InfraGO
Ausbau Bünde – Löhne	Blockverdichtung Kirchlengern - Bünde	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Weichenverbindungen Bielefeld Hbf (1)	Neubau Bahnsteig an Gleis 22 für Züge aus Lage	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO
Weichenverbindungen Bielefeld Hbf (2)	Zugdeckungssignale an Gleis 6 sowie Weichen für mittige Anbindung Gleis 6 und 7 an die Hauptgleise der Güterbahn	Verbesserung Qualität	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Ausbau Paderborn – Höxter	Erhöhung Streckengeschwindigkeit Langeland - Ottbergen	30-Min-Takt RB 84 (S 84) Paderborn - Höxter - Holzmin- den	2032	DB InfraGO
Ausbau Willebadessen	Bahnsteigverlängerung	Fahrbarkeit Doppeltraktion RE 11(RRX)	2032	DB InfraGO
Sauerlandnetz 3.0 (Stufe 1)	Kreuzungsbahnhof Westheim, zweites Gleis Brilon Stadt	Beschleunigung RE 17, Verlängerung RE 17 von War- burg nach Kassel; Endpunkt RE 57 und RB 97	2032	DB InfraGO
Ausbau Unna - Fröndenberg	Beschleunigung durch BÜ-Anpassungen, Ertüchti- gung Bahnsteig Gleis 20 in Unna	Anschlussverbesserung	2032	DB InfraGO
Ausbau Schwerter Kurve	zweigleisiger Abschnitt zur Verkürzung des ein- gleisigen Abschnitts in der Schwerter Kurve	Erhöhung Flexibilität und Qua- lität RE 57	2032	DB InfraGO
Ausbau Löhne – Hameln (Stufe 1)	Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Vlotho	Gleichzeitige Einfahrten für Bedienung eines zusätzlichen Halts	2032	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Deutschlandtakt/Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes Nachrichtlich sind hier die für den NWL bedeutenden Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes dargestellt.				
Ausbau Münster – Lünen (inkl. Stationen)	zweigleisiger Ausbau Münster-Amelsbüren – Werne, Ausbau Stationen Münster-Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg, Capelle	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 3, neue S 50	2040	DB InfraGO
Ausbau Dortmund – Hamm	viergleisiger Ausbau Dortmund – Scharnhorst, dreigleisiger Ausbau Scharnhorst – Hamm	Erhöhung Streckenkapazität Verlängerung S 21 bis Ka- men/Hamm	2040	DB InfraGO
Ausbau Hamm – Bielefeld	Neuordnung Güter- / Personenbahn Hamm - Bielefeld mit Erhöhung Geschwindigkeit der Per- sonenbahn auf 300 km/h	Erhöhung Streckenkapazität, Verlängerung RRX 4, neue RE 81	2040	DB InfraGO
Neubau Bielefeld – Seelze (- Hannover)	Neubaustrecke Bielefeld - Seelze für 300 km/h, Ausbau Knoten Bielefeld	Entlastung Strecke Bielefeld - Minden - Seelze, neue S 74, neue RE 61, Ver- dichtung RE 60/RE 70	2040	DB InfraGO
Ausbau Hagen – Siegen – Gießen (Ruhr-Sieg-Strecke)	Herstellung erweiterter Lichtraumprofile in Tunneln	Erhöhung Streckenkapazität	-	DB InfraGO
Ausbau Knoten Hamm	Herstellung von Brücken zur Vermeidung von Fahrlagenkonflikten; Führung von Zugkreuzungen über Brücken; weitere Anpassungen	Erhöhung Streckenkapazität	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
weitere Maßnahmen/Projekte für Zielnetz NRW 2040 Das Zielnetz NRW 2040 ist nicht fixiert auf das Jahr 2040 und umfasst Maßnahmen in einem weiter gefassten Zeitraum auch vor oder nach 2040. Für das Zielnetz sind im NWL z. B. die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes Münster - Lünen und Dortmund - Hamm - Bielefeld - Seelze (- Hannover) zugrunde gelegt worden. Die NRW-Planungen sind mit den bundesweiten Anstrengungen vereinbar und aufwärtskompatibel.				
Ausbau Wesel - Bocholt	zweite Bahnsteigkante in Bocholt, zweigleisiger Ausbau Wesel Blumenkamp – Hamminkeln	Verlängerung RRX 5 bis Bocholt im ca. 30-Min-Takt zur RE 19	2040	DB InfraGO
Ausbau Dortmund – Enschede (Stufe 2)	zweigleisiger Abschnitt Selm - Selm-Beifang, Erhöhung Streckengeschwindigkeit Lüdinghausen – Dülmen auf 140 km/h, zweigleisiger Abschnitt im Bereich Legden	30-Min-Takt RB/RE 51 (Dortmund -) Coesfeld - Coesfeld - Hengelo	2040	DB InfraGO
Ausbau Münster – Coesfeld (Stufe 2)	zweigleisiger Abschnitt westlich von Münster-Mecklenbeck, zweigleisiger Abschnitt Havixbeck – Billerbeck, zweigleisiger Abschnitt östlich von Coesfeld	dritte stündliche Leistung Münster - Coesfeld	2040	DB InfraGO
Ausbau Münster – Enschede (Stufe 2a)	zweigleisiger Abschnitt Münster Zentrum Nord – Münster-Häger, Anbindung zweigleisige Strecke von Gronau in Münster Zentrum Nord	Dritte und vierte stündliche Leistung Münster - Steinfurt-Burgsteinfurt	2040	DB InfraGO
Ausbau Münster – Enschede (Stufe 2b)	zweigleisiger Abschnitt Ochtrup – Metelen Land	Dritte stündliche Leistung (Münster -) Steinfurt-Burgsteinfurt - Gronau - Enschede	2040	DB InfraGO
Ausbau Münster-Geist	4. Gleis Münster-Geist – Münster Hbf	Erhöhung Qualität und Streckenkapazität, Sicherstellung 30-Min-Takt für Münster-Albachten	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 3)	zweigleisiger Abschnitt westlich von Telgte	30-Min-Takt RB 67/S 67 (Münster -) Rheda-Wiedenbrück - Bielefeld	2040	DB InfraGO
Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (Stufe 4)	zweigleisiger Abschnitt Münster-St. Mauritz – Warendorf Einen-Müssingen	dritte stündliche Leistung Münster - Warendorf	2040	DB InfraGO
Ausbau Bünde – Rahden	Wendeanlage in Bünde, zweigleisiger Abschnitt südlich Mesch Neue Mühle, zweigleisiger Abschnitt im Bereich Gestrungen inkl. neue Station Espelkamp-Gestrungen	30-Min-Takt S 71 Bünde - Rahden	2040	DB InfraGO
Ausbau Kirchlengern – Herford	zweigleisiger Ausbau Kirchlengern - Herford, Einfädelung zweites Gleis westlich in Güterbahn, zweite Bahnsteigkante in Hiddenhausen-Schweicheln	zusätzlicher RE 61 auf der Relation Bielefeld - Osnabrück (- Rheine)	2040	DB InfraGO
Ausbau Herford – Lage	zweigleisiger Abschnitt Schötmar bis südlich Sylbach	30-Min-Takt S 71/S 72 Herford - Lage	2040	DB InfraGO
Ausbau Haller Willem (Stufe 2)	zweigleisiger Abschnitt Halle – Künsebeck, zweigleisiger Abschnitt Quelle-Kupferheide – Brackwede, Erhöhung Streckengeschwindigkeit Halle – Steinhagen auf 120 km/h	Beschleunigung 30-Min-Takt S 75 Halle - Bielefeld und Verbesserung von Anschlüssen in BI-Brackwede zur Sennebahn Richtung Paderborn	2040	DB InfraGO
Ausbau und Elektrifizierung Bielefeld-Brackwede – Paderborn	, zweigleisiger Abschnitt nördlich Hövelriege – Hövelhof, Elektrifizierung Bielefeld-Brackwede - Paderborn, Ausbau Bahnhof Brackwede	30-Min-Takt S 74 (Minden/Nienburg -) Bielefeld - Paderborn, dritte Leistung Bielefeld - Paderborn RE 74	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Ausbau und Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Altenbeken	zweigleisiger Abschnitt bei Bielefeld Ost, Erhöhung Streckengeschwindigkeit Hillegossen bis westlich Lage auf 100 km/h, zweigleisiger Abschnitt östlich Ehlenbruch, Kreuzungsbahnhof Leopoldstal; Elektrifizierung Bielefeld – Lage	30-Min-Takt RB 73 Bielefeld - Lemgo (BEMU), beschleunigte RE 82 Bielefeld - Altenbeken (EMU)	2040	DB InfraGO
Elektrifizierungsinsel Brilon Stadt	OLIA	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen RB 97	2040	DB InfraGO
Ausbau Paderborn – Hameln	Erhöhung Streckengeschwindigkeit von 80km/h bzw. 100 km/h auf 120 km/h bzw. 140 km/h	neue schnelle Verbindung RE80 Paderborn - Hameln (-Hannover), 30-Min-Takt RE 80/S 4N (Paderborn -) Nieheim-Himmighausen - Hameln (-Hannover)	2040	DB InfraGO
Sauerlandnetz 3.0 (Stufe 2)	Ausbau Brilon Stadt - Brilon Egger, neue Station Brilon Egger	Verlängerung RE 57/RB 97	2040	DB InfraGO
Ausbau Brügge – Hagen	Neubau Bahnsteig Gleis 4/5 in Brügge, Ausbau Nordkopf Brügge für parallele Ausfahrten nach Hagen und Lüdenscheid, zweigleisiger Abschnitt südlich Schalksmühle für Güterverkehr (Ersatz)	30-Min-Takt Hagen - Brügge (-Lüdenscheid)	2040	DB InfraGO
Ausbau RB 92 und Neubau Bahnsteige Schwerte-Westhofen	zweigleisiger Abschnitt GB Schwerte - Westhofen, Neubau Bahnsteige in Schwerte-Westhofen (Güterbahn), Kreuzungsbahnhof Heggen	Verlängerung RB 92 von Olpe nach Dortmund Hbf	2040	DB InfraGO
Teilelektrifizierung Obere Ruhr	Elektrifizierung Schwerte – Fröndenberg – Menden/Neheim-Hüsten, OLIA Bestwig – Brilon Wald – Hoppecke	Einsatz von BEMU-Fahrzeugen RE 17/RE 57/RB 54	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Ausbau und Elektrifizierung Lüdenscheid – Marienheide	Elektrifizierung Lüdenscheid – Marienheide, zweiter Bahnsteig in Lüdenscheid, Kreuzungsbahnhof Marienheide, Kreuzungsbahnhof Gummersbach	Verlängerung S 15 bis Lüdenscheid Einsatz von EMU-Fahrzeugen S 15	2040	DB InfraGO
Ausbau Kreuztal	neuer Mittelbahnsteig	Sicherstellung Anschluss Erndtebrück - Hagen	2040	DB InfraGO
Ausbau Werne – Lünen	zweigleisiger Ausbau Werne – Lünen	Verlängerung S 50	2040	DB InfraGO
Ausbau Löhne – Hameln (Stufe 2)	zweigleisiger Ausbau östlich von Vlotho	Bedienung 2 zusätzlicher Halte	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
weitere neue Stationen Zusätzlich zu drei Maßnahmen der Kapazitätsoffensive Bahnhöfe der DB (siehe oben laufende Maßnahmen/Projekte) sind hier neue Stationen dargestellt, die in der Bewertung und Kategorisierung der Vorschläge zu neuen Stationen (NWL-Verbandsversammlung Dezember 2023) als Stationen mit sehr hohem Potenzial in den Kategorien a) und b) und/oder in den Zielnetzen NRW 2032 und 2040 enthalten sind.				
neue Station Paderborn Zukunftsquartier	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032	DB InfraGO
neue Station Dülmen West	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032	DB InfraGO
neue Station Wilnsdorf-Niederdielfen	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	-	DB InfraGO
neue Station Höxter-Corvey	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	-	DB InfraGO
neue Station Münster Südkreuz (Stufe 1)	neue Station für S 63, S 65, S 69	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032	DB InfraGO
neue Station Porta Westfalica-Veltheim / Porta Westfalica-Eisbergen	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032	DB InfraGO
neue Station Iserlohn Dröscheder Feld	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2032	DB InfraGO
neue Station Münster Nordkreuz	neue Station	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
neue Station Münster Südkreuz (Stufe 2)	neue Station für S 50, RE 42 (S 2)	Entlastung Münster (Westf) Hbf/ Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040	DB InfraGO
neue Station Herford Gaußstraße	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040	DB InfraGO
neue Station Steinheim-Bergheim	neue Station	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040	DB InfraGO
neue Station Nieheim-Himmighausen	neue Station	Neue Umsteigeverbindung Detmold <> Hameln, Verlängerung S 4N	2040	DB InfraGO
neue Stationen RB 54	neue Stationen Schwerte-Westhofen, Schwerte Ost, Schwerte-Geisecke, Fröndenberg-Langschede	Erschließung zusätzlicher räumlicher Potenziale	2040	DB InfraGO

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
weitere Reaktivierungsstrecken für den SPNV Zusätzlich zu den vier laufenden Reaktivierungsprojekten WLE (Münster – Sendenhorst), TWE (Harsewinkel – Gütersloh – Verl), Tecklenburger Nordbahn (Recke – Osnabrück) und Röhrtalbahn (vgl. Laufende Maßnahmen), die im Zielnetz NRW 2032 dargestellt sind, werden hier - ohne Priorisierung und in alphabetischer - die im Zielnetz NRW 2040 genannten Reaktivierungsstrecken und zwei Projekte aus der laufenden Reaktivierungsstudie in Niedersachsen aufgelistet. Die hier aufgeführten Projekte wurden vom NWL für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW gemeldet. Weitere Ausführungen zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV in Westfalen-Lippe sowie den einzelnen Strecken sind in Kapitel B4.1.5 dargestellt.				
Bad Bentheim – Gildehaus – Gronau	Reaktivierung/Neubau-Strecke und Stationen	neue RB 66	2040	Bentheimer Eisenbahn
Bergkamen SPNV-Anbindung	Reaktivierung/Neubau Strecke und Stationen	Verlängerung S 21	2040	
Bocholt – Borken – Coesfeld	Reaktivierung/Neubau-Strecke und Stationen	Verlängerung RE 19, Verlängerung RE 63	2040	DB InfraGO
Bohmte – Bad Holzhausen	Reaktivierung Strecke und Stationen	neue RB 71	2040	VLO
Borken – Stadtlohn – Ahaus	Reaktivierung/Neubau-Strecke und Stationen	neue RB	2040	
Hemer – Menden	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung RB 58	2040	
Lemgo-Lüttfeld – Barntrop (Begatalbahn)	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung S 73	2040	VBE
Lengerich (Westf) – Ibbenbüren	Reaktivierung Strecke und Stationen	neue RB 68	2040	Lappwaldbahn

Maßnahme/Projekt	Beschreibung	Angebotsverbesserung	Zielnetz	EIU
Lengerich (Westf) – Versmold	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verbindung RB 68/S 78	-	Lappwald- bahn
Lippstadt – Warstein (WLE-Strecke Süd)	Reaktivierung Strecke und Stationen	neue RB 88	2040	WLE
Listerscheid – Meinerzhagen (Westanbindung Olpe - Köln)	Reaktivierung/Neubau Strecke und Stationen	neue RB	2040	DB
Minden – Hille	Reaktivierung Strecke und Stationen	neue RB 79	2040	MKB
Halver – Halver-Oberbrügge	Reaktivierung Strecke und Stationen	Flügelung/Verlängerung RB 52	2040	Schleif- kottenbahn
Paderborn – Büren – Brilon Stadt (Almetalbahn)	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung RB 97, neue RB 87	2040	DB InfraGO Kreis Pader- born
Recke – Rheine	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung RB 62	2040	RVM
Rheine – Spelle	Reaktivierung Strecke und Stationen	neue RB	-	RVM
Sendenhorst – Beckum – Lippstadt (WLE-Strecke Nord)	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung S 68	2040	WLE
Versmold – Harsewinkel / Verl – Hövelhof (Verlängerung TWE-Strecke)	Reaktivierung Strecke und Stationen	Verlängerung S 76/S 78	2040	TWE

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
Bahnhofstraße 48
59423 Unna