

Kompetenzcenter ITF NRW



Nahverkehr Westfalen-Lippe



# Projekt „S-Bahn OWL“

**Stand der Angebotszielkonzeption – Kurzfassung**

15. Juni 2021



# Gliederung

## **Einleitung**

## Zielkonzept und Vorstufe

## Betrachtung der SPNV-Korridore

## Knotenbetrachtungen

## Das weitere Vorgehen



# Anlass und allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen

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

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

## Grundsätzliche Kenngrößen für Ostwestfalen-Lippe :

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



# Ausgangslage und Aufgabenstellung

## Ausgangslage

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

## Aufgabenstellung

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



# Zielkonzept und Vorstufe

## **Zielkonzept S-Bahn OWL**

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

## **Vorstufe S-Bahn OWL**

- Ausarbeitung von Vorstufen auf den einzelnen Korridoren
- Betrachtung des Zeithorizonts ohne ABS/NBS Hamm – Seelze
- Fernverkehr gemäß Abstimmung mit DB Fernverkehr gemäß Zielnetz 2025
- Berücksichtigung von Dieselnachfolgekonzepten (BEMU-Fahrzeuge ab 2027)
- Ableitung von mittelfristig umsetzbaren Infrastrukturmaßnahmen unter Wahrung der Aufwärtskompatibilität zum Zielkonzept



# Planerische Randbedingungen der Zielkonzeption

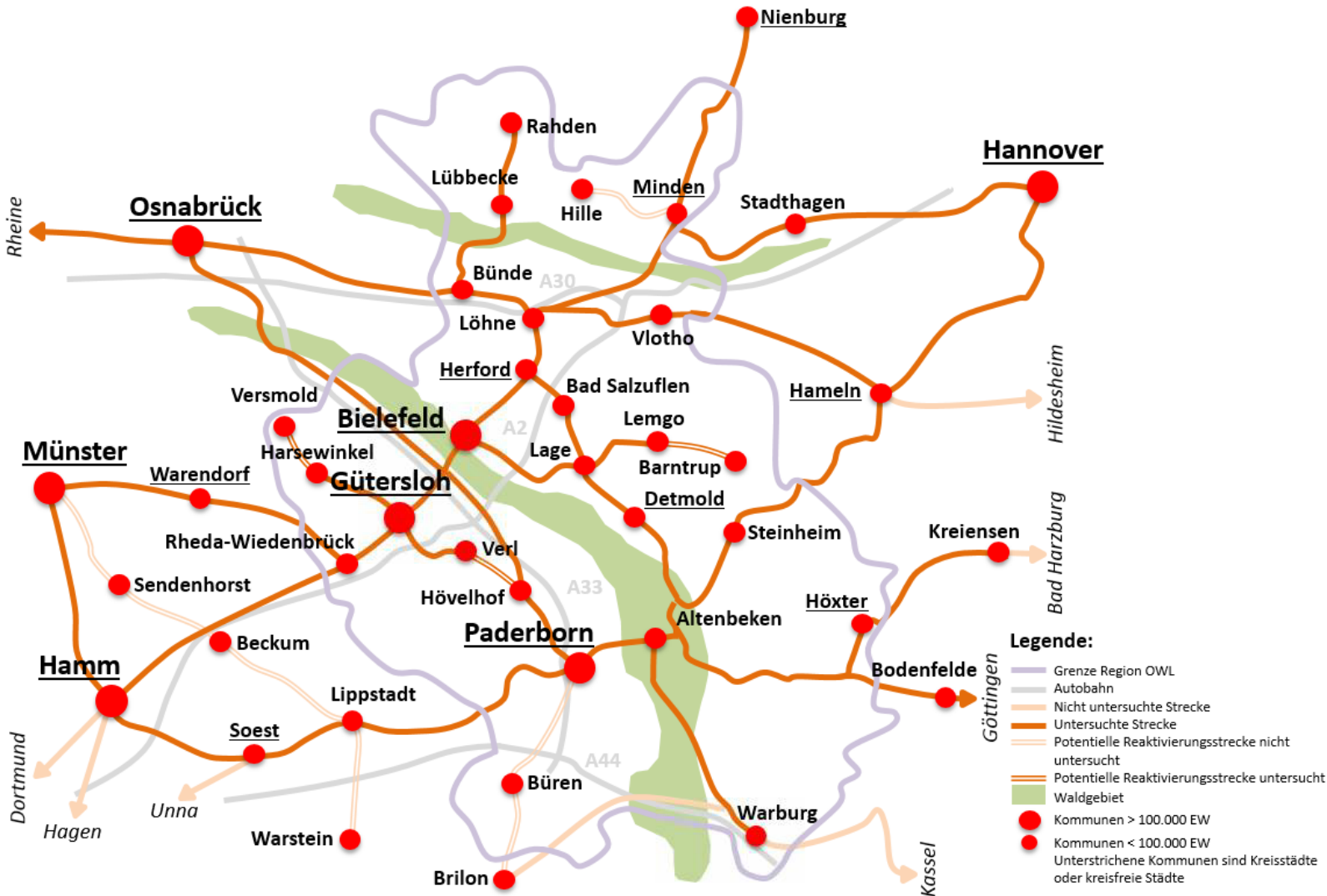
## **Randbedingungen für die Fahrlagenkonzeption im Zielkonzept**

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



# Untersuchungsraum

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

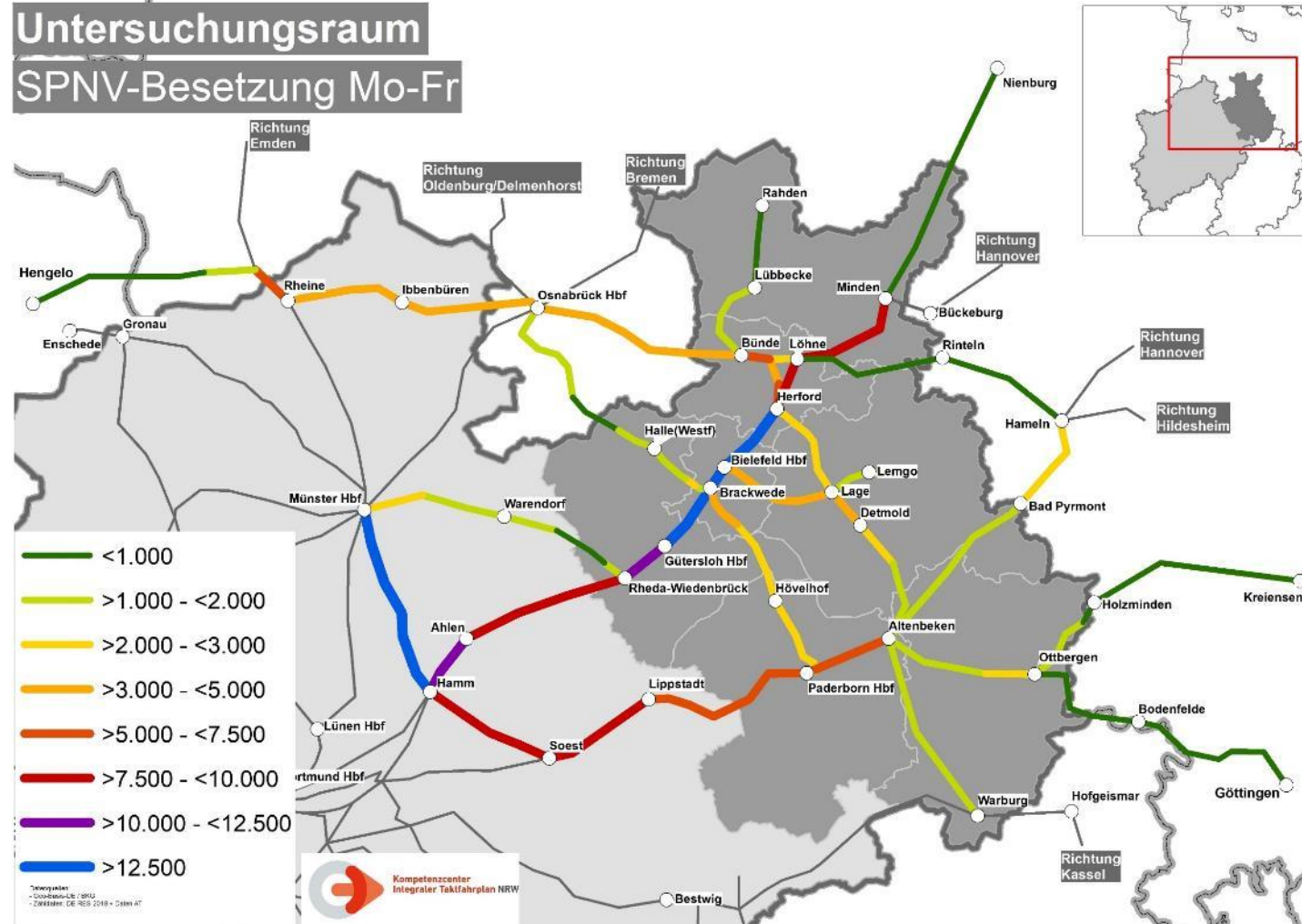


## Zu untersuchende Korridore:

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



# Betrachtung der Nachfrage



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



# Gliederung

Einleitung

**Zielkonzept und Vorstufe**

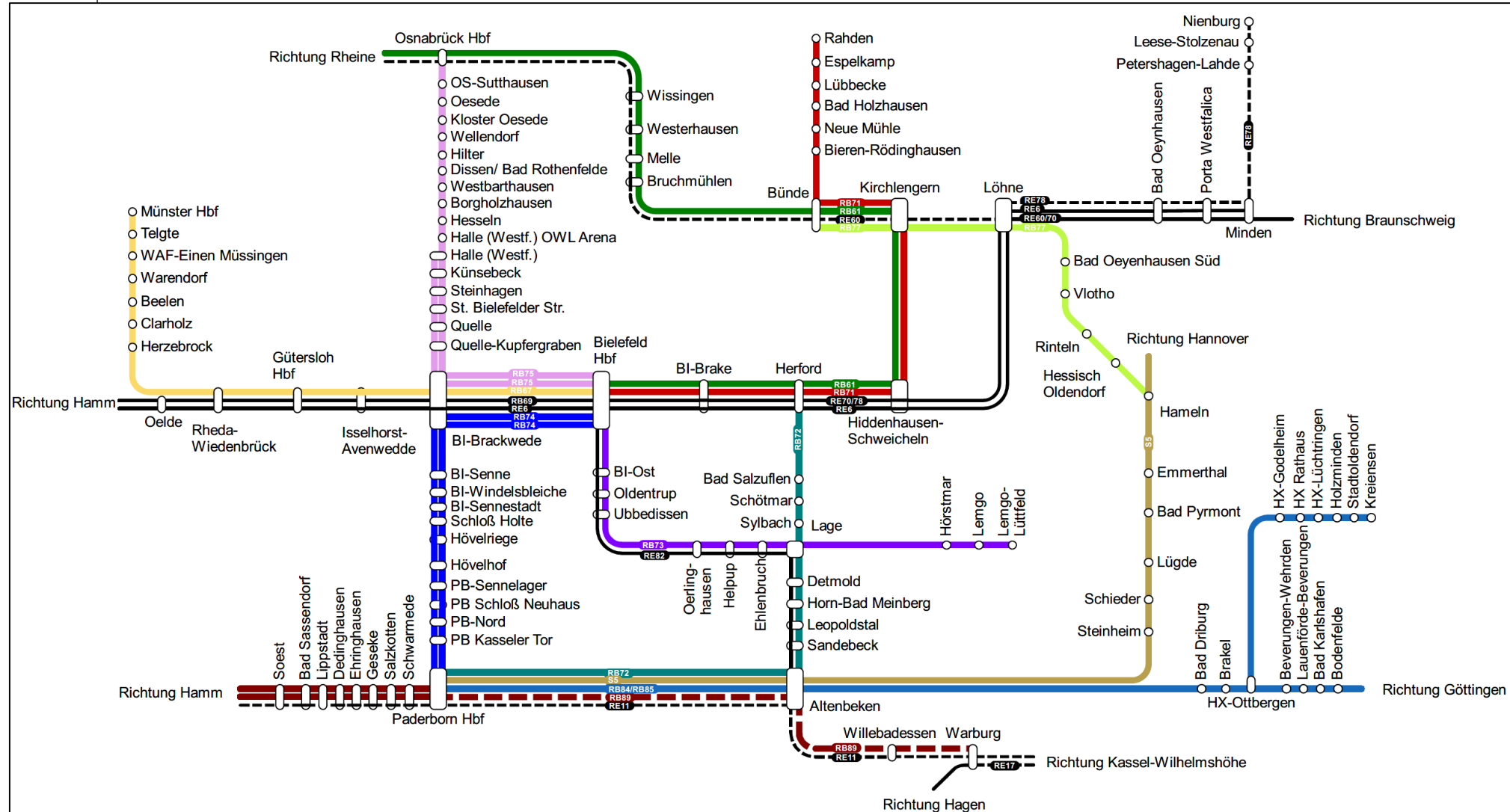
Betrachtung der SPNV-Korridore

Knotenbetrachtungen

Das weitere Vorgehen

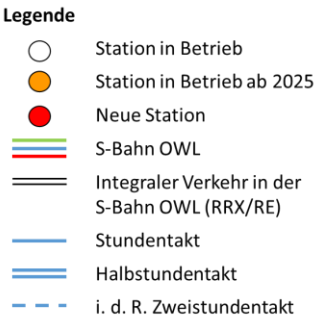


# Ausgangslage



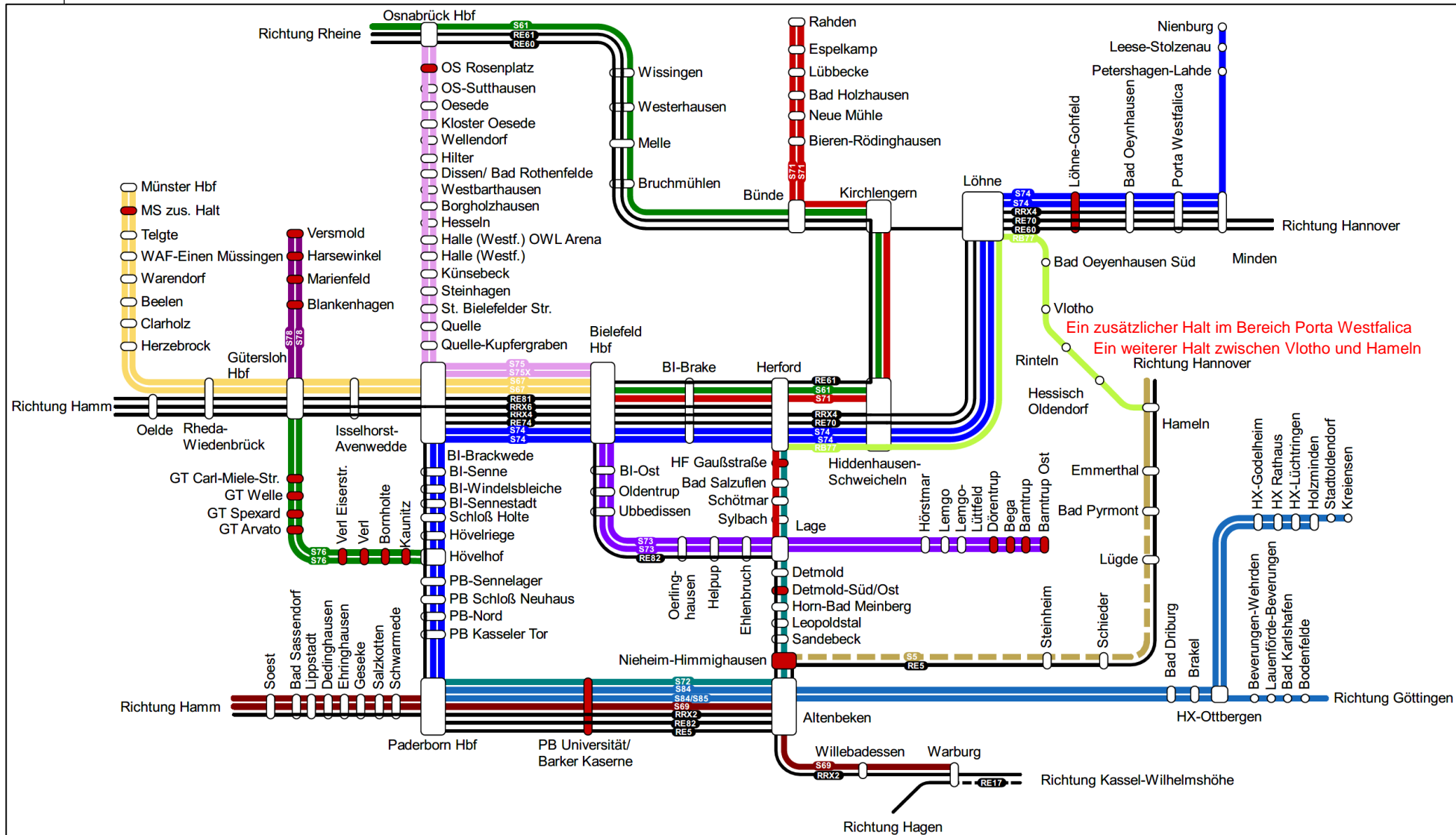
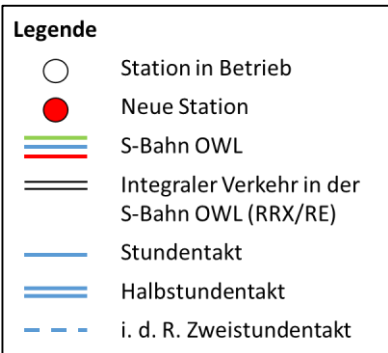


# Möglicher Ansatz einer S-Bahn OWL in der Vorstufe





# Möglicher Ansatz eines S-Bahn OWL Zielkonzepts



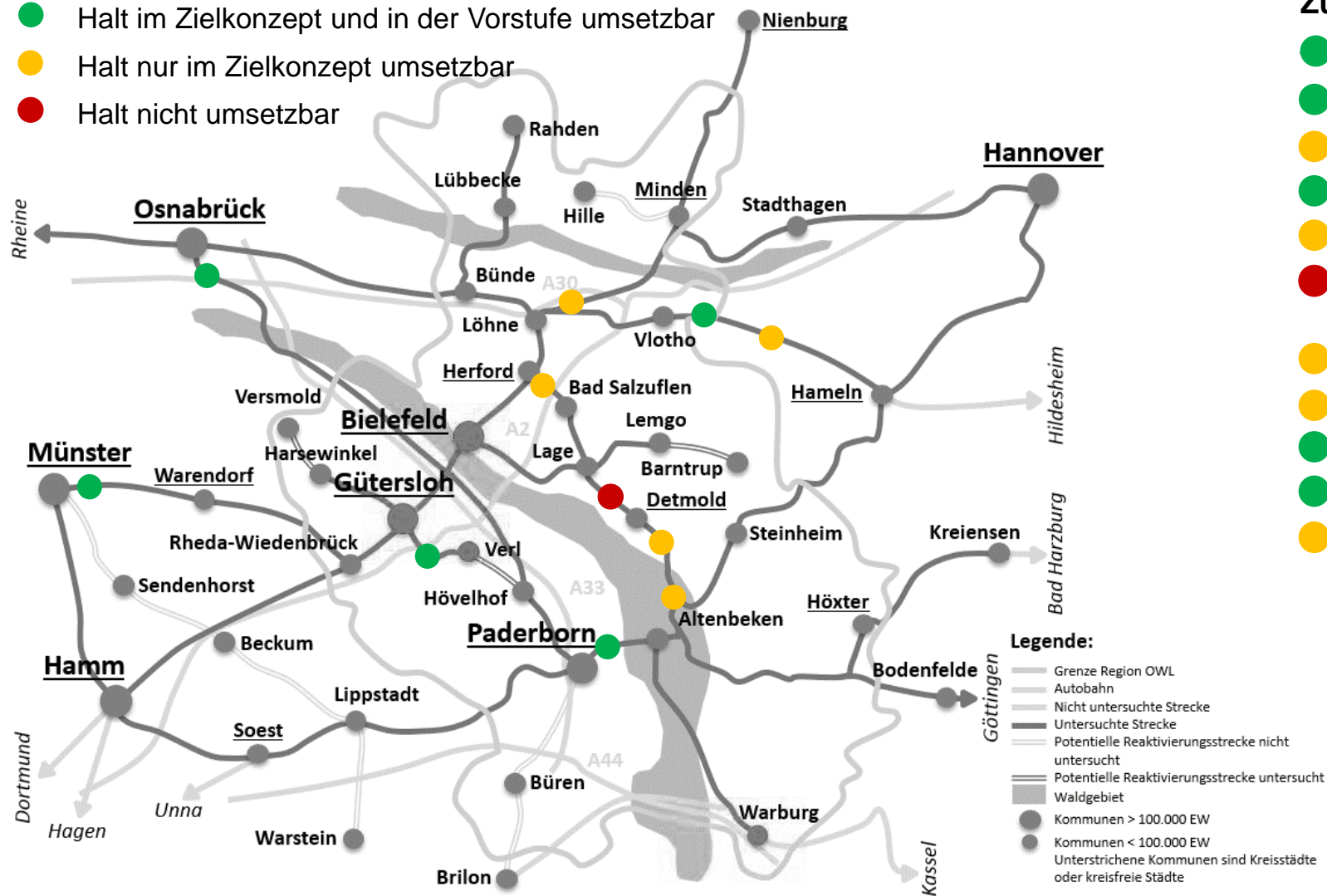


# Zu prüfende neue Halte (Input vom NWL)

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

## Zu untersuchende Halte

- Osnabrück Rosenplatz (IBN vsl. ab Dez. 2022)
- Neuer Halt in Münster
- Löhne-Gohfeld
- Gütersloh Arvato
- Herford Gaußstraße
- Detmold Pivitsheide oder Detmold Orbker Straße
- Detmold Süd oder Ost
- Nieheim-Himmighausen
- Paderborn Uni/Kaserne
- 1 zus. Halt zw. Vlotho und Hameln
- 2 zus. Halte zw. Vlotho und Hameln





# Allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen

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



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



# Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

**Betrachtung der SPNV-Korridore**

Knotenbetrachtungen

Das weitere Vorgehen



BETRACHTUNG  
SPNV-KORRIDORE

## 1 Münster / Hamm – Bielefeld

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

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

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

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

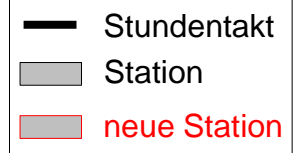
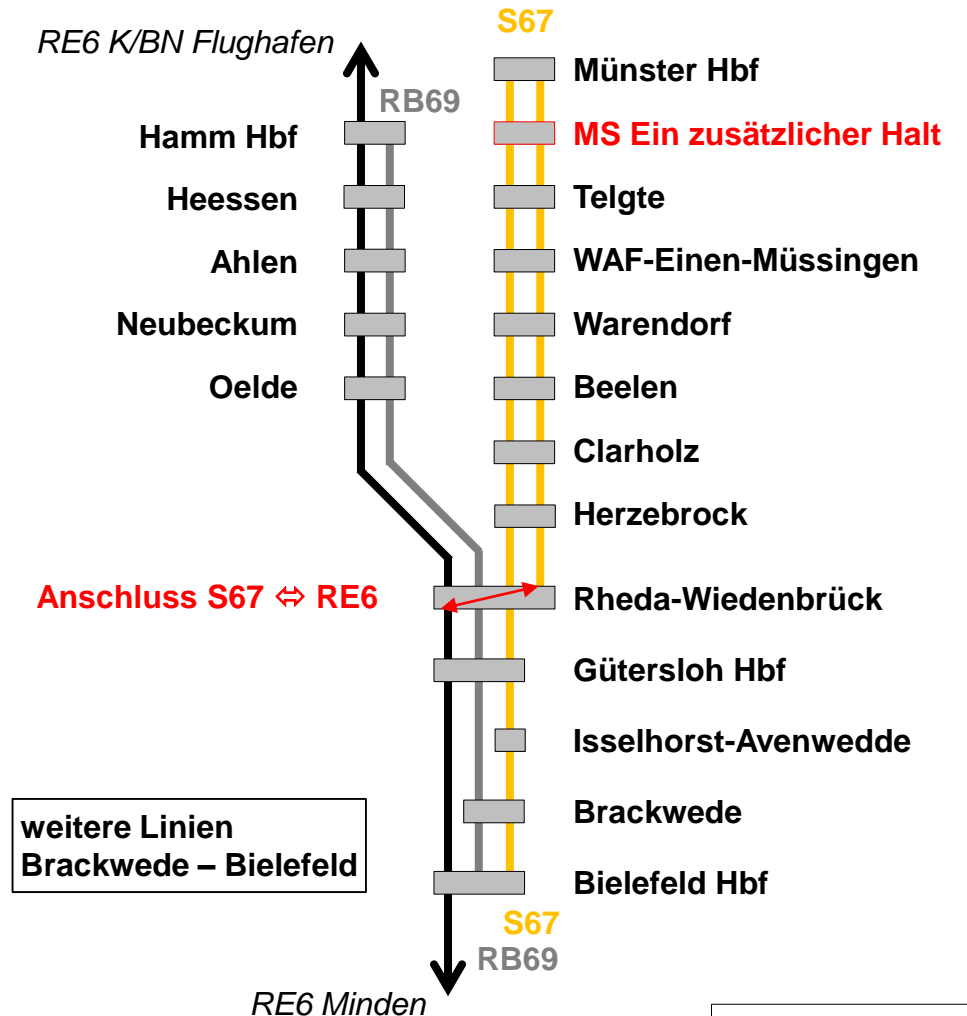
- Etwa 60'-Takt Hamm – Bielefeld (RE6) beschleunigt
- Etwa 60'-Takt Hamm – Bielefeld (RB69) mit allen Halten

**Notwendige Infrastrukturausbauten**

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

**Verbesserung im Vergleich zum Status Quo**

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S67
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück
- Anschluss S67 an den RE6 (RRX)
- Bahnübergänge zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück werden technisch gesichert
- Neuer Haltepunkt in Münster
- Reisezeitverkürzung Münster – Bielefeld um 17 Minuten





# 1 Münster / Hamm – Bielefeld

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

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

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

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

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

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

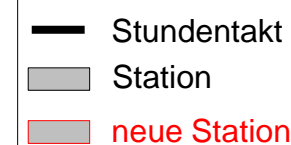
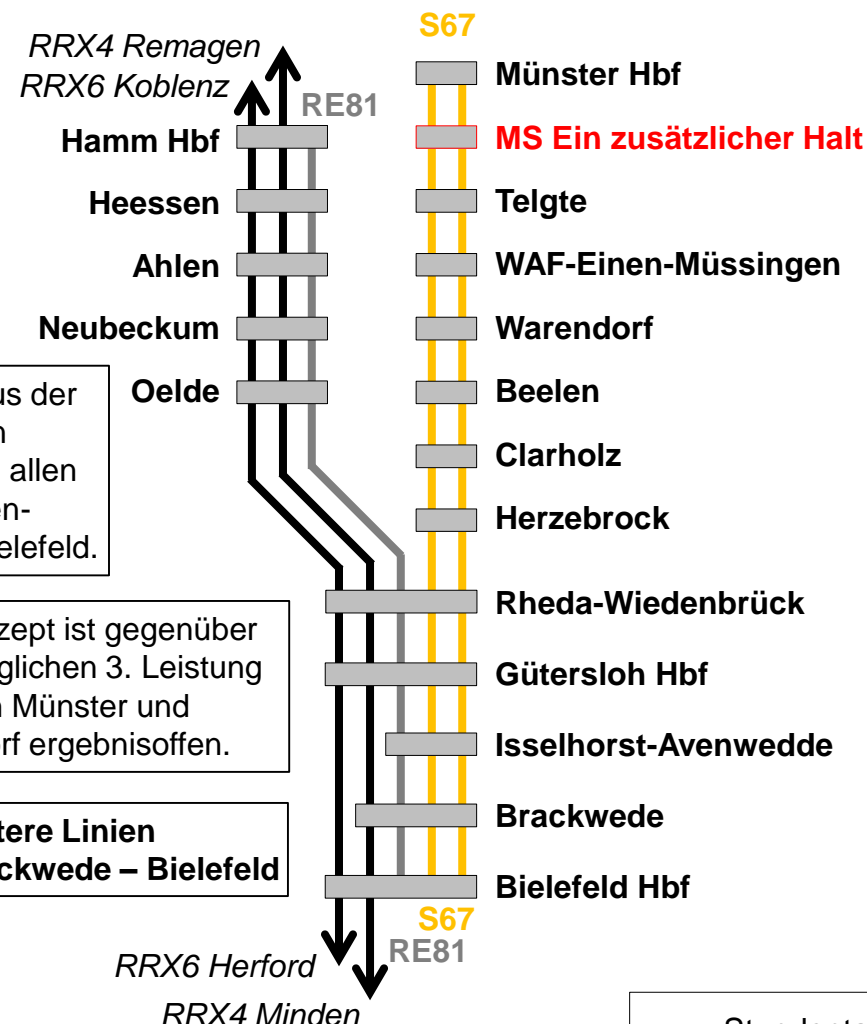
## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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

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

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

weitere Linien  
Brackwede – Bielefeld





## 2 Osnabrück – Bielefeld

Halbstundentakt aus S75 und S75X

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

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

### Notwendige Infrastrukturausbauten bereits in der Vorstufe

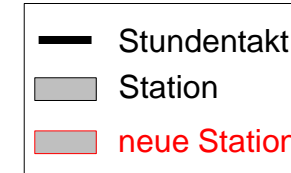
- Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h im Abschnitt Hörne – Kloster Oesede
- Begegnungsabschnitt Kloster Oesede – Wellendorf
- Begegnungsabschnitt Dissen-Bad Rothenfelde – Westbarthausen

### Notwendige Infrastrukturausbauten nur im Zielkonzept

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

### Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

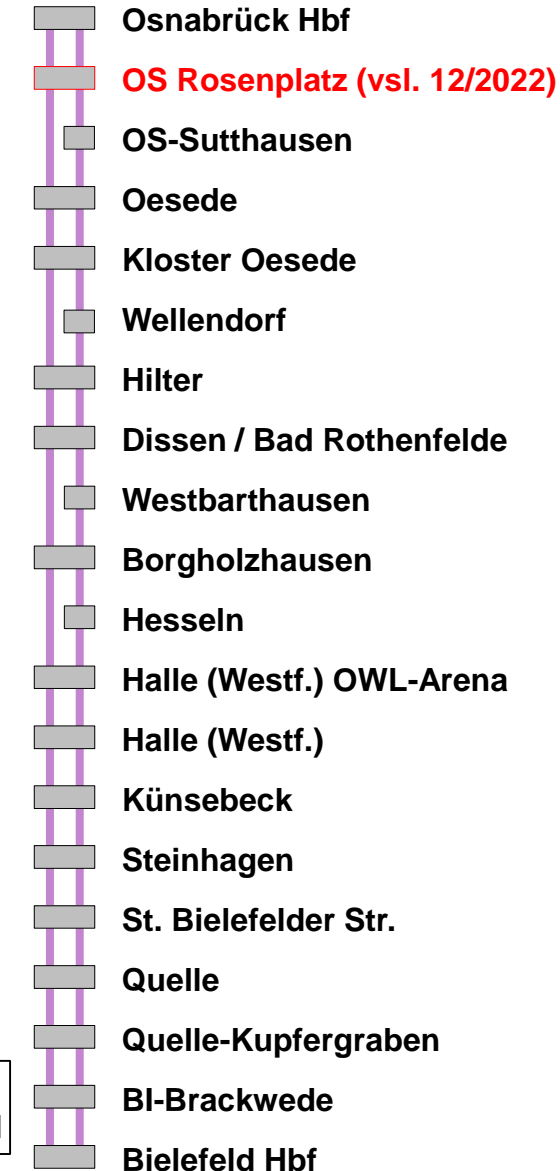
- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S75 und auf der S75X
- Durchbindung des derzeitigen Halbstundentaktes zwischen Bielefeld und Halle (Westf.) bis nach Osnabrück
- Verknüpfung in Brackwede zur Sennebahn im Zielkonzept
- Neuer Haltepunkt Osnabrück Rosenplatz
- Reisezeitverkürzung Osnabrück – Bielefeld um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



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

weitere Linien  
Brackwede – Bielefeld

S75X S75



S75X S75



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

Halbstundentakt RB74 und Stundentakt RB76

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

- 30'-Takt Bielefeld – Paderborn (RB74)
- Es können nicht alle Halte halbstündlich bedient werden

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

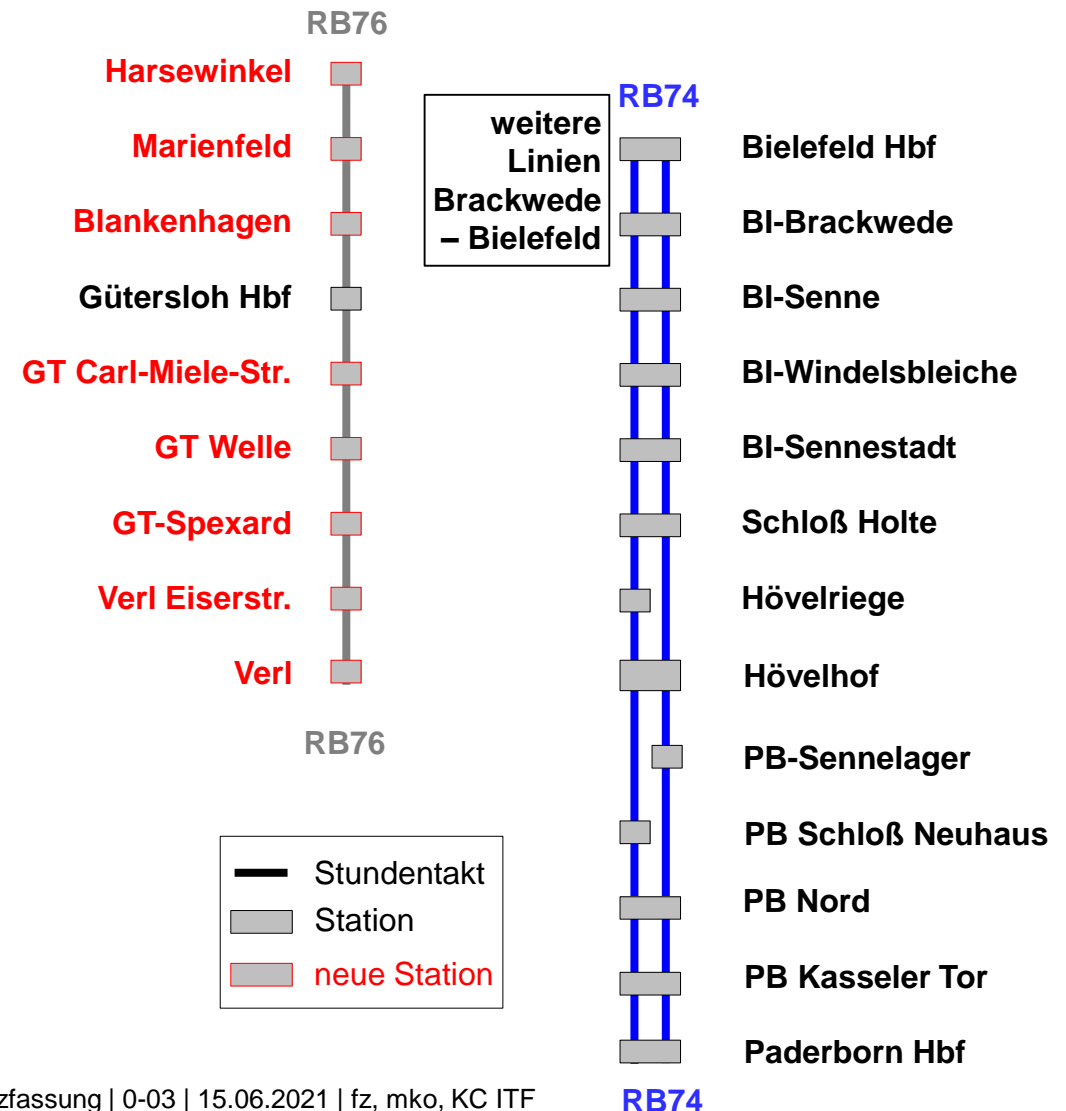
- 60'-Takt Harsewinkel – Verl (RB76)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

- Reaktivierung Harsewinkel – Verl

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# Bielefeld – Paderborn; Versmold – Gütersloh – Hövelhof

Halbstundentakt S74 und Stundentakt RB76

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

- 30'-Takt Bielefeld – Paderborn (S74)

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

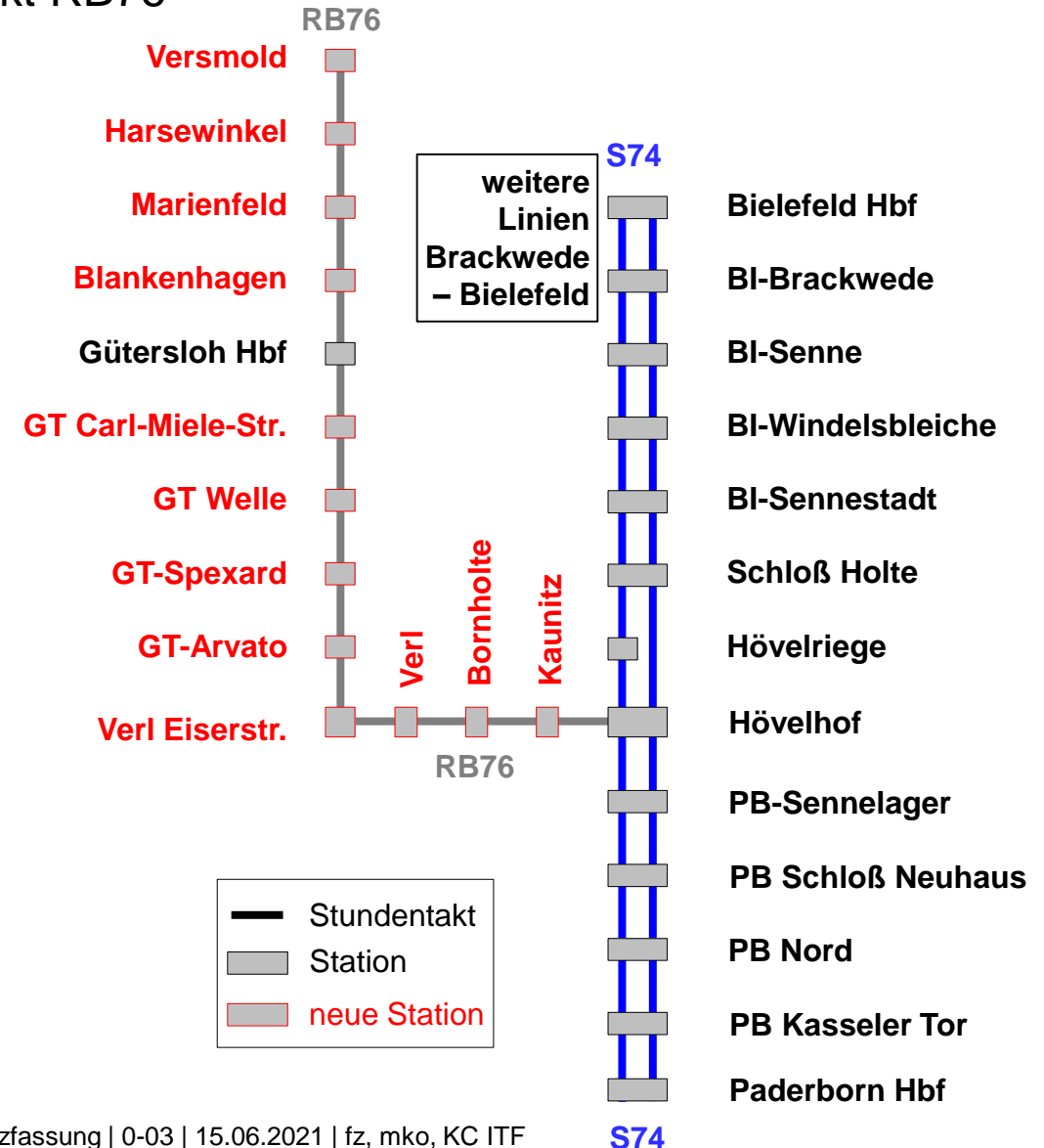
- 60'-Takt Versmold – Hövelhof (RB76)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# Bielefeld – Paderborn; Versmold – Gütersloh – Hövelhof

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

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

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

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

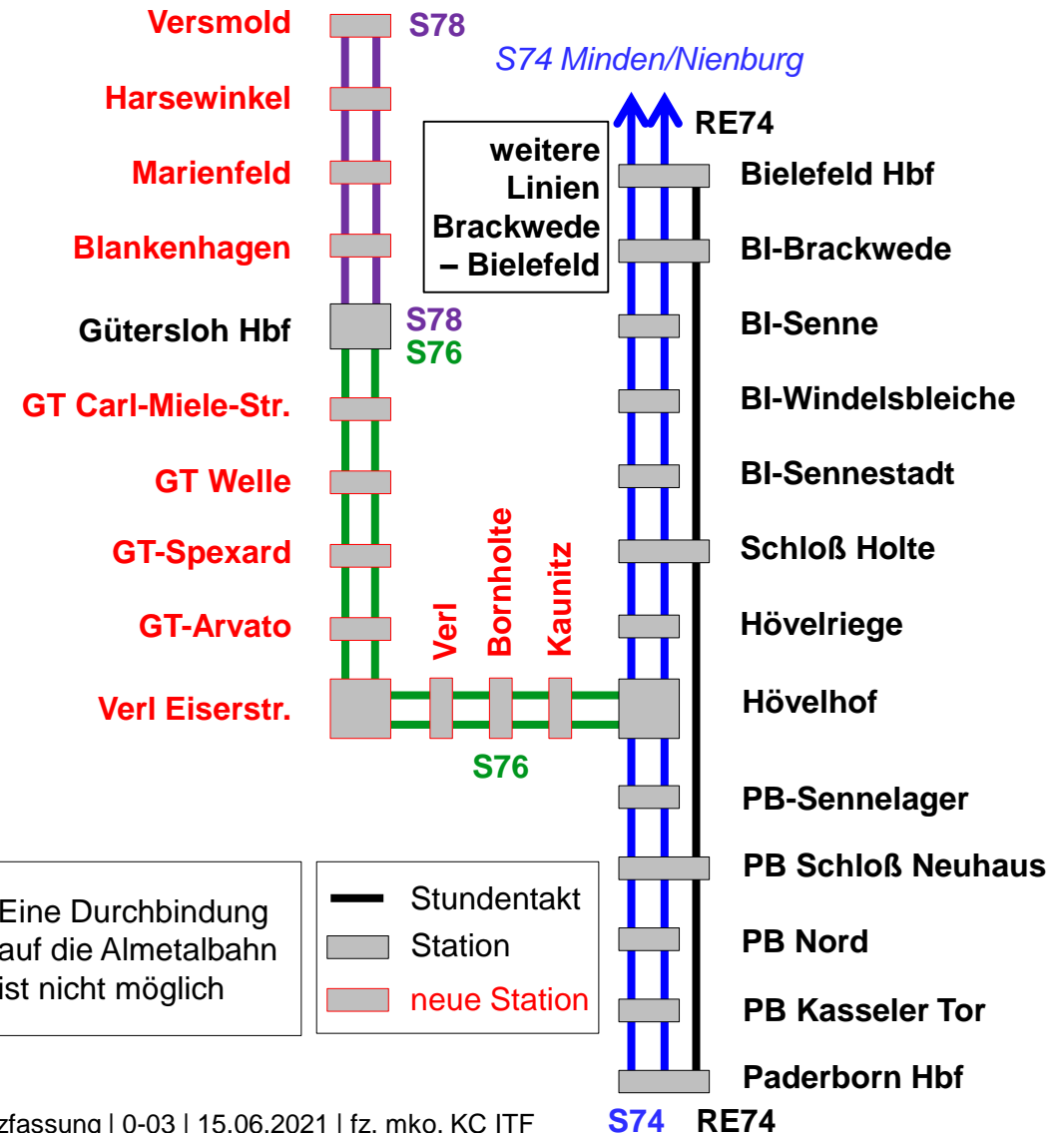
- 30'-Takt Versmold – Gütersloh (S78)
- 30'-Takt Gütersloh – Hövelhof (S76)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# Bielefeld/Herford – Lage – Lemgo-Lüttfeld/Paderborn

Halbstundentakt nach Lemgo; Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen

## Angebotskonzept

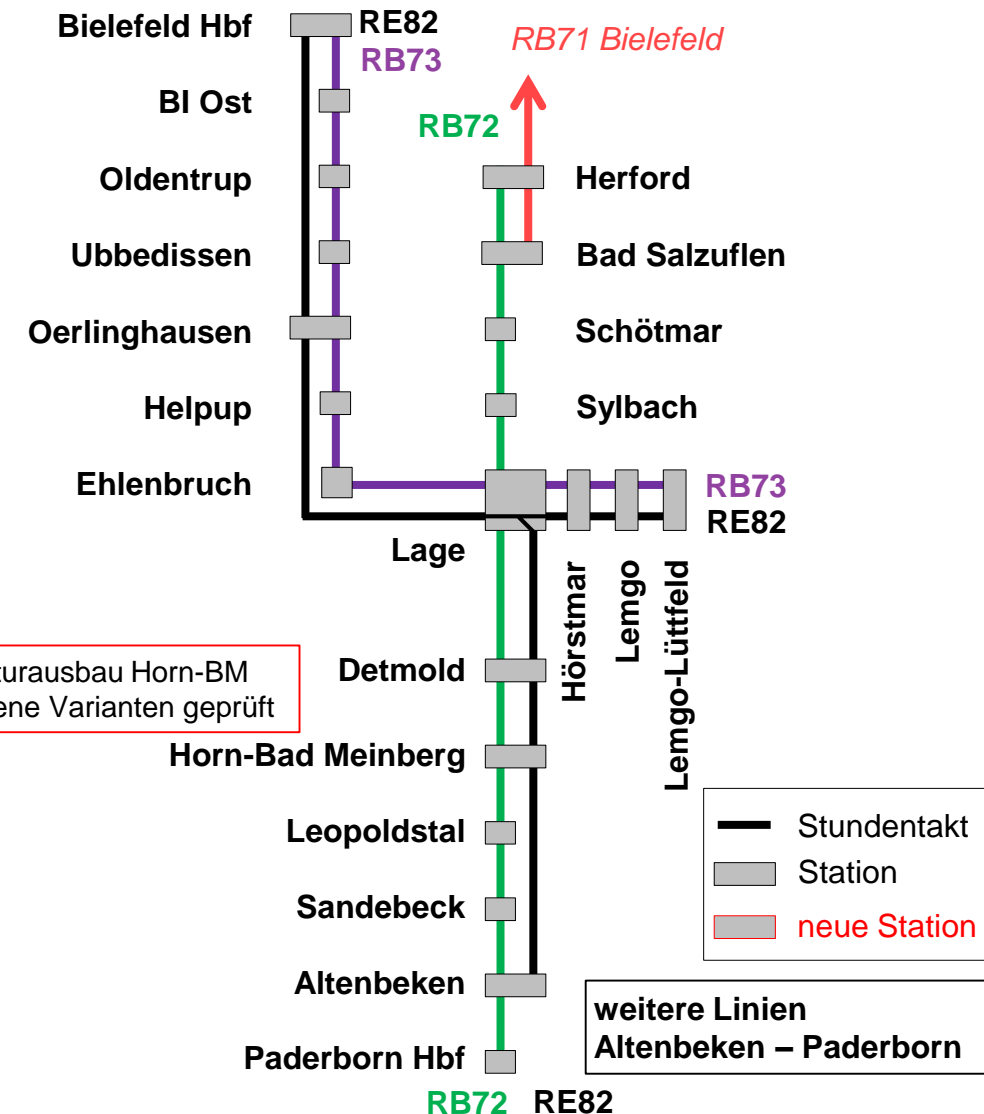
- 60'-Takt Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld (RB73)
- 60'-Takt Bielefeld – Altenbeken/Lemgo-Lüttfeld (RE82) beschleunigt
- 60'-Takt Bielefeld – Herford – Bad Salzuflen/Rahden (RB71)
- 60'-Takt Herford – Paderborn (RB72)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Elektrifizierung Bielefeld – Lage
- Eine weitere Leistung zwischen Lage und Lemgo-Lüttfeld durch Kuppeln/Flügeln in Lage
- Bad Salzuflen erhält halbstündliches Angebot
- Direktverbindung zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen über Herford (RB71)





# 4 Bielefeld/Herford – Lage – Barntrup Ost/Paderborn

Halbstundentakt nach Barntrup; Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen

## Angebotskonzept via Lage

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

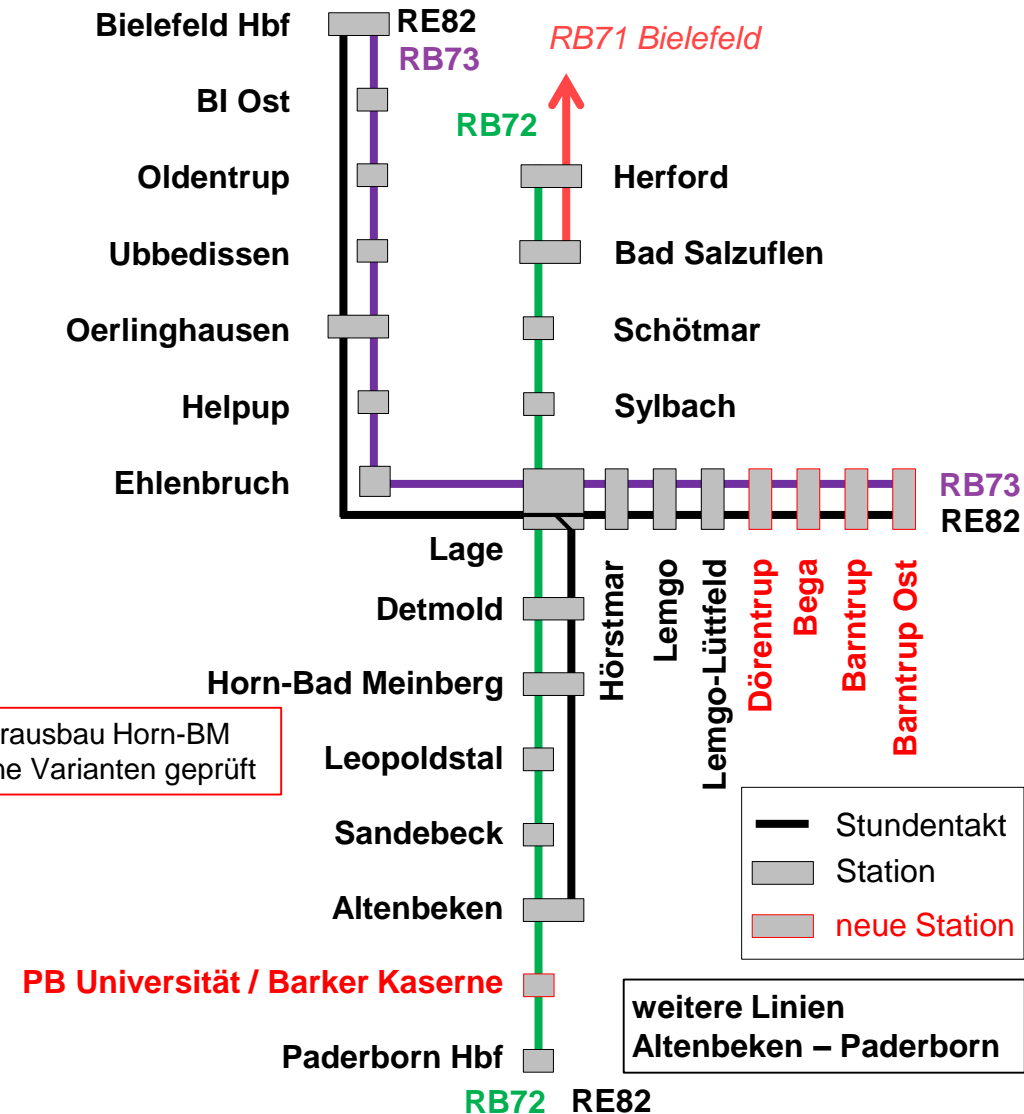
## Notwendige Infrastrukturausbauten

- Elektrifizierung Bielefeld – Lage
- Zugdeckungssignal am Gleis 4 in Lage
- Gleichzeitige Einfahrten in Horn-Bad Meinberg
- 2. Bahnsteigkante in Lemgo
- Reaktivierung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost mit 80 km/h, Halten in Dörentrup, Bega und Barntrup und Kreuzungsbahnhof in Bega
- Ertüchtigung der 2. Bahnsteigkante in Bad Salzuflen
- Zugdeckungssignale an Gleis 2 in Herford

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Elektrifizierung Bielefeld – Lage
- Verlängerung der RB73 nach Barntrup Ost durch Reaktivierung
- Eine weitere Leistung zwischen Lage und Barntrup (Flügelzug RE82)
- Direktverbindung zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen über Herford (RB71)
- Neuer Halt PB Uni/Kaserne bei der RB72
- Anschlussoptimierung in Altenbeken
- Reisezeitverkürzung Bielefeld – Kassel um 15 Minuten

Für den Infrastrukturausbau Horn-BM werden verschiedene Varianten geprüft





# 4 Bielefeld/Herford – Lage – Barntrup Ost/Paderborn

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

## Angebotskonzept via Lage

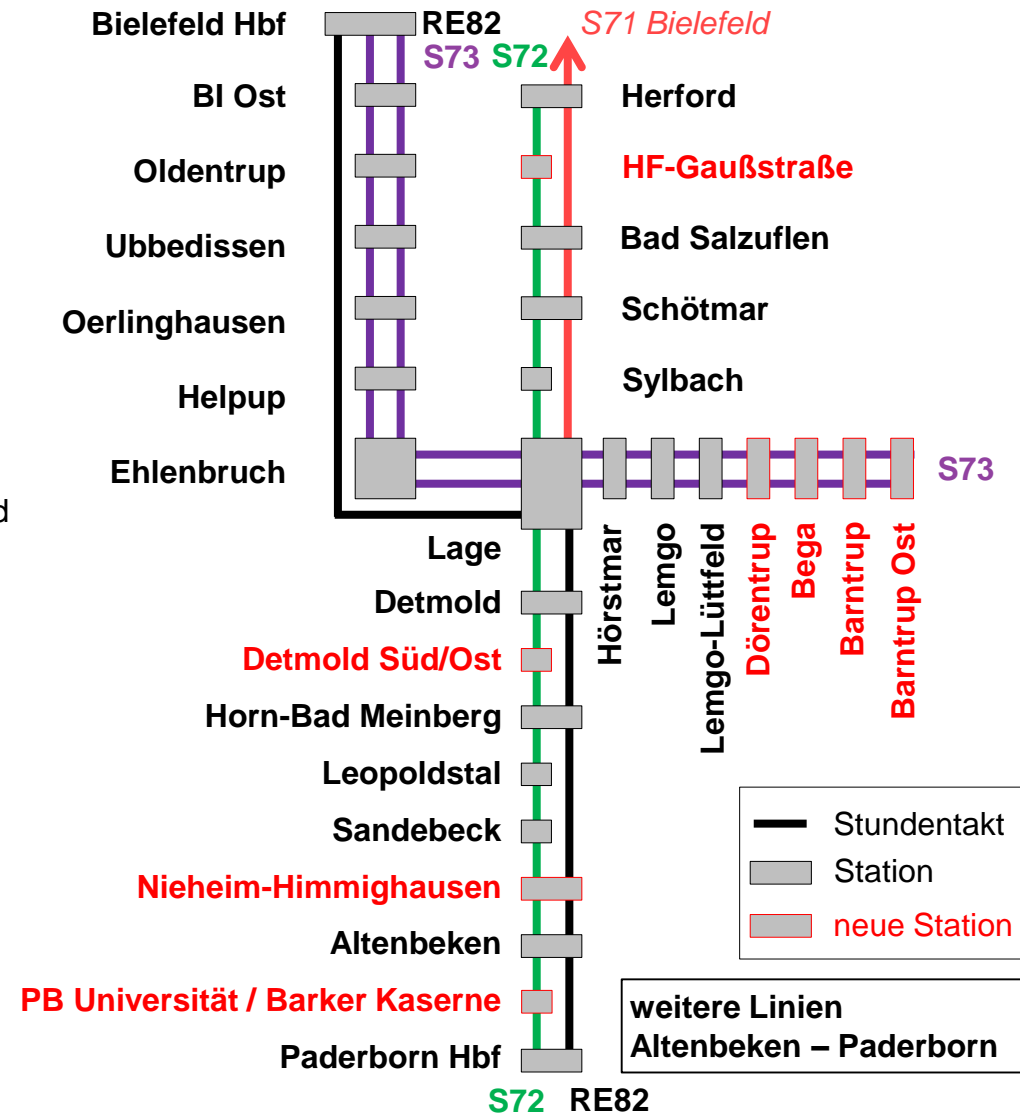
- 30'-Takt Bielefeld – Barntrup Ost (S73)
- 60'-Takt Bielefeld – Detmold – Paderborn (RE82) beschleunigt
- 60'-Takt Bielefeld – Herford – Lage/Rahden (S71)
- 60'-Takt Herford – Paderborn (S72)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

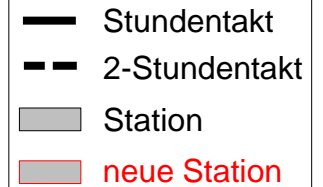
## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# 5 Bielefeld – Minden – Nienburg



## Angebotskonzeption Bielefeld – Minden

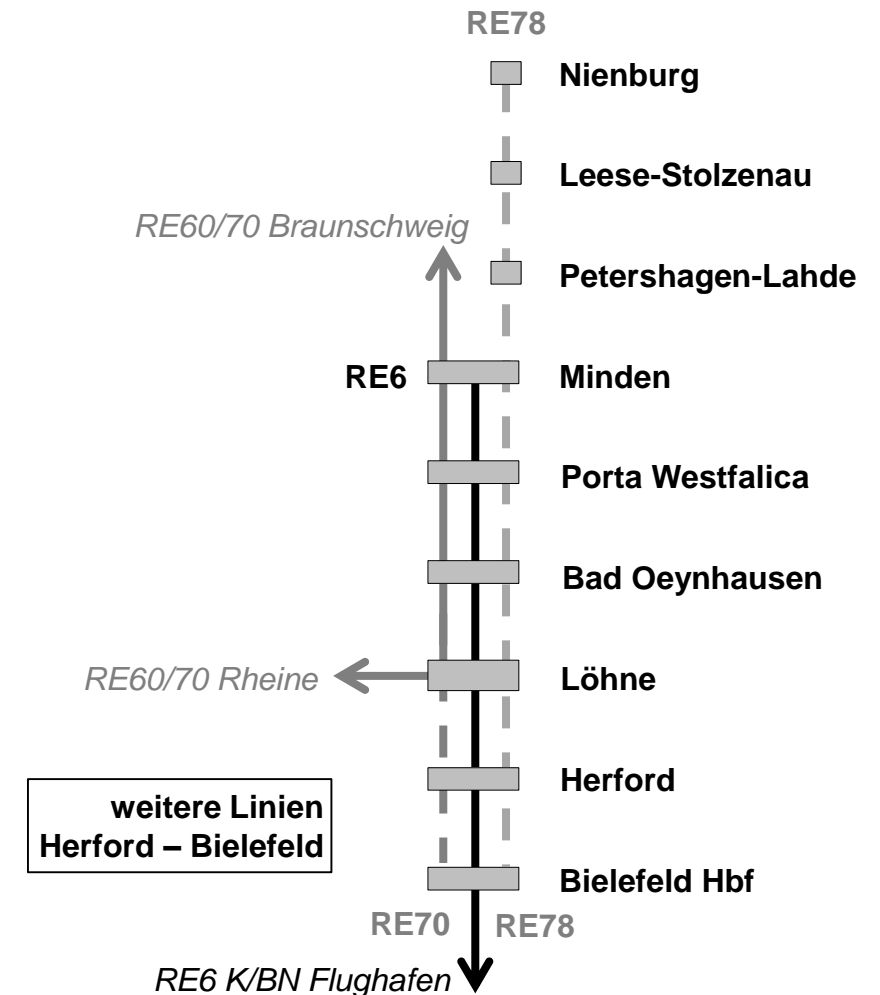
- 60'-Takt Koblenz – Minden (RE6)
- 120'-Takt Bielefeld – Hannover – Braunschweig (RE70) mit Flügelzug Rheine – Hannover – Braunschweig
- 120'-Takt Bielefeld – Nienburg (RE78)
- 120'-Takt Rheine – Hannover (RE60)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

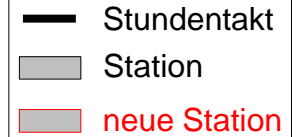
- Stündliche Direktverbindung Rheine – Hannover





# 5 Bielefeld – Minden – Nienburg

Halbstundentakt der S74; Halbstundentakt BI – Hannover (RE)



## Angebotskonzeption Bielefeld – Minden

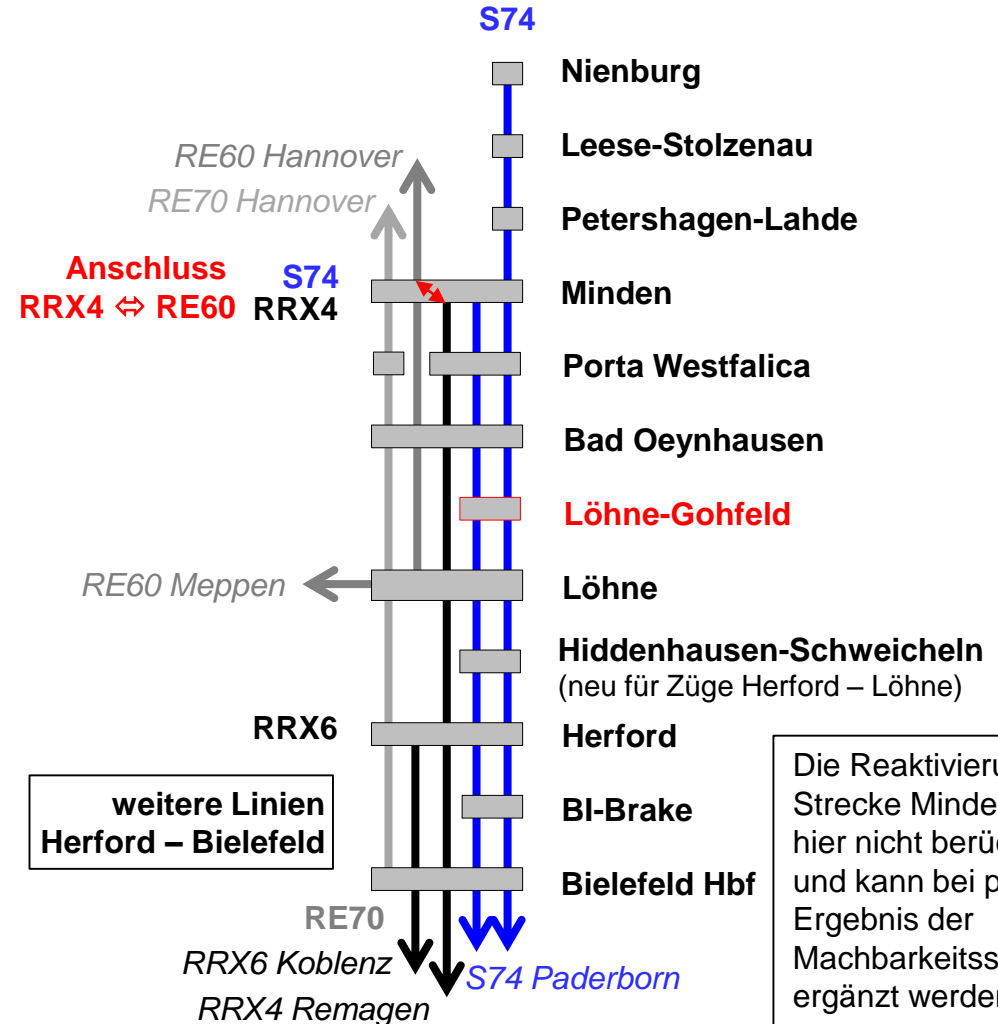
- 30'-Takt Paderborn – Bielefeld – Minden (S74) mit stündliche Weiterführung nach Nienburg
- 60'-Takt Remagen – Minden (RRX4) mit Anschluss nach Hannover
- 60'-Takt Koblenz – Herford (RRX6)
- 60'-Takt Bielefeld – Hannover (RE70)
- 60'-Takt Meppen – Hannover (RE60)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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



Die Reaktivierung der Strecke Minden – Hille ist hier nicht berücksichtigt und kann bei positivem Ergebnis der Machbarkeitsstudie ergänzt werden.



# Hengelo – Rheine/Rahden – Bünde – Minden/Bielefeld

## Angebotskonzept Rheine/Rahden – Bielefeld

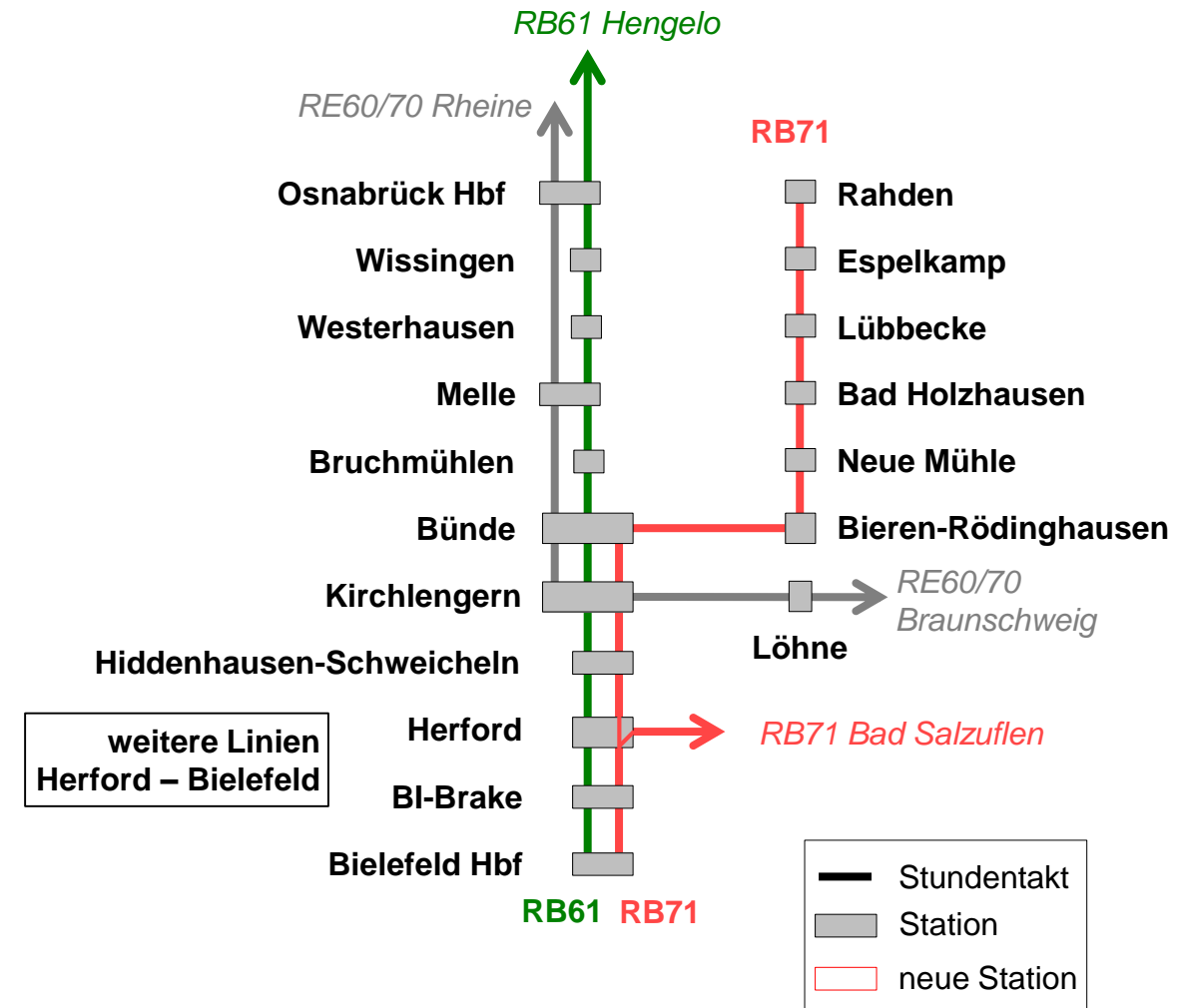
- 60'-Takt Rahden – Bielefeld (RB71)
- Flügelzug der RB71 von Bad Salzuflen nach Bielefeld
- 120'-Takt Rheine – Hannover (RE60) beschleunigt
- 120'-Takt Rheine – Löhne (RE60-2)
- 60'-Takt Hengelo – Bielefeld (RB61)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# Hengelo – Rheine/Rahden – Bünde – Minden/Bielefeld

## Angebotskonzept Hengelo – Rheine/Rahden – Bielefeld

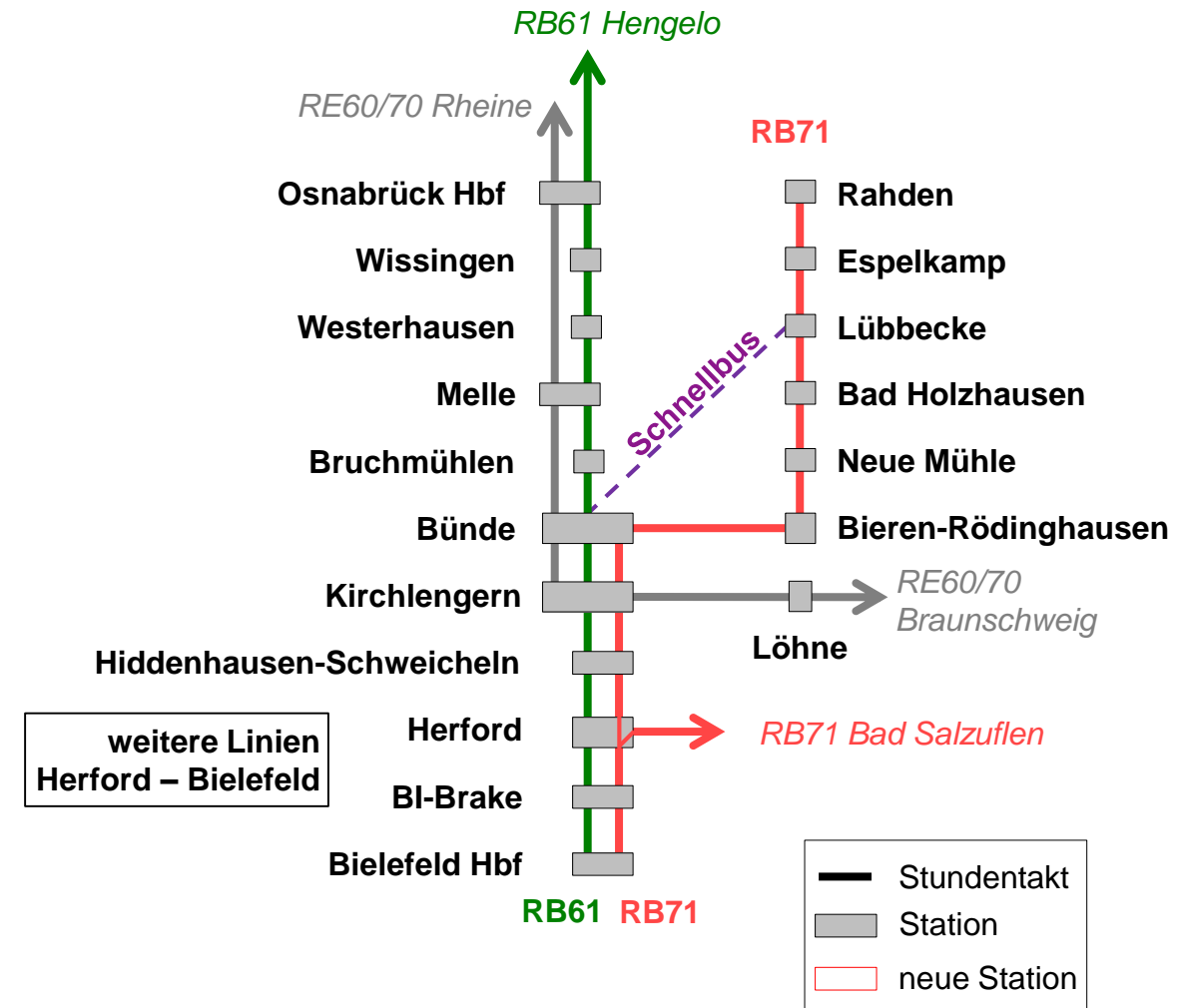
- 60'-Takt Rahden – Bielefeld (RB71)
- Flügelzug der RB71 von Bad Salzuflen nach Bielefeld
- 120'-Takt Rheine – Hannover (RE60) beschleunigt
- 120'-Takt Rheine – Hannover als Flügelzug des RE70
- 60'-Takt Hengelo – Bielefeld (RB61)
- Schnellbus Lübbecke – Bünde mit Anschluss nach Bielefeld und Rheine

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# Hengelo – Rheine/Rahden – Bünde – Löhne/Bielefeld

Halbstundentakt nach Rahden; zusätzlicher RE Rheine – Bielefeld

## Angebotskonzept Hengelo – Rheine/Rahden – Bielefeld

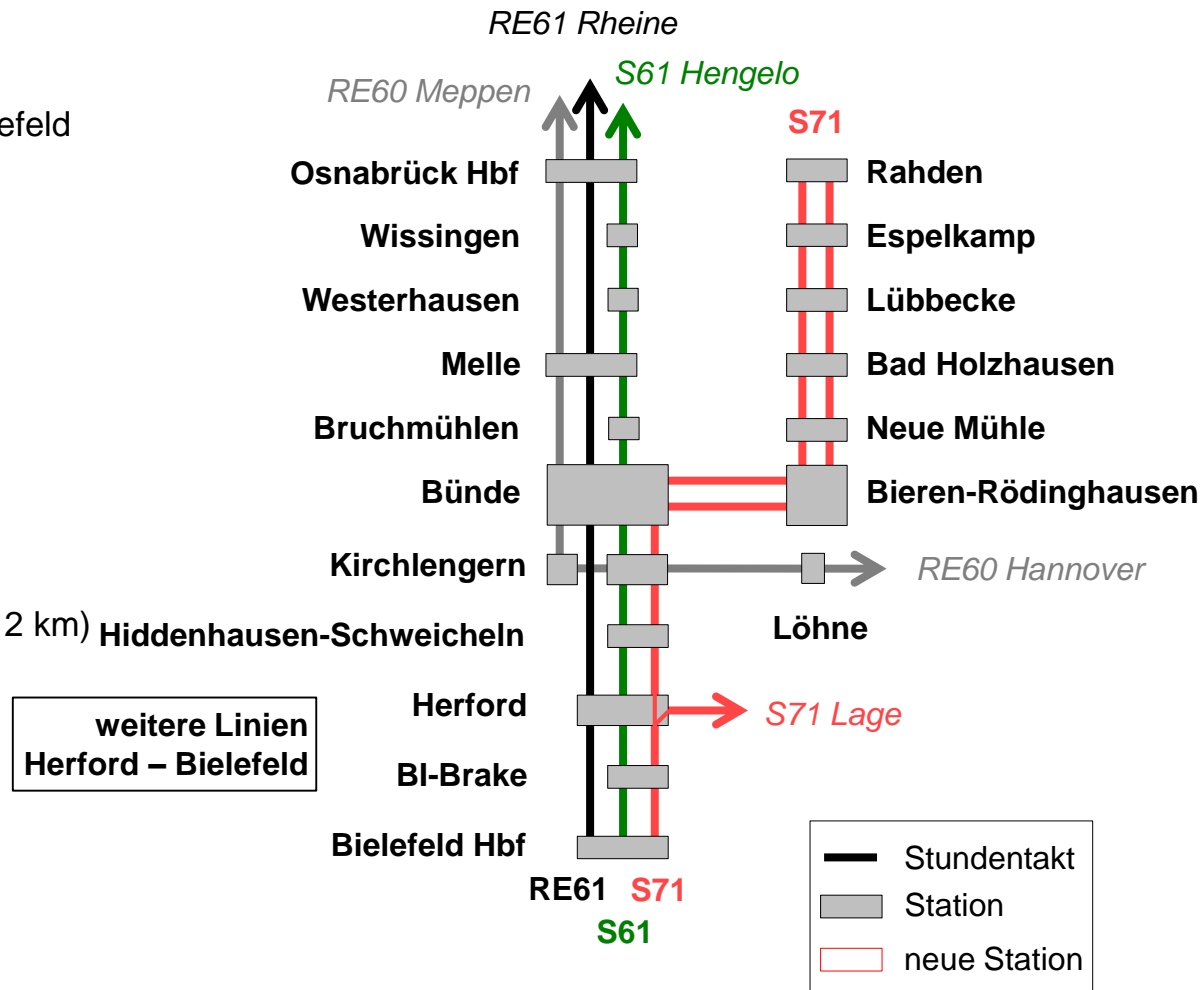
- 60'-Takt Hengelo – Bielefeld (RB61)
- 30'-Takt Rahden – Bünde (S71) mit stündlicher Weiterführung nach Bielefeld
- Flügelzug der S71 von Lage nach Bielefeld
- 60'-Takt Meppen – Hannover (RE60) beschleunigt
- 60'-Takt Rheine – Bielefeld (RE61) beschleunigt

## Notwendige Infrastrukturausbauten

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

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

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





# 7 Herford – Hameln

Zwei zusätzliche Halte; Weiterführung bis Herford in den 30-Knoten

## Angebotskonzept Herford – Hameln

- 60'-Takt Herford – Hameln

## Notwendige Infrastrukturausbauten

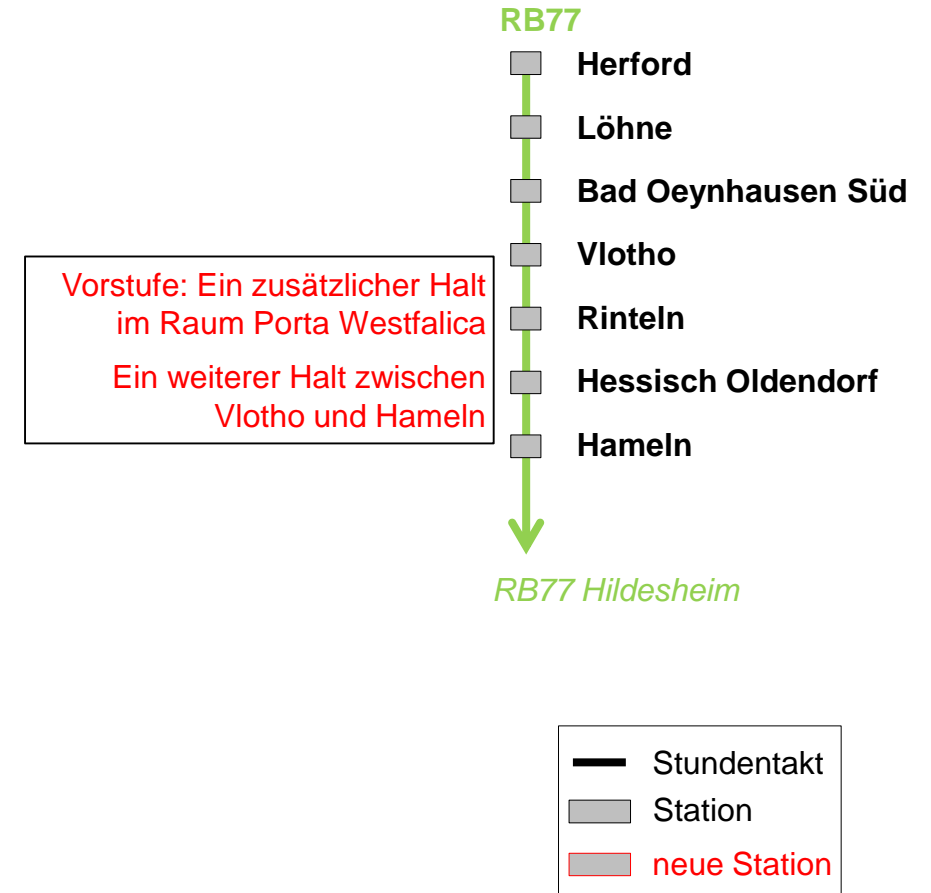
- Für einen zusätzlichen Halt: Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Vlotho (gleichzeitige Einfahrten)
- Für zwei zusätzliche Halte: Begegnungsabschnitt östlich von Vlotho

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Führung der RB77 nach Herford mit Anschlussoptimierung ab 2024 (Anpassung an das ICE-Konzept)
- Zusätzliche Haltepunkte
- Einsatz von BEMU-Fahrzeugen

## Anmerkungen:

- Zusätzliche Haltepunkte sind nur dann möglich, wenn die Durchbindung von Herford über Hameln hinaus beibehalten wird.
- Abhängig zu LNVG-Planungen hinsichtlich Elektrifizierung





# 8 Paderborn – Hameln – Hannover

## Angebotskonzept Paderborn – Hannover

- 60'-Takt Paderborn – Hannover Flughafen (RE5) nördlich von Hameln beschleunigt
- Vollständig kompatibel mit den Planungen der S-Bahn Hannover

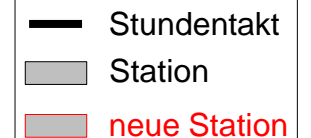
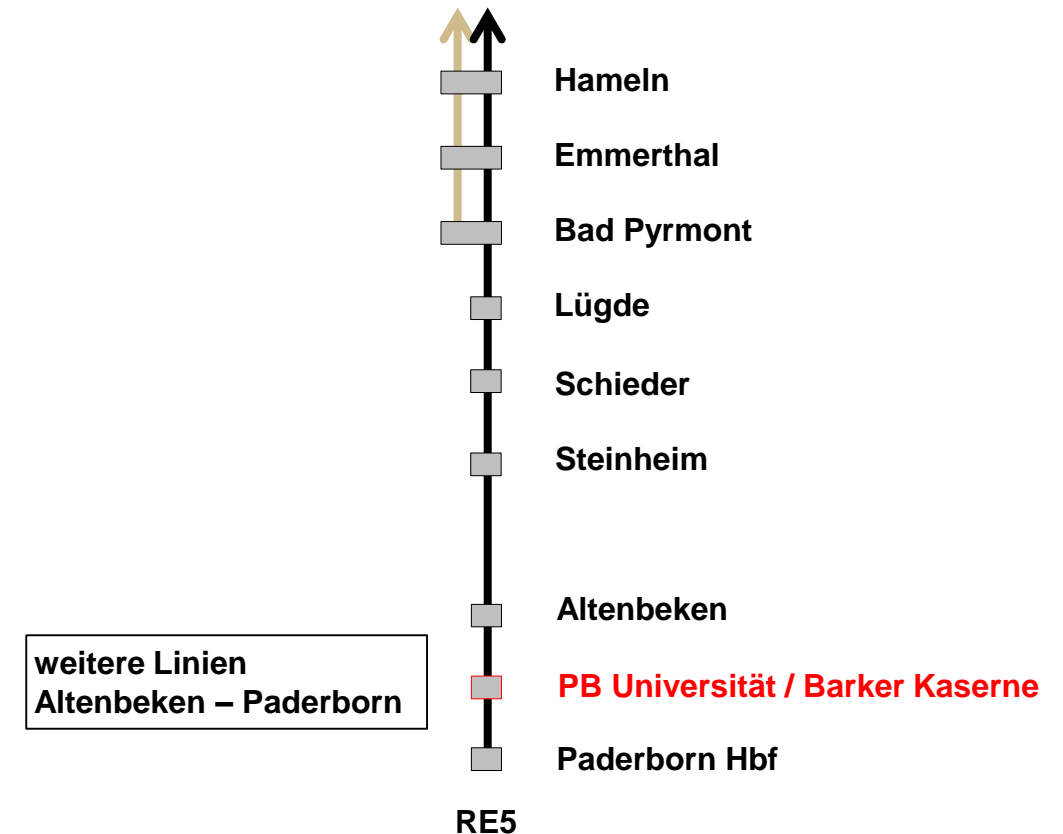
## Notwendige Infrastrukturausbauten

- Keine

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Zusätzlicher Halt in PB Uni/Kaserne
- Reisezeitverkürzung Paderborn – Hannover um 6 Minuten

*S5 Hannover* *RE5 Hannover Flughafen*





# 8 Paderborn – Hameln – Hannover

Stundentakt RE5, in der HVZ ergänzt durch S5; neue Haltepunkte

## Angebotskonzept Paderborn – Hannover

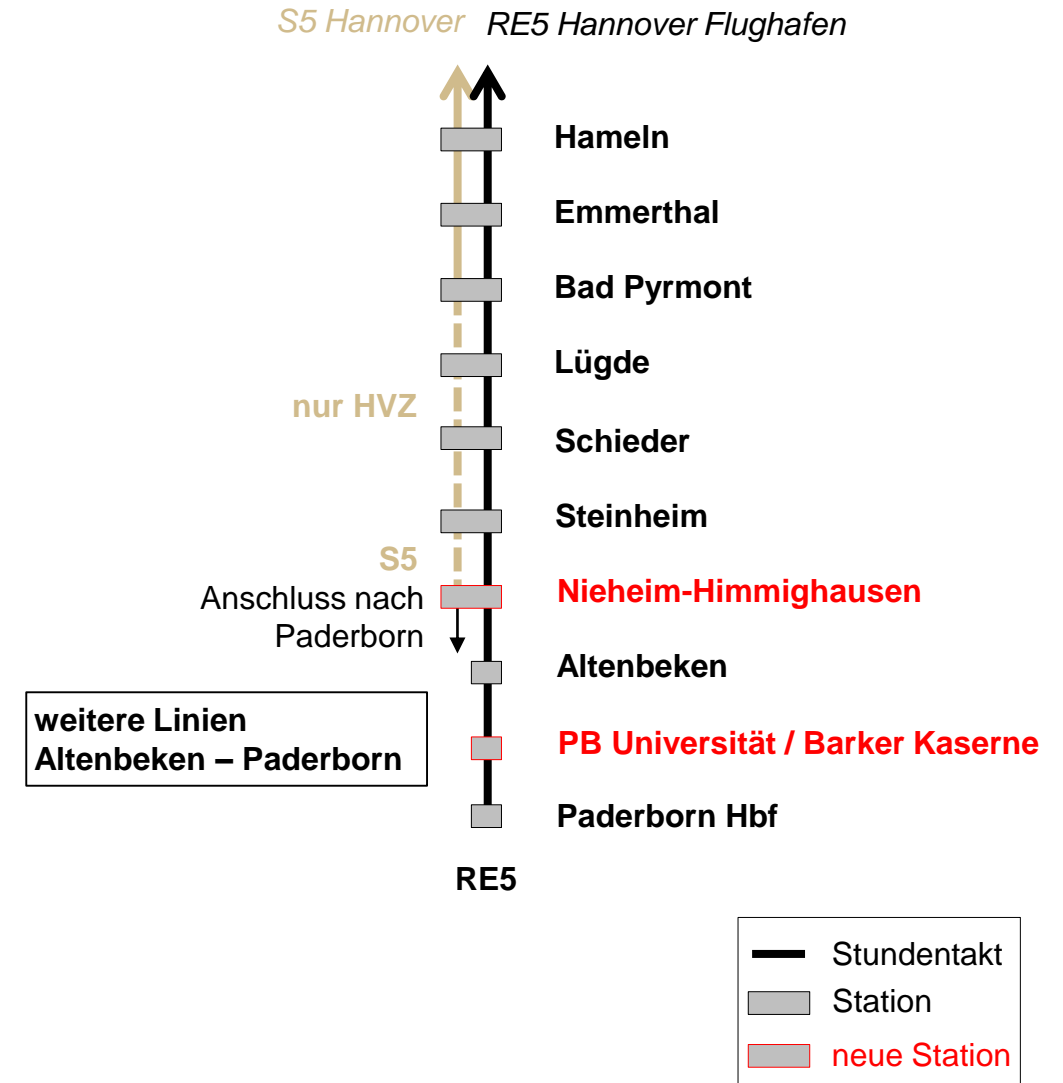
- 60'-Takt Paderborn – Hannover Flughafen (RE5) nördlich von Hameln beschleunigt
- 60'-Takt Nieheim-Himmighausen – Hameln (S5 nur in der HVZ)
- Vollständig kompatibel mit den Planungen der S-Bahn Hannover

## Notwendige Infrastrukturausbauten

- Ausbau Nieheim-Himmighausen
- LST-Optimierung Langeland – Paderborn Hbf

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Halbstündliche Verbindung Paderborn – Hannover in der HVZ
- Neue Haltepunkte
- Reisezeitverkürzung Paderborn – Hannover um 6 Minuten





# 9 Paderborn – Kreiensen / – Göttingen

## Halbstundentakt zwischen Paderborn und Holzminden

### Angebotskonzept Paderborn – Kreiensen/Bodenfelde

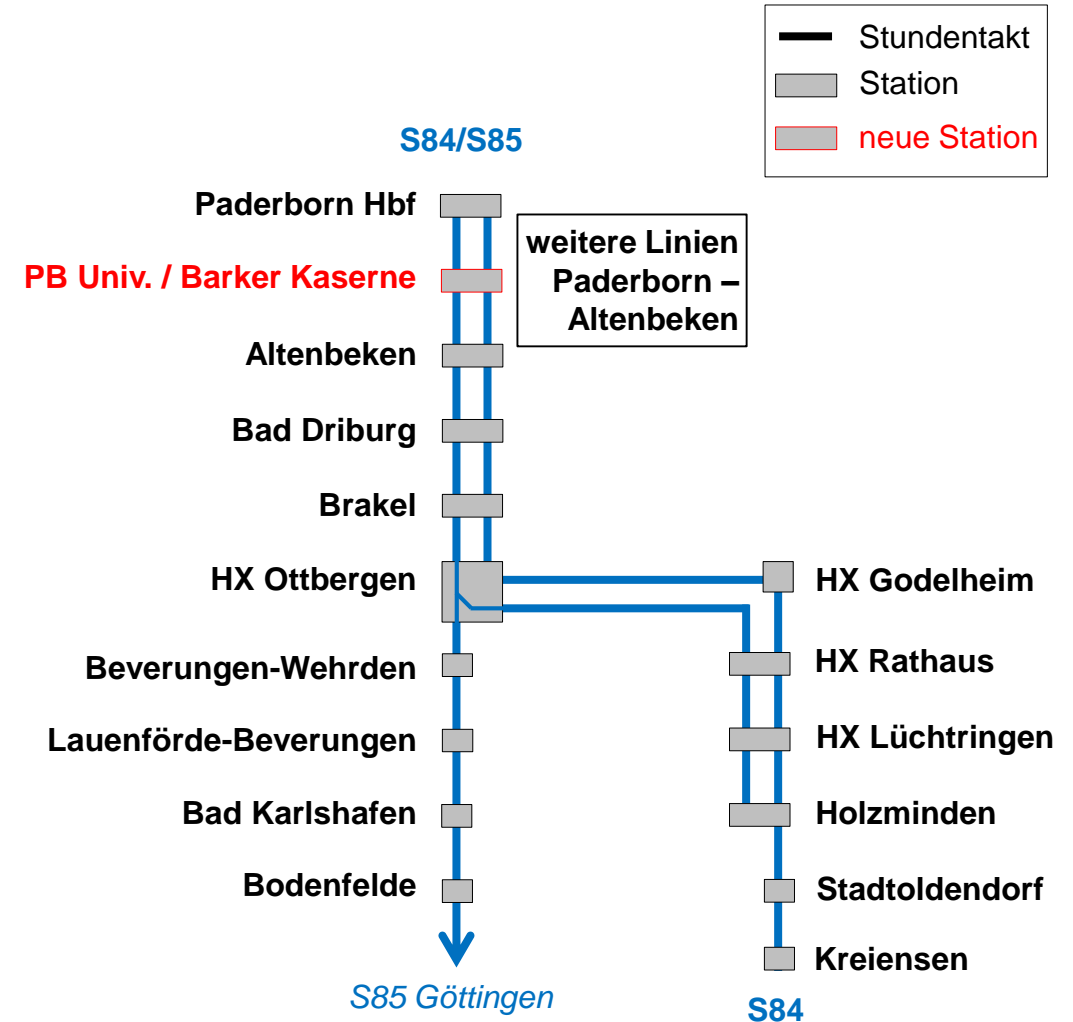
- 30'-Takt Paderborn – Ottbergen (S84/85)
- Stündliche Weiterführung nach Kreiensen (S84)
- Stündliche Weiterführung nach Bodenfelde – Göttingen (S85) mit Flügelzug nach Holzminden (S84)

### Notwendige Infrastrukturausbauten

- Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts westlich von Stadtoldendorf
- LST-Optimierung Langeland – Paderborn Hbf für zusätzlichen Halt PB Uni/Kaserne

### Verbesserung im Vergleich zum Status Quo:

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S84 und S85
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Paderborn und Holzminden
- Neuer Halt PB Uni/Kaserne





# 9 Paderborn – Kreiensen / – Göttingen

Halbstundentakt Paderborn – Holzminden; Neuer Haltepunkt in Paderborn

## Angebotskonzept Paderborn – Kreiensen/Bodenfelde

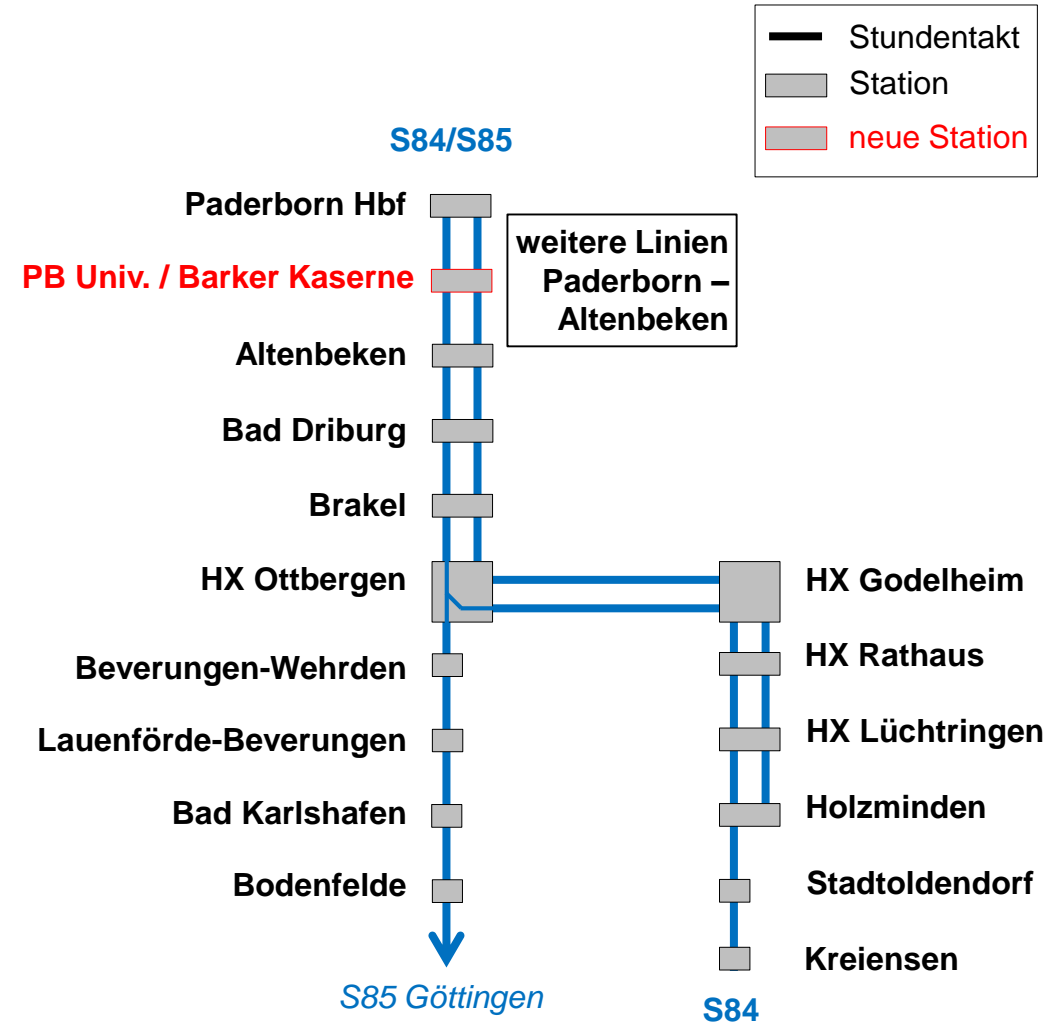
- 30'-Takt Paderborn – Ottbergen (S84/85)
- Stündliche Weiterführung nach Kreiensen (S84) mit Flügelzug nach Bodenfelde – Göttingen (S85)
- Stündliche Weiterführung nach Holzminden (S84)

## Notwendige Infrastrukturausbauten

- Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts westlich von Stadtoldendorf
- Geschwindigkeitsanhebung auf 120 km/h zwischen Langeland und Ottbergen
- LST-Optimierung Langeland – Paderborn Hbf
- Ausbau Paderborn Hbf

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo:

- Einsatz BEMU-Fahrzeuge auf der S84 und S85
- Eine weitere S-Bahn-Leistung zwischen Paderborn und Holzminden
- Neuer Halt PB Uni/Kaserne





# 10 Münster – Hamm – Paderborn – Warburg

Stundentakt RE11 (RRX) und stündliche Verlängerung der S69 nach Warburg

## Angebotskonzept Münster – Hamm – Warburg

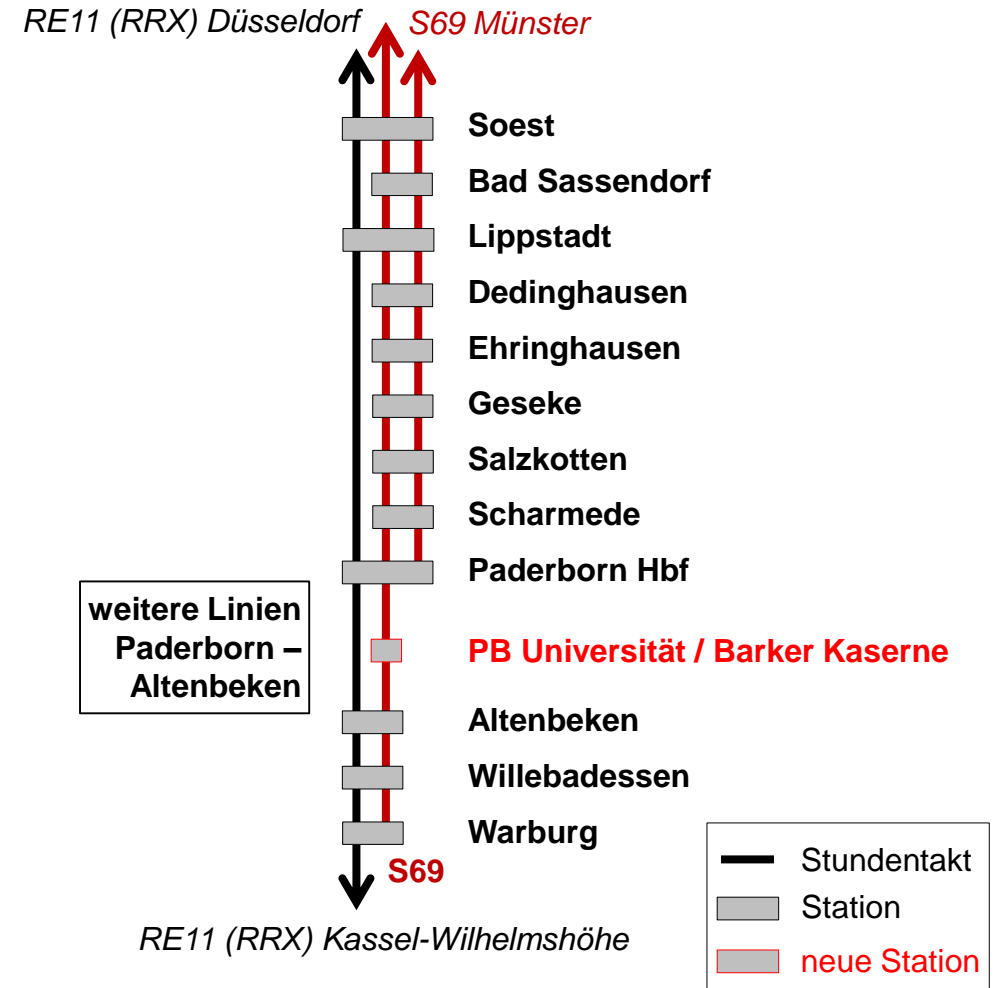
- 30'-Takt Münster – Hamm – Paderborn (S69)
- Stündliche Weiterführung nach Warburg
- Stundentakt des RE11 (RRX) Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe

## Notwendige Infrastrukturausbauten

- keine

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Stündliche Direktverbindung Düsseldorf – Paderborn – Kassel (RE11)
- Halbstündliche Verbindung nach Warburg
- Neuer Halt PB Uni/Kaserne (S69)





# 10 Münster – Hamm – Paderborn – Warburg

Stundentakt RRX2 und stündliche Verlängerung der S69 nach Warburg

## Angebotskonzept Münster – Hamm – Warburg

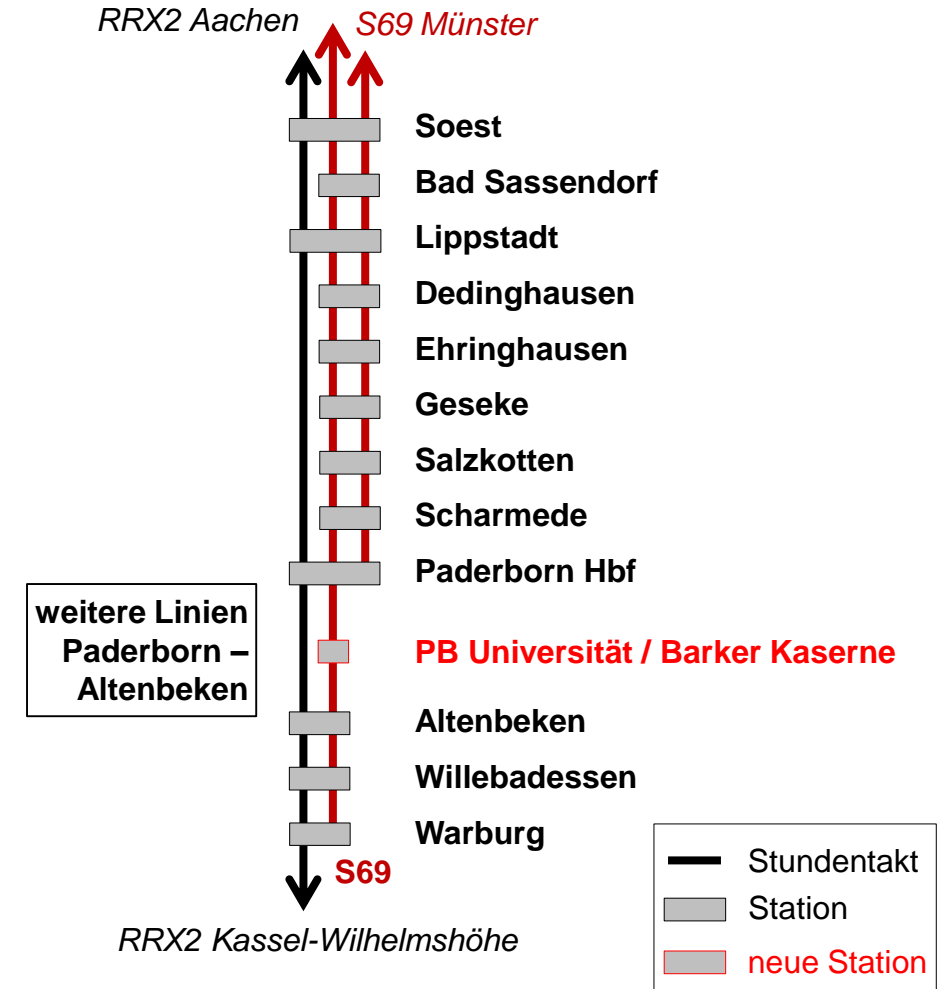
- 30'-Takt Münster – Hamm – Paderborn (S69)
- Stündliche Weiterführung nach Warburg
- Stundentakt des RRX2 Aachen – Kassel-Wilhelmshöhe

## Notwendige Infrastrukturausbauten

- Ausbau Paderborn Hbf
- LST-Optimierung Langeland – Paderborn Hbf

## Verbesserung im Vergleich zum Status Quo

- Stündliche Direktverbindung Düsseldorf – Paderborn – Kassel (RE11)
- Halbstündliche Verbindung nach Warburg
- Neuer Halt PB Uni/Kaserne (S69)





# Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

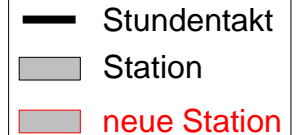
Betrachtung der SPNV-Korridore

**Knotenbetrachtungen**

Das weitere Vorgehen



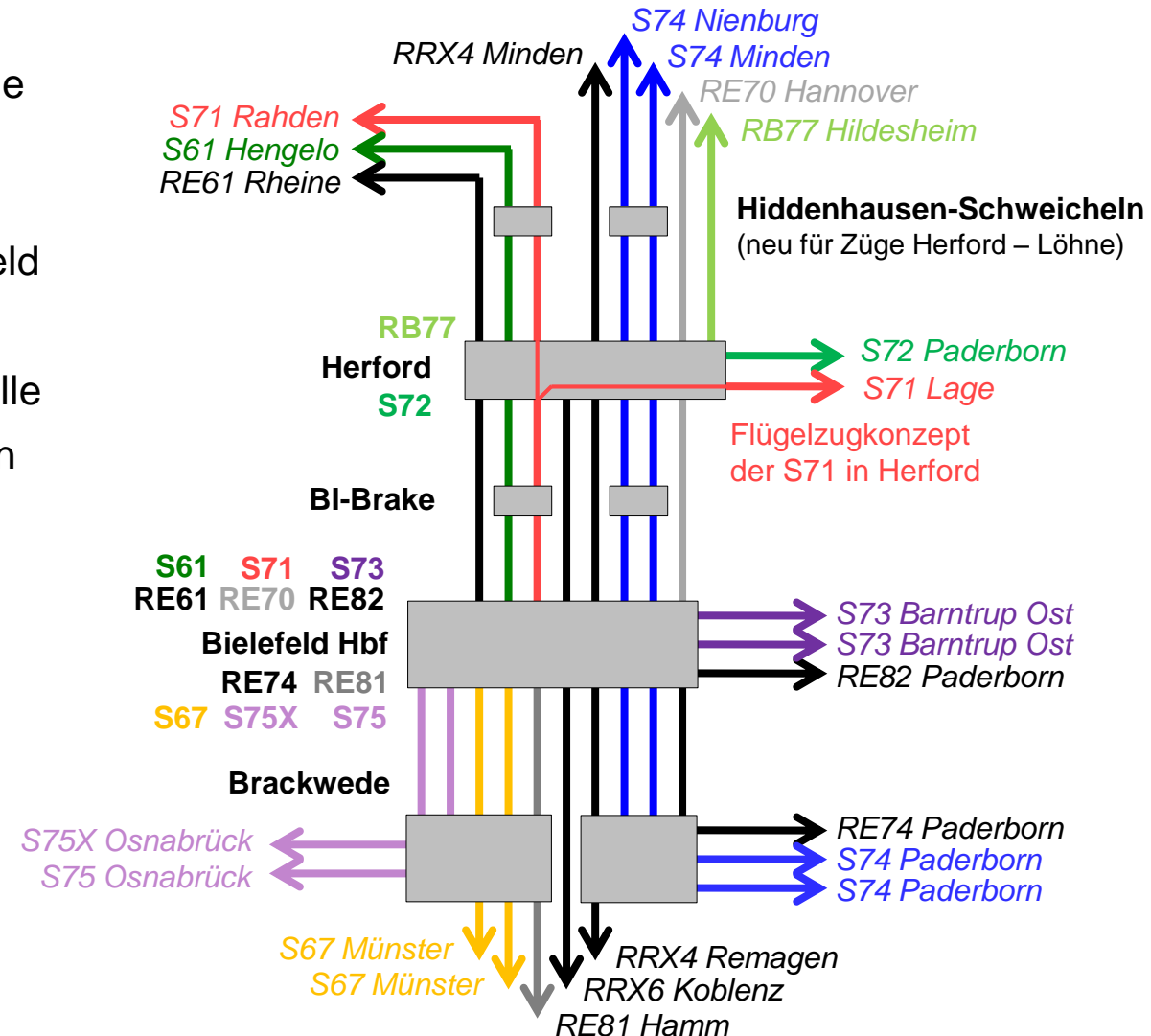
# Die Stammstrecke Bielefeld/Herford



## Halbstündliche Systeme im Raum Bielefeld/Herford

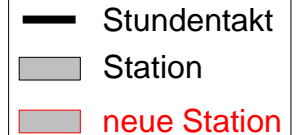
- Die S74 Nienburg/Minden – Bielefeld – Paderborn stellt die S-Bahn-Stammlinie im 30'-Takt dar.
- Sie wird durch weitere 30'-Takte ergänzt:
  - 30'-Takt aus S61 und S71 zwischen Bünde und Bielefeld
  - 30'-Takt der S67 zwischen Bielefeld und Münster
  - 30'-Takt aus S75 und S75X zwischen Bielefeld und Halle
  - Beschleunigter 30'-Takt aus RRX4 und RRX6 zwischen Herford und dem Ruhrgebiet/Rheinland.
- Durch das Flügelzugkonzept der S71 in Herford, erhalten viele Orte zwischen Herford und Lage einen 30'-Takt und eine stündliche Direktverbindung nach Bielefeld.
- Durch den 30'-Takt der S73 zwischen Bielefeld und Lage bzw. Barntrup, kann der RE82 zwischen Bielefeld und Detmold weiter beschleunigt werden.

Das Zielkonzept erfordert Ausbauten in Bielefeld Hbf und Brackwede sowie die ABS/NBS Hamm – Seelze.





# Knoten Paderborn

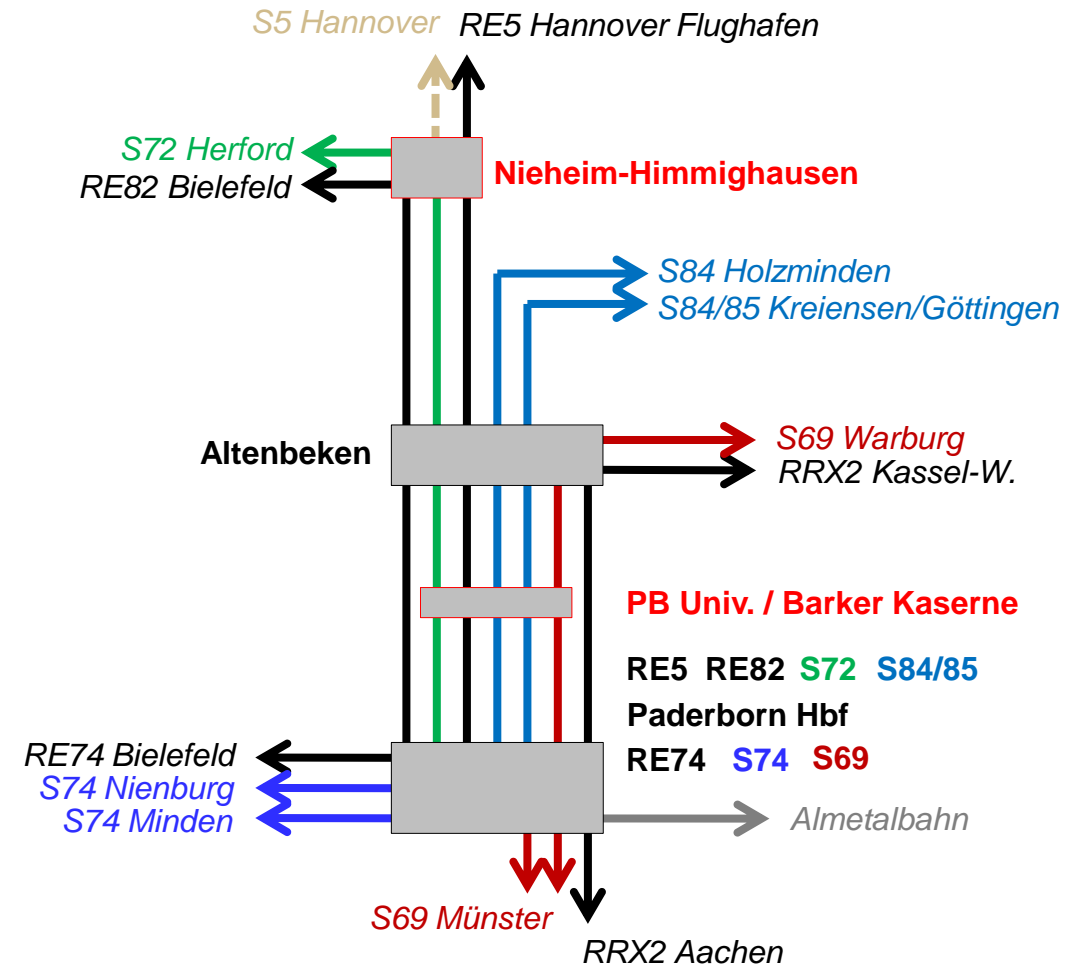


## Halbstündliche Systeme im Raum Paderborn

- 30'-Takt der S69 Richtung Hamm/Münster
- 30'-Takt der S74 Richtung Bielefeld
- 30'-Takt der S84 Richtung Holzminden
- Auf weiteren Relationen bestehen durch Überlagerungen von S-Bahnen und RE/RRX-Linien ebenfalls zwei Verbindungen pro Stunde:
  - Richtung Warburg (S69 + RRX2)
  - Richtung Detmold (S72 + RE82)
- In der HVZ bestehen auch in Richtung Hannover 2 Verbindungen pro Stunde (einmal stündlich als Direktverbindung).

Die Reaktivierung der Almetalbahn ist hier nicht berücksichtigt und kann bei positivem Ergebnis der Machbarkeitsstudie integriert werden.

Das Zielkonzept erfordert Ausbauten in Paderborn Hbf





# Gliederung

Einleitung

Zielkonzept und Vorstufe

Betrachtung der SPNV-Korridore

Knotenbetrachtungen

**Ausblick**



# Das weitere Vorgehen

## Kommunikationsschritte

- Fachlicher Austausch mit dem Verkehrsministerium NRW
- Weitere kontinuierlicher Austausch mit den Nachbarregionen
- Präsentation der Ergebnisse in der Region OWL bei:
  - Kreisen und Stadt Bielefeld, Bezirksregierung Detmold
  - Mitgliedszweckverbänden NPH und VVOWL
  - Eisenbahninfrastrukturunternehmen
  - Interessensverbänden
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (mit Kreisen und Stadt Bielefeld)



# Das weitere Vorgehen

## Die nächsten Planungsschritte

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

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



# Ansprechpartner

## **Kai Schulte**

Leiter

---

### **Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW**

c/o Nahverkehr Westfalen-Lippe

Niederwall 49

33602 Bielefeld

Tel.: 0521-32 94 33014

[k.schulte@kcitf-nrw.de](mailto:k.schulte@kcitf-nrw.de)

[www.kcitf-nrw.de](http://www.kcitf-nrw.de)

## **Thomas Ressel**

Abteilungsleiter Planung

---

### **Nahverkehr Westfalen-Lippe**

Friedrich-Ebert-Straße 19

59425 Unna

Tel.: 02303-253 16 15

[t.ressel@nwl-info.de](mailto:t.ressel@nwl-info.de)

[www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)

## **Florian Zumklei-Ripper**

Büroleiter Frankfurt, Prokurist

---

### **SMA (Deutschland) GmbH**

Hamburger Allee 14

60486 Frankfurt am Main

Tel.: 069-588 078 618

[f.zumklei@sma-partner.com](mailto:f.zumklei@sma-partner.com)

[www.sma-partner.com](http://www.sma-partner.com)