

# Stellungnahme

Die Kapitel, die spezifisch  
Ostwestfalen-Lippe  
betreffen, sind gelb unterlegt.

## zur 2. Entwurfsfassung des NWL-Nahverkehrsplans

**Vernetzte Mobilität 2025+**

(Stand E 2.1 vom Februar 2026)



**PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V.**

**Mülheimer Straße 91  
47058 Duisburg  
05231 300112  
engel@probahn-nrw.de**

**Grundlage der Stellungnahme ist die formale Beteiligung zur**

**2. Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans  
des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**

**Vernetzte Mobilität 2025+**

**(Stand E 2.1 vom Februar 2026)**

**Redaktionsteam**

Rainer Engel (V.i.S.d.P.)  
Rainer Wester  
Lothar Ebbers  
Uwe Döring

**Bild- und Grafikrechte**

Rainer Engel  
Rainer Wester

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	6
Stellungnahme zu Konzept und Umsetzung .....	7
Unübersichtliches Konzept .....	7
Sprachlich fragwürdig .....	8
Gesetzliche Vorgaben nicht erreicht.....	8
<b>Fragwürdige Begriffsverwendung: Mittelzentrum und Korridor</b> .....	9
Klare Prioritäten schaffen Transparenz .....	11
<b>Ostwestfalen-Lippe benachteiligt, Kreis Lippe besonders benachteiligt</b> .....	12
Eigene Ansprüche verfehlt.....	13
<b>Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt</b> .....	14
<b>Von „gut“ über „oberflächlich“ bis „fachlich falsch“: die Korridorliste</b> .....	15
<b>Stellungnahme zu Einzelthemen</b> .....	16
<b>Bedeutung von Zulaufstrecken</b> .....	16
Bedienungsstandard .....	16
<b>Verbindungen zwischen Oberzentren</b> .....	19
<b>Verbindung zwischen Oberzentren und großen Mittelzentren</b> .....	22
<b>Umsteigeknoten und Anschlussverbindungen</b> .....	23
<b>Fernverkehr</b> .....	26
<b>Ausbau der Infrastruktur</b> .....	27
Baustellen und Ersatzverkehr .....	28
<b>Überschlagende Wenden</b> .....	33
<b>Überschlagende Wenden und dafür fehlender Bahnsteig in Bielefeld</b> .....	33
<b>Ausweitung der Betriebszeiten</b> .....	37
Reaktivierungen: Prioritäten.....	37
<b>Reaktivierungen, Lemgo - Dörentrup</b> .....	38
<b>Reaktivierungen, Almetalbahn</b> .....	38
Reaktivierungen, Bocholt - Coesfeld .....	39
<b>Reaktivierungen, Wittlager Kreisbahn</b> .....	40
Reaktivierungen, Verl - Hövelhof .....	41
<b>Reaktion auf überlastete Hauptstrecken</b> .....	41
<b>RB 77, RE 78: Realismus statt Takt-Durchsetzung</b> .....	42
<b>Generalsanierungen</b> .....	42
<b>Strategie, Elektrifizierung, Batteriefahrzeuge</b> .....	44
<b>Strategie Deutschlandtakt</b> .....	44
<b>Strategie und Deutschlandtakt: Anbindung Bielefeld – Bad Salzuflen</b> .....	45
<b>Strategie und Deutschlandtakt: Gütersloh, Isselhorst-Avenwedde</b> .....	46
<b>S 7 Münster – Bielefeld und Deutschlandtakt</b> .....	47

Strategie und Deutschlandtakt: Bielefeld – Minden .....	49
Strategie und Deutschlandtakt: Neue Schweichelner Kurve .....	50
B.4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte .....	52
<b>B4.12.1 Münsterland</b> .....	52
Korridor 1 Hengelo – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück Hbf.....	52
Korridor 1, 2, 3 Osnabrück.....	52
Korridor 2 Recke – Osnabrück Hbf.....	52
Korridor 5 Enschede – Gronau – Steinfurt – Münster Hbf (SBM) .....	52
Korridor 32 Neheim-Hüsten - Sundern .....	53
Korridor 7 Münster Hbf – Dülmen – Haltern – Recklinghausen Hbf (– Essen Hbf) 53	
Korridor 8 Münster Hbf – Werne – Lünen Hbf – Dortmund Hbf (SBM) .....	53
Korridor 9 Münster Hbf – Münster-Wolbeck – Sendenhorst (SBM) .....	54
Korridor 10 Münster Hbf – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf (SBM) .....	54
Korridor 13 Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen.....	54
Korridor 14 Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen Hbf – Dortmund Hbf. ....	55
<b>B4.12.2 Ostwestfalen-Lippe</b> .....	55
Korridor 15: Osnabrück Hbf / Rahden – Bünde – Herford – Bielefeld Hbf (SBO).....	55
Korridor 16 Bielefeld Hbf – Halle (Westf) – Dissen-Bad Rothenfelde – Osnabrück Hbf (SBO).....	56
Korridor 17 Hamm Hbf / Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf (SBO)56	
Korridor 18: Harsewinkel – Gütersloh – Verl (SBO) .....	57
Korridor 19 Bielefeld Hbf – Schloß Holte – Paderborn Hbf (SBO). ....	57
Korridor 20 Herford / Bielefeld Hbf – Lage – Lemgo / Detmold – Altenbeken – Paderborn (SBO) .....	57
Korridor 21 Bielefeld Hbf – Herford – Löhne – Minden – Nienburg / Hannover Hbf (SBO) .....	61
Korridor 22 Herford – Löhne – Hameln (SBO). ....	61
Korridor 23 Paderborn Hbf – Altenbeken – Hameln (SBO).....	62
Korridor 24 Paderborn Hbf – Altenbeken – Ottbergen < Höxter – Holzminden / Bad Karlshafen (SBO).....	62
<b>B4.12.3 Hellweg-Region</b> .....	62
Korridor 25 Dortmund Hbf – Kamen – Hamm .....	62
Korridor 26 Hamm Hbf – Soest – Paderborn Hbf – Altenbeken – Warburg (– Kassel) .....	63
Korridor 27 Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Holzwickede – Unna – Soest .....	64
Korridor 29 Hagen Hbf – Unna – Hamm Hbf.....	65
<b>B4.12.4 Sauerland</b> .....	67
Korridor 30 Dortmund Hbf/Hagen Hbf – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg/Brilon Stadt/Warburg .....	67

Korridor 31 Hagen Hbf – Schwerte/Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade	67
Korridor 32 Neheim - Hüsten – Sundern .....	67
Korridor 33 Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Schwerte – Iserlohn .....	67
Korridor 34 (Dortmund Hbf –) Hagen Hbf – Lüdenscheid/Meinerzhagen – Gummersbach (– Köln).....	68
<b>B4.12.5 Siegerland</b> .....	68
Korridor 35 Dortmund Hbf / Hagen Hbf - Letmathe - Iserlohn / Finnentrop - Olpe / Siegen Hbf .....	68
Korridor 37 (Köln Hbf –) Betzdorf – Siegen Hbf .....	68
Korridor 39 Siegen Hbf – Haiger – Dillenburg (– Gießen – Frankfurt/Main Hbf)....	69
<b>Anhang 2: Infrastrukturliste</b> .....	69

## Vorwort

Für den Fahrgastverband PRO BAHN ist diese Stellungnahme im Rahmen der formellen Beteiligung die einzige institutionalisierte Möglichkeit, im Interesse der Fahrgäste, für die die gesamte Arbeit des NWL geschieht, einzuwirken. Alle anderen Möglichkeiten einer Einflussnahme im Vorfeld sind durch den NWL im Laufe der Zeit aufgegeben oder beseitigt worden. Dementsprechend kann sich diese Stellungnahme nicht auf einzelne Textkorrekturen beschränken, sondern muss Fehlentwicklungen deutlich herausarbeiten. Zugleich wird dieser Nahverkehrsplan Vorgabe für die Arbeit des derzeit politisch diskutierten Aufgabenträgers „Schiene NRW“ sein und daher eine sehr große Bedeutung für die Vertretung der Interessen von Westfalen-Lippe gegenüber den Interessen anderer Landesteile haben. Es ist daher zu begrüßen, dass der NWL diesen Nahverkehrsplan noch beschließen will, bevor eine Neuorganisation in Kraft tritt.

Aufgrund dieser Situation erwartet der Fahrgastverband PRO BAHN zumindest, dass der NWL die offenbaren inhaltlichen Fehler und Lücken bis zur politischen Beschlussfassung beseitigt. Dem neuen Aufgabenträger „Schiene NRW“ wird es obliegen, aus dem Nahverkehrsplan des NWL nicht einfach abzuschreiben, sondern diese Kritik ernst zu nehmen. Allein die neue Größe von „Schiene NRW“ sollte dazu zwingen, nicht einen Nahverkehrsplan von dreimal 500 Seiten vorzulegen, sondern ein transparentes, konzentriertes Konzept für die Zukunft des Schienenverkehrs in NRW.

Der Leser dieser Stellungnahme könnte den Eindruck gewinnen, dass der Wohnsitz des Autors die besondere Tiefe und Schärfe der Kritik an der Darstellung zum Kreis Lippe bestimmt habe. Doch das trifft nicht zu und ist an der Korridorliste erkennbar. Zum Münster-, Sieger- und Sauerlandnetz sind die Darstellungen sehr vollständig, nennen Kritikpunkte, Handlungsmöglichkeiten, Stand der Finanzierung und geben sogar örtliche Kritik wieder. Zum Kreis Lippe hingegen summieren sich Beschönigungen, Weglassungen und Fehler in der Darstellung des Korridors 20 mit Fehlleistungen an anderer Stelle des NVP-Entwurfs sowie Fehlleistungen und Defiziten des Verkehrsangebot zu einem einsamen Höhepunkt.

Der Kreis Lippe war mit einem Modellversuch von 1988 bis 1994 der Vorreiter einer Entwicklung, die heute Standard ist: Moderne Eisenbahn, gute Anschlüsse, durchgehende Tarife. Seit Mitte 2022 ist der Kreis Lippe das Modellprojekt für die Vertreibung von Fahrgästen. Volle Parkplätze in Schieder, Altenbeken und Bielefeld-Milse erzählen davon.

Düsseldorf / Detmold, im Mai 2026

Rainer Engel  
Fahrgastverband PRO BAHN

# Stellungnahme zu Konzept und Umsetzung

## Unübersichtliches Konzept

Der gesamte Aufbau des Nahverkehrsplans ist fragwürdig. Erst im umfangreichen Schlusskapitel B4.12 „Korridorspezifische Handlungskonzepte“ wird das geleistet, was man von einem Nahverkehrsplan erwartet: Handlungskonzepte zu konkretisieren. Die Handlungskonzepte sind aber durch verstreute Behandlung an anderer Stelle unvollständig und es ist auch nicht nachvollziehbar, ob die verstreuten Aussagen an verschiedenen Stellen miteinander übereinstimmen. An vielen Stellen konnten gravierende Divergenzen und Defizite festgestellt werden.

Die im Ansatz gut gemeinte Aufteilung auf Bestandsanalyse, Strategie und konkrete Handlungsempfehlungen führt dazu, dass man sich Antworten auf Einzelfragen quer durch ein extrem langes Dokument zusammensuchen muss. Die in dieser Stellungnahme niedergeschriebenen Anmerkungen zu Einzelfragen an drei oder vier Fundstellen zum gleichen Thema zeugen davon. Dies führt dazu, dass das Dokument letztlich durch völlig überforderte politische Mandatsträger abgenickt wird. Die Inhalte klingen gut, sind aber schwer zu verstehen. Genauso schwierig ist es, systematische Fehlentwicklungen dingfest zu machen und hierzu Stellung zu nehmen.

Ausschweifende Doppelungen und Vervielfachungen der Darstellung zum gleichen Thema werden durch die Aufteilung der gleichen Themen auf vier Bausteine erzeugt. Zusammenhänge zwischen Problemanalyse und Handlungsvorschlag sind nicht mehr nachvollziehbar, konkrete Ziele und Handlungsanweisungen, die mit dem Nahverkehrsplan eigentlich politisch beschlossen werden sollen, sind nur schwer erkennbar. Zielkonflikte, die bei der Auswahl mehrerer Handlungsmöglichkeiten entstehen, werden nicht benannt, sondern durch das Behandeln unter mehreren Kapiteln so dargestellt, dass Prioritäten nicht mehr erkennbar sind. Beispielsweise werden an zahlreichen Stellen, insbesondere für die Zielfahrpläne 2032 und 2040, Infrastrukturprojekte bezeichnet, ohne jeweils darzulegen, wie sie finanziert werden könnten. Es ist aber ein erheblicher Unterschied, ob es sich um Hauptstrecken handelt oder um regionale Strecken, ob eine GVFG-Finanzierung in Betracht kommt oder eine Finanzierung aus BSchwAG-Mitteln. Das verschleiert Handlungsmöglichkeiten und verhindert, politische Partner für einzelne Projekte zu finden.

## Konkrete PRO BAHN-Forderung:

**Es hätte sich angeboten, linienmäßig alle Informationen über die Infrastruktur und das Angebot zu bündeln, ihnen eine gleichartige Betrachtung der Knoten hinzuzufügen und so den davorstehenden Teil von 360 Seiten weitgehend zu entlasten und hier die verbleibenden übergreifenden Themen kompakt von der Analyse bis zum Handlungskonzept konzentriert aufzubereiten.**

## **Sprachlich fragwürdig**

Das Dokument verliert sich in vielen Abschnitten in einer teilweise aufgeblasenen, weichgespülten Sprache, die eher dem Marketing zuzuordnen ist, als einem rechtlich relevanten Nahverkehrsplan. Formal wird der Mensch in den Mittelpunkt gestellt. Dann aber verlieren sich die Darstellungen sehr schnell in technokratischen Beschreibungen. Das führt zu erheblichen Fehlern, wie an den Beispielen „Bedienungszeiten“ und „Ersatzverkehr“ zu zeigen ist.

So findet sich im Entwurf allein das Wort „zwingend“ an 21 Stellen. Weit überwiegend handelt es sich dabei um eine überflüssige Steigerung, teilweise aber auch um die Bekräftigung sehr fragwürdiger Sachverhalte oder Auffassungen. An weit über 100 Stellen findet sich das Wort „strebt“, „streben“ oder „angestrebt“. Auch diese Wortwahl ist für ein rechtlich relevantes Dokument verfehlt. Das Wort „streben“ zeigt, dass eine Festlegung vermieden wird und alles im Unverbindlichen bleiben soll.

Zwar ist einem Nahverkehrsplan zuzubilligen, dass dieser für die Zukunft gelten soll und viele Absichten vor allem durch fehlende Finanzmittel infrage gestellt werden. Das wird aber durch diesen Sprachgebrauch verdeckt: Die Notwendigkeit, Prioritäten zu setzen, wird nicht nachvollziehbar dargestellt, und die Bildung der Prioritäten sucht man oft vergeblich.

## **Gesetzliche Vorgaben werden nicht erreicht**

Der Entwurf entspricht daher nicht den gesetzlichen Anforderungen. Diese Anforderungen sind in § 8 ÖPNVG NRW geregelt:

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Taktichten und Abschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“

Entsprechendes regelt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in § 8.

Dementsprechend hat der Nahverkehrsplan einen rechtlich relevanten Regelungsinhalt, der gegenüber Dritten wirkt und sie bindet. In der Gesetzgebung wird dieser Anforderung dadurch Rechnung getragen, dass der Gesetzestext von der Begründung getrennt formuliert wird und dadurch klar erkennbar wird, welcher Teil des Inhalts des Dokuments für Dritte rechtlich relevant ist. Dem entspricht der Entwurf des Nahverkehrsplans des NWL in keiner Weise. Die rechtlich relevanten Regelungsinhalte verschwimmen mit den übrigen Ausführungen derart, dass nicht mehr abgegrenzt werden kann, was rechtlich relevanter Regelungsinhalt ist und was nur als Begründung dafür dient. Dies führt letztlich auch dazu, dass im Rahmen des Abschnitts B4.1.8.1 „Ersatzverkehre“ die den Nahverkehrsplan obliegende Regelung nicht mehr im Nahverkehrsplan selbst getroffen wird, sondern der Geschäftsführung des NWL übertragen wird, was nach dem Gesetz unzulässig ist.

Es ist anzuerkennen, dass die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs ein extrem komplexes Feld ist. Aus guten Gründen haben Land und Aufgabenträger deswegen Kompetenzzentren für einzelne Bereiche gegründet, die die fachliche Zuarbeit leisten sollen. Das muss aber nicht heißen, dass der NWL in seinem Nahverkehrsplan deren Arbeit bis zum letzten Buchstaben darlegen muss. Auch die Mitarbeiter des NWL werden sehr oft vergeblich in einem solchen Dokument nach Antworten suchen, was sie tun sollen.

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der Nahverkehrsplan ist ein rechtlich relevantes Dokument. Dementsprechend muss das Grundkonzept auf der Basis des Gesetzes (ÖPNVG) in Regelungsinhalt und Regelungsbegründung aufgeteilt werden:**

- **Ziele,**
- **Prioritäten,**
- **Kriterien,**
- **Aussagen zu Finanzen**

**Dieses Raster ist fachlich durch die Mitarbeiter des Aufgabenträgers selbst zu füllen. Erst auf dieser Grundlage können Grafik und sprachliche Überarbeitung des Textes stattfinden, die den Plan für jeden verständlich machen ohne diesen zu einem Werbepapier herabzustufen.**

### **Fragwürdige Begriffsverwendung: Mittelzentrum und Korridor**

Der Nahverkehrsplan soll Verkehrsbedürfnisse beschreiben. Dafür greift der NVP auf zwei Begriffe zurück und kommt bei der Verwendung zu sehr fragwürdigen Ergebnissen: Mittelzentrum und Korridor.

Der NVP zieht für die Unterscheidung von Verkehrsbedürfnissen die Begriffe „Oberzentrum“ und „Mittelzentrum“ heran. Das sind Begriffe aus der Raumordnung. Dabei hat vor allem die Festlegung des Begriffs „Mittelzentrum“ geringen Wert. Die Spannweite reicht im Bereich des NWL von den Großstädten Hamm und Gütersloh bis zu Kleinstädten wie Vlotho und Geseke, die sich kaum noch von einem Grundzentrum unterscheiden. Davon einen Bedarf abzuleiten, ist verfehlt. Eine Differenzierung nach Größe, überregionalen Aufgaben und Verkehrsbedarf hätte die Schieflage verhindert, dass sich der NVP an mehreren Stellen ausdrücklich mit dem Verkehrsbedarf von Vlotho befasst, während andere gleich große Mittelzentren wie Geseke gar nicht vorkommen und Mittelzentren mit überregionalen Aufgaben wie Detmold künftig mit einem Bummelzug-Konzept abgespeist werden, zu dem der RE 82 abgewertet werden soll. Nur eine Analyse der überregionalen Funktionen und des daraus abgeleiteten Verkehrsbedarfs wäre sachgerecht.

Ähnlich ist es mit der Begriffsbildung „Korridor“. Der NVP versucht, die Streckenliste sinnvoll zu ordnen, betrachtet aber oft bei der Übernahme von Verkehrslinien den Betreiber, anstatt vom Verkehrsbedürfnis auszugehen. So wird Bad Salzuflen in den Korridoren 15 und 20 doppelt und unzusammenhängend behandelt, der Korridor 18 wird auf die laufende Reaktivierung reduziert, statt die gesamte Verkehrsachse zu betrachten, und die Strecke Recke – Osnabrück wird als eigener Korridor betrachtet, obwohl es sich um Parallelverkehr zum Korridor 1 handelt. Auch hier wäre eine von den Menschen und ihren Verkehrsbedürfnissen ausgehende Gestaltung sinnvoller.



Der Entwurf des NVP befasst sich an mehreren Stellen ausdrücklich mit dem Verkehrsbedarf der Stadt Vlotho, während andere gleich große Mittelzentren wie Geseke gar nicht vorkommen.

## **Klare Prioritäten schaffen Transparenz**

Die mangelhafte Definition von Prioritäten hat bislang Zufallsentscheidungen nach politischem Einfluss oder persönlichen Prioritäten der Geschäftsleitung begünstigt. Dies ist der wesentliche Grund für die in diesem Dokument aufgezeigten teilweise groben Mängel im gegenwärtigen Regel-Angebot wie beim Angebot des Ersatzverkehrs, in der Priorisierung von Investitionen und bei Reaktivierungen. Sicher ist einiges davon historisch gewachsen und auf die unterschiedliche Geschäftspolitik der fünf früheren Aufgabenträger des SPNV zurückzuführen. Aber der NWL hat es nicht in Angriff genommen, den Abbau gravierender Unterschiede kurzfristig anzugehen. Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans setzt diese Handhabung durch eine wenig hilfreiche pauschale Bestandsaufnahme und fehlende Definition von Prioritäten fort.

An einer Stelle findet sich eine zutreffende und ausführliche Darstellung von Prioritäten; im Eingangskapitel zu den Reaktivierungen: „Bestandssicherung vor Reaktivierung“. Aber damit werden pauschal alle Reaktivierungen aufs „Abstellgleis“ geschoben. Prioritäten heißt nicht, eine Liste der Reihenfolge der Reaktivierungen zu erstellen. Bildung von Prioritäten muss aber Antwort geben auf die Frage: Soll das Nutzen-Kosten-Verhältnis allein maßgeblich sein? Oder die Summe der zu erwartenden Kosten (je kleiner, umso eher)? Die letztere Lösung könnte Dritte sehr motivieren, Geld in den SPNV zu stecken, und mit der Wittlager Kreisbahn haben wir tatsächlich einen solchen Fall, der zeigt, dass das möglich ist. Ein solches Vorgehen könnte auch für alle anderen Bauvorhaben gelten. Aber das würde auch heißen: Lobbyarbeit alleine kann Prioritäten nicht aushebeln.

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Verkehrsbedürfnisse sind nach der Bedeutung einer Stadt oder Gemeinde zu beurteilen und nicht nach Begriffskategorien der Raumordnung. „Korridore“ sind als Nachfrageräume zu bezeichnen und zu bearbeiten.**

## **Ostwestfalen-Lippe benachteiligt, Kreis Lippe besonders benachteiligt**

Während der NWL in der strategisch langfristigen Planung sehr respektable Leistungen erbringt, sind die Leistungen und Problemlösungen in der konkreten Umsetzung des SPNV von großen Schwächen gekennzeichnet und das Vermögen, Probleme kurzfristig zu erkennen und anzugehen, unzureichend.

Dass sich diese Schwächen vor allem in Ostwestfalen-Lippe und ganz besonders im Kreis Lippe zeigen, ist kein Zufall. Der Raum Ostwestfalen-Lippe ist die stärkste Ballung im Raum des NWL mit 3 Großstädten, 3 Mittelzentren von mehr als 70.000 Einwohnern, 4 Mittelstädten mit bis zu 35.000 Einwohnern und einer großen Zahl von kleineren Mittelzentren. Was im Münsterland ein Mittelzentrum mit eigenständiger Zentralität ist, ist in Ostwestfalen-Lippe bei gleicher Größe eine Stadt im unmittelbaren Speckgürtel einer Großstadt.

Das Schienennetz ist überdurchschnittlich komplex, geprägt durch den Gegensatz von zwei internationalen Magistralen und ausschließlich eingleisigen Nebenbahnen. Den Anforderungen werden die Handlungsmuster des NWL nicht gerecht, die überwiegend dem monozentrischen Münster- und Siegerland mit ländlichem Umfeld entsprechen. Zwar sind Bedeutung und Bedarf in der Langfristplanung präsent, nicht aber im aktuellen Handeln. Anders ist nicht zu erklären, dass im Jahr 2023 von heute auf morgen und ersatzlos der Verkehr im Kreis Lippe auf die Hälfte reduziert wurde – weit über das Maß hinaus, das andere Regionen aus Anlass der Personalmisere der Eurobahn erdulden mussten. Auch im Entwurf des Nahverkehrsplans findet sich diese Fehleinschätzung an vielen Stellen und erreicht ihren Höhepunkt in einer Vorgabe, die speziell auf die Benachteiligung der Stadt Detmold im Abendverkehr zugeschnitten ist und diese rechtfertigen will.

Daneben ist der Kreis Lippe der einzige Fall, in dem die Einrichtung einer „überschlagenden Wende“ mit einer drastischen Verlängerung der Fahrzeiten kompensiert werden soll. Zwar erkennt die Langfristplanung des NWL den besonderen Nachholbedarf in Ostwestfalen-Lippe und benennt diesen im Zielfahrplan 2040, aber in dem davor liegenden Zeitraum, für den der Nahverkehrsplan wirklich gelten soll, wird die Benachteiligung an entscheidenden Stellen unverändert fortgesetzt und praktiziert. Während die Stadt Detmold mit ihren Hochschulen und dem Regierungspräsidenten mit den Planungen der S-Bahn Ostwestfalen-Lippe praktisch leer ausgeht und auch verlängerte Fahrzeiten und Anschlussverluste in der entscheidenden Verbindung nach Bielefeld und Düsseldorf hinnehmen muss, werden Verkehre nach Lemgo und Bad Salzuflen verdichtet. Während an anderer Stelle Erweiterungen des Verkehrs am späten Abend postuliert werden, wird für die Stadt Detmold postuliert, dass es angemessen sei, dass man nach 21.00 Uhr nicht einmal 30 Kilometer ohne Umsteigen zurücklegen kann.

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Nicht ein anderer Proporz zwischen Regionen, sondern eine offene Darstellung von Zusammenhängen ist die richtige Lösung. Dafür muss in erster Linie die Struktur richtig beschrieben werden: Was ist eine Schnittstelle zum qualifizierten Fernverkehr? Was ist eine Stadt mit besonderen Standorteigenschaften (Hochschulen, Regierungspräsident, Tourismusziel) mit überregionalem Verkehrsbedarf? Das würde nachvollziehbare Prioritäten ergeben.**

## Eigene Ansprüche verfehlt

Weiter wird der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans den eigenen Ansprüchen des NWL in vielen Teilen nicht gerecht.

So ist das, was Fahrgäste in der Praxis erleben, erheblich davon entfernt, den Ansprüchen zu genügen. Vor allem dann, wenn irgendwelche Probleme mit dem Regelfahrplan zu bewältigen sind. Der Ist-Zustand kommt in der Bestandsanalyse nicht annähernd realistisch zum Ausdruck. Das praktische Handeln des NWL und der von ihm beauftragten Unternehmen reicht bis zur existenziellen Gefährdung der Lebensgrundlage von Bürgern und bis zur Diskriminierung von Menschen, die nicht auf ein eigenes individuelles Verkehrsmittel ausweichen können. Ein Beispiel dafür ist das Vorwort des NVP, dort heißt es:

*„Mobilität ist die Lebensader unserer Region. Sie verbindet Menschen, eröffnet Chancen und macht unser Westfalen-Lippe stark und lebenswert.“*

Dem steht gegenüber, dass Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz nicht mehr erreichen, weil wegen einer Baustelle die erste Bahnverbindung eine Stunde später als normal in der nahen Großstadt eintrifft und die betroffenen Fahrgäste dieses exakt drei Tage vor Wirksamwerden der Fahrplanänderung erfahren haben.



„Bitte treten Sie aus dem Bereich der offenen Türen, damit wir abfahren können“ hören Fahrgäste tagtäglich in Westfalen. Die auf den Monitoren eingeblendete Aufforderung „Wir sind im Zug, nicht in der Sardinienbüchse – verteilt euch!“ wirkt dabei fast schon zynisch.

Die Analyse des Entwurfs des Nahverkehrsplans ergibt, dass solche Fehlentwicklungen nicht nachvollziehbar benannt werden und konkrete Schritte zur Abhilfe nicht erkennbar sind. Beschönigend wird das als „Zukunftsaufgabe“ beschrieben.

Entsprechendes gilt für das Problem eines fehlenden Bahnsteigs in Bielefeld, das auf Seite 209 / 210 benannt wird, zu dem aber erst 90 Seiten weiter hinten weitere Details folgen. Letztlich werden die wirklichen Fragen nicht beantwortet: Was hat der NWL bereits getan? Was muss der NWL jetzt tun? Was müssen die Gremien beschließen, damit der NWL handeln kann? Das Problem wird an Stellen, an denen die Umsetzung zu beschreiben wäre, nicht benannt und verschwindet damit aus dem Blick. Der Unterzeichner hat auf Umwegen Kenntnis vom Stand der Dinge erhalten und muss feststellen: Der Stand der Dinge entspricht in keiner Weise zentralen strategischen Forderungen des vorliegenden Entwurfs des NVP.

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Begründungen müssen tatsächlich bei den Bedürfnissen der Menschen ansetzen. Taktverkehr ist richtig, weil er den Bürgern das beste Angebot im Verhältnis zum Aufwand bietet. Taktverkehr ist aber kein Selbstzweck, wenn damit Menschen ausgegrenzt werden. Das muss sich wie ein roter Faden durch das gesamte Dokument ziehen.**

#### **Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt**

Der Ausbau der transeuropäischen Korridore ist Politik der Europäischen Union. Der Deutschlandtakt und seine Großprojekte sind aktuell Politik der Bundesregierung. Die Bewilligung der Finanzierung von regionalen Wünschen im Zusammenhang mit Großprojekten durch den Deutschen Bundestag ist Standard. Der NWL nutzt diese Chancen nicht. Die Haltung des NWL zu den Deutschlandtakt-Projekten ist zwiespältig. Die Folge davon ist, dass der NWL sich selbst die Chance nimmt, auf die Planungen im Sinne der Region Einfluss zu nehmen.

Am Kapitel B4.2.3.4 „Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes“ zeigt sich sehr deutlich die generelle Schwäche des Nahverkehrsplans. Das Kapitel ist unvollständig, schafft keinen transparenten Überblick, was der Bund plant, ist nicht auf den Entwurf der Fortschreibung des Deutschlandtakts aktualisiert, der seit Frühjahr 2025 dem NWL und auch dem Unterzeichner zur Verfügung steht.

Während die Vorgaben des dritten Entwurfs des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt in den Zielfahrplan 2040 vollständig übernommen wurden, werden an sehr vielen Stellen des Nahverkehrsplans die Zusammenhänge mit den Neu- und Ausbaustrecken von Hannover bis Hamm nicht dargestellt, und die Ausführungen hierzu sehen so aus, als gebe es den Deutschlandtakt überhaupt nicht – das gilt insbesondere für die S 7 Bielefeld – Münster. In den Korridorbeschreibungen wiederum wird so formuliert, als sei der Inhalt des Deutschlandtakt-Gutachtens ein Gesetz, das ohne jede Diskussion wortgetreu auszuführen sei – so für die Neue Schweichelner Kurve. Wenn sich der Deutschlandtakt eignet, eigene Projekte auf die lange Bank zu schieben, geschieht dies, so z. B. für den zusätzlichen Bahnsteig in Bielefeld. Die mögliche Anbindung Bielefeld – Bad Salzuflen wird nicht wahrgenommen, obwohl mittlerweile nicht nur PRO BAHN dafür eintritt, sondern auch die Planer der Deutschen Bahn diese Möglichkeit öffentlich bestätigen und darauf hinweisen, dass der Bau beim Bundestag als regionaler Nutzen eingefordert werden kann.

Tatsächlich sind bei allen Bauprojekten, die sich nicht auf die vorhandenen Infrastrukturfächen der Bahn beschränken, Alternativen vergleichend zu prüfen. Für die Neubaustrecke Hannover – Bielefeld ist genau das der ausdrückliche Auftrag der Bundesregierung. Solange eine Vorzugstrasse beispielsweise für die Gestaltung des Abschnitts Hamm – Bielefeld oder der Neuen Schweichelner Kurve nicht vorliegt, könnten sich Ansätze, die das Deutschlandtakt-Gutachten ungeprüft übernehmen und darauf aufgebaute Entscheidungen als Fehlentscheidungen mit üblen Folgen herausstellen. Es besteht für den NWL Möglichkeit und Anlass, sich im Sinne des SPNV für die beste Lösung einzusetzen und dies im NVP zu formulieren. Damit dies geschieht, benennt diese Stellungnahme die maßgeblichen Projekte nach dem Entwurf der Fortschreibung.

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Für Linien und Maßnahmen, die den Korridor Hannover - Bünde – Bielefeld – Rheda–Hamm - Hagen betreffen, ist darzustellen, welche Auswirkungen diese auf die Planungen des NWL haben. Dies ist nicht in einem „Sonderkapitel“ darzustellen, sondern unmittelbar bei den jeweiligen Strecken, damit im Sinne der Region auf die Details des Deutschlandtakts und die Geschwindigkeit der Realisierung eingewirkt werden kann.**

### **Von „gut“ über „oberflächlich“ bis „fachlich falsch“: die Korridorliste**

**Die Liste der Korridore hat eine sehr unterschiedliche Qualität. Die Spannweite reicht von engagierten und vollständigen Darstellungen bis hin zu erheblichen fachlichen Fehlern. Die detaillierte Angabe von Fahrgastzahlen im Querschnitt fehlt in den meisten Darstellungen. Ohne erkennbaren Sinn werden Reaktivierungen unterschiedlich behandelt: Vom eigenen „Korridor“ bis zur beiläufigen Erwähnung ist alles vertreten. Die angegebenen Betriebszeiten stimmen nicht immer mit den selbst aufgestellten Anforderungen überein. Der Deutschlandtakt wurde meist nur aus der Sekundärquelle Zielfahrplan 2040 berücksichtigt. So entstehen fragwürdige Handlungsempfehlungen.**

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Liste der Korridore muss der zentrale Ort sein, an dem alle Informationen gebündelt sind. Viele Leser und Sachbearbeiter suchen gezielt „ihre“ Strecke.**

## Stellungnahme zu Einzelthemen

### **Gegenstand:**

Bedeutung von Zulaufstrecken

### **NVP-Entwurf:**

**B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025**

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der Hinweis auf die Streckenabschnitte Brackwede – Bielefeld und Münster Zentrum Nord ist zu streichen oder fachlich zu erläutern.**

### **Begründung:**

In der Bestandsaufnahme heißt es:

*„Die im Streckenquerschnitt am stärksten nachgefragtesten Abschnitte liegen werktags im Zulauf von Hamm nach Dortmund mit über 20.000 Reisenden pro Tag sowie im Zulauf auf die westfälischen Oberzentren: in Bielefeld mit rund 19.000 Reisenden pro Tag zwischen Brackwede und Bielefeld Hbf und in Münster mit etwa 18.000 Reisenden pro Tag zwischen Münster Zentrum Nord und Münster (Westf) Hbf.“*

Diese Aussage ist irreführend und trägt fachlich nichts bei: Während die Zulaufstrecken nach Hamm Einzelstrecken sind, handelt es sich bei den Strecken zwischen Brackwede und Bielefeld sowie zwischen Münster Zentrum Nord und Münster Hbf um Bündelungen mehrerer Linien, die bereits in den Außenbahnhöfen Brackwede bzw. Münster Zentrum Nord zusammenführen. Mit einer solchen Aussage wird beispielsweise die Bedeutung des Zulaufs nach Bielefeld von Herford und Oerlinghausen nicht beschrieben, weil sich diese Linien nicht zufällig in einem Vorortbahnhof bündeln.

### **Gegenstand:**

Bedienungsstandard

### **NVP-Entwurf**

**B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025**

**B3.2.2 Bedienungsstandards im SPNV**

**B4.1.2.2 Ausweitung der Betriebszeit im Frühverkehr**

**B4.1.2.3 Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr**

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Der Abschnitt B3.2.2 „Bedienungsstandards im SPNV“ ist um eine Kartendarstellung zu ergänzen, die die Abgrenzung der Streckenbelastung nach dem Kriterium 1.000 Fahrgäste zeigt. Die Definition „Die dargestellten Standards beziehen sich auf die erste und letzte Abfahrt an jeder im Streckenabschnitt befindlichen Station in Lastrichtung“ ist zu ersetzen durch „Die dargestellten Standards beziehen sich auf die erste Ankunft und letzte Abfahrt in den für die Strecke maßgeblichen Ober- bzw. Mittelzentren in Lastrichtung, bei Verbindungen zwischen Oberzentren und großen Mittelzentren auch in beiden Richtungen. Wird damit das Bedürfnis, nach Teilhabe mit diesen Kriterien nicht erfüllt und besteht keine andere Verkehrsverbindung, sind Einzellösungen auch unter Abweichung vom Takt einzurichten.“

### **Begründung:**

Die unter B2.1.2 dargestellten Karten entsprechen nicht den Kriterien der Fahrgastnachfrage unter B3 und B4 und geben daher keinen Aufschluss über die Wirkung der Kriterien von B3 auf das Streckennetz. Damit ist auch nicht nachvollziehbar, ob die unter B4 genannten Ausweitungen der Bedienungszeiten den Kriterien unter B3 entsprechen.

Die Anwendung von Bedienungsstandards unterhalb von 3.000 Reisenden entspricht nicht den eigenen Anforderungen im Kapitel B3.1 „Strategische Ausrichtung des NWL“.

Die konkreten Angaben unter B4.1.2.2 „Ausweitung der Betriebszeit im Frühverkehr“ und B4.1.2.3 „Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr“ entsprechen zwar den nachfolgend spezifizierten Anforderungen, stimmen aber mit den Festlegungen unter B3.2.2 nicht überein. Die Anpassung der Kriterien unter B3.2.2. ist daher erforderlich.

Das Problem ist zunächst die ungenaue Definition in der Aussage:

- *„Die dargestellten Standards beziehen sich auf die erste und letzte Abfahrt an jeder im Streckenabschnitt befindlichen Station in Lastrichtung.“,*

zusammen mit der Aussage

- *„Mo bis Sa von 6 bis 22 Uhr, und So von 8 bis 22 Uhr“.*

Beispiel RB 71 Bielefeld – Rahden:

Erfüllt eine letzte Abfahrt um 21.48 Uhr in Bielefeld die Anforderungen?

Tatsächlich ist die Festlegung der letzten Abfahrt „bis 22 Uhr“ nicht sachgerecht. Dies gilt auch für die Fälle der Streckenbelastung mit weniger als 1.000 Fahrgästen. Diese Festlegung würde wegen mangelnder Sachbegründung einer juristischen Prüfung nicht standhalten, weil der entscheidende Gesichtspunkt, die Funktion der sozialen Teilhabe, ohne ausreichende sachliche Begründung hinter die Anforderungen „Taktverkehr“ und „Standard“ zurückgestellt wird.

Wenn die letzte Abfahrt im Oberzentrum vor 22 Uhr oder knapp nach 22 Uhr liegt, werden die Anwohner der Zielstationen von der Wahrnehmung von Bildungsangeboten und kulturellen Angeboten abgeschnitten, die eine Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs erst nach 22 Uhr ermöglichen. Anders ausgedrückt: Die Bewohner werden sozial abgehängt, für Menschen ohne eigenen Pkw bedeutet das: Sie sind zur Immobilität verurteilt und von sozialer Teilhabe ausgeschlossen.

Für spätere Standards wie „23 Uhr“ oder „24 Uhr“ ist dieser Aspekt hingegen weniger relevant. Der Zeitraum zwischen 19.30 Uhr und 22 Uhr ist der Entscheidende, in dem Konzerte, Theater, Vorträge, Vorlesungen und andere Treffen stattfinden. Eine an den Bedürfnissen der Bürger orientierte Definition der Mindestbedienungszeiten muss daher die Abfahrt im Oberzentrum nach 22 Uhr unter Beachtung der Wegezeit vom Zentrum sicherstellen. Ausnahmen – etwa für gering belastete Strecken wie die mit weniger als 1.000 Fahrgästen - dürfen zugelassen werden, wenn die besonderen Bedingungen der Strecke eine Nachfrage nicht erwarten lassen oder eine Versorgung mit anderen Verkehrsmitteln gegeben ist. Dies könnte für die Strecke Minden – Nienburg gelten, weil die ortsferne Station Petershagen-Lahde keine Nachfrage erwarten lässt und die Erfüllung der Teilhabebedürfnisse dem Träger des ÖPNV überantwortet werden kann.

Auf den ersten Blick erfordert dies die Ausweitung von Bedienungszeiten und verursacht Kosten. Tatsächlich sind aber in vielen Fällen kostenneutrale Lösungen möglich, vor allem unter dem zunehmenden Einsatz elektronischer Stellwerke, die auch spät besetzt sind. Im Einzelfall kommen auch pragmatische Lösungen in Betracht, wie abweichende Fahrpläne, Umsteigeverbindungen oder Taktlücken vor 22 Uhr – dabei ist aber zu bedenken, um welche Art von Zielstation es sich handelt (siehe hierzu die Ausführungen zur Anbindung großer Mittelzentren). Das bloße Prinzip des Taktfahrplans oder der Streckenbelastung darf nicht zur Diskriminierung durch Ausschluss von der Mobilität und von sozialer Teilhabe 100-prozentig durchgezogen werden.

Eine entsprechende Definition ist auch für den Betriebsbeginn notwendig, insbesondere an Werktagen. Nicht die Abfahrt am Wohnort ist das maßgebliche Kriterium, sondern die Ankunft im Ober- oder Mittelzentrum, um Arbeitsplätze und Ausbildungsstätten zu erreichen. Wenn diese Bedingungen nicht erfüllt werden, wird der öffentliche Verkehr als Ganzes als „nicht benutzbar“ eingestuft und die jeweilige (Wohn-) Gemeinde als „nicht erreichbar“ eingeschätzt.

Zu beachten ist dies insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass finanzielle Engpässe die Reduzierung des Angebots erfordern können. Auch dann muss die soziale Teilhabe und nicht der Taktverkehr das maßgebliche Kriterium bleiben - es darf nicht einfach die Betriebszeit auf Kosten der Teilhabe gekürzt werden.



Eine S-Bahn verlässt im Mai 2026 die Hohenzollernbrücke und fährt vor der abendlichen Kulisse des Musical-Dome in den Kölner Hbf ein. Im ländlichen Westfalen sieht es oft anders aus, hier sind Nutzer des SPNV von der Wahrnehmung abendlicher Bildungsangebote oder kulturellen Veranstaltungen häufig abgeschnitten.

**Gegenstand:**

Verbindungen zwischen Oberzentren

**NVP-Entwurf:**

**B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025**

**Teilkapitel „Verbindungen zwischen Oberzentren in NRW und in benachbarte Räume“**

**B3.2.1 Zielvorgaben für Verbindungen im SPNV**

**Teilkapitel „Verbindungen zwischen Oberzentren in NRW und in benachbarte Räume“**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

(1) Das Kapitel B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025 ist hinsichtlich des Fernverkehrs auf den Stand 2026 zu aktualisieren.

(2) Es ist darzustellen, welche Verbindungen durch einen dichten Fernverkehr sichergestellt werden und für welche Verbindungen der NWL weitgehend oder vollständig die alleinige Verantwortung trägt.

(3) Es ist darzustellen, dass der Fernverkehr auf der Achse Hamm – Paderborn – Kassel den Takt des RE 11 einschließlich seiner Anschlüsse nachhaltig stört.

(4) Die Ausführungen zum Bestand sind um den Hinweis der massiven Überlastung des RE 11 und der Notwendigkeit von längeren Bahnsteigen in Willebadessen und Hofgeismar zu ergänzen.

(5) Auf dieser Basis ist konkret – und nicht nur pauschal - darzustellen, welcher Handlungsbedarf besteht.

(6) Es ist in diesen Kapiteln ausdrücklich zu benennen, dass zwischen den Oberzentren Bielefeld und Paderborn keine qualifizierte Expressverbindung besteht.

(7) Der Umgang mit Streckensperrungen ist in diesem Kapitel ausdrücklich zu benennen und nicht im Kapitel zum Ersatzverkehr.

(8) Die Darstellung zu RE 60 und RE 70 ist mit den Ausführungen zum Zielfahrplan 2032 abzugleichen.

(9) Die Darstellung ist um die Verbindungen zu großen Mittelzentren zu erweitern.

**Begründung:**

Zu (1):

Die Ausführungen zur Ruhr-Sieg-Strecke entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand: Der IC 34 verkehrt nicht mehr. Der Fernverkehrsfahrplan zwischen Hamm und Kassel wird im September 2026 grundlegend geändert.

Zu (2) und (3):

Insgesamt leidet dieses Kapitel an der Fokussierung auf den Handlungsbereich des NWL, der sich auf den Regionalverkehr beschränkt und differenziert nicht nach Verbindungen, in denen ein paralleles, schnelleres und dichtes Fernverkehrsangebot besteht und in welchen Verbindungen der NWL allein die Verantwortung für die Verbindung und Erschließung trägt. Mit der gewählten Darstellung widerspricht der NWL dem eigenen Anspruch einer „vernetzten Mobilität.“ Fernverkehrszüge sind ein unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs und der Qualität von Standorten in Westfalen-Lippe. Dementsprechend ist es Aufgabe des NWL, den Fernverkehr dort durch gute Anschlüsse zu fördern, wo der Fernverkehr ein dichtes und verlässliches Angebot mit durchgehendem Tarif zum Regionalverkehr bietet. Umgekehrt verdient der Fernverkehr keine Förderung, wo nur sporadische Verbindungen ohne Verlässlichkeit angeboten werden. Dementsprechend ist es nicht nur sinnvoll, sondern geboten, den Fernverkehr in den Bahnhöfen Münster, Hamm und Bielefeld gut qualifiziert einzubinden, während auf der Strecke Hamm – Paderborn – Kassel der Störung des RE-Angebots durch den Fernverkehr entgegenzutreten ist. Entsprechende ausgeprägte Handlungsempfehlungen sucht man aber im Entwurf des Nahverkehrsplans vergeblich. In einem sehr neuen Dokument des NWL lesen wir sogar, dass ein Anschluss aus Detmold an den ICE in die Landeshauptstadt „nicht notwendig“ sei, weil „die Fahrgäste

mit dem Deutschlandticket“ fahren würden. Vielmehr werden Verbindungen hochgelobt, die auf lange Entfernungen ausschließlich für Nutzer des Deutschlandtickets aus Kostengründen interessant sind. Für die Verlängerung des herausgestellten RRX 6 über den Umweg Neuss und Dormagen nach Köln gilt sogar im Bereich des NWL, dass man mit Umstieg in Hamm in den RE 7 schneller in Köln ist als ohne Umsteigen, und dass der ICE von Bielefeld und Hamm nach Düsseldorf und erst recht nach Köln jede Verbindung im Nahverkehr zeitlich weit in den Schatten stellt.

Zu (4):

In der Bestandsaufnahme fehlt die Darstellung der Überlastung des qualifizierten RE-Angebots durch das Deutschlandticket. Insbesondere kann diese Überlastung zwischen Hamm und Kassel nicht beseitigt werden, solange Bahnsteige in Willebadessen und Hofgeismar zu kurz sind. Das ist zwar an anderer Stelle beschrieben, gehört aber genau hierher: Ohne vollständige Bestandsaufnahme fehlt auch die Priorität zum Handeln.

Zu (5) und (6):

Der mangelhaften Analyse entsprechend ist das Teilkapitel unter B3.2.1 faktisch inhaltsleer und verschleiert den Handlungsbedarf hinter unverbindlichen Formulierungen. Tatsächlich wäre insbesondere für Paderborn der Handlungsbedarf konkret zu benennen: vollständiger Stundentakt des RE 11 nach Dortmund und Kassel, Express statt S-Bahn nach Hannover, Express statt Regionalbahn nach Bielefeld. Auch für den Raum Siegen kann ein konkreter Handlungsbedarf genannt werden, teilweise ist die Umsetzung für den Fahrplanwechsel Ende 2026 schon angekündigt. Die Verbindung Bielefeld – Münster ist durch Einsatz von BEMU und Nutzung der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h aufzuwerten, Bielefeld – Osnabrück auf beiden Linien zu beschleunigen. Im Zielfahrplan 2040 sind diese Anforderungen weitgehend verzeichnet - warum werden sie hier nicht genannt?

Zu (7):

Es ist an dieser Stelle ausdrücklich darzustellen, wie mit Streckensperrungen umzugehen ist. Die Ausführungen im Zusammenhang mit dem „Ersatzverkehr“ genügen nicht; es handelt sich in der Regel um mittelbare Auswirkungen, die über den Ersatzverkehr auf dem gesperrten Abschnitt hinausgehen. Wie unter „Generalsanierungen“ dargestellt, sind Ersatz- und Umleitungsverkehre auch auf der Schiene auf nicht direkt betroffenen Verbindungen notwendig. Entsprechende Bedingungen sind immer wieder auf der Strecke Hamm – Bielefeld – Hannover zu beobachten: Der Fernverkehr wird weiträumig und ersatzlos umgeleitet, die Kombination von RE und Ersatzverkehr vervielfacht die Fahrzeit. Auch die Darstellung der Probleme der Umroufung von Fahrgästen ist hier darzustellen. Zu Überlastungen kommt es beispielsweise besonders auf der RB 77 Hameln – Herford, wenn diese als einzige Schienenverbindung verbleibt – mehr hierzu unter „Generalsanierung“.

Zu (8):

Es wird über den Bestand berichtet:

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

Diese Darstellung ist unvollständig und damit irreführend. Zum einen bestehen in beiden Verbindungen parallele, erheblich schnellere Angebote mit Fernverkehrszügen. Zum anderen ist das Ziel ganz einfach deshalb nicht erreicht worden, weil diese Verkehre federführend von der LNVG und damit von Niedersachsen verantwortet werden und der eingesetzte Fahrzeugpark die Flügelung, die der NVP 2011 erdacht hatte, einfach nicht zulassen.

Bezeichnend ist, dass auf Seite 260 – und hiermit völlig unverbunden – der Hinweis erscheint, dass der Zielfahrplan 2032 auf den Ist-Zustand angepasst wird, und zwar aus genau den hier dargelegten Gründen.

Eine Flügelung von RE 60 und RE 70 ist auch kritisch zu hinterfragen. Die durch Trennen und Zusammensetzen von Zügen in Löhne entstehenden langen Haltezeiten und potenzierten Verspätungsrisiken sind für den starken Regionalverkehr Bielefeld – Minden nicht zuträglich. Es ist typisch für den Nahverkehrsplan, dass der Konflikt zwischen widerstreitenden Interessen nicht thematisiert wird, sondern einer Lösung der Vorzug gegeben wird, ohne die Nachteile zu benennen.

Zu (9) Diese Forderung ergibt sich aus dem nachfolgenden Kapitel.



Hinweis auf die Ersatzhaltestelle am Bahnhof Kamen. Die Ausführungen im Entwurf des NVP zum „Ersatzverkehr“ genügen nicht.

**Gegenstand:**

Verbindung zwischen Oberzentren und großen Mittelzentren

**NVP-Entwurf:**

**B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025**

Teilkapitel „Erreichbarkeit der Oberzentren aus der Region“

Und

**B3.2.1 Zielvorgaben für Verbindungen im SPNV**

Teilkapitel „Erreichbarkeit der Oberzentren aus der Region“

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Große Mittelzentren mit überregionalen Aufgaben sind genauso zu behandeln wie Oberzentren.**

**Die Bestandsaufnahme B2.in 1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025 ist hinsichtlich der Bedienung der großen Mittelzentren (> 60.000 Einwohner) mit namentlicher Nennung der jeweiligen Mittelzentren zu spezifizieren.**

**Das Wort „strebt“ ist durch eine verbindliche Formulierung zu ersetzen.**

**Die Sätze**

**„Nur in begründeten Einzelfällen sollte hiervon abgewichen werden können. Adäquat koordinierte umsteige Verbindungen können ebenso eine schnelle Erreichbarkeit gewährleisten.“**

**sind zu streichen.**

**Begründung:**

Auf das Kapitel „Fragwürdige Begriffsverwendung: Mittelzentrum und Korridore“ wird Bezug genommen: Die Gleichbehandlung der Mittelzentren ist nicht sachgerecht. Mittelzentren sind im Bereich des NWL auch die Großstädte Hamm und Gütersloh mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie 9 weitere Mittelstädte mit mehr als 60.000 Einwohnern. Diese Städte sollten namentlich genannt und ihre überregionalen Funktionen erläutert werden.

**Die Bestandsaufnahme korrespondiert nicht und legt daher Defizite nicht offen:**

Stadt	<a href="#">Bevölkerung auf Grundlage des ZENSUS 2022 <sup>2)</sup> insgesamt</a>	Zugehöriges Oberzentrum	Abfahrten direkt Mo-Do						
Iserlohn	91 811	Hagen	20:15	21:15	22:15	23:15			
Minden	84 013	Bielefeld	20:00 20:31	21:00 21:24	22:00 22:31	23:00 23:24			
Rheine	77 209	Münster	20:05 20:35	21:05 21:35	22:12 22:35	23:12 23:35			
Arnsberg	74 879	Dortmund	20:41	21:21	22:23	23:23			
Detmold	74 278	Bielefeld	20:49 *	*					
Lüdenscheid	71 212	Hagen	20:11	21:11	22:11	23:11			
Lippstadt	68 739	Hamm**	20:07 20:42	21:07 21:46	22:07	23:09			
Herford	67 503	Bielefeld	20:00 20:31	21:00 21:24	22:00 22:31	23:00 23:24			
* Abfahrt 21:15 und 22:15 mit Umstieg und verlängerter Fahrzeit									
** zugehöriger übergeordneter Verkehrsknoten.									

**Die differenzierte Darstellung unter Namensnennung würde erkennbar machen:**

**Alle großen Mittelstädte sind noch nach 23 Uhr vom nächstgelegenen Oberzentrum erreichbar, nur das große Mittelzentrum Detmold hat letztmals um 20.49 Uhr eine Direktverbindung vom Oberzentrum Bielefeld. Die Handlungsempfehlung „Der NWL strebt daher an, dass mittelfristig alle Mittelzentren in der Regel umsteigefreie Verbindungen zum jeweils nächstgelegenen Oberzentrum erhalten. Nur in begründeten Einzelfällen sollte hiervon abgewichen werden können. Adäquat koordinierte Umsteigeverbindungen können ebenso eine schnelle Erreichbarkeit gewährleisten“ ist eine Sonderregelung, die als auf Detmold spezifisch zugeschnitten gelesen werden muss.**

Für alle anderen Städte dieser Größe bestehen nach 23 Uhr noch Direktverbindungen ohne Umsteigen – der Handlungsbedarf besteht nur für Detmold.

Eine Umsteigeverbindung ist auf keinen Fall „adäquat“ – je kürzer der Gesamtweg ist, umso weniger: Gerade am späten Abend führen Anschlussverluste dazu, dass Fahrgäste unter ungemütlichen Bedingungen am Umsteigebahnhof stranden.

Tatsächlich beabsichtigt der NWL, die Benachteiligung Detmolds langfristig aufrecht zu erhalten: Dem Unterzeichner liegt ein konkreter Fahrplan für die S-Bahn OWL vor, die die letzte Direktverbindung weiterhin vor 22 Uhr vorsieht. Dieser Fahrplan ist Grundlage für die Ausschreibung des BEMU-Einsatzes ab 2030.

#### **Gegenstand:**

Umsteigeknoten und Anschlussverbindungen

#### **NVP-Entwurf:**

**B2.1.2 Entwicklung der Nachfrage von 2011 bis 2025**

**Teilkapitel „Knotenpunkte und Anschlüsse“**

**und**

**B3.2.1 Zielvorgaben für Verbindungen im SPNV**

**Teilkapitel „Verbindungen zu Knotenpunkten und Umstiegszeiten“**

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Darstellung ist, bezogen auf konkrete kleinere Knoten mit spezifischen Umsteigeverbindungen, mit Daten über die Erreichung der Anschlüsse zu ergänzen oder offen darzulegen, dass der NWL über diese Daten nicht verfügt.**

**Der Handlungsbedarf ist dahin zu spezifizieren, dass der NWL solche Daten hinsichtlich der kleineren Knoten zu erheben und exakte Handlungskonzepte hinsichtlich der Verbesserung zu erarbeiten hat. Um diese Handlungskonzepte zu erarbeiten, sind fallweise Analysen der Infrastruktur bis in Details der Weichengeschwindigkeiten und der Standorte von Signalen notwendig.**

**Die Ausführungen auf Seite 292 sind zu verknüpfen und im Zusammenhang zu begründen.**

#### **Begründung:**

Die Aussage in der Handlungsempfehlung *„Als wichtigste Knotenpunkte im Verbandsgebiet des NWL sind Münster (Westf) Hbf, Bielefeld Hbf und Hamm (Westf) Hbf hervorzuheben.“* ist wenig hilfreich. Für diese Bahnhöfe ist der Handlungsbedarf gering, weil die Umsteigebeziehungen vielfältig und mengenmäßig vergleichsweise geringer sind und Anschlussverluste weniger ins Gewicht fallen. Der Fahrgastverband PRO BAHN erwartet von einer Handlungsempfehlung, dass die Stationen namentlich genannt werden, an denen es wirklich „klemmt“, wie Bünde, Herford, Lage (Lippe) und Paderborn/Altenbeken, weil hier Fahrgäste – teilweise ohne weitere Versorgung – typischerweise eine Stunde ausharren müssen, bis sie weiterkommen. Der Mensch muss im Mittelpunkt stehen.

Zu einer Analyse der Knotenbeziehungen gehört eine Analyse der qualitativen und quantitativen Bedeutung der jeweiligen Anschlussverbindungen und der tatsächlichen Erreichbarkeit der Anschlüsse durch die Fahrgäste. Nach Einschätzung des Fahrgastverbands PRO Bahn erreichen existenziell wichtige Anschlussverbindungen nicht einmal eine Pünktlichkeitsrate von 50 %. Zwar ist dem Unterzeichner berichtet worden, dass der NWL eine solche Knotenanalyse beabsichtigt, über Ergebnisse und Daten verfügt der

NWL offenbar nicht. Dementsprechend finden sich auch in den Handlungsempfehlungen keine Informationen, wie notleidende Anschlussbeziehungen konkret verbessert werden können.

Insbesondere wäre für die Handlungsmöglichkeiten des NWL auch eine Bestandsaufnahme der Weichengeschwindigkeiten in den Stationen von großer Bedeutung. Um ein typisches Beispiel zu nennen: Im Bahnhof Bad Salzuflen fahren die Regionalzüge langsam über mehrere Weichen an den Hausbahnsteig und verbrauchen somit in erheblichem Umfang Zeit, die sinnvoller eingesetzt wäre, um die Anschlusssicherheit im Knoten Herford zu erhöhen. Gleiches gilt für die Verlängerung von zweigleisigen Abschnitten und die Versetzung von Signalen in Bahnhöfen wie Lage (Lippe) und Detmold. Hier sind mit vergleichsweise wenig Aufwand erhebliche Reserven für Pünktlichkeit zu heben. DB InfraGo muss in vielen Fällen Weichen erneuern, baut aber wieder die Weichen für die gleiche Geschwindigkeit ein, und seitens des NWL wird nicht erkannt und darauf hingewirkt, dass hier Potenziale zur Beschleunigung behoben werden können.

Eine derartige Analyse erscheint aus Sicht von PRO BAHN vor allem für folgende Knotenpunkte notwendig, weil hier spezifische Anschlussverbindungen des integralen Taktfahrplans ganz einfach nicht funktionieren:

#### **Bünde**

##### **Herford**

##### **Lage (Lippe)**

##### **Paderborn / Altenbeken**

##### **Siegen / Kreuztal**

##### **Erndtebrück**

##### **Finnentrop**

Viele der Anschlussverbindungen sind auch unverändert in den Zielfahrplänen 2032 und 2040 übernommen. Damit wird das Nicht-Funktionieren solcher Anschlüsse auf lange Sicht verstetigt, ohne dass Aussagen zur Verbesserung der Pünktlichkeit zu finden sind. Dabei sind für jede der genannten Anschlussverbindungen spezifische Lösungen notwendig, die sowohl in der Fahrplangestaltung als auch in Veränderungen der Infrastruktur liegen können:

#### **Bünde**

Hier besteht ein Eckanschluss Rahden – Osnabrück RB 61 / RB 71 mit nur 4 Minuten Übergangszeit. Aufgrund der eingleisigen Streckenabschnitte Rahden – Bünde und Kirchlengern – Herford und der starken Belastung der Hauptstrecke Osnabrück - Hannover mit Güterverkehr sind beide Linien extrem anfällig für Verspätungen.

#### **Herford**

Hier ist vor allem die Umsteigeverbindung RB 72 / RB 61 mit einer Umsteigezeit von 5 Minuten und RB 72 / RE 78 mit einer Umsteigezeit von 6 Minuten aufgrund der eingleisigen Streckenabschnitte Altenbeken – Herford und Herford – Kirchlengern extrem verspätungsanfällig.

#### **Lage (Lippe)**

Hier besteht die sehr aufkommensstarke Umsteigeverbindung RB 73 / RB 72 zwischen Detmold und dem Oberzentrum Bielefeld. Aufgrund aller eingleisigen Strecken ist diese Anschlussverbindung sehr störanfällig. In neuester Zeit kommt hinzu, dass der Vorrang von Güterzügen im Abschnitt zwischen Paderborn und Altenbeken bereits zum Eintrag von Verspätungen in den eingleisigen Bereich führt.

#### **Paderborn / Altenbeken**

Hier besteht die Umsteigeverbindung RE 11 / RB 74/75 mit geringer Umsteigezeit und der überregionalen Verbindung zwischen Düsseldorf, Hamm und Göttingen und dem Weserbergland. Diese Verbindung ist besonders durch Eintrag von Verspätungen aus dem Abschnitt zwischen Düsseldorf und Hamm gefährdet bzw. nicht gegeben. Weitere Ursachen für Verspätungen und Anschlussverluste liegen in dem nach wie vor zu engen Fahrplan mit Kurzwende des RRX 11 in Kassel. Ein besonderer Umstand ist dabei, dass RB 84/85 aufgrund eines extrem engen Fahrplans auf eingleisigen Strecken westlich von Höxter-Ottbergen keine Anschlüsse abwarten kann.

Durch die Unzuverlässigkeit der RB 89 Hamm-Paderborn erreichen Fahrgäste nicht immer den Anschluss der S5 nach Hannover oder den RE11 nach Kassel-Wilhelmshöhe. Obwohl sich Reisende bereits während der Fahrt an die vordere Tür der RB 89 bewegen, um vom Gleis 3 West zum Gleis 3 (die Züge stehen mit Abstand hintereinander) oder 2 zu laufen, ist der Anschluss oftmals weg. Eine Stunde Wartezeit. Wer das reduzieren will, muss einen Zug eher nach Paderborn fahren.

Gleiches Bild beim Übergang RB 85 aus Höxter in Paderborn. Mehrfach in der Woche geht Pendlern der morgendliche Übergang zur RB 74 Richtung Bielefeld verloren. Ankunft am Gleis 4 um 7.05 Uhr und Abfahrt gegenüber am Gleis 5 um 7.13 Uhr ist aufgrund der Verspätung der RB 85 nicht immer zu schaffen. Mitarbeitende der Kliniken am Kasseler Tor und Schüler der Schulen am Paderborner Nordbahnhof können noch auf den Stadtverkehr ausweichen. Für Reisende Richtung Bielefeld heißt es, weitere 30 Minuten in Paderborn auf den nächsten Zug zu warten. Wie lange bleiben Pendler der Bahn treu, wenn das mehrfach in der Woche passiert?

Altenbeken ist Umsteigepunkt in der spezifisch auf den Anschluss Bielefeld – Kassel-Süddeutschland ausgerichtete Verbindung RE 82 / RE 11. Hier würde die Wiederinbetriebnahme des Gleises 31 die Verspätungsanfälligkeit deutlich vermindern.

### **Siegen / Kreuztal / Erndtebrück**

Hier bestehen seit langem in allen Anschlussbeziehungen, insbesondere auch in den überregionalen Verbindungen Gießen - Köln, große Probleme. Hier wäre insbesondere zu analysieren, welche Auswirkungen eingleisige Abschnitte in Richtung Köln haben und wie sie beseitigt werden können. Der NWL muss hier aber auch über die Landesgrenze hinweg den Handlungsbedarf benennen.

### **Finnentrop**

Die generelle Unzuverlässigkeit der Siegstrecke im Minutenbereich führt hier zu Anschlussverlusten zur RB 92.

**Gegenstand:**  
Fernverkehr

**NVP-Entwurf:**  
**B2.1.6 Fernverkehr**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der gesamte Abschnitt ist auf den Stand 2026 zu aktualisieren und um Hinweise zur Tarifgeltung beim Umsteigen vom SPNV zu ergänzen. Das Kapitel ist entsprechend der quantitativen Bedeutung hinsichtlich des Fernbusverkehrs zu kürzen und hinsichtlich des Fernverkehrs der DB zu erweitern. Es ist die große strukturelle Bedeutung guter und ganztags verfügbarer Fernverkehrsverbindungen darzustellen. Weiter sind spezifische Anschlussverbindungen an diese ganztags verfügbaren Fernverkehre darzustellen.**

**Begründung:**

Die zutreffende Aussage am Anfang des Kapitels

*„Für eine umfassende Bestandsanalyse sowie Weiterentwicklung der Mobilität im Verbundraum der NWL ist auch eine integrierte Betrachtung des öffentlichen Fernverkehrs notwendig“*

findet in weiten Teilen des Nahverkehrsplans keine Umsetzung.

Die Ausführungen zum Punkt B2.1.6 sind teilweise verfehlt, teilweise nicht aktuell.

Zunächst ist die unspezifische Zusammenfassung des Fernverkehrs mit Flughäfen, Bahnlinien und Fernbussen in einer einzigen Abbildung verfehlt.

**Eine spezifische Darstellung wäre aufschlussreicher und würde zeigen:**

**Für den Flugverkehr gibt es im Zuständigkeitsbereich des NWL keinen Flugplatz mit Schienenanschluss. Die Anschlüsse werden mit Buslinien, teilweise eigenwirtschaftlich, teilweise auf Veranlassung der öffentlichen Hand, hergestellt. Flughäfen mit Schienenanbindung liegen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des NWL in Düsseldorf und Hannover, werden aber aus dem Bereich des NWL mit spezifischen Linien wie RRX 6 und RRX 11 sowie S 5 direkt erreicht. Handlungsbedarf dürfte insoweit nicht gegeben sein. Die Ausführungen zum Fernverkehrsangebot auf den Linien über Paderborn und Siegen entsprechen im Jahr 2026 nicht mehr dem dargestellten Zustand des Jahres 2025. Die Ausführungen zum Fernverkehr unterlassen den entscheidenden Hinweis auf die Unterschiede zwischen Bahn-Fernverkehr und dem Fernverkehr mit Bussen und Flugzeugen. Während der Fernverkehr der Deutschen Bahn vollständig in das Tarifsystem so integriert ist, dass durchgehende Fahrkarten von jedem beliebigen Bahnhof des NWL in den Fernverkehr erhältlich sind und auch das Unternehmen Flixtrain erste Tarifkooperationen realisiert hat, gibt es für den Busverkehr und den Flugverkehr keinerlei tarifliche Integration. Dies wird auch so bleiben. Ein am 20.4.2026 veröffentlichtes Gutachten im Auftrag der Bundesregierung schlägt für die Marktordnung des Schienenverkehrs ebenfalls einen integrierten Tarif für Schienen-Fern- und Regionalverkehr als verpflichtende Vorgabe für das Schienennetz vor. Daher haben Bus- und Flugverkehr eine sehr geringe Bedeutung für die Integration in den öffentlichen Verkehr.**

**Mit der spezifischen Nennung von Haltepunkten von Fernbussen wird deren Bedeutung für die Arbeit des NWL weit überzeichnet. Die Angaben dürften auch nicht mehr aktuell sein. Für Detmold ist der Halt einer Fernbuslinie seit Jahren nicht mehr bekannt. Stattdessen ist darzustellen, in welchem Ausmaß der vertaktete Fernverkehr auf der Schiene integrierter Bestandteil des Verkehrsangebots ist.**

**Zu nennen sind hier folgende Verkehrsbeziehungen:**  
**Paderborn (RB 74) – Bielefeld (ICE) - Berlin**

Rahden (RB 71) – Bünde – Bielefeld (ICE)- Düsseldorf  
Detmold (RE 82) – Bielefeld (ICE) – Düsseldorf  
Detmold (RE 82) – Bielefeld (IC) – Leipzig – Dresden  
Hildesheim (RB 77) – Hameln – Herford (IC) – Dortmund - Köln  
Hamburg – (ICE) – Osnabrück (RB 61) - Herford– Bielefeld / Detmold (RB 72) – Paderborn  
Minden (RB 78) – Nienburg (IC) – Bremen – Emden – Norddeich  
Rheine (RE 60/62) – Osnabrück - (ICE) – Hamburg  
Emden (RE 15) - Rheine – Münster - (ICE) – Düsseldorf / Köln  
Bielefeld (RE 82) – Detmold / Hamm (RE 11) - Paderborn – Altenbeken – Kassel (ICE) –  
München / Basel

**Gegenstand:**

Ausbau der Infrastruktur

**NVP-Entwurf**

**B2.2.1 Streckennetz**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Für die Frage der Ein- und Mehrgleisigkeit und Elektrifizierung sind gesonderte Karten zu erstellen. In der Karte zur Mehrgleisigkeit ist das streckenspezifische Geschwindigkeitsniveau in den Stufen 60/80/100/120/140/160 und über 160 km/h darzustellen.**

**Begründung:**

Verfehlt ist die Darstellung von Elektrifizierung und Ein- und Mehrgleisigkeit in Abbildung 54. Eine fehlende Elektrifizierung erzeugt einen ganz anderen Handlungsbedarf als eine eingleisige Strecke. Diese Bedingungen wären in getrennten Karten sinnvoll darzustellen. Weiter ist es nicht sachgerecht, zwischen Nebenbahnen und Hauptbahnen in der gewählten Form zu differenzieren. Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten leiten sich von der Ausstattung der Strecken für die jeweilige Höchstgeschwindigkeit ab. Die Darstellung der streckenspezifisch zulässigen Höchstgeschwindigkeit (60, 80, 100, 120, 140, 160 und mehr km/h) würde in ganz anderer Form Handlungsmöglichkeiten offenlegen. Solche Handlungsmöglichkeiten wären insbesondere im Zusammenhang mit der Verbesserung der Anschlusspünktlichkeit in Knoten von großer Bedeutung.

**Gegenstand:**

Baustellen und Ersatzverkehr

**NVP-Entwurf:**

**B2. 10.2 Baustellenkommunikation  
und**

**B3.2.3 Weitere Zielvorgaben für den SPNV**

**Teilkapitel „Ersatzverkehre als Zukunftsaufgabe“**

**B4.1.8.1 Ersatzverkehre**

**B4.10.4 Baustellenkommunikation**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Unter B2. 10.2 „Baustellenkommunikation“ ist die derzeitige Baustellenkommunikation vollständig und ungeschminkt darzustellen.

Unter B3.2.3 „Weitere Zielvorgaben für den SPNV“, Teilkapitel „Ersatzverkehre als Zukunftsaufgabe“ ist darzustellen, dass es sich um eine aktuell sehr dringliche Aufgabe handelt.

Unter B4.1.8.1 „Ersatzverkehre“ ist zu formulieren:

**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 kann es sinnvoll sein, Ersatzverkehre mit verdichteten Takten (z. B. 15- oder 20-Min-Takt) einzusetzen. Praktische Erfahrungen in Löhne und Rheda zeigen aber auch, dass dies die Ankunft von stark belasteten Linien wie dem RRX 6 oder RE 60/70, die nur im Stundentakt verkehren, mit dem verdichteten Busangebot nicht Rechnung getragen wird, weil dem ankommenden Zug zu wenige Weiterfahrmöglichkeiten gegenüberstehen. Dementsprechend ist das Angebot an den tatsächlichen Fahrgastströmen und Anschlussbeziehungen v. a. zu den zu- und abbringenden Zügen zu orientieren. Dabei können auch das bestehenden Bus- und Bahnangebot sowie die weiteren intermodalen Anschlussmöglichkeiten berücksichtigt werden, wenn sie hinsichtlich des Tarifs, der Kapazität und der technischen Benutzbarkeit die Bedingungen des Schienenverkehrs erfüllen.

Für die Betriebszeiten gelten die gleichen Grundsätze wie für den Schienenverkehr selbst: Die erste Verbindung am Morgen hat sich an der Ankunftszeit im jeweiligen Oberzentrum oder der Anschlüsse an den Schienenverkehr zum Oberzentrum zu richten. Die letzte Verbindung hat sich an der Abfahrtszeit aus dem jeweiligen Oberzentrum oder dem Anschluss aus dem Schienenverkehr zu richten.

In Fällen, in denen auf dem im Ersatzverkehr betroffenen Bereich im Schienenverkehr koordinierte Anschlüsse bestehen, sind bei Wartezeiten von mehr als 20 Minuten zusätzliche Fahrten für Anschlussreisende einzurichten. In geeigneten Fällen mit höherem Aufkommen sind Direktbusse einzurichten, die nicht alle Bahnhalte bedienen.

Im Anschluss sind die weiteren Standards als unmittelbar anzuwenden zu beschreiben.

Die Notwendigkeit, den Ersatzverkehr barrierefrei zu gestalten, ist besonders darzustellen. Dabei sind insbesondere die Bedürfnisse der sehbehinderten Menschen zu ergänzen.

**Begründung:**

## Bedeutung und Stellenwert des Ersatzverkehrs

Für die vorstehenden Forderungen sollte in aller Deutlichkeit klar sein, dass das bisherige Vorgehen des NWL Personen diskriminiert, die nicht auf ein eigenes individuelles Verkehrsmittel als Ersatz oder Abholdienste familiäre Art zurückgreifen können.

Genauso sollte in aller Deutlichkeit klar sein, dass negative Erfahrungen, die Fahrgäste gegenwärtig mit der Handhabung der Gestaltung der Fahrpläne durch den NWL machen, nachhaltig alle Bemühungen konterkarieren, die der NWL als Zielvorstellung im Kapitel B3 nennt.

Ersatzverkehr ist keine „Zukunftsaufgabe“, sondern es besteht dringlichster Handlungsbedarf heute und jetzt! Die betreffenden Formulierungen müssen geändert werden.

Weiter leidet die Gesamtheit der Ausführungen daran, dass sie nicht bei den Bedürfnissen der Fahrgäste ansetzt, die sich auf ein Schienenverkehrsangebot verlassen sollen und müssen, sondern bei technokratischen Begriffen.

Standards gehören in den Nahverkehrsplan selbst:

Der Entwurf meint, dahingehend formulieren zu müssen, dass Standards erst entwickelt werden sollen. Der Nahverkehrsplan selbst ist der Ort, in dem die Standards stehen müssen. Erst auf dieser Grundlage erfolgt die Anwendung auf den Einzelfall.

Sehr mangelhafte Beschreibung des Ist-Zustandes:

Der Nahverkehrsplan beschreibt nicht den gegenwärtigen Zustand der tatsächlichen Baustellenkommunikation und die tatsächliche Umsetzung von Ersatzverkehren. Standard der derzeitigen Baustellenkommunikation ist, dass Fahrpläne für die Baustellensituation erst wenige Tage vor Inkrafttreten dem Publikum zur Verfügung stehen. Standard der Umsetzung des SEV ist Ersatz der Fahrten 1:1, Einfallslosigkeit und Ausweitung des Ersatzverkehrs über die gesperrte Strecke hinaus. Dabei ist ein exponentieller Verfall der Qualität der Pläne im Verhältnis zur Anzahl der Baustellen festzustellen. Nur bei sehr großen Maßnahmen wird mit dem notwendigen Engagement geplant.

Viel zu späte Fahrgastinformation:

Insbesondere ist die sehr späte Information über die Fahrplanauskünfte über die Systeme Hafas (DB Navigator) und EFA festzustellen.

Über die in dem Kapitel genannten früher verfügbaren Medien (u.a. zuginfo.nrw) sind gegenwärtig nur Ersatzfahrpläne zu finden, deren Auswirkungen sich vielen Fahrgästen nicht erschließen. Insbesondere enthalten die veröffentlichten Fahrplantabellen keine Informationen über Anschlüsse auf andere Linien, auch dann nicht, wenn allgemein bekannt sein müsste, dass es sich um sehr stark genutzte Umsteigeverbindungen handelt, wie beispielsweise in der Verbindung zwischen Detmold und Bielefeld. Fahrgäste können daher mit solchen Medien nicht feststellen, was die Baustellen bedeuten. Dies ist nur über die Fahrplanauskünfte möglich, die, wie vorstehend gezeigt, erst wenige Tage vor Baubeginn aktualisiert werden. Grundsätzlich muss es möglich sein, Ersatzfahrpläne schon dann zu veröffentlichen, wenn die Deutsche Bahn AG definitiv Mitteilung über die Baustellen macht. Wie sich aber aus Vorlagen des NWL ergibt, wird zu diesem Zeitpunkt überhaupt erst begonnen, „den Ersatzverkehr zu erarbeiten.“ Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass in Mitteilungsvorlagen für die Gremien des NWL bereits fest disponierte Bauarbeiten bis zu einem halben Jahr vorher ersichtlich sind, die Erarbeitung von Ersatzfahrplänen aber erst sehr viel später beginnt und die Fahrplanauskünfte diese frühestens drei Tage vor Baubeginn zeigen. Das Argument, man wisse nicht, ob man Busse für die Angebote bekommen könne, ist nicht akzeptabel: Es ist schlimmer für einen Fahrgast, bis drei Tage vor Baubeginn suggeriert zu bekommen, die Züge würden wie immer fahren, als einen Busverkehr vorzufinden, der später noch angepasst wird. **Bei der bisherigen Handhabung und Haltung steht der Mensch als Fahrgast leider nicht im Mittelpunkt!**



Ersatzverkehr am Paderborner Hbf im Sommer 2022. Auch wenn unter NWL-Logo festgelegt ist, dass die Fahrradständer abgebaut werden, geklappt hat es nicht. Die Reisenden standen mit ihren Koffern zwischen den Rädern.

Unten: Wenn es keine Vorgaben gibt, die „Klebe-Leit-Füße“ für den Boden rar sind und Reisende mit Fragen die DB-Information verstopfen, braucht es eigene Lösungen: SEV-Aushang in Paderborn im Sommer 2022



#### Betriebszeiten:

Die Betriebszeiten sind unmittelbar im NVP unter Bezugnahme auf die Betriebszeiten für den Schienenverkehr zu regeln. Die im Entwurf des NVP verwendete Formulierung ist unvollständig, es fehlt die saubere Formulierung für die letzte Tagesverbindung. Die sachgerechte Gestaltung des Verkehrs im Rahmen des Ersatzverkehrs bei Baustellen oder von Fahrplanänderungen muss bei den Bedürfnissen der Fahrgäste ansetzen. In den Morgenstunden ist es das Bedürfnis der Fahrgäste, ihren Zielort zu dem gleichen Zeitpunkt zu erreichen, zudem auch der Schienenverkehr das Ziel erreicht. Klassischerweise wird aber lediglich am frühen Morgen sichergestellt, dass die Möglichkeit der Abfahrt besteht mit der Folge, dass Arbeitnehmer ihre Arbeitsplätze nicht erreichen können und damit existenziell mit dem Verlust ihres Arbeitsplatzes bedroht sind. Genauso ist es erforderlich, dass die letzte Verbindung zu dem Zeitpunkt besteht, zudem auch der Schienenverkehr abfährt, beispielsweise damit Anschlüsse aus dem Fernverkehr oder über weitere Strecken bestehen. Klassischerweise wird diese Bedingung aber nicht immer eingehalten, sondern vielmehr Verbindungen ganz und ersatzlos gestrichen. Ein sehr typisches Beispiel hierfür ist die späte Abfahrt des RE 82 von Altenbeken um 22.13 Uhr nach Bielefeld, die sehr oft ersatzlos gestrichen wird.

Eine sachgerechte Gestaltung von Schienenersatzverkehr im Fall von Baustellen ist in aller Regel nur möglich, wenn ein oder zwei Fahrten mehr angeboten werden, als im Schienenverkehr zur Verfügung stehen. Dieser Bedarf ist in den Formulierungen der Standards korrekt und vollständig zu benennen. Die im Entwurf des NVP vorhandene Formulierung reicht dazu nicht aus. Die Verwendung des Begriffs „soll“ öffnet Hintertüren, die nicht gerechtfertigt sind. Etwaige Lücken für Fälle am Tagesrand, in denen die Nachfrage gering ist, können durch Inanspruchnahme von örtlichen Taxiunternehmen geschlossen werden. Wobei auch beim NWL angekommen sein dürfte, dass sich die Verfügbarkeit von Taxis längst verändert hat. So verkehrt an den Wochenenden in der Kreisstadt Höxter nur noch ein einziges Taxi. In Bad Driburg ebenso. Unter der Woche ist vielfach ab 20.00 Uhr kein Taxi mehr zu bekommen.

Standards hinsichtlich der Fahrzeuge können kontraproduktiv wirken. Entscheidend sind Menschen, die Hilfestellung geben – nicht technische Standards. Vor allem bei Verkehren wegen ungeplanter Zugausfälle ist dies von Bedeutung.

#### Ersatzverkehr auf der Schiene:

Weiter ist es derzeit Standard, dass die Möglichkeiten, Schienenverkehr statt Bus-Ersatzverkehr anzubieten, nicht genutzt werden. Gegenwärtig finden wir Ersatzverkehr zwischen Lage (Lippe) und Detmold, obwohl die Strecke gar nicht gesperrt ist, nur weil es „umlaufmäßig schöner passt“ – mit Fahrzeithachteilen von bis zu einer Stunde. Weiter wird die Möglichkeit nicht genutzt, Nachteile des Ersatzverkehrs durch veränderte Fahrpläne oder verstärkte Bedienung im Schienenverkehr auszugleichen. Davor schrecken der NWL und seine Verkehrsunternehmen zurück, weil DB InfraGo viel zu bürokratisch damit umgeht. Es ist Aufgabe des NWL, bessere Konzepte von der DB einzufordern.

Auf die Wiedergabe der langen Liste von Fehlleistungen und Fahrt-Unterlassungen im Kreis Lippe wird an dieser Stelle verzichtet. Sie können bei PRO BAHN angefordert werden.

#### Barrierefreiheit und Menschen in hilfloser Lage:

Es ist zu berücksichtigen, dass in einigen Regionen keinerlei Taxidienste mehr verfügbar sind. Dies gilt beispielsweise für den Kreis Höxter. Es ist schon mehrfach geschehen, dass wegen akuter Streckensperrungen in menschenleeren und entlegenen Bahnhöfen wie Höxter-Ottbergen (am 30. Mai 2025) oder Leopoldstal einfach ausgesetzt wurden, dass hier Minderjährige von der Polizei abgeholt oder Menschen von der Feuerwehr versorgt werden mussten. Dies grenzt an die Straftat des „Zurücklassens in hilfloser Lage“, § 221 Strafgesetzbuch. Die Hilfsangebote von weit entfernten Betriebszentralen der Unternehmen und der DB helfen den Fahrgästen in einer solchen Situation überhaupt nicht.



Wie bekommt man 18 Fahrgäste in einen Taxi-Bulli, der im Linienverkehr unterwegs ist? Schon im Regelverkehr, wie hier in Salzkotten im Sommer 2024, ein Problem. Ein Beispielbild, um die besondere Situation in der Nacht zu verstehen. *„Im Falle eines Zugausfalls fahre ich schon lange nicht mehr zu den Bahnhöfen. Da stehen plötzlich 80 Leute und entern mein Fahrzeug. Wie soll das gehen“* (O-Ton eines Taxifahrers aus Bad Driburg am 30. Mai 2025, nachdem die letzte NordWestBahn aufgrund einer Tunnelsperrung – von der angeblich keiner wusste – um 22.30 Uhr in Höxter-Ottbergen strandete.

Es gehört auch zum aktuellen Standard, dass Züge im Falle von Verspätungen vorzeitig wenden und alle Fahrgäste aufgefordert werden, den Zug zu verlassen, ohne dass Informationen über die Möglichkeiten der Weiterreise gegeben werden. Es kommt immer wieder vor, dass auch dann, wenn Zugbegleiter anwesend sind, diese sich verstecken, anstatt eine Möglichkeit zur Weiterreise anzubieten und dafür zu sorgen, dass Reisende diese finden können.

Barrierefreiheit wird in der Regel nur aus dem Blickwinkel des Rollstuhls gedacht. Die Zahl der sehbehinderten- und sehingeschränkten Menschen ist jedoch weitaus größer. Gerade für diese Personengruppe ist es besonders schwer, die Bushaltestelle zu finden, den richtigen Bus zu erkennen und ohne Sicherung Straßen zu überqueren. Weil ihre Einschränkungen nicht offen sichtbar sind, erhalten diese Personen auch keine Hilfestellung.

Einbeziehung von vorhandenen Verkehren und Mobilitätsangeboten:  
Die zusätzliche Einbeziehung von Linienverkehren ist grundsätzlich sinnvoll, erfordert aber die sorgfältige Absprache mit den Betreibern dieser Linien. Andernfalls kann es zu sehr unangenehmen Fällen führen, in denen Schüler nicht befördert werden können, weil ein bis zum Rand gefüllter Bus vom Bahnhof kommt. Hierzu muss auch das Problem gelöst werden, dass Fahrgäste mit Fahrscheinen des Fernverkehrs diese Linienbusse nicht benutzen dürfen, weil für Anschlussfahrten oder Ersatzfahrten des Fernverkehrs der Verbundtarif nicht gilt.

Entsprechendes gilt für „weitere intermodale Anschlussmöglichkeiten“. On-Demand-Dienste geraten sehr schnell an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, Die Einführung eines Vorbestellzwanges für Ersatzverkehr ist mit dem Grundsatz, dass Schienenverkehr ohne Vorbestellung in Anspruch genommen werden kann, nicht vereinbar. Und schließlich erfordern solche Verkehre oft körperliche oder geistige Voraussetzungen, die gerade behinderte Nutzer des Schienenverkehrs nicht mitbringen und nicht mitbringen müssen. Ein Rollstuhl oder ein Kinderwagen, oft auch ein großer Gegenstand passt nicht in ein normales Taxi.

**Gegenstand:**

Überschlagende Wenden

**NVP-Entwurf:**

**B4.1.1.2 Fahrplanbezogene Maßnahmen**

**Teilkapitel Integration überschlagener Wenden**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Das Problem der Wechselwirkung zwischen Finanzierung, Angebotsmenge und Qualität ist konkret zu beschreiben und Ziele der Konfliktlösung zu definieren.**

**Begründung:**

Dies Kapitel beschreibt zwar das Problem zutreffend, nicht aber den wirklichen Konflikt und nicht die Konfliktlösung.

Überschlagende Wenden erfordern mehr Geld, mehr Personal, mehr Fahrzeuge. Der Konflikt ergibt sich aus begrenzten Ressourcen: Sollen mehr Fahrten angeboten werden oder weniger Fahrten bei mehr Pünktlichkeit? Hier wäre – wie an sehr vielen anderen Punkten eine strategische Vorgabe sinnvoll, was der NWL bevorzugt tun soll.

**Gegenstand:**

Überschlagende Wenden und dafür fehlender Bahnsteig in Bielefeld

**NVP-Entwurf:**

**B4.1.1.2 Fahrplanbezogene Maßnahmen**

**Teilkapitel „Integration überschlagener Wenden“**

**B4.1.6 Zielnetze 2032/2040**

**Tabelle 11: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2032**

**B4.1.6.2 Angebotsausweitungen im Zielnetz NRW 2040**

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

**B4.2.2 Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots**

**Teilkapitel „Überschlagene Wenden“**

**B4.1.6 Zielnetze 2032/2040**

**Tabelle 11: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2032**

**B4.1.6.2 Angebotsausweitungen im Zielnetz NRW 2040**

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

## Konkrete PRO BAHN-Forderung:

Das Problem der überschlagenden Wende der RE 82 / 73 ist an einer Stelle vollständig und übersichtlich darzustellen.

Es ist darzustellen:

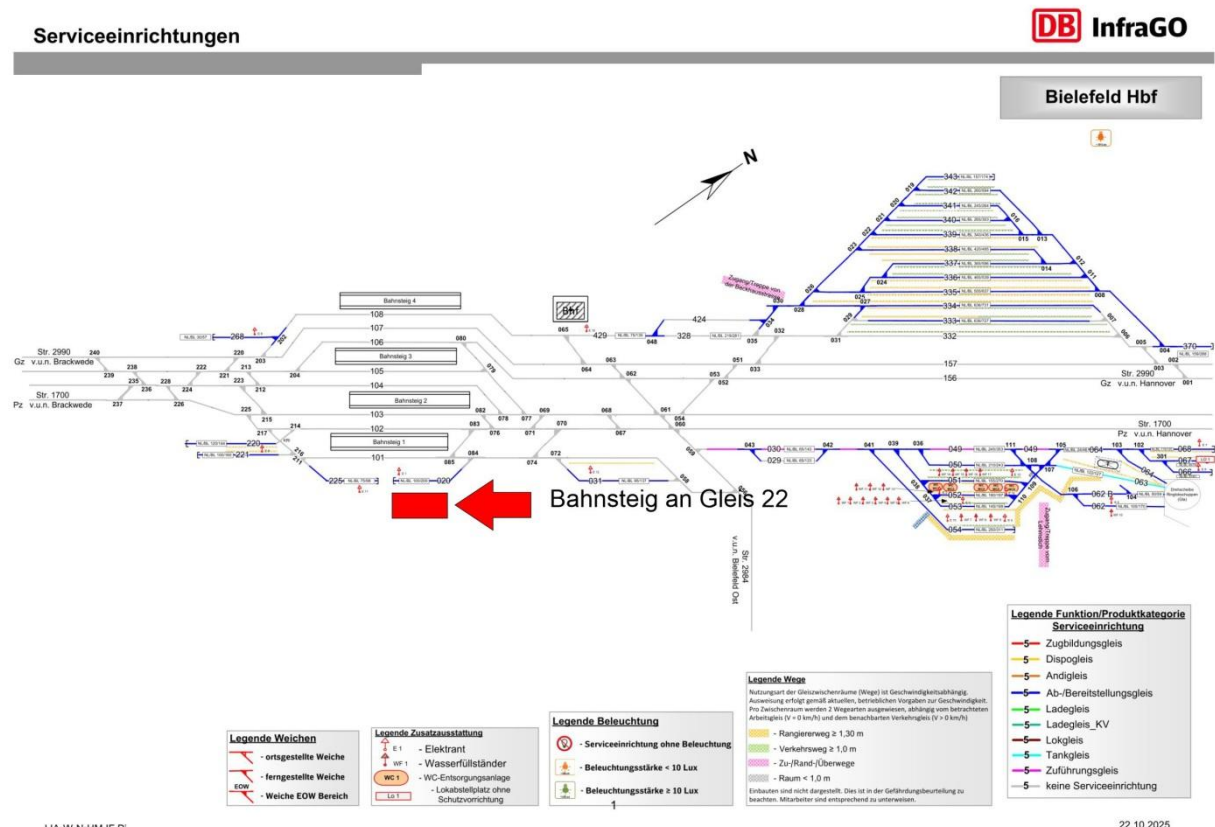
- die Abweichung von allen anderen Fällen der überschlagenden Wende: Ohne Investitionen drohen Fahrzeitverlängerungen und der Verlust von Anschlüssen.
- auf welcher rechtlichen Grundlage die überschlagende Wende und von wem als notwendig eingefordert wird
- konkrete Angaben zur möglichen Problemlösung
- welche Kriterien für die Problemlösung anzuwenden sind

Das Problem des fehlenden Bahnsteigs an Gleis 22 in Bielefeld für die überschlagende Wende RB 73 / RE 82 sowie der Bau eines Kreuzungsgleises in Lemgo sind in den Tabellen zu den Zielfahrplänen darzustellen.

Der Text unter B4.2.2 „Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots zu RE 82/RB 73“ ist entsprechend der nachfolgenden Hinweise zu korrigieren.

In den vorbezeichneten Tabellen ist das Problem des fehlenden Bahnsteigs in Bielefeld für die überschlagende Wende RB 73 / RE 82 sowie der Bau eines Kreuzungsgleises in Lemgo darzustellen.

## Begründung:



Dieser Fall der überschlagenden Wende weicht von allen anderen beschriebenen Fällen ab, weil es hier nicht einfach darum geht, mehr Fahrzeuge und mehr Personal, mithin mehr Geld für den laufenden Betrieb einzusetzen. Vielmehr bestehen folgende Alternativen:

- Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs in Bielefeld Hbf
- Kreuzung im Bahnhof Bielefeld Ost
- Kreuzung im Bahnhof Bielefeld Hbf unter Nutzung von Gleis 031.
- Fahrzeitverlängerung bevorzugt des RE 82 Bielefeld – Detmold - Altenbeken

- e. Fahrzeitverlängerung der RB 73 Bielefeld – Lemgo
- f. Streichung von Halten auf Bielefelder Stadtgebiet.

Der NWL will – ohne hierfür durch den bisherigen Nahverkehrsplan oder durch den Entwurf des neuen Nahverkehrsplans legitimiert zu sein, die Lösung (b) wählen.

An dieser Stelle zeigt sich eklatant, dass der Nahverkehrsplan der Ort sein muss, an die Vorgaben für eine Problemlösung zu machen sind. Diese Entscheidung über den Einzelfall hinaus ist die Aufgabe der Gremien, die den Nahverkehrsplan beschließen sollen.

Zu (a): Diese Variante wird vom NWL als „mittelfristig“ und „abhängig von den Deutschlandtakt-Projekten“ beschrieben.

Zu (b) und (c) ist alternativ zu prüfen, ob eine Kreuzung im Vorfeld des Bielefelder Hauptbahnhofs möglich ist.

Zu (d) Diese Variante wird vom NWL konkret verfolgt. Sie benachteiligt Fahrgäste des Direktverkehrs Bielefeld – Detmold – Altenbeken einseitig mit Verlust des Anschlusses Detmold – Bielefeld – Düsseldorf. Auswirkungen für Reisende, die zu einem Termin um 10.00 Uhr in der Landeshauptstadt Düsseldorf sein möchten:

- Fahrzeitverlängerung von rund 40 Minuten
- Zusätzlicher Umsteigezwang und damit ein erhöhtes Risiko des Anschlussverlustes. Qualitätsverlust durch Zwang zur Nutzung des Regionalverkehrs.

Die Lösung zu (e) vermeidet Anschlussverluste und belastet nicht die Direktverbindung, sondern die ohnehin langsame Umsteigeverbindung, wobei diese Belastung durch die Umsteigeverbindung RB 61/RB 72 auf null reduziert wird. Für Lemgo sind beide Lösungen gleichwertig.

Die Lösung (f) ist fahrplantechnisch möglich, erfordert aber, dass RE 82 und RB 73 zwischen Bielefeld Hbf und Oerlinghausen ohne Halt durchfahren. Ein Ersatzverkehr für ausfallende Halte der RB 73 ist nur zu Zeiten notwendig, in denen die Buslinie 369 nicht verkehrt. Diese Zwischenlösung hätte den Vorteil, dass Fahrzeug nebst Triebfahrzeugführer und Stationsentgelte eingespart werden können und auf die DB Druck ausgeübt wird, den notwendigen Bahnsteig (a) zu errichten.

Im Text unter B4.2.2 „Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots“ heißt es:

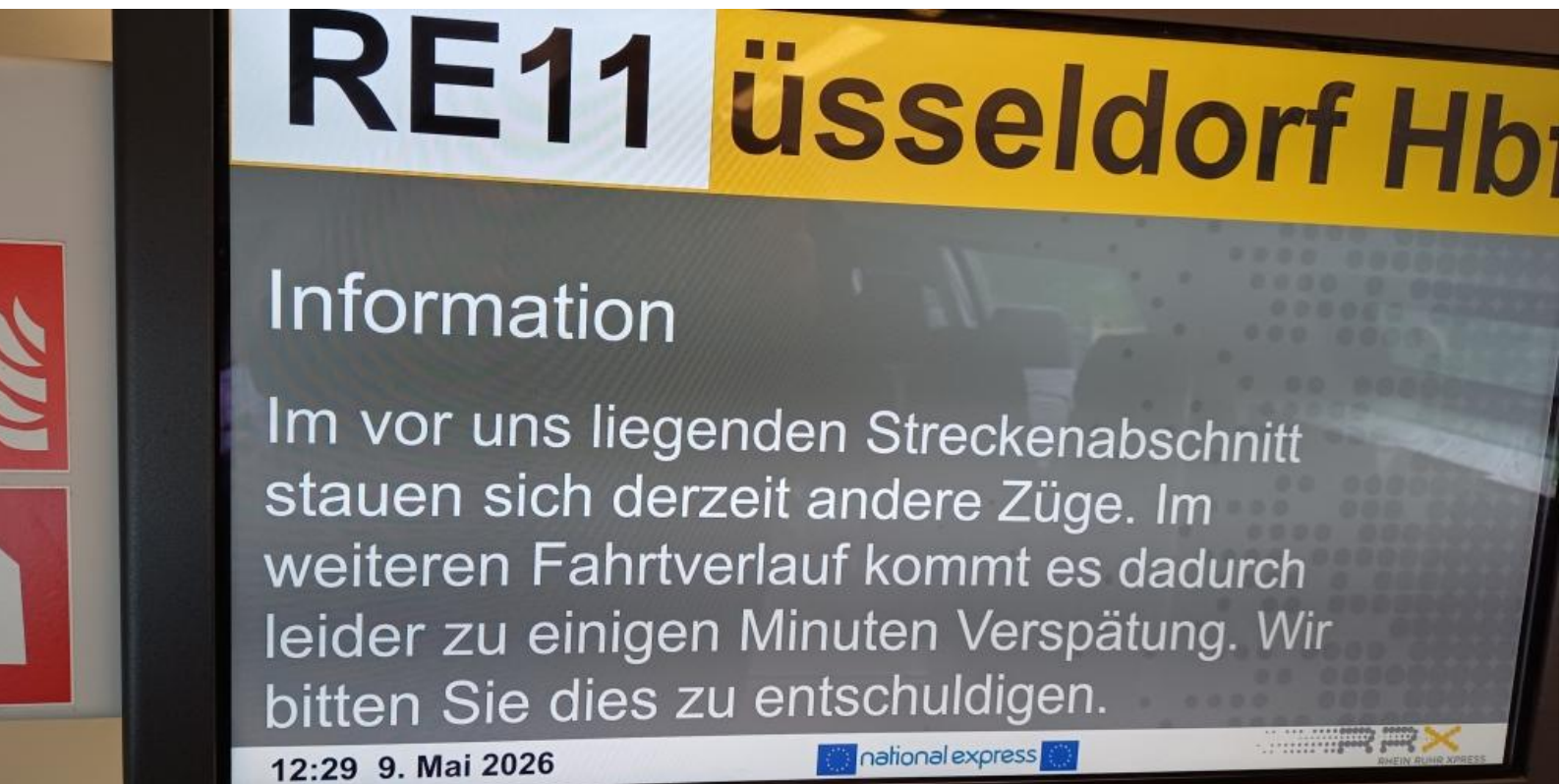
*„Um dennoch die Wendezeiten von der RE 82 auf die RB 73 zu verlängern, kreuzen die beiden Linien abweichend ursprünglicher Planungen inzwischen in Bielefeld Ost.“*

Der Text ist inhaltlich unzutreffend. Diese Praxis wurde nur für einen Ersatzverkehr eines anderen EVU (DB Regio) vorübergehend eingeführt und ist erst wieder für den Fahrplan 2030 vorgesehen. Weiter ist die Errichtung des Gleises überhaupt nicht und schon gar nicht „zwingend“ an die Errichtung der Neubaustrecke Hannover – Bielefeld gekoppelt. Die Errichtung kann jederzeit unabhängig von der NBS/ABS Bielefeld – Hannover erfolgen, da das Gleis vorhanden ist und nur der Bahnsteig gebaut werden muss. In Wahrheit geht es hier um die Finanzierung. Der NWL würde gern eine Finanzierung aus BSchwAG-Mitteln, also zu 100 % vom Bund, sehen. Wie aber die vorhandene Vorlage zur Neubaustrecke Hannover – Hamburg erkennen lässt, ordnet der Bund solche Maßnahmen der Finanzierung durch die Länder zu. Zwar könnte der NWL auf eine anderslautende Entscheidung durch den Deutschen Bundestag im Zuge der Befassung mit dem Neubauprojekt warten, damit würde aber eine Entscheidung, die keineswegs sicher ist, auf einen Zeitraum von etwa fünf Jahren verschoben. Bis dahin will der NWL aber die überschlagende Wende längst realisiert haben. Von daher ist das Vorgehen des NWL verfehlt und angebracht, sofort auf die Finanzierung und Ausführung des Baues des Bahnsteigs zuzugehen.

Dabei ist auch zu beachten, dass die zitierte Skizze der DB gegenwärtig nur eine Ideenskizze für die spätere Gestaltung des Bahnhofs Bielefeld ist und überhaupt keinen

Zusammenhang mit der überschlagenden Wende hat. Dass in dieser Skizze ein zusätzlicher Bahnsteig eingezeichnet ist, ist vielmehr einer Berücksichtigung des Zielfahrplans 2040 geschuldet, die einen zusätzlichen Regionalexpress, also eine dritte Zugleistung, zwischen Bielefeld und Detmold vorsieht. Wie an anderer Stelle schon dargestellt, kann der NRW bis zur Realisierung eines solchen Bahnsteigs auch auf die Zwischenhalte der Linien auf Bielefelder Stadtgebiet verzichten und die Wendezeiten auf mindestens 7 Minuten verlängern, sodass bis dahin die Wendezeit auf das von DB InfraGo geforderte Maß entspannt werden kann. Dies würde im Übrigen auch Druck auf DB InfraGo ausüben, diesen Bahnsteig möglichst schnell zu realisieren, um entsprechende Stationsgebühren für die Zwischenhalte zu vereinnahmen. Der Deutschlandtakt, Fortschreibung Entwurf, Anlage 6 Projekt lfd. Nr. 45 nennt als Projekt des Deutschlandtakts nur den Bau des Mittelbahnsteigs zwischen Gleis 5 und 8. Das hier genannte Projekt ist davon nicht umfasst.

In den Tabellen fehlt der Hinweis, dass für die Linien RE 73/82 in Bielefeld ein zusätzlicher Bahnsteig gebaut werden muss, um den Fahrplan zu realisieren, der in der aktuellen Fassung des Zielfahrplans 2032 und 2040 hinterlegt ist. Weiter fehlt die Angabe, dass für die Realisierung der Verdichtung des Verkehrs der RB 73 zwischen Lage und Lemgo der Bau einer Kreuzung in Lemgo Bahnhof erforderlich ist.



Mangelhafte oder fehlende Infrastruktur sorgen für überlastete Strecken und Verspätungen. Die hier angekündigte Verzögerung von „einigen Minuten“ summierte sich an diesem Tag zwischen Hamm Hbf und Köln Hbf auf eine halbe Stunde.

**Gegenstand:**

Ausweitung der Betriebszeiten

**NVP-Entwurf:****B4.1.2.3 Ausweitung der Betriebszeit im Spätverkehr****Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Die RB 72 Herford - Paderborn ist zu ergänzen.

Zum Spätverkehr der RB 77 ist anzumerken, dass dieser nur in Zusammenarbeit mit der LNVG sinnvoll ist.

**Begründung:**

Zu beanstanden ist, dass die Ausweitung des Spätverkehrs auf der RB 72 von Herford über Bad Salzuflen nach Detmold fehlt.

Das Fehlen der Anbindung der Stadt Bad Salzuflen mit 50.000 Einwohner steht in einem krassen Missverhältnis zur Ausweitung des Betriebes auf der RB 77, die ausschließlich der Bedienung im NWL-Gebiet von Vlotho (18.000 Einwohner bei einem nur kleinen Siedlungsanteil am Bahnhof) dient und sich erst in Zusammenarbeit mit Niedersachsen rechtfertigen würde.

**Gegenstand:**

Reaktivierungen: Prioritäten

**NVP-Entwurf****B4.1.5.1 Prioritäten und finanzielle Rahmenbedingungen****Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Das Kapitel ist um Ausführungen zur Bildung von Prioritäten der noch nicht in Umsetzung befindlichen Projekte zu ergänzen.

**Begründung:**

Es ist anzuerkennen, dass der NWL sich um Reaktivierungen bemüht und die laufenden Projekte vorantreibt. Es ist auch anzuerkennen, dass für vieles das Geld fehlt, wie in diesem Kapitel zutreffend dargestellt.

Gleichwohl ist erkennbar, dass der aktuelle Geldmangel dazu genutzt wird, um generell allen weiteren Reaktivierungen eine Absage zu erteilen. Damit wird jegliche Aussage vermieden, unter welchen Bedingungen weitere Reaktivierungen realisiert werden könnten. Dafür kann nicht nur der Nutzen-Kosten-Faktor maßgeblich sein. Die absoluten Investitionskosten und die absoluten Betriebskosten sollten eine ebenso große Rolle spielen.

Insoweit drängen sich zwei Projekte geradezu auf: Bei der Reaktivierung Bohmte – Holzhausen ist der Schienenweg bereits instandgesetzt, für eine Reaktivierung Lemgo – Dörentrup sind die zusätzlichen Betriebskosten minimal.

Eine tabellarische Darstellung der bisherigen Untersuchungsergebnisse wäre hilfreich.

**Gegenstand:**

Reaktivierungen, Lemgo - Dörentrup

**NVP-Entwurf****B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte****Teilkapitel Begatalbahn: Lemgo-Lüttfeld – Barntrop****Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Ergänzung: Die Teil-Reaktivierung im Abschnitt Lemgo – Dörentrup ist auf der Basis des Baues eines Kreuzungsbahnhofs in Lemgo neu zu untersuchen.**

**Begründung:**

Der für das S-Bahn-Konzept OWL 2030 vorliegende Fahrplan sieht den Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Lemgo (Bahnhof) vor. Dadurch erhalten die Fahrzeuge am derzeitigen Endpunkt Lemgo-Lüttfeld eine so lange Standzeit, dass ohne Mehraufwand an Fahrzeugen und Personal bis Dörentrup gefahren werden kann. Dörentrup ist ein zentraler Punkt, an dem mehrere Buslinien zusammenlaufen. Die sich daraus ergebende Konstellation wurde in der Machbarkeitsstudie nicht untersucht. Die im Entwurf des Nahverkehrsplans genannte höchste Belastung betrifft genau diesen Streckenabschnitt zwischen Lemgo und Dörentrup. Es drängt sich aufgrund der sehr geringen Investitionskosten für diesen Abschnitt und der vorgenannten Konstellation geradezu auf, die Möglichkeiten einer Teil-Reaktivierung bis Dörentrup neu zu untersuchen.

**Gegenstand:**

Reaktivierungen, Almetalbahn

**NVP-Entwurf****B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte****Teilkapitel Almetalbahn: Paderborn – Büren – Brilon****Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Formulierung zur behaupteten Notwendigkeit von Brücken und Unterführungen ist entsprechend den nachfolgenden Ausführungen zu ändern.**

**Begründung:**

Die Aussage

*„Sollte durch eine Gesetzesänderung ermöglicht werden, dass im stillgelegten Abschnitt statt bisher zwingend erforderlicher Brücken oder Unterführungen auch klassische Bahnübergänge zulässig wären, ...“*

ist dahingehend nicht haltbar, dass „zwingend Brücken und Unterführungen“ zu errichten seien. Dies entspricht weder der Rechtslage nach den Buchstaben des Gesetzes noch der Auffassung des Bundesverkehrsministeriums, wie dieses mit Schreiben vom 25.04.2022, Aktenzeichen L 11 / DA 134/22 mitgeteilt hat.

Die Beantwortung der Rechtsfrage geht bis in die Geltung des Artikel 14 Grundgesetz, weil die Auffassung des NWL eine faktische Enteignung des Grundeigentümers bedeutet: Trotz fortbestehender Widmung als Eisenbahn dürften Schienen nicht wieder verlegt werden. Die

von der Geschäftsführung des NWL vertretene Rechtsauffassung ist nur eine von mehreren möglichen Auslegungen. Das sollte auch so dargestellt werden.



Sind Brücken an den Bahnübergängen bei einer Reaktivierung nun erforderlich oder nicht? Zumindest wird mit dem Thema Brücken Angst in den Ortschaften entlang einer Bahnstrecke geschürt und Stimmung gemacht. Wer möchte schon einen Brückenneubau mitten im Ort haben, wenn - wie hier in Borchon an der Almetalbahn – über 100 Jahre lang Züge über einen ganz normalen Bahnübergang gefahren sind?

**Gegenstand:**

Reaktivierungen, Bocholt - Coesfeld

**NVP-Entwurf**

**B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte**

**Teilkapitel Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Es ist genau darzustellen, welche Streckenabschnitte gewidmet und entwidmet sind. Die Reaktivierung unter Anwendung der BOStrab ist darzustellen.**

**Begründung:**

Hier heißt es

*„Die Infrastrukturplanungen sehen aufgrund der aktuellen gesetzlichen Lage dort, wo die früheren Bahnübergänge der Strecke inzwischen abgebaut wurden, anstelle der früheren Übergänge nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz die Errichtung von Brücken und Unterführungen vor...“*

Auch in dieser Passage kommt die schon unter dem vorstehenden Kapitel „Almetalbahn“ gerügte Rechtsauffassung des NWL zum Tragen, mit dem Unterschied, dass in Teilen der Strecke die Widmung bereits aufgehoben wurde und daher die geschilderte Rechtslage greift. Es ist daher erforderlich, den Umfang der noch gewidmeten und nicht mehr gewidmeten Streckenanteile genau zu bezeichnen.

Im Übrigen drängt sich für eine solche Situation geradezu auf, die Strecke nach der Rechtsvorschrift der BOStrab zu reaktivieren bzw. neu zu bauen; ein Verfahren, das in Baden-Württemberg vielfach angewendet wird: Wo ein Wille, da ein Weg.

#### **Gegenstand:**

Reaktivierungen, Wittlager Kreisbahn

#### **NVP-Entwurf**

##### **B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte**

##### **Teilkapitel Bohmte – Bad Holzhausen**

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der Ist-Zustand und das dazu vorliegende Gutachten sind konkret zu beschreiben.**

#### **Begründung:**

Im Text heißt es

*"... Aus der Region wurde jedoch in Abstimmung mit der LNVG und dem NWL angeregt, die bewerteten Eckdaten angesichts der in den letzten Jahren getätigten umfangreichen Infrastrukturinvestitionen noch einmal zu überprüfen. Dieser Prüfprozess ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Vom Ergebnis hängt der weitere Fortgang der Untersuchungen ab."* Damit drückt der NWL eine Abwehrhaltung aus und offenbart zugleich, dass er selbst keinerlei eigene Prüfung des Sachverhalts vorgenommen hat.

Es genügt ein Ortstermin, um festzustellen, dass der Streckeneigentümer VLO – Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück - die Gleise mitsamt Oberbau vollständig erneuert hat und dass ein erheblicher Teil der Bahnübergänge bereits nach neuestem Standard gesichert ist. Dazu hat die VLO ein Gutachten vorgelegt. Das ist konkret dazustellen. Der unkonkrete Text des NWL-Entwurfs ist daher zu konkretisieren.

Dem steht gegenüber, dass der unkonkrete Text sich auf die Vorarbeiten der LNVG bezieht; die federführend von der LNVG geführte Analyse hat zu keinem Zeitpunkt die Qualität einer gutachterlichen Analyse erreicht. Die Analyse ist in wesentlichen Teilen von einer studentischen Hilfskraft erarbeitet worden; die oberflächlich und unsystematisch erfasste Datenbasis lässt sich schnell als fehlerbehaftet und nicht belastbar kategorisieren. Dem steht gegenüber, dass die vom Institut für Verkehrswesen der TU Braunschweig erarbeitete Datenbasis auf wissenschaftlich fundierten Grundlagen basiert und somit wesentlich belastbarere Feststellungen liefert. Daraus ergibt sich mit hinreichender Verlässlichkeit ein Fahrgastaufkommen > 1.000 Fahrgäste pro Tag.

**Gegenstand:**

Reaktivierungen, Verl - Hövelhof

**NVP-Entwurf****B4.1.5.3 Aktuelle Reaktivierungsprojekte**

Teilkapitel Verlängerung der TWE-Strecke: Versmold – Harsewinkel / Verl – Hövelhof

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Es ist darzustellen, dass es sich um die Verbindung zwischen zwei Großstädten sowie um einen Lückenschluss handelt.**

**Begründung:**

Der NWL hat nicht dargestellt, dass es sich bei dieser Verbindung um die Verbindung zwischen den Großstädten Gütersloh und Paderborn handelt und damit diese Reaktivierung zu den im Kapitel „Verbindungen zwischen großen Mittelzentren“ gehört. Die Nichtbeachtung dieses Zusammenhangs betrifft auch die Benennung des Korridors 18.

**Gegenstand:**

Reaktion auf überlastete Hauptstrecken

**NVP-Entwurf****B4.1.7 Weitere Planvorstellungen**

Teilkapitel „Dritte stündliche Leistung Hagen – Hamm“

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der Einsatz von Fahrzeugen mit höherer Kapazität ist darzustellen.**

**Begründung:**

Ein Blick in den Entwurf der Fortschreibung des Deutschlandtakts, Zielfahrplan NRW, zeigt bereits, dass die Möglichkeiten für eine dritte Regionalverkehrsverbindung zwischen Hamm und Hagen mit Fortlauf Richtung Köln äußerst begrenzt sind und in einer solchen dritten Verbindung auf keinen Fall alle Zwischenstationen bedient werden können, wenn angemessene Fahrzeiten ermöglicht sein sollen. Daneben ist zu berücksichtigen, dass eine Express-Verbindung Paderborn – Unna – Essen diese Strecke zusätzlich belastet.

Die Fortschreibung Deutschlandtakt arbeitet bereits mit sehr anspruchsvollen Zugfolgen von nur 3 Minuten in der Ausfahrt von Hamm und hat erkannt, dass einer Überlastung mit Maßnahmen in Unna und Holzwickede entgegengewirkt werden muss (Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6 lfd. Nr. 194 und 199, siehe Korridor 27).

Als realistische Alternative ist daher in Betracht zu ziehen, die Kapazität der vorhandenen zwei stündlichen Verbindungen durch Umstellung auf doppelstöckige Fahrzeuge zu erhöhen und in Betracht zu ziehen, Dreifachtraktion einzusetzen, die bisher im Bereich des RRX nicht geplant ist.

**Gegenstand:**

RB 77, RE 78: Realismus statt Takt-Durchsetzung

**NVP-Entwurf****B4.1.7 Weitere Planvorstellungen**

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

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Ausführungen sind entsprechend der Hinweise unten zu ergänzen.**

**Begründung:**

Zur Strecke Nienburg - Minden ist anzumerken, dass der Deutschlandtakt dieser Verbindung keine relevante Bedeutung zumisst und im Verhältnis zur Nachfrage Maßnahmen zum Ausbau kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben würden. Der Deutschlandtakt setzt vielmehr darauf, solche Kosten einzusparen, in dem Sprinter von Ruhrgebiet nach Hamburg auf den Weg über Bielefeld verlegt werden und Kapazitäten für den Güterverkehr über Osnabrück freigemacht werden.

Die Anbindung von Vlotho auf der Schiene erscheint verfehlt. Ein erheblicher Siedlungsanteil der Stadt befindet sich auf halbem Weg nach Herford und ist von dort mit dem Bus schneller zu erreichen als auf der Schiene. Zugleich führt die Bahnlinie nicht in das Zentrum von Bad Oeynhausen, sondern zum Südbahnhof. Daher wäre der Stadt Vlotho mit der Einrichtung einer Schnellbuslinie vom Bahnhof Bad Oeynhausen sehr viel besser gedient.

**Gegenstand:**

Generalsanierungen

**NVP-Entwurf****B4.2.1 Beseitigung infrastruktureller Mängel**

**Teilkapitel „Generalsanierungen“**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die unübersichtliche Darstellung von indirekten und direkten Auswirkungen der Generalsanierungen ist entweder nach Generalsanierungen oder nach betroffenen Strecken zusammenzuführen. Insbesondere ist die Kapazitätsausweitung der RB 77 zu beschreiben und die Verlängerung der Bahnsteige in Paderborn Hbf auf 400 Meter für einen ICE-Halt einzufordern.**

**Begründung:**

Für die Generalsanierungen Bremen – Osnabrück und Minden - Wunstorf ist darauf hinzuweisen, dass die RB 78 Minden – Nienburg eingestellt werden muss, da umgeleitete Güterzüge die Kapazität voraussichtlich vollständig auslasten werden und umgeleitete Fernverkehrszüge Vorrang haben.

Die geringe Geschwindigkeit des Busverkehrs Minden - Wunstorf führt dazu, dass Fahrgäste auf andere Wege umgeroutet werden. Für die Generalsanierung Minden – Wunstorf ist darauf hinzuweisen, dass Bielefeld nicht mehr angemessen durch den Fernverkehr bedient werden kann und dem NWL die Aufgabe zufällt, auch dafür Ersatz zu schaffen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass dann die Kapazitäten der RB 77 Herford – Hameln und voraussichtlich auch der S-Bahn Hannover nicht ausreichen wird und ein sehr viel leistungsfähigerer Ersatz mit Durchbindung nach Bielefeld zu schaffen ist. Ohne weitere Ausbauten oder Elektrifizierung müssen mindestens Batteriefahrzeuge mit Doppeltraktion, möglicherweise aber auch Doppelstockwagen mit Lokomotiven eingesetzt werden, um die nötige Kapazität zur Verfügung zu stellen.

In diesem Zusammenhang ist durch den NWL darauf hinzuwirken, dass die Bahnsteige an Gleis 1 und 2 in Paderborn Hbf auf eine Nutzlänge von 400 Meter zu erweitern sind, um den Halt von umgeleiteten ICE-Zügen möglich zu machen und Ersatzverkehre zu entlasten.

Zugleich sollte aufgrund des noch langen Vorlaufs auch die Elektrifizierung der Strecke von Löhne bis Hameln eingefordert werden und parallel geprüft werden, ob für einen solchen Ersatzverkehr genügend Fahrzeuge verfügbar wären, die ohne Fahrdraht verkehren können. Zur Generalsanierung Münster – Recklinghausen ist zu ergänzen, dass vorher die Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaues Münster – Dortmund notwendig ist.



Oft fehlt nur eine Weiche oder Bahnsteigverlängerung, um Kapazitäten auszuweiten. Bild vom Gleisvorfeldes in Paderborn.

**Gegenstand:**

Strategie, Elektrifizierung, Batteriefahrzeuge

**NVP-Entwurf****B4.2.4 Dekarbonisierung****Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Die Darstellung der Infrastrukturmaßnahmen ist mit den Maßnahmen, die an anderer Stelle für die gleichen Strecken genannt werden, zu vernetzen.

**Begründung:**

Nur eine integrierte Betrachtung der Maßnahmen an ein und derselben Strecke führt zu sinnvollen Ergebnissen.

**Gegenstand:**

Strategie Deutschlandtakt

**NVP-Entwurf**

**B4.2.3.4 Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes**

**B4.1.4.1 S-Bahn Münsterland**

**Teilkapitel „S 7“**

**B4.1.4.2 S-Bahn OWL**

**Auswirkungen einer Neubaustrecke Hannover - Bielefeld**

**B4.2.3.4 Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes**

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

**Teilkapitel „Ausbau und Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Altenbeken“**

**Teilkapitel „Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (– Bielefeld) (Stufe 3 und 4)“**

**Teilkapitel „Ausbau Kirchlengern – Herford“**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung**

**Das Kapitel B4.2.3.4 ist um einen tabellarischen Auszug aus der Maßnahmenliste Anlage 6 des Entwurfs der Fortschreibung des Deutschlandtakts zu ergänzen. Die Auswirkungen auf die Arbeit des NWL sind darzustellen.**

**Begründung:**

Auf die Ausführungen unter „Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt“ wird verwiesen. Wie dort ausgeführt, sind die kritische Darstellung von Chancen und Risiken der Auswirkungen und die Diskussion von Alternativen darzustellen.

Der Entwurf der Fortschreibung des Deutschlandtakts ist dem NWL seit Frühjahr 2025 bekannt. Aus der umfangreichen Maßnahmenliste sind die für den NWL maßgeblichen Projekte nur mühsam zusammenzustellen. Diese Maßnahmen transparent darzustellen, würde der Arbeit des NWL sehr helfen. Die Maßnahmen sind hier zu den jeweiligen Korridoren namhaft gemacht.

Auf die Chancen und Probleme im Zusammenhang mit der Planung der Neubaustrecke sollte im Nahverkehrsplan ausdrücklich hingewiesen und die Prüfung von Alternativen veranlasst werden.

**Gegenstand:**

Strategie und Deutschlandtakt: Anbindung Bielefeld – Bad Salzuflen

**NVP-Entwurf:****B4.1.4.2 S-Bahn OWL**

Auswirkungen einer Neubaustrecke Hannover - Bielefeld

**B4.1.6 Zielnetze 2032/2040**

Tabelle 11: Übersicht Maßnahmen Zielnetz NRW 2032

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

Teilkapitel „Ausbau und Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Altenbeken“

**B4.2.2 Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots**

Ausbau der Streckenleistungsfähigkeit

**Bezug: Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6 Projekte fd. Nr.43 NBS Bielefeld – Seelze „NBS für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Bielefeld - Hannover 31 Min.; wenn möglich Anbindung von Minden; Aufwertung der BVWP-Maßnahme“**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung**

**Die Möglichkeit des Baues einer Verbindungskurve Bielefeld – Bad Salzuflen – Detmold im Zuge des Baues einer Neubaustrecke Hannover – Bielefeld ist als Alternative zum Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Oerlinghausen – Lage darzustellen.**

**Begründung:**

Für die Trasse, die an Bad Salzuflen vorbeiführt, ist in Betracht zu ziehen, die Stadt Bad Salzuflen unmittelbar nach Bielefeld zu verbinden, was einerseits den Ausbau der Strecke von Bielefeld über Oerlinghausen nach Lage einsparen würde, andererseits aber auch die Führung des RRX über Bad Salzuflen und Lage nach Detmold möglich machen würde, womit über 150.000 Einwohner des Kreises Lippe neu unmittelbar an das qualifizierte NRW-Netz angebunden würde. Die Machbarkeit ist mit den Planern der Deutschen Bahn AG informell abgeklärt, es bedarf eines politischen Auftrages aus der Region, um diese Planung einzubeziehen. Diese Baumaßnahme könnte aus Bundesmitteln finanziert werden, wenn sie in die parlamentarische Befassung des Bundestages eingebracht wird.

Unter B4.1.6 fehlt der Hinweis, dass statt des abschnittswisen zweigleisigen Ausbaus der Strecke Bielefeld - Lage der Bau einer Verbindungskurve zwischen Bielefeld und Bad Salzuflen in Betracht kommt, falls die Planung der Neubaustrecke Bielefeld - Hannover die Trasse 3 wählt, die an Bad Salzuflen vorbeiführt.

Eine Entscheidung, ob die Trasse 3 an Bad Salzuflen vorbei bevorzugt wird, ist für Sommer 2027 zu erwarten.

**Gegenstand:**

Strategie und Deutschlandtakt: Gütersloh, Isselhorst-Avenwedde

**NVP-Entwurf****B4.2.2 Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots****Ausbau der Streckenleistungsfähigkeit**

**Bezug: Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Projekt lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der Text der ersten zwei Punkte zu Gütersloh Hbf, Isselhorst-Avenwedde, Ahlen, Oelde ist um eine Darstellung entsprechend nachfolgender Begründung zu ergänzen. Es ist darzustellen, dass der Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs in Gütersloh mit beiden Varianten der Verwirklichung des Deutschlandtakt-Projekts kompatibel ist. Es ist darzustellen, dass ein Neubau von Bahnsteigen in Isselhorst-Avenwedde bis zur Entscheidung über eine Vorzugstrasse des Deutschlandtakts zurückzustellen ist.**

**Begründung:**

Der Deutschlandtakt sieht für die Strecke Bielefeld - Hamm den Ausbau für 300 km/h vor. Nach dem derzeitigen Inhalt der Maßnahmenliste Zielfahrplan, 3. Entwurf, und der Fortschreibung, Entwurf Stand 2025, sollen nach der Auffassung des Gutachterbüros SMA hierfür die „Personengleise“ von 200 km/h auf 300 km/h ausgebaut werden, was zur Folge hat, dass

- die für den RRX ausgebauten Bahnsteige nicht mehr nutzbar sind.
- die geplanten Überholgleise in Ahlen und Oelde nutzlos werden.
- die ungünstige Gestaltung des Haltepunkts Isselhorst-Avenwedde erhalten bleibt.
- zwei Brücken, auf denen die Gleise kreuzen, bei Reparaturarbeiten die Vollsperrung der Gesamtstrecke erfordern.
- die RB 67 / S 7 die im Abschnitt Bielefeld Hbf – Brackwede überlasteten Gütergleise nutzen muss.
- die Umsteigewege in Gütersloh verlängert werden.

**Alternativ kommt in Betracht,**

- die Überwerfungen in Isselhorst und bei Ahlen zu beseitigen.
- dazwischen die Gütergleise auf 300 km/h auszubauen und damit den Bau von neuen Bahnsteigen mit Ausnahme von Gütersloh zu sparen.
- statt der RB 67 einen echten RE 67 Münster – Bielefeld mit deutlich verkürzter Fahrzeit einzurichten.

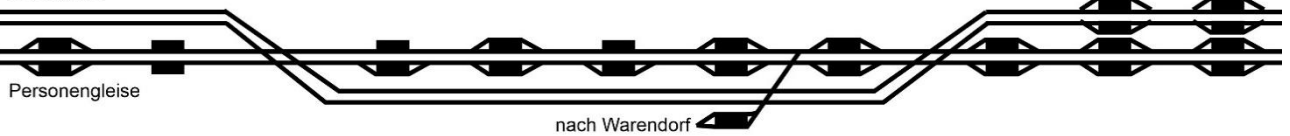
**Es läge daher im Interesse des NWL,**

- die Vorplanung für Bielefeld - Hamm beim Bund anzustoßen und mindestens bis zur Entscheidung voranzutreiben, ob es bei dem Vorschlag des Gutachterbüros SMA bleiben soll oder ob der Bau der Schnellfahr Gleise auf den bisherigen Gütergleisen weiterverfolgt werden sollen,
- auf dieser Grundlagenentscheidung den vorzeitigen Bau des Bahnsteigs in Gütersloh und der Überholgleise in Ahlen und Oelde voranzutreiben,
- auf dieser Grundlage die Bahnsteige in Isselhorst zu realisieren oder neu zu planen.

Hamm Heesen Ahlen Neubeckum Oelde Rheda Gütersloh Isselhorst Brackwede Bielefeld

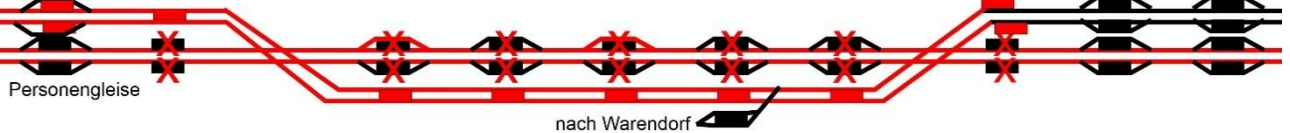
### Ist-Zustand

Gütergleise



### SMA: Deutschlandtakt-Gutachten: Personengleise für 300 km/h ausbauen

Gütergleise



### Alternative: Überwerfungen beseitigen

Gütergleise



Baumaßnahmen rot gekennzeichnet

Ohne eine solche Bezugnahme und Koordination der Maßnahmen wird es zu einer langfristigen Blockade der Verbesserung der Situation im Abschnitt zwischen Bielefeld und Gütersloh kommen. Ein neuer Bahnsteig wird in Gütersloh Hbf in jedem Fall erforderlich, um für die auf den Hochgeschwindigkeitsgleisen den Halt von IC und ICE zu ermöglichen. Die vom NWL bereits in Vorplanung gegebenen Bahnsteige würden hingegen in der Steigung der Überwerfung liegen, die keineswegs sinnvoll ist. Nach Beseitigung der Überwerfung wären diese Gleise nicht notwendig.

### Gegenstand:

S 7 Münster – Bielefeld und Deutschlandtakt

### NVP-Entwurf:

#### B4.1.4.1 S-Bahn Münsterland

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

#### Teilkapitel „Ausbau Münster – Rheda-Wiedenbrück (– Bielefeld) (Stufe 3 und 4)“

#### B.4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte

#### B.4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte

#### Korridor 10: Münster Hbf – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf

### Bezug: Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6 Projekte

- Ifd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“
- Ifd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Gestaltung im Abschnitt Bielefeld – Rheda ist unter Beachtung und kritischer Würdigung der Frage darzustellen, welche Gleise für 300 km/h ausgebaut werden.**

### **Begründung:**

Auf das vorstehende Kapitel „Strategie und Deutschlandtakt: Gütersloh, Isselhorst-Avenwedde“ wird verwiesen.

Die Darstellung des NVP nimmt nur am Rande zur Kenntnis, dass ein weitergehender Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hamm und Bielefeld im Bundesverkehrswegeplan und im Deutschlandtakt hinterlegt ist. Wie zuvor dargestellt, gibt es sehr gute Gründe, die Vorstellung des Gutachterbüros SMA kritisch zu hinterfragen.

Einen Planungsauftrag gibt es hierfür noch nicht. Damit steht auch nicht fest, wie dieser Ausbau aussehen wird. Aufgrund der vorhandenen Infrastruktur im Raum Rheda wird sich aber die Tatsache, dass die Linie von Münster von Süden in die Hauptstrecke einfährt, nicht ändern lassen. Sollte sich ergeben, dass auf der Südseite die Schnellfahrstrecke für 300 km/h liegen, ergibt sich als bessere Lösung, die Linie als Express unter Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h mit nur einem Zwischenhalt in Gütersloh zu bedienen, sodass sie in diesem Bereich ihren Charakter als S-Bahn verliert. Unter diesem Aspekt sollte in Betracht gezogen werden, dass die S-Bahn Münsterland in Warendorf endet und stattdessen ein Express zwischen Münster und Bielefeld eingeführt wird, der nur zwischen Warendorf und Rheda alle Stationen bedient. Im Gegenzug kann der RRX auch Isselhorst und Brackwede bedienen, denn von Bielefeld nach Dortmund steht auch der Fernverkehr zur Verfügung, während die Verbindung der Oberzentren Bielefeld und Münster eine sehr deutlich beschleunigte Expressverbindung braucht und mit einer langsamen S-Bahn schlecht bedient ist.



Noch ist er leer. Ein gerade bereitgestellter RE im Bahnhof Hamm Hbf

**Gegenstand:**

Strategie und Deutschlandtakt: Bielefeld – Minden

**NVP-Entwurf**

**B4.2.3.4 Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes**

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

**Teilkapitel „Ausbau Kirchlengern – Herford“**

**Bezug: Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6 Projekte**

- Ifd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“
- Ifd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**(1) Der Planungsstand zur Neubaustrecke Hannover – Bielefeld macht die Verlängerung des RRX 6 nach Hannover möglich. Dies sollte dargestellt werden.**

**(2) Die Frage, ob zwischen Bielefeld und Minden die Personengleise oder die Gütergleise für die S-Bahn OWL genutzt werden sollen, ist alternativ und zusammenhängend mit der Neuen Schweichelner Kurve zu erörtern.**

**Begründung:**

Zu (1)

Nach dem gegenwärtigen Planungsstand steht fest, dass eine Verknüpfung zwischen Neubaustrecke und Bestand im Raum Stadthagen erstellt werden muss. Dies ergibt Möglichkeiten, Regionalzüge beschleunigt über die Neubaustrecke nach Hannover zu führen. Dieses wiederum kann die Grundlage dafür sein, dass der Regionalexpress 6 nach Hannover verlängert wird und statt der S-Bahn den verbleibenden Zwischenhalt Kirchhorsten zwischen Minden und Stadthagen bedient. Die Verlagerung von der RE auf die Neubaustrecke ermöglicht wiederum, den 10-Minuten-Takt der S-Bahn Wunstorf – Seelze ohne Ausbau zu realisieren (in der Fortschreibung Deutschlandtakt ist dafür ein weiteres Gleispaar vorgesehen).

Der NWL sollte diese Entwicklungsmöglichkeiten zugunsten des Landes NRW nicht nur kennen und beschreiben, sondern auch gegenüber Bundesregierung, LNVG und Großraum Hannover vertreten.

Zu (2)

Es gibt gute Gründe dafür, die S-Bahn auf den Personengleisen zu führen, während die schnellen Regionalzüge auf den Gütergleisen verkehren:

- Der Bahnhof Porta Westfalica muss nicht umgebaut werden.
- Platz für einen Bahnsteig in Löhne-Gohfeld ist zwischen den Personengleisen vorhanden.
- Platz für einen Bahnsteig in Vennebeck ist zwischen den Personengleisen vorhanden.
- Die Neue Schweichelner Kurve ist sehr viel sparsamer umzubauen (siehe nachfolgendes Kapitel).
- Die Umsteigewege in Herford bleiben kurz.

- Die im Zielfahrplan vorgesehene Flügelverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen bleibt machbar.
- Der RE 60 kann in Löhne auf den Gütergleisen bleiben.

Die Baukosten für die Nutzung der Gütergleise wären sehr viel höher und die vorgenannten Vorteile nicht realisierbar.

#### **Gegenstand:**

Strategie und Deutschlandtakt: Neue Schweichelner Kurve

#### **B4.2.3.4 Deutschlandtakt / Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes**

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

#### **Teilkapitel „Ausbau Kirchlengern – Herford“**

#### **Bezug: Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6 Projekte**

- lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld –Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“
- lfd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd-und Nordkopf“

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

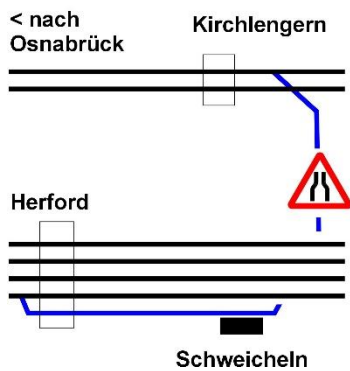
**Eine konkretere und kritische Darstellung zur Neuen Schweichelner Kurve entsprechend der nachfolgenden Begründung ist erforderlich.**

#### **Begründung:**

Die Neue Schweichelner Kurve sieht den zweigleisigen Ausbau, angebunden an die Gütergleise in Schweicheln nach Kirchlengern vor. Dafür ist ein großflächiger Umbau des Bahnhofs Herford erforderlich. Nach Realisierung ist die vom NWL in den Zielfahrplänen 2032 und 2040 dargestellte Flügelverbindung der RB 71 von Bielefeld nach Bad Salzuflen nicht mehr möglich, weil dieser Zug den gesamten Bahnhofsbereich Herford von den Gleisen 1-3 zu neu zu bauenden Bahnsteigen an Gleisen 9 und 10 queren müsste.

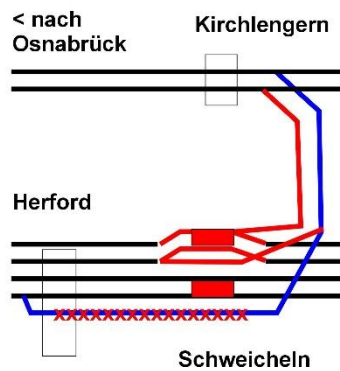
Es drängt sich geradezu auf, alternativ die Personengleise von Schweicheln in Richtung Kirchlengern so zu verbinden, dass das heute vorhandene Gleis auf kurzer Strecke unter der Hauptstrecke bis Westseite der Strecke Bielefeld - Hannover eingeleisig bleibt, während der Abschnitt von Herford bis Schweicheln auf den Personengleisen zweigleisig genutzt werden kann und der übrige Abschnitt bis Kirchlengern ebenfalls zweigleisig ausgebaut werden kann.

## Ist-Zustand

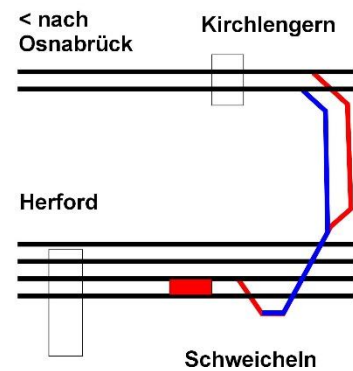


## „Neue Schweichelner Kurve“

laut Deutschlandtakt-Gutachten



## Alternative: Engpass und Bauarbeiten um 80 % reduzieren



Bei dieser Überlegung spielt auch eine Rolle, dass zwischen Herford und Schweicheln ausschließlich Querträger für die Oberleitungen über fünf Gleise hinweg verbaut sind, die nicht mehr Stand der Technik sind. Wie zur Strecke Bielefeld – Minden dargestellt, gibt es gute Gründe dafür, die S-Bahn auf den Personengleisen zu führen, während die schnellen Regionalzüge auf den Gütergleisen verkehren.

Der Unterzeichner hat bereits Kontakte zu Bürgerinnen und Bürgern in Hiddenhausen aufgebaut, um deren Stellungnahme zu der Frage des Ausbaus einzuholen.

## B.4.12 Korridorspezifische Handlungskonzepte

### B4.12.1 Münsterland

Korridor 1 Hengelo – Rheine – Ibbenbüren – Osnabrück Hbf

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- Lfd. Nr. 198 Rheine „Zusätzliche Weichenverbindung im Südkopf nach Gleis 1“

Die Ausführungen im Teilkapitel „Infrastrukturmaßnahmen“ sind unzutreffend. Der Deutschlandtakt sieht keine Verbesserungen der Fahrzeiten vor, weil Maßnahmen für einen Ausbau als nicht wirtschaftlich festgestellt wurden. Die heutigen Taktzeiten entsprechen dem integralen Taktfahrplan. Verbesserungen beschränken sich auf den Abschnitt Osnabrück – Löhne (Korridor 15). Die Heraufsetzung der Geschwindigkeiten für den Fernverkehr wäre kontraproduktiv, da die heute verkehrenden Regionalzüge überholt werden müssten und sich deren Fahrzeit damit verlängert. Weiter würde ein schnellerer Fern- und Regionalverkehr die Kapazität für den Güterverkehr einschränken.

Die Aufgabe der Flügelung RE 60/70 ist auch hier zu vermerken, siehe Korridor 15 und 21.

Korridor 1, 2, 3 Osnabrück

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

(Teilkapitel Infrastrukturmaßnahmen) Ein Engpass besteht zwischen Osnabrück-Eversberg und Osnabrück Hbf. Die Reaktivierung der Strecke nach Recke würde diesen Engpass verschärfen. Eine zusätzliche Bahnsteigkante in Osnabrück Altstadt kann die Situation entschärfen.

Korridor 2 Recke – Osnabrück Hbf

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Die Behandlung in einem eigenen Korridor ist gegenüber anderen Reaktivierungsprojekten unangemessen, da nicht einmal eine Standardisierte Bewertung vorliegt.

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

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Die Betriebszeiten abends zwischen Enschede und Gronau sind deutlich länger als hier dargestellt, die letzten Züge ab Enschede verkehren um 00:33 Uhr bzw. am Wochenende 01:33 Uhr. Der Gedanke einer durchgehenden Verbindung Eindhoven – Zwolle erscheint nur auf den ersten Blick sinnvoll. Auf die Ausführungen zum Korridor 29 wird verwiesen.

Korridor 32 Neheim-Hüsten - Sundern

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Behandlung in einem eigenen Korridor ist gegenüber anderen Reaktivierungsprojekten unangemessen, da nicht einmal eine Standardisierte Bewertung vorliegt.**

Korridor 7 Münster Hbf – Dülmen – Haltern – Recklinghausen Hbf (– Essen Hbf)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Auf den Kurzkursen des RE 42 (Münster – Essen) werden planmäßig lokbespannte Doppelstock-Züge eingesetzt, keine Stadler FLIRT 3. Da bereits jetzt an Wochenenden eine vierte Leistung auf der Strecke angemessen ist, sollte geprüft werden, ob der RE 41 (Bochum – Haltern am See) im Zielnetz 2032 bis Münster verlängert werden kann. Damit verkürzt sich auch der Übergang in Haltern am See von der S 9 Richtung Marl Mitte – Bottrop nach Münster deutlich. Auch die unzureichende Verbindung zwischen Münster und dem östlichen Ruhrgebiet (RB 50 im Stundentakt) wird damit verbessert.**

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

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- Ifd. Nr. 55 „zweigleisiger Ausbau Werne an d. L. - Münster-Amelsbüren“

**In den Ausführungen ist klarzustellen, dass der Deutschlandtakt den zweigleisigen Ausbau Lünen – Werne nicht vorsieht, dieser aber eingefordert werden sollte, da es ansonsten bei der Übertragung von Verspätungen zwischen Fern- und Regionalverkehr bleibt. Der Text „In Dortmund fädelt die Strecke höhengleich im Ostkopf des Hbf aus und kreuzt aktuell die von Berlin kommenden Fernverkehrszüge (ICE)“ trifft zwar für die Fernverkehrszüge zu, ist jedoch weder für die heute verkehrende RB 50 noch für die geplanten Linien RRX 3 und RE 3 relevant, da diese nur über die nördlichen Bahnsteige in Dortmund Hbf und weiter Richtung Herne verkehren.**

**PRO BAHN hält einen Halt des RRX 3 in Werne weiterhin für verkehrlich erforderlich, zumal eine halbstündliche Durchbindung der S 50 nach Dortmund aufgrund der dafür notwendige Zweigleisigkeit Lünen – Werne eher unwahrscheinlich ist. Der Halt kann u. a. durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h auf verschiedenen vom RRX 3 befahrenen Abschnitten ermöglicht werden. So beträgt die bestehende Vmax zwischen Lünen und Preußen 120 km/h, zwischen DO-Kirchderne und Dortmund Hbf. 90 bis 120 km/h, zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Mengede 100 bis 140 km/h und zwischen Castrop-Rauxel Hbf und Gelsenkirchen Hbf 110 bis 120 km/h. Hier dürften die notwendigen ein bis zwei Minuten Zeit einsparbar sein, die der Halt in Werne benötigt.**

**Der PRO BAHN bekannte 2. Gutachterentwurf für das NRW-Zielnetz 2040 sieht keine Durchbindung des neuen RE 3 nach Düsseldorf vor, ebenso wenig der NVP des VRR. Gibt es hier eine neue Entwicklung?**

Korridor 9 Münster Hbf – Münster-Wolbeck – Sendenhorst (SBM)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Ausführungen zur Planfeststellung sind zu aktualisieren, der Planfeststellungsbeschluss liegt vor.**

Korridor 10 Münster Hbf – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh Hbf – Bielefeld Hbf (SBM)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- **lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990**

**Die Ausführungen zum Abschnitt Rheda – Bielefeld berücksichtigen nicht die Planungen des Deutschlandtakts. Dadurch drohen Fehlentscheidungen wie beispielsweise der Neubau von Bahnsteigen in Isselhorst-Avenwedde, die keineswegs mit der Realisierung des Deutschlandtakt-Projekts übereinstimmen. Auf die Kapitel „Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt“, „Strategie Deutschlandtakt“ und „Strategie und Deutschlandtakt: Gütersloh, Isselhorst-Avenwedde“ wird verwiesen.**

**Die heutigen Bedienungszeiten werden im derzeitigen Text aufgehübscht. *„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.“* Tatsächlich startet die letzte Fahrt sonntags bis donnerstags ab Münster um 23:17 Uhr und nur bis Warendorf, die letzte bis Rheda-Wiedenbrück um 22:17 Uhr und die letzte bis Bielefeld um 21:17 Uhr.**

**Da die RB 67 dauerhaft die einzige Direktverbindung zwischen den Oberzentren Bielefeld und Münster sein wird, ist die Führung als S-Bahn im Abschnitt Rheda – Bielefeld nicht angemessen. Siehe hierzu auch die Ausführungen zu Korridor 17. Bei der Vernetzung sollte der bislang knapp verpasste „Über-Eck“-Anschluss zwischen RB 67 und RE 6 in Rheda-Wiedenbrück vermerkt werden, der durch das Konzept für das Zielnetz 2032 erreicht wird.**

**Der Hinweis auf die „guten SPNV-Anschlüsse“ am Endbahnhof Bielefeld Richtung Ruhrgebiet ist wenig sinnvoll!**

Korridor 13 Borken/Coesfeld – Dorsten – Bottrop – Essen

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Ausführungen zu einem künftigen RE 14 fehlen und sollten ergänzt werden. Auf die Anmerkung zu Korridor 35 wird verwiesen.**

**Im Text muss es bei der im Zielnetz 2032 geplanten Durchbindung des RE 14 „Hagen“ statt „Hattingen“ heißen, die Grafik dazu ist richtig.**

Bei der Vernetzung wird auf den Anschluss in Dorsten nach Oberhausen verwiesen. Dieser Anschluss besteht allerdings zurzeit nur in Bottrop.

Korridor 14 Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen Hbf – Dortmund Hbf.

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Die angegebenen Betriebszeiten ab Gronau sind falsch. Der letzte Zug verkehrt an allen Tagen um 21:22 Uhr ab Gronau. Allerdings gibt es tägliche Spätfahrten ab Enschede nach Gronau bis 23:03 Uhr. Die letzten angegebenen Abfahrten ab Lünen verkehren nur bis Coesfeld. Die letzte Abfahrt von Lünen nach Enschede ist um 21:10 Uhr. Es ist sinnvoller, die Bedienungszeiten für die Abschnitte Gronau – Coesfeld und Coesfeld – Lünen getrennt aufzuführen.

Soll im Zielnetz 2032 der RE 51 in Lünen-Alstedde halten und nicht in Bork? In bisherigen ITF-Grafiken ist es andersherum dargestellt. Die Darstellung leidet an der nicht zusammenhängenden Darstellung mit dem Korridor 5, die sich aufgrund der gemeinsamen Nutzung des grenzüberschreitenden Abschnitts Enschede – Gronau ergeben würde. Nur unter „Dekarbonisierung“ sind die notwendigen Hinweise verzeichnet.

#### **B4.12.2 Ostwestfalen-Lippe**

Korridor 15: Osnabrück Hbf / Rahden – Bünde – Herford – Bielefeld Hbf (SBO)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- Ifd. Nr.43 NBS Bielefeld – Seelze „NBS für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Bielefeld - Hannover 31 Min.; wenn möglich Anbindung von Minden; Aufwertung der BVWP-Maßnahme“
- Ifd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“
- Ifd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“
- Ifd. Nr. 50 „Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 160 km/h und schnellere Weichen in Löhne“

**Die Darstellung ist sehr mangelhaft.**

- **Mangelhafte Beachtung der Deutschlandtakt-Projekte: Siehe hierzu die Kapitel „Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt“, „Strategie und Deutschlandtakt: Bielefeld – Minden“ und „Strategie und Deutschlandtakt: Große Schweichelner Kurve“.**
- **Die Frage, ob die Gütergleise oder die Personengleise für die S-Bahn genutzt werden sollten und an welchen Gleisen sich die Stationen einrichten lassen, wird nicht betrachtet.**

- **Wesentliche Verspätungsursache für Verspätungen der RB 61 und RB 71 ist der eingleisige Abschnitt Herford – Kirchlengern.**
- **Die Verfälschung der Angaben über Verspätungen durch die lange Standzeit der RB 61 in Herford wird nicht thematisiert.**
- **Die Behandlung des Abschnitts Herford – Bad Salzuflen in diesem Korridor ist nicht sinnvoll, dieses verschleiert die Probleme (siehe Korridor 20).**

Korridor 16 Bielefeld Hbf – Halle (Westf) – Dissen-Bad Rothenfelde – Osnabrück Hbf (SBO)

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- **lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**
- **lfd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“**

**Hierzu ist zu thematisieren, dass in Brackwede die kreuzungsfreie Einfahrt von Osnabrück auf die Gütergleise nach Bielefeld nicht möglich ist. Die notwendige Kreuzung des Gegengleises wird früher oder später ein fünftes Gleis bis Bielefeld Hbf erfordern.**

Korridor 17 Hamm Hbf / Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf (SBO)

#### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- **lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**
- **lfd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“**
- **lfd. Nr. 51 „Umbau Knoten Hamm (mit ABS/NBS Dortmund - Hamm - Bielefeld - Seelze) - Überwerfung von Dortmund nach Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna - Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Dortmund - Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Bielefeld - mittiges Wartegleis für SGV Ri. Bielefeld im Nordkopf (740 m) (Skizze) - Umfahrung DKW 804 in Richtung Hamm - Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW 842 - Gleis 670 - Eilgutgleis - Ertüchtigung G-Bahn zwischen Selmig und Abzw. Hps“**

**Die Darstellung berücksichtigt die Planung des Deutschlandtakts nur in Form der kritiklosen Darstellung des Zielfahrplans 2040. Dadurch drohen Fehlentscheidungen wie beispielsweise der Neubau von Bahnsteigen in Isselhorst-Avenwedde, der keineswegs mit der Realisierung des Deutschlandtakt-Projekts übereinstimmt. Auf die Kapitel „Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt“, „Strategie Deutschlandtakt“ und „Strategie und Deutschlandtakt: Gütersloh, Isselhorst-Avenwedde“ wird verwiesen.**

**Ausdrücklich fordert PRO BAHN den Zwischenhalt von RRX-Zügen in Brackwede. Den Interessen der Fahrgäste der aufkommensstarken RB 84 und RB 85 ist mit dem Umweg über Bielefeld nicht gedient. Insbesondere wäre hier darzustellen, welche Fahrzeitverkürzungen sich ergeben, wenn der RRX in Brackwede halten würde, diese liegen bei rund 30 Minuten.**

Korridor 18: Harsewinkel – Gütersloh – Verl (SBO)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Es ist zu beanstanden, dass dieser Korridor nicht „Vermold – Gütersloh – Paderborn“ genannt wird. Mit der gewählten Formulierung wird verschleiert, dass auch Vermold in NRW liegt und die Verbindung Gütersloh – Paderborn eine Verbindung zwischen Großstädten ist.**

**Dementsprechend ist die Reaktivierung Vermold – Harsewinkel und Verl – Hövelhof offensiv darzustellen.**

Korridor 19 Bielefeld Hbf – Schloß Holte – Paderborn Hbf (SBO).

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- **lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**
- **lfd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“**

**Nicht thematisiert wurde die fehlende kreuzungsfreie Ausfädelung aus der Hauptstrecke Bielefeld – Hamm. Die künftig hohe Belastung der Hauptstrecke erfordert eine vollständig kreuzungsfreie Verknüpfung, die technisch möglich ist, aber eine sorgfältige Planung erfordert, da die Platzverhältnisse an der Südseite sehr eng sind.**

Korridor 20 Herford / Bielefeld Hbf – Lage – Lemgo / Detmold – Altenbeken – Paderborn (SBO)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- **lfd. Nr.43 NBS Bielefeld – Seelze „NBS für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Bielefeld - Hannover 31 Min.; wenn möglich Anbindung von Minden; Aufwertung der BVWP-Maßnahme“**
- **lfd. Nr. 44 ABS Hamm -Bielefeld –Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**

- lfd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“

Die Darstellung ist insgesamt unvollständig und ungerechtfertigt beschönigend hinsichtlich

- der aktuellen Situation
- der Infrastruktur und Qualität
- der Betriebszeiten
- der RB 71 und der Wechselwirkungen
- der Neubaustrecke Bielefeld – Hannover und der Anbindung Bad Salzuflens

### Aktuelle Situation

Der Textteil ab Zeile 10 ist beschönigend verkürzt und gibt die Realität nicht wieder. Richtig muss dieser Absatz lauten (Ergänzungen sind unterstrichen):  
 Aufgrund von Personalengpässen bei der Eurobahn wurde der Betrieb auf der Linie RE 82 seit Herbst 2022 wiederholt tageweise eingestellt. Im Jahr 2024 und 2025 wurde RE 82 zwischen 9 Uhr und 20 Uhr vollständig und ersatzlos eingestellt. Erst nach politischen Protesten wurde als Ersatz ein Direktbus ohne Zwischenhalt für die Teilstrecke Bielefeld – Detmold im Stundentakt eingerichtet, der später interimweise jede zweite Stunde für die Teilstrecke Bielefeld – Horn-Bad Meinberg an ein anderes EVU übergeben wurde. Dadurch wurde die betriebliche Durchbindung der RB 73 mit RE 82 nach 9 Uhr aufgegeben. Die Kurzwende in Bielefeld entfiel, stattdessen kreuzten sich die Züge in Bielefeld-Ost. Die Reisezeit mit der RE 82 verlängerte sich dadurch von 31 auf 45 Minuten, konnte aber als Fahrzeitreserve genutzt werden. Zusammen mit der Reduzierung des Takts auf die Hälfte, dem Wegfall von Kreuzungen in Oerlinghausen und nahe Himmighausen sowie der Verkürzung des Laufwegs wurde der Effekt verbesserter 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. Während Bauarbeiten konnte der Ersatzverkehr auf der Schiene während mehrerer Monate nicht verkehren und musste durch den Direktbus ohne Zwischenhalt ersetzt werden.“

### RB 71 und Wechselwirkungen:

Zu beanstanden ist, dass der Flügel der RB 71 Herford – Bad Salzuflen hier nicht behandelt wird, Dies verschleiert die Zusammenhänge.

- Ein Halt Herford Gaußstraße ist für die RB 72 nicht möglich, weil die Fahrzeit dies nicht zulässt.
- Die Entspannung der extremen Anschlusssituation in Herford erfordert die schnellstmögliche Ein- und Ausfahrt in Bad Salzuflen, das geht nur an Gleis 3. Dafür braucht der Bahnsteig einen barrierefreien Ausbau mit Aufzügen und eine Höherlegung auf 76 cm.
- Es wird nicht dargestellt, dass Schötmar aufgrund historisch selbständiger Zentralität und der sehr günstigen Lage ein genauso hohes Aufkommen hat wie Bad Salzuflen. Es drängt sich geradezu auf, statt jetzt zweier Aufzüge in Bad Salzuflen zu bauen, die RB 71 bis Schötmar zu führen und dafür ein Stumpfgleis ohne Bahnsteig zum Abstellen zu bauen. Der Raum ist vorhanden und muss für die BEMU nicht elektrifiziert werden.

### Neubaustrecke Bielefeld – Hannover und Anbindung Bad Salzuflen:

Die Möglichkeit der Direktverbindung Bielefeld – Bad Salzuflen wird nicht dargestellt, die Rückwirkungen auf einen Ausbau Bielefeld – Oerlinghausen – Lage werden nicht betrachtet.

### Infrastruktur und Qualität

Die Aussage „Die Linie RB 72 ist in Herford in den Taktknoten eingebunden und bietet somit gute Anschlüsse zu diversen anderen Linien des Nah- und Fernverkehrs.“ ist unzutreffend.

Die Aussage „Wenden [...] in Herford (6 Minuten)“ trifft nicht zu, die Wendezeit beträgt nur 5 Minuten. Die Anschlüsse sind theoretischer Natur und haben eine Sicherheit von weniger als 50 %, da nur die fahrplantechnische Mindestübergangszeit zur Verfügung steht. Der Anschluss von der RB 72 an den IC Richtung Hannover wird um sehr wenige Minuten verfehlt.

Die Darstellung „Im Zentrum des Korridors steht der Knoten Lage, der in den Zielnetzen immer weiter zu einem ITF-Knoten ausgeführt wird.“ ist irreführend und letztlich unzutreffend. Maßgeblicher IT-Knoten sind seit mehr als 30 Jahren Oerlinghausen, Lemgo und Detmold mit einer umfassenden Anbindung von Busverkehren an den jeweiligen Knoten. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Lage ergeben sich aus den Fahrzeiten von und zu diesen Knoten. Die Entwicklung zum Halbstundentakt macht die Anschlussverbindung Lemgo – Herford möglich. Die spitzwinkligen Verbindungen Oerlinghausen – Bad Salzuflen und Detmold – Lemgo sind bedeutungslos, da genauso schnelle direkte Busverbindungen bestehen. Zwischen Detmold und Lemgo verkehren mittlerweile werktags dreimal in der Stunde direkte Busse, die so stark nachgefragt sind, dass eine Reduzierung nicht erfolgen wird.

Die Aussage „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.“ ist unvollständig und irreführend. Das Angebot des RE 82 wurde auf die Hälfte reduziert und auf den Laufweg bis Horn-Bad Meinberg begrenzt. Altenbeken wurde nicht bedient (außer einer Spätfahrt). Damit fielen mehrere Zugkreuzungen weg, die regelmäßig für Verspätungen sorgten und diese weitergaben. Mithin ist die Schlussfolgerung „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“ weniger als die halbe Wahrheit. Abgesehen davon wurden die Anschlüsse von und zum Fernverkehr aus Richtung Düsseldorf und Köln vollständig beseitigt, was nur deswegen nicht zu Protesten geführt hat, da wegen einer Baustelle in Herford jeder zweite ICE-Halt von der DB vorübergehend nicht bedient wurde. Darüber hinaus wurde morgens bis 9 Uhr der heutige Fahrplan mit Kurzwende von der Eurobahn bedient.

Die Aussage „Die Fahrpläne wurden ohne eine Kurzwende in Bielefeld Hbf konstruiert, da die Mindestwendezeit (...) nicht erreicht werden kann.“ ist zutreffend. Der dem Unterzeichnenden vorliegende Fahrplan beachtet nicht, dass dadurch weiterhin der ICE-Anschluss von Detmold nach Düsseldorf verloren geht. Die Tatsache, dass damit die einzige qualifizierte Verbindung vom großen Mittelzentrum Detmold in die Landeshauptstadt verloren geht und damit das Anliegen des Nahverkehrsplans verfehlt wird, wird nicht benannt, sondern vielmehr ausgeführt, dass Bielefelder Vorstadt-Stationen, die einen sehr dichten und guten Busverkehr in die Stadt haben, besser bedient werden. So heißt es: „Ein Teil der entstehenden Fahrzeitreserve soll genutzt werden, um die Halte Oldentrup und Ubbedissen zusätzlich zu bedienen,

sodass auch für diese Stationen ein 30-Min-Takt entsteht.“ Diese Idee steht im Gegensatz zur Angabe in der Liste der Baumaßnahmen, dass ein Bahnsteig an Gleis 22 bis 2032 errichtet werden soll, denn dieser Bahnsteig ermöglicht nur die Wiederherstellung des heutigen Fahrplans, nicht aber die genannten Zwischenhalte. Die wirklich notwendige Maßnahme des Baues eines Bahnsteigs in Bielefeld (das Gleis ist vorhanden) wird im folgenden Absatz nur im Konjunktiv benannt. Verschwiegen wird schließlich, dass die als „Regionalexpress“ bezeichnete einzige Direktverbindung nach Detmold eine Standzeit im Bahnhof Bielefeld Ost ohne Bahnsteig hat und den größeren Anteil der Fahrzeitverlängerung hinnehmen muss.

Das weitere Kapitel „Infrastrukturmaßnahmen Strecke und Knoten“ nennt die Notwendigkeit dieses Bahnsteigs ebenfalls nicht und ist im Übrigen teilweise falsch. Es heißt dort: „Um die benötigte Zeit für das sogenannte flügeln in den Fahrplan integrieren zu können, müssen die Fahrlagen dieser Linie angepasst werden...“ Das trifft nicht zu. Alle Kreuzungspunkte bleiben wie bisher am gleichen Ort. Ein Zusammenhang mit dem genannten Umbau des Bahnhofs Horn-Bad Meinberg besteht nicht. Dieser ist vielmehr umzubauen, damit er barrierefrei wird und eine gleichzeitige Einfahrt aus beiden Richtungen möglich wird. Ein Kreuzungsbahnhof Lemgo wird nur für den Flügel des RE 82 notwendig. Die zusätzliche Bahnsteigkante in Bad Salzufen ist nur notwendig, weil ein Kreuzungsgleis weiter südlich fehlt, das erst im Zielfahrplan 2040 vorgesehen ist. Leopoldstal ist bereits ein Kreuzungsbahnhof und braucht keinen Ausbau, sondern allenfalls einen zweiten Bahnsteig, der aber weder aktuell noch nach dem beabsichtigten Fahrplan der Zielfahrpläne 2032 und 2040 benötigt wird.

In der Liste der Baumaßnahmen ist der Bau eines Bahnsteigs an Gleis 22 nicht als „Verbesserung der Qualität“, sondern als „Wiederherstellung der gegenwärtigen Fahrplankonzepts“ zur „Vermeidung von Fahrzeitverlängerungen“ zu bezeichnen. Die Angabe „Qualität“ suggeriert eine weitaus geringere Dringlichkeit.

### Betriebszeiten

Im betreffenden Absatz steht nur etwas über die RB 72, zur RB 82 fehlt jede Angabe. Es heißt hier „Die Bedienung mit Spätverkehren entspricht den Anforderungen“. Das ist falsch. Die letzte Verbindung Bielefeld – Detmold besteht um 20.49 Uhr!

Der folgende Absatz „Die angestrebte Angebotsausweitung...“ zeigt, dass im voranstehenden Kapitel mehr hätte stehen können. Für den RE 82 und die Direktverbindung in das Oberzentrum Bielefeld ist somit nichts beabsichtigt und nicht einmal etwas „angestrebt“.

### Neubau Stationen im SPNV

Es fehlt der Hinweis, dass der Neubau einer Station im Detmolder Süden untersucht worden ist. Dabei wurden aber nur Standorte untersucht, die der Fahrgastverband PRO BAHN schon auf den ersten Blick als nicht geeignet erkannt hatte. Der mögliche Standort an der verkehrsgünstigen Überführung über die Hornsche Straße wurde hingegen nicht betrachtet. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert daher ausdrücklich die Untersuchung dieses Standorts.

## **Reaktivierungen**

**Es fehlt der Hinweis auf die naheliegende Teil-Reaktivierung bis Dörentrup, die sich aus einem Kreuzungsbahnhof Lemgo ableiten lässt und keine zusätzlichen Fahrzeuge erfordert.**

**Korridor 21 Bielefeld Hbf – Herford – Löhne – Minden – Nienburg / Hannover Hbf (SBO)**

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- Ifd. Nr.43 NBS Bielefeld – Seelze „NBS für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Bielefeld - Hannover 31 Min.; wenn möglich Anbindung von Minden; Aufwertung der BVWP-Maßnahme“**
- Ifd. Nr. 44 ABS Hamm -Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm – Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**
- Ifd. Nr. 45 „Neuer Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8; Ermöglichung doppelter Gleisbelegungen an den Gleisen 6 und 7; Parallele Fahrmöglichkeiten im Süd- und Nordkopf“**

**Die gesamte Darstellung leidet unter einer mangelhaften Beachtung der Deutschlandtakt-Projekte. Siehe hierzu die Kapitel „Deutschlandtakt-Projekte: ein gravierender Schwachpunkt“, „Strategie und Deutschlandtakt: Bielefeld – Minden“ und „Strategie und Deutschlandtakt: Große Schweichelner Kurve“.**

**Die Frage, ob die Gütergleise oder die Personengleise für die S-Bahn genutzt werden sollten und an welchen Gleisen sich die Stationen einrichten lassen, wird nicht betrachtet.**

**Die Aussagen zur Pünktlichkeit des RE 6 erscheinen für den Bereich des NWL unzutreffend, weil sie aus der Betrachtung des gesamten Laufweges in beiden Richtungen beruhen. So schlagen aus Richtung Rhein/Ruhr nur Einbruchsverspätungen durch, während kleinere Verspätungen bis Bielefeld herausgefahren werden können. Die S 1 ist hingegen häufig so unpünktlich, dass der Anschluss von Hannover in Minden verpasst wird.**

**Korridor 22 Herford – Löhne – Hameln (SBO).**

### **Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- Ifd. Nr. 44 ABS Hamm -Bielefeld –Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“**

**Aufgrund der aktuellen Situation ist ergänzend zu berichten: Die RB 77 muss zwischen Löhne und Herford die sogenannten Gütergleise nutzen, da die Personengleise zur gleichen Zeit durch andere Züge, unter anderem die EB 78 genutzt wird. Die frühere Situation, dass die Linie in Löhne endet und nach Herford**

umgestiegen werden musste, hatte aufgrund der Verspätungsanfälligkeit aller Linien zu vielen Anschlussverlusten geführt. Die zeitgleiche Parallelführung von zwei Linien zur gleichen Zeit, auf dem fünfgleisigen Abschnitt Schweicheln – Herford von drei Linien zur gleichen Zeit ist die notwendige Konsequenz aus dem integralen Taktfahrplan.

**Betriebszeiten:** Soweit nicht in Zusammenarbeit mit Niedersachsen die Betriebszeiten ausgeweitet werden, ist eine Ergänzung als Schnellbus Vlotho – Bad Oeynhausen (Nordbahnhof) die einzig sinnvolle Lösung.

Korridor 23 Paderborn Hbf – Altenbeken – Hameln (SBO).

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

In der Bestandsaufnahme ist vor allem der Güterverkehr als Verursacher von Verspätungen zu nennen.

Neueste Informationen der Region Hannover lassen darauf schließen, dass der RE 80 aufgrund fehlender Gelder nicht vor 2034 realisiert werden kann.

Korridor 24 Paderborn Hbf – Altenbeken – Ottbergen < Höxter – Holzminden / Bad Karlshafen (SBO)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Die Bezeichnung des Korridors ist um die Angabe (- Göttingen) zu ergänzen.

In der Bestandsaufnahme ist zu ergänzen und zu berichtigen:

- Die chronische Verspätung des RRX 11 führt regelmäßig zu Anschlussverlusten mit einer Wartezeit von einer Stunde in Altenbeken oder Paderborn.
- Die Station Lauenförde-Beverungen auf niedersächsischem Gebiet dient der Stadt Beverungen in NRW als Zugang zum Schienenverkehr.
- Die Weserbrücke an der Landesgrenze ist abgängig.
- Der Abschnitt östlich von Stadtdendorfer ist aktuell nur eingleisig und soll erst wieder zweigleisig hergerichtet werden (S. 456 Zeile 1). Weiter unten steht es zutreffend.

### B4.12.3 Hellweg-Region

Korridor 25 Dortmund Hbf – Kamen – Hamm

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte

- lfd. Nr. 44 ABS Hamm – Bielefeld – Herford „Ausbau Fernbahn für bis zu 300 km/h; vorgegebenes Fahrzeitziel Hamm - Bielefeld 21 Minuten, Ertüchtigung Güterbahn für Personenverkehr (160 km/h); Neue Schweichelner Kurve, Anpassung div. Bahnhofstopologien, Bahnsteige an der Strecke 2990“

- Ifd. Nr. 51 „Umbau Knoten Hamm (mit ABS/NBS Dortmund - Hamm - Bielefeld - Seelze) - Überwerfung von Dortmund nach Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna - Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Dortmund - Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Bielefeld - mittiges Wartegleis für SGV Ri. Bielefeld im Nordkopf (740 m) (Skizze) - Umfahrung DKW 804 in Richtung Hamm - Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW842 - Gleis 670 - Eilgutgleis - Ertüchtigung G-Bahn zwischen Selmig und Abzw. Hps“
- Ifd. Nr. 52 „Drei- bis viergleisiger Ausbau Dortmund - Hamm; Ortsgleise östlich DO-Scharnhorst mittig; Ortsgleise westlich DO-Scharnhorst südlich der Ferngleise (FV und RRX auf Fernbahn; SGV und S-Bahn auf Ortsgleisen)

Auf Seite 460 ist „Hamm-Nordböge“ durch „Bönen-Nordböge“ zu ersetzen.

Korridor 26 Hamm Hbf – Soest – Paderborn Hbf – Altenbeken – Warburg (– Kassel)

### Konkrete PRO BAHN-Forderung:

Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte

- Ifd. Nr. 51 „Umbau Knoten Hamm (mit ABS/NBS Dortmund - Hamm - Bielefeld - Seelze) - Überwerfung von Dortmund nach Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna - Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Dortmund - Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Bielefeld - mittiges Wartegleis für SGV Ri. Bielefeld im Nordkopf (740 m) (Skizze) - Umfahrung DKW 804 in Richtung Hamm - Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW842 - Gleis 670 - Eilgutgleis - Ertüchtigung G-Bahn zwischen Selmig und Abzw. Hps“

Während in der Grafik die S 69 bereits im Zielnetz 2032 stündlich bis Warburg verkehrt, wird das im Text nur unter Zielnetz 2040 vermerkt. Dieser Widerspruch ist zu klären.

Der Text „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“ ist unvollständig. Der 30-Minuten-Takt bis Münster trifft nur auf die Betriebstage montags bis freitags zu. Hier sollte auf die bei Korridor 4 erwähnte Verdichtung des Abschnitts Münster – Hamm an Wochenende verwiesen werden. Die jetzige Lösung führt zwischen Paderborn und Soest zu unterschiedlichen Besetzungsgraden der Züge des Haupt- und des Verstärkertakts.

Der Text „die RE 11 fährt im Stundentakt von Düsseldorf über Hamm nach Kassel“ ist nicht korrekt. Es muss heißen „überwiegend im Stundentakt“. Besonders die Nachmittagslücken (Paderborn ab 16.10 Uhr nach Hamm und Hamm ab 17.07 Uhr nach Kassel) sind ärgerlich, da sie in die nachmittägliche Verkehrsspitzen fallen. Stattdessen verkehren in den Taktlagen ICs, die ab 11. September 2026 zu ICE-Zügen werden, die dann nicht mehr in Lippstadt (68.800 Einwohner) halten. Hier sollte nicht nur „geprüft“, sondern bei DB InfraGO eine Fahrplantrasse für den RE 11 eingefordert werden. Zumal diese Lücken die Dienst- und Umlaufplanung des RE 11 erschweren und verteuern.



Ein auf der Strecke Kassel-Paderborn-Hamm fahrender IC bei Geseke am Bahnübergang Ortfelder Weg

Die Verspätungsanfälligkeit des RE 11 ist besonders darzustellen, sie trifft aufgrund der kurzen Übergangszeit besonders Fahrgäste zur RB 84/85, da diese eine Stunde Wartezeit hinnehmen müssen. Bei der Vernetzung ist der Anschluss des RE 11 aus beiden Richtungen in Altenbeken an den RE 82 Richtung Detmold – Bielefeld nicht angeführt. Nach der Grafik sind im Zielnetz 2040 auch Halte der S 72 und S 84/85 am geplanten Halt „Paderborn Zukunftsquartier“ vorgesehen, die im Text nicht erwähnt sind.

Korridor 27 Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Holzwickede – Unna – Soest

#### Konkrete PRO BAHN-Forderung:

Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte

- lfd. Nr. 194 „Neubau SGV-taugliches Überwerfungsbauwerk für höhenfreie Einbindung der Strecke v/n DO-Hörde“
- lfd. Nr. 199 „Reaktivierung Bahnsteiggelände 20; parallele Ausfahrten von Gleis 20 nach Fröndenberg und von Gleis 18 nach Hamm“

Die Aussage „Die Strecke Dortmund – Unna – Soest ist Bestandteil einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung (Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel)“ ist überzogen. Diese Verbindung gehört nicht zu den transeuropäischen Netzen. Im weiträumigen Personenverkehr ist die Strecke heute bedeutungslos. Für Umleitungen hat diese Strecke hingegen einen hohen Wert, unter anderem in der Verbindung Köln – Berlin und Ruhrgebiet – Berlin, wobei der schlechte Zustand

**zwischen Bochum und Dortmund-Hörde und fehlende lange Bahnsteige in Dortmund-Hörde sich als Hindernis für Umleitungen erweisen.**



Keine „transeuropäische Bedeutung“. Eine Regionalbahn der Linie RB 59 wartet in Soest auf ihre nächste Fahrt nach Dortmund

**Die Idee einer beschleunigten Verbindung Paderborn – Unna – Dortmund-Hörde – Bochum wird ausdrücklich begrüßt (vgl. NVP-Entwurf Seite 40) und sollte auch im Rahmen des Korridors benannt werden. Demgegenüber ist die zum Korridor genannte beschleunigte Verbindung nur bis Unna nicht sinnvoll (Querschnittsbelastung ab VRR-Grenze 3.600). Eine Direktverbindung von Unna nach Bochum müsste eine SPNV-gemäße Fahrgeschwindigkeit auf der bisherigen Güterstrecke und eine Durchbindung über Bochum hinaus gewährleisten.**

**Anschlüsse der RB 59 an die RB 54 gab es bislang nur mit Übergangszeiten von mehr als 30 Minuten, da ein Übergang von einer Minute kein Anschluss war. Offenbar besteht die Möglichkeit, dass nach der Reparatur der Strecke Unna – Fröndenberg und durch die leicht angepassten Taktzeiten der RB 59 ein Anschluss mit kurzen Übergangszeiten machbar ist, was PRO BAHN begrüßt. Allerdings muss eingerechnet werden, dass zukünftig immer ein Bahnsteigwechsel in Unna erfolgt.**

Korridor 29 Hagen Hbf – Unna – Hamm Hbf

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Deutschlandtakt Fortschreibung Entwurf Anlage 6: Zu beachten und kritisch zu würdigen sind die Projekte**

- **lfd. Nr. 51 „Umbau Knoten Hamm (mit ABS/NBS Dortmund - Hamm - Bielefeld - Seelze) - Überwerfung von Dortmund nach Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna - Gleis 713 wird durchgehendes RRR-Hauptgleis Ri. Dortmund - Gleis 712**

wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Ri. Bielefeld - mittiges Wartegleis für SGV Ri. Bielefeld im Nordkopf (740 m) (Skizze) - Umfahrung DKW 804 in Richtung Hamm - Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW842 - Gleis 670 - Eilgutgleis - Ertüchtigung G-Bahn zwischen Selmig und Abzw. Hps“

Die Fortschreibung des Deutschlandtakts hat bereits erkannt, dass für diese Strecke eine Überlastung droht, sieht aber keine Perspektive für eine dritte Leistung Hamm – Hagen vor.

Der NVP-Entwurf beachtet nicht ausreichend die Tatsache, dass die Strecke auch in der Relation Soest – Unna mitbenutzt wird und die Verknüpfungen in Unna und Holzwickede gegenwärtig nicht kreuzungsfrei sind. Auch die Strecke Hagen – Warburg ist nicht kreuzungsfrei angebunden. Daher stehen für die Linien RE 7 und RE 13 zunächst die Erhöhung der Platzkapazität im Vordergrund. Der Einsatz von sechsteiligen RRX-Fahrzeugen mit nur 650 Plätzen auf dem RE 7 erscheint daher nicht ausreichend, noch weniger der Einsatz von Zweisystemfahrzeugen auf dem RE 13 mit noch geringerer Kapazität. Der extrem lange Laufweg einer RE 13 Eindhoven – Zwolle klingt auf den ersten Blick logisch, da an beiden Enden Zweisystemfahrzeuge benötigt werden, dürfte aber hinsichtlich der Kapazitätsunterschiede und der Pünktlichkeit ein erhebliches Problem darstellen.



Die S-Bahn ist vielerorts das Rückgrat des Nahverkehrs in NRW. S-Bahn-Würfel in Unna.

#### **B4.12.4 Sauerland**

Korridor 30 Dortmund Hbf/Hagen Hbf – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg/Brilon Stadt/Warburg

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Text- und Sachkorrekturen erforderlich: Die Angaben zum Leistungsvolumen sind nichtzutreffend (falsche Linien).**

**Der letzte Satz auf Seite 479 ist unverständlich, bitte neu formulieren!  
Seite 480, Zeile 41: „in den kommenden Jahren der Elleringhauser Tunnel“ ändern in „in den kommenden Jahren wird der Elleringhauser Tunnel“.**

**Text „Bei einer Reaktivierung der Röhrtalbahn von Neheim-Hüsten nach Sundern würden insgesamt fünf neue Halte ermöglicht werden“: Gemäß grafischer Darstellung zur Röhrtalbahn und Kapitel 4.2.5 sind es nur vier neue Stationen. Wenn man schon die Röhrtalbahn in einem eigenen Korridor behandelt, dann gehört diese Angabe dorthin.**

Korridor 31 Hagen Hbf – Schwerte/Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Der Takt zwischen Fröndenberg und Menden ist 20/40 Minuten, nicht 30 Minuten. Zu den Anschlüssen in Unna verweisen wir auf die Ausführungen beim Korridor 27. Was ist mit den Bahnsteigen in Menden Süd und Binolen, die laut der Grafik genauso niedrig sind wie der Bahnsteig in Lendringsen? Hier besteht ebenfalls hoher Handlungsbedarf.**

**PRO BAHN hält die Verdichtung des Abschnitts Menden – Neuenrade auf einen Stundentakt an Sonn- und Feiertagen, wie er auf fast alle anderen Strecken besteht, für notwendig. Durch den stündlichen statt zweistündlichen Umlauf Fröndenberg – Menden wird der unregelmäßige „Hinketakkt“ zwischen Fröndenberg und Menden, vor allem nachmittags (40'-60'-20'), etwas verbessert.**

Korridor 32 Neheim - Hüsten – Sundern

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Behandlung in einem eigenen Korridor ist gegenüber anderen Reaktivierungsprojekten unangemessen, da nicht einmal eine Standardisierte Bewertung vorliegt.**

Korridor 33 Dortmund Hbf – Dortmund-Hörde – Schwerte – Iserlohn

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Bei den Taktzeiten fehlt die Angabe des Takts an Samstagen bzw. diese sind unklar. Von 9 bis 19 Uhr wird die Gesamtstrecke an Samstagen alle 30 Minuten, ansonsten alle 60 Minuten bedient.**

**Beanstandung:** „Die Herstellung einer elektrischen Versorgung ohne Oberleitung in Iserlohn zwischen den beiden Stichstrecken Schwerte – Iserlohn und Letmathe – Iserlohn für den Störfall ist erforderlich.“ Gemeint ist hier eine Gleisverbindung, nur diese ist im Störfall nützlich.

Korridor 34 (Dortmund Hbf –) Hagen Hbf – Lüdenscheid/Meinerzhagen – Gummersbach (– Köln)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**„Die zwischen Dortmund und Halver-Oberbrügge ehemals durchgehend zweigleisig verlaufende nicht elektrifizierte Strecke wurde in den 2000er Jahren auf ein Gleis zurückgebaut.“** Hier sollte „weitgehend“ eingefügt werden. Die Zweigleisigkeit zwischen Hagen-Delstern und Hagen Hbf erlaubt weiterhin Zugkreuzungen auf freier Strecke. Diese Kreuzungsmöglichkeit wird auch für die neue RB 55 benötigt.

#### **B4.12.5 Siegerland**

Korridor 35 Dortmund Hbf / Hagen Hbf - Letmathe - Iserlohn / Finnentrop - Olpe / Siegen Hbf

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Darstellung ist insgesamt nicht mehr aktuell. Der IC 34 verkehrt nicht mehr und ist durch den RE 34 abgelöst worden.**

**Die Ausführungen zur Durchbindung RE 14 nach Borken / Coesfeld sind dahin zu ergänzen, dass diese Durchbindung die Elektrifizierung bis Borken und Coesfeld oder den Einsatz von BEMU auf der Gesamtstrecke erfordert.**

**Die Darstellung der in Siegen sehr kritischen Anschlusssituation, insbesondere der Verbindung Köln – Gießen, fehlt.**

**Siegen Hbf – Kreuztal – Erndtebrück < Bad Berleburg / Bad Laasphe (– Marburg). Zeile 27: Die Pendelfahrten der RB 91 sind seit dem Fahrplanjahr 2026 dem RE 16 zugeordnet worden. Die Grafik auf Seite 500 sollte angepasst werden. Seite 499 Zeile 8 „erreicht“ streichen.**

**Der Text enthält Ausführungen zum Streckenabschnitt Siegen – Betzdorf (- Köln), die zum Korridor 37 gehören.**

Korridor 37 (Köln Hbf –) Betzdorf – Siegen Hbf

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Streckensperrung und Sanierung der Strecke sollte thematisiert werden.**

**„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).“** Die 5-Wagen-Züge haben 612 Sitzplätze, der 6-Wagen-Umlauf 795. (Quelle: AVV, <https://www.facebook.com/avv.dialog/posts/die-db->

**regio-betreibt-den-rhein-sieg-express-re-9-von-aachen-nach-siegen-bis-  
end/1273666561466095/)**

Korridor 39 Siegen Hbf – Haiger – Dillenburg (– Gießen – Frankfurt/Main Hbf)

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Die Darstellung ist insgesamt nicht mehr aktuell. Der IC 34 verkehrt nicht mehr. Wegen Schäden an der Strecke wurde die Streckenklasse herabgesetzt.**

**Anhang 2: Infrastrukturliste**

**Konkrete PRO BAHN-Forderung:**

**Auf Seite XXXII ist der Punkt „Weichenverbindungen Bielefeld Hbf (1)“ zu korrigieren:**

- **Es handelt sich nicht um Weichenverbindungen, die Weichen sind vorhanden.**
- **Zutreffend ist der Eintrag „Neubau Bahnsteig an Gleis 22 für Züge aus Lage“.**
- **Es handelt sich nicht um eine „Verbesserung Qualität“, sondern um die Vermeidung der Verschlechterung des Fahrplans gegenüber dem aktuellen Zustand.**

**Der Abschnitt „Deutschlandtakt/Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes“ ist durch einen korrekten Auszug aus der Maßnahmenliste (Anlage 6) zum Deutschlandtakt zu ersetzen und dabei zu beachten, dass die Fortschreibung einige der Maßnahmen korrigiert, ändert oder hinzufügt.**

**Die unter diesem Punkt dargestellte Liste ist unvollständig, es fehlen unter anderem die „Neue Schweichener Kurve“ und die hinzugefügten Maßnahmen.**

**Im Abschnitt „weitere Maßnahmen/Projekte für das Zielnetz NRW 2040“ ist der Zusammenhang der Maßnahmen mit den vorstehend aufzuführenden Maßnahmen des Deutschlandtakts herzustellen.**