Bahnhöfe und Bahnstrecken in OWL

Eine kritische Bestandsaufnahme und Perspektiven

Stand: August 2022

Dipl.-Ing. Stephan Schröder, Ingenieurbüro Bahnzentrum, Bielefeld

1. Einführung

Die Eisenbahn kann einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. In den letzten Jahrzehnten wurde die Eisenbahn von jeder Bundesregierung jedoch mehr als lästige Konkurrenz zum Autoverkehr gesehen, die möglichst klein gehalten werden muss. Daran hat sich bis zum heutigen Tag allen Lippenbekenntnissen zum Trotz nicht wirklich etwas geändert. Die Bahnreform Anfang der 90er Jahre den Bundesländern zumindest die Chance eröffnet, mit Ausschreibungen der Stilllegungspolitik der Bundesbahn etwas entgegen zu setzen. So konnte vielerorts zumindest im Personenverkehr ein attraktives Angebot etabliert werden. Im Güterverkehr hat eine Vielzahl neuer Unternehmen dafür gesorgt, dass der Anteil des Eisenbahnverkehrs zumindest nicht weiter gesunken ist.

In den letzten 15 Jahren wurden bereits zahlreiche Bahnstrecken, Bahnhöfe und Haltepunkte modernisiert, das Angebot teils erheblich verbessert. So sind ca. 85% der Bahnhöfe mängelfrei und stufenfrei zugänglich. Trotzdem blieben noch viele Schwachstellen, deren Beseitigung im Sinne eines attraktiven Angebotes in den nächsten Jahren angegangen werden muss.

Dieser Text liefert einen Überblick über die Bahnstrecken und Bahnhöfe in Ostwestfalen-Lippe (Regierungsbezirk Detmold). Die einzelnen Zugangsstellen werden vorgestellt, Mängel und mögliche Lösungen aufgezeigt. Auch Aspekte wie Kapazitätsengpässe, Elektrifizierungen und Anschlüsse für den Güterverkehr werden angesprochen. Schließlich kommen auch organisatorische und rechtliche Probleme sowie Informationsmängel zur Sprache.

Dieser Text soll eine Grundlage für die politische Arbeit sein und Anregungen für Projekte bieten. Er wird regelmäßig aktualisiert und ist in der aktuellen Version unter http://www.bahnzentrum.de/Bahnstrecken-OWL.pdf zu finden.

2. Die Strecken

Das Eisenbahn-Streckennetz in OWL umfasst 600 km[1], von denen 485 km regelmäßig im Personenverkehr bedient werden, die anderen nur im Güterverkehr oder durch Sonderzüge. 328 km sind Hauptstrecken, 267 km (44,5%) sind elektrifiziert.

Strecke	Länge/km	davon elektrifiziert	Betreiber
Hauptstrecken			
(Hamm -) Rheda-Wiedenbrück – Minden	71	71	DB Netz AG
Löhne – Bünde (- Rheine)	10	10	DB Netz AG
Kirchlengern – Herford - Himmighausen	57	57	DB Netz AG
Löhne – Vlotho – Veltheim (- Hameln)	21	0	DB Netz AG
(Hamm -) Salzkotten – Warburg (- Kassel)	68	68	DB Netz AG
Altenbeken – Lügde (- Hameln)	37	37	DB Netz AG
Warburg – Scherfede (- Schwerte)	10	0	DB Netz AG
Langeland – Ottbergen – Lüchtringen (- Kreiensen)	42	0	DB Netz AG
Ottbergen – Lauenförde-Beverungen (- Bodenfelde)	12	0	DB Netz AG
Nebenstrecken mit regelmäßigem Personenverkehr			
Rheda-Wiedenbrück – Clarholz (- Münster)	8	0	DB Netz AG
Minden – Petershagen-Heimsen (- Nienburg)	24	24	DB Netz AG
Bielefeld – Lage – Lemgo	28	0	DB Netz AG
Lemgo – Lemgo-Lüttfeld	1	0	VBE GmbH
Bünde – Rahden	33	0	DB Netz AG
Brackwede – Westbarthausen (- Osnabrück)	23	0	DB Netz AG
Brackwede – Paderborn	40	0	DB Netz AG
Nebenstrecken ohne regelmäßigem Personenverkehr			
Versmold – Gütersloh – Hövelhof	49	0	TWE GmbH
Lemgo-Lüttfeld – Bösingfeld	28	0	VBE GmbH
Hille – Minden – Kleinenbremen	28	0	MKB GmbH
Bad Holzhausen – Pr. Oldendorf (- Bohmte)	4	0	VLO GmbH
Rahden – Hahnenkamp (- Uchte)	6	0	RSE GmbH

[1] bei Strecken, die aus OWL herausführen, wurde bis zum letzten Bahnhof bzw. letzten Haltepunkt in OWL gerechnet.

Der Streckenabschnitt Bad Holzhausen – Offelten ist seit vielen Jahren betrieblich gesperrt, wird aber derzeit mit Förderung des Landes NRW (312.000 Euro) wieder

hergestellt. Der Betreiber VLO verspricht sich eine Nutzung im Güterverkehr, z.B. durch den Stahlgroßhandel Besta, der Standorte in Lübbecke und Bohmte mit Gleisanschluss unterhält.
Die Strecke Lemgo-Lüttfeld – Bösingfeld ist im Abschnitt Lemgo-Lüttfeld – Farmbeck ebenfalls gesperrt und nur mit Sondererlaubnis (Baugleis) befahrbar. Zwischen Alverdissen und Bösingfeld findet ein Draisinenbetrieb statt, Zugfahrten sind nur an bestimmten Terminen möglich, wenn dieser ruht.
Auf den stillgelegten Strecken Bösingfeld – Rinteln Süd und Rahden – Hann. Ströhen wird ein Draisinenverkehr angeboten.
Der 25 km lange Abschnitt Harsewinkel – Verl der Strecke Versmold – Gütersloh – Hövelhof wird nach jetzigem Stand bis 2025 für den SPNV wieder eröffnet.

3. Die Zugangsstellen

Bahnhöfe und Haltepunkte sind Visitenkarten – sowohl der Bahn als auch der Ortschaften, in denen sie liegen.
Die Bahnstrecken in OWL haben 80 regelmäßig bediente Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte), 27 weitere liegen an den Strecken ohne regelmäßigen Personenverkehr und können von Sonderzügen genutzt werden.
Viele Bahnsteige wurden in den letzten 15 Jahren erneuert und mit Fahrstühlen ausgerüstet, andere sollen in den nächsten Jahren modernisiert werden. Trotzdem entsprechen noch viele nicht dem heutigen Standard oder es sind andere Verbesserungen notwendig. Ziel muss sein, dass sich die Fahrgäste an den Bahnhöfen sicher und wohl fühlen. Aktuell läuft seitens des Bundes ein Programm "Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen 1“ (FABB1) mit einer Laufzeit bis 2026[25].
Folgende Tabelle enthält alle Zugangsstellen in OWL sowie geplante Änderungen und aus Sicht des Autors notwendige Verbesserungen.

Halt	Mängel	*geplante* und **geforderte** Verbesserungen
Strecke Rheda-Wiedenbrück – Münster		
Herzebrock		
Clarholz		*Modernisierung des Bahnhofsvorplatzes mit Bushaltestelle geplant [1]; [11] sieht den Umbau zum Bahnhof vor*
Strecke Hamm – Minden		
Rheda-Wiedenbrück		
Gütersloh Hbf		*Bahnsteig Güterbahn Gleise 5+7 bis 09/2029 [18]* **Durchgang zur Ostseite**

Isselhorst-Avenwedde	niedriger Bahnsteig, keine Fahrstühle	*Bahnsteig an der Güterbahn mit Fahrstühlen bis 09/2029 [18]; Ertüchtigung der Bahnsteige an der Personenbahn noch nicht terminiert*
Brackwede		
Bielefeld Hbf		
Brake (Bi)	niedriger Bahnsteig, keine Fahrstühle	*Bahnsteigsanierung bis 2026 geplant* **Durchgang zur Westseite; Bahnsteig Güterbahn Gleise 903+904**
Herford		
Löhne (Westf.)		**Bahnsteig an der Güterbahn Ri. Bielefeld Gleise 3+7 (Ri. Minden – Gleis 8 - vorhanden)**
Bad Oeynhausen		**Bahnsteig an der Güterbahn Ri. Bielefeld (Ri. Minden vorhanden)**
Porta Westfalica		**Bahnsteig an der Güterbahn**
Minden (Westf.)		**Bahnsteig an Gleis 3 (siehe [24])**
Strecke Minden – Nienburg		
Petershagen-Lahde		
Strecke Löhne – Hameln		
Bad Oeynh. Süd		
Vlotho	keine Fahrstühle	*Sanierung der Verkehrsstation aus dem Programm FABB 1 geplant [25]*
Strecke Herford – Kirchlengern		
Hiddenhausen-Schweicheln		
Strecke Löhne – Osnabrück		
Kirchlengern		*„Mobilstation“ geplant [1]*
Bünde (Westf.)		
Bruchmühlen[1)]		
Strecke Bünde – Rahden		
Bieren-Rödinghausen		
Neue Mühle		
Bad Holzhausen	keine Fahrstühle, Treppenlift nach Vorbestellung	**Fahrstühle nachrüsten oder Ersatz des überlangen Tunnels durch schrankengesicherten Bahnübergang**
Lübbecke		**Kreuzung durch Inbetriebnahme des Mittelbahnsteigs wieder ermöglichen** **Brücke bzw. Übergang in die Nordstadt wieder errichten (2009 Brücke abgerissen)**
Espelkamp		**Kreuzung durch Inbetriebnahme des Mittelbahnsteigs wieder ermöglichen**
Rahden		
Strecke Brackwede – Osnabrück		
alle Stationen in einwandfreiem Zustand: Quelle Kupferheide Quelle Steinhagen Bielefelder Str. Steinhagen (Westf.) Künsebeck Halle (Westf.) Halle OWL-Arena Hesseln Borgholzhausen Westbarthausen		
Strecke Brackwede – Paderborn		
Stationen in einwandfreiem Zustand: Bielefeld-Senne Windelsbleiche Sennestadt Schloß Holte Hövelriege Hövelhof Sennelager		
Schloß Neuhaus		**Ausgang zur Hatzfelder Str. (Bushaltestelle)**
Paderborn Nord		**Brücke zur Salierstr. (Ostausgang)**
Paderb. Kasseler Tor		

Strecke Hamm – Warburg		
Paderborn Hbf	an Gleis 4/5 kein Fahrstuhl	*Neubau Empfangsgebäude bis 2023; Fahrstuhl Gleis 4/5 in Bau bis Ende 2022*
Salzkotten		
Scharmede	niedrige Bahnsteige, keine Fahrstühle	*in MOF III aufgenommen [5]*
Altenbeken		
Willebadessen		
Warburg (Westf.)		
Strecke Warburg – Schwerte		
Scherfede	niedriger Bahnsteig	*in MOF III aufgenommen [5]*
Strecke Langeland – Ottbergen		
Bad Driburg		**Hinterausgang zur Brakeler Str. (Bahnübergang auch über Gleis 2)**
Brakel		
Ottbergen		
Strecke Ottbergen – Kreiensen		
Godelheim		
Höxter Rathaus		
Lüchtringen		
Strecke Ottbergen – Northeim		
Wehrden (Weser)	niedriger Bahnstieg	*in FABB 1 aufgenommen [25]*
Lauenförde-Beverungen[1)]	niedriger Bahnsteig	
Strecke Altenbeken – Hameln		
Steinheim (Westf.)		
Schieder		
Lügde		
Strecke Himmighausen – Herford		
Sandebeck	niedriger Bahnsteig	*in MOF III aufgenommen [5]*
Leopoldstal	niedriger Bahnsteig	*in FABB 1 aufgenommen [25]*
Horn-Bad Meinberg	niedriger Bahnsteig, Zugang zu Gleis 2 mit Kette gesichert (personalbedient)	*in MOF III aufgenommen [5]* s. auch Anmerkung unten
Detmold		
Lage (Lippe)		
Sylbach		
Schötmar		
Bad Salzuflen		
Strecke Bielefeld – Lemgo		
Hörstmar (Lippe)		
Lemgo		
Lemgo-Lüttfeld		
Ehlenbruch		
Helpup		
Oerlinghausen	ungünstige Anordnung des Bahnsteigs Ri. Lage (100 m Fußweg ungeschützt)	**Umbau in einen Bahnhof mit Mittelbahnsteig nach Vorbild der Bahnhöfe Sennestadt und Hövelhof (s.u.)**
Ubbedissen		
Oldentrup		

Bielefeld Ost	niedriger Bahnsteig; Rampe zum Bahnsteig zu steil (>6%); kein Durchgang zur Heeper Str.	**Durchgang zur Heeper Str. (Bushaltestelle „Ostbahnhof“ über Grünzug-Fußweg) schaffen, neuer Bahnsteig-Zugang, Mittelbahnsteig zwischen Gleisen 2 und 3 mit Verschwenkung Gleis 2, Wegfall Gleis 1 (s. 4.3)**

[1)] Bahnhof liegt auf niedersächsischem Gebiet (Stadt Melle bzw. Gemeinde Lauenförde)

Zugangsstellen für Sonderzüge sind:

Halt	Strecke		Halt	Strecke
Versmold	Gütersloh-Versmold		Minden Oberstadt	Minden-Hille
Niedick	Gütersloh- Versmold		Hartum	Minden-Hille
Harsewinkel[1)]	Gütersloh- Versmold		Specken	Minden-Hille
Marienfeld[1)]	Gütersloh- Versmold		Hille (Westf.)	Minden-Hille
Blankenhagen[1)]	Gütersloh- Versmold		Nammen Bad	Minden-Kleinenbremen
Gütersloh Nord[1)]	Gütersloh- Versmold		Kleinenbremen	Minden-Kleinenbremen
Spexard[1)]	Gütersloh-Hövelhof		Pr. Oldendorf	Bad Holzhausen-Bohmte
Varensell[1)]	Gütersloh-Hövelhof		Farmbeck	Lemgo-Barntrup
Verl West[1)]	Gütersloh-Hövelhof		Dörentrup	Lemgo-Barntrup
Verl[1)]	Gütersloh-Hövelhof		Bega	Lemgo-Barntrup
Bornholte	Gütersloh-Hövelhof		Barntrup	Lemgo-Barntrup
Kaunitz	Gütersloh-Hövelhof		Alverdissen	Barntrup-Bösingfeld
Espeln-Riege	Gütersloh-Hövelhof		Bösingfeld	Barntrup-Bösingfeld
			Tonnenheide	Rahden - Uchte

[1)] Zugangsstellen auf der Strecke Harsewinkel – Verl, bis 2025 zur Wiedereröffnung für SPNV vorgesehen – Gütersloh Nord entfällt zugunsten eines Halts in Gütersloh Hbf

Der NWL hat zur Verbandsversammlung am 25.8.2020 eine Prioritätenliste zur Erneuerung von Bahnstationen (Bahnsteige, Aufzüge) veröffentlicht, die auch 16 Stationen in OWL enthält. Die Liste enthält insgesamt 95 Stationen und ein Investitionsvolumen von 156 Mio. €.

In Klammern ist die Zahl der Ein-/Aussteiger pro Tag im Jahre 2016 angegeben.

Station	Rang	Kostenschätzung/Mio.	Anmerkungen aus Sicht des Autors
Oerlinghausen (1400)	6	1,0	Weitgehender Umbau sinnvoll (s.o.)
Brake (Bi) (1440)	7	3,2	Bahnsteig an der Güterbahn notwendig
Lemgo (1020)	10	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos
Lübbecke (610)	16	1,0	Weitgehender Umbau sinnvoll (s.o.)
Espelkamp (580)	17	1,0	Weitgehender Umbau sinnvoll (s.o.)
Rahden (410)	26	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos
Oldentrup (370)	27	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos
Helpup (290)	29	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos; wird ggf. Bahnhof
Bielefeld Ost (270)	30	1,0	Weitgehender Umbau sinnvoll (s.o.)
Ehlenbruch (230)	33	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos; wird ggf. Bahnhof
Ubbedissen (270)	35	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos
Bieren-Rödingh. (200)	37	1,0	Bahnsteig mit 55 cm Höhe problemlos

Bad Oeynh. Süd (240)	42	1,3	mögliches 2. Gleis beachten!
Bad Holzhausen (240)	43	2,8	fehlende Fahrstühle
Isselh.-Avenw. (490)	48	4,3	offenbar für Bahnsteige an der G-Bahn
Neue Mühle (70)	89	1,0	

Anmerkungen

Bahnsteige an der Güterbahn

Zwischen Hamm und Minden verlaufen zwei Strecken parallel, von denen eine als „Personenbahn“, die andere als „Güterbahn“ bezeichnet wird. Die Strecken unterscheiden sich in der zugelassenen Geschwindigkeit – Personenbahn 160 km/h, teils 200 km/h, Güterbahn 140 km/h mit einigen Einschränkungen – und der Tatsache, dass sich an mehreren Bahnhöfen kein Bahnsteig an der Güterbahn befindet. Um die Kapazitäten dieser beiden hochbelasteten Strecken optimal nutzen zu können sollten Bahnsteige an der Güterbahn nachgerüstet werden und die Streckengeschwindigkeit der Güterbahn auf 160 km/h erhöht werden, so dass alle Züge mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h beide Strecken nutzen können. Anzumerken ist, dass eine Planungs- und Bauzeit von über 10 Jahren für einen Bahnsteig, wie in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde vorgesehen, inakzeptabel ist.

Näheres dazu im besonderen Text „Effizienter Bahnausbau zwischen Hamm und Hannover – Ein Alternativkonzept“ [24].

Bahnhof Oerlinghausen – gut gemeint, schlecht gemacht

Der Bahnhof **Oerlinghausen** wurde im Zuge einer Streckensanierung 1995 umgebaut. Die Bahnsteige liegen seitdem hintereinander. Der aus Lage kommende Zug hält am Bahnsteig A, am dem zugleich die Anschlussbusse halten. Die Züge aus Bielefeld halten am Bahnsteig B, der über einen ungeschützten Fußweg von 100 m Länge erreichbar ist. Die Einfahrweiche des Bahnhofs aus Richtung Lage liegt hinter Bahnsteig A, die Züge umfahren in Richtung Bielefeld den Bahnsteig B und den dort haltenden Gegenzug.

Abgesehen von betrieblichen Besonderheiten – der Zug aus Lage ist betrieblich erst in Oerlinghausen angekommen, wenn er den Bahnsteig wieder verlassen und die Einfahrweiche befahren hat – ist diese Lösung für Fahrgäste verwirrend und wegen des langen Fußwegs unattraktiv. Zu fordern ist daher ein „Rückbau“ des Bahnhofes

in seine alte Form mit einem Mittelbahnsteig, an dem die Züge in beide Richtungen halten. Das hintere Gleis muss dabei zum durchgehenden Hauptgleis werden, da dieses nicht von Fahrgästen überschritten werden darf. Vorbild für diese Lösung sind die 2014 in dieser Form ausgestatteten Bahnhöfe Sennestadt und Hövelhof.
Auch der Bahnhof **Horn-Bad Meinberg**, an dem sich planmäßig die Züge der RB 82 kreuzen, sollte in dieser Form umgestaltet werden.

Neue Zugänge

In vielen Orten befinden sich sowohl vor als auch hinter dem Bahnhof Wohngebiete oder Einrichtungen wie Einkaufzentren. Von einem direkten Zugang profitieren sowohl der Bahnverkehr, dessen Zugänglichkeit verbessert wird, als auch die besser erreichbaren Orte. Bahnhöfe wie Bielefeld Hbf oder Rheda-Wiedenbrück erhielten in den letzten Jahren „Hinterausgänge“, an anderen (z.B. Gütersloh) fehlen sie noch.

Verknüpfungen

Wer mit dem Zug fährt, hat in den meisten Fällen auch einen Weg zum und vom Bahnhof weg zurück zu legen. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung bevorzugt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. Daher ist es wichtig, dass auch die Wege zum Bahnhof attraktiv sind. Insbesondere im ländlichen Raum spielt auch die Verknüpfung mit dem Autoverkehr, also Parkplätze, eine wichtige Rolle. Diese sollten in Zukunft weitgehend mit Ladesäulen für Elektroautos ausgestattet sein.

Forderungen

- Güterbahn für Personenzüge nutzbar machen durch neue Bahnsteige
- Nutzerfreundliche Bahnsteige und Zugänge
- Service-Infrastruktur am Bahnhof ausbauen (Läden, Fahrradservice, Ortsinformation, Fahrplan- und Tarifinformation, Fahrscheinverkauf)

4. Die Streckeninfrastruktur

Der Marktanteil des Schienenverkehrs am gesamten Personenverkehr betrug laut der „Allianz pro Schiene“ im Jahr 2018 10,3%, im Güterverkehr 19%. In der Schweiz liegt der Marktanteil im Güterverkehr bei 42%, in Österreich bei 30%. Gleichzeitig befinden sich viele Strecken in Deutschland an der Kapazitätsgrenze. Die Infrastruktur muss also deutlich leistungsfähiger werden, um einen angemessenen Marktanteil des Schienenverkehrs zu ermöglichen, der den Klimaschutzzielen gerecht wird. Langfristig kann ein digitales Sicherungssystem wie ETCS Level 3 Kapazitätsreserven nutzen helfen, häufig sind es aber schon geringe infrastrukturelle Verbesserungen.

Das vom Schweizer Ingenieurbüro SMA im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Konzept „Deutschlandtakt“[11], dessen 3.Entwurf vorliegt, geht von einer Verdopplung des Schienenpersonenverkehres aus. Es enthält zahlreiche Fahrplanausweitungen und Infrastrukturmaßnahmen, darunter auch Neubaustrecken für den Fernverkehr. Es enthält sehr detaillierte Fahrpläne und ist dementsprechend eine gute Diskussionsgrundlage.

Im Korridor Hamm – Hannover ist in diesem Entwurf der Bau einer Neubaustrecke Bielefeld – Seelze für 300 km/h und ein Ausbau zwischen Bielefeld und Hamm für ebendiese Geschwindigkeit vorgesehen. Eine kritische Betrachtung mit Alternativen ist in [24] zu finden.

Im Folgenden sind unabhängig davon einige Handlungsfelder genannt.

4.1 nicht elektrifizierte Abschnitte

Seitens der Aufgabenträger ist geplant, für die Verkehre ab 2027 nur „lokal emmissionsfreie“ Fahrzeuge einzusetzen. Für nicht elektrifizierte Abschnitte kommen dafür Fahrzeuge mit Brennstoffzellen oder Akkufahrzeuge in Frage. Letztere haben eine begrenzte Reichweite. Sofern die Fahrzeuge mit Stromabnehmern ausgerüstet sind, können sie innerhalb der elektrifizierten Streckenabschnitte wie konventionelle Elektrofahrzeuge fahren und Akkus nachgeladen werden (E/E-Hybride). Vom Hersteller Bombardier wird dabei eine Ladeleistung von 1 MW angegeben, mit der innerhalb von 10 Minuten Akkus für eine Reichweite von 40 km geladen werden können.

Beide Fahrzeugtypen werden von Elektromotoren angetrieben und haben deren Systemvorteile – eine geringere Lautstärke und die Möglichkeit, beim Bremsen Energie zurück zu gewinnen. Brennstoffzellenfahrzeuge führen dazu zusätzlich Akkus mit.
Die großen Hersteller bieten bereits entsprechende Fahrzeuge an. Bereits im Probebetrieb sind zwei Brennstoffzellenfahrzeuge „iLINT“ von Alstom bei den Elbe-Weser-Verkehrsbetrieben GmbH (EVB) auf der Strecke Buxtehude–Bremerhaven–Cuxhaven. Ab 2022 sollen solche Züge die vorhandenen Dieseltriebwagen ablösen. Für den Betrieb im Taunus (nördlich Frankfurt/Main) ab 2022 sind 27 Fahrzeuge dieses Typs bestellt, die im Industriepark Höchst getankt werden können, wo bereits eine Wasserstoff-Infrastruktur besteht.
Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein hat bei Stadler 55 FLIRT AKKU-Züge bestellt, die ebenfalls ab 2022 für 30 Jahre zum Einsatz kommen sollen. Ab 2023 kommen im Ortenau-Netz (Offenburg) E/E-Hybridfahrzeuge von Siemens[3] und zwischen Leipzig und Chemnitz solche von Alstom zum Einsatz[9].
Für den Bereich des Nahverkehrsverbundes NWL sind 63 Fahrzeuge des Typs Civity BEMU des baskischen Herstellers CAF zum Einsatz im Netz Niederrhein/Münsterland ab 2025 bestellt.

Überblick: lokal emissionsfreie Fahrzeuge

Hersteller	Fahrzeugname	Technik	Reichweite	v_{max}	Einsatz in
Alstom	iLINT	Brennstoff-zelle	1000 km	140 km/h	Bremervörde sowie Taunus ab 2022
Siemens	Mireo Plus H	Brennstoff-zelle	550 km/ 900 km	140 km/h	noch keine Bestellung
Alstom	Coradia Continental BEMU	E/E-Hybrid	120 km	160 km/h	Leipzig-Chemnitz ab 2023
Stadler	FLIRT AKKU	E/E-Hybrid	150 km	140 km/h	Schleswig-Holstein ab 2022
Siemens	Mireo Plus B	E/E-Hybrid	80 km/ 120 km	140 km/h	Offenburg ab 2023
Siemens	Desiro ML ÖBB Cityjet eco	E/E-Hybrid	80 km	120 km/h	Niederösterreich (Test)
Bombardier	TALENT 3 BEMU	E/E-Hybrid	100 km	140 km/h	noch keine Bestellung
CAF	Civity BEMU	E/E-Hybrid	?	?	Niederrhein/ Münsterland ab 2025
Talgo	Vittal-One	Brennstoff-zelle	in Entwicklung bis 2023		

Eine Studie der TU Dresden im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft[10] empfiehlt eine Elektrifizierung bei Taktverkehren unterhalb einer Stunde. Hierbei ist zu beachten, dass der Fahrdraht laut DB-Richtlinie Ril 810.0242 in einer Regelhöhe von 5,50 m hängt (4,95 m sind technisch möglich) und die in Frage kommenden Oberleitungsbauarten Re 100 und Re 120 eine lichte Mindesthöhe unter Bauwerken von 5,70 m benötigen.

Für nicht elektrifizierte Strecken wird Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen oder Diesel-/Batterie-Hybridfahrzeugen der Vorzug gegenüber Brennstoffzellen-Fahrzeugen gegeben: „Das OL-/Batterie-Hybridkonzept erweist sich als vorteilhaft, wenn die Strecke nur einen geringen Anfangselektrifizierungsgrad aufweist und es verhältnismäßig lange, schwierig zu elektrifizierende Teilabschnitte, gibt. Gegenüber dem konventionellen Dieseltriebzug erweist sich auch der OL-/Diesel-Hybrid als wesentlich günstiger. Die Dieselantriebstechnologie im konventionellen Dieseltriebzug aber auch im Diesel-/Batterie-Hybrid erweist sich bei großem Verkehrsaufkommen als betriebswirtschaftlich nachteilig. Als betriebswirtschaftlich ungünstigstes Konzept erweist sich der Einsatz des H_2-/Batterie-Hybridantriebs.“ Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine Studie des Verbandes der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V. (VDE)[22] am Beispiel des Dieselnetzes Düren.

Bei der Betrachtung bleiben allerdings Umweltaspekte (Herstellung der Kraftstoffe, Akkuproduktion), sofern sie nicht über die Anschaffungskosten des Fahrzeugs eingepreist sind, unberücksichtigt. Hinsichtlich der Akkus wird insbesondere die Gewinnung seltener Erden (Lithium, Kobalt) kritisch gesehen. Lithiumeisenphosphat (LFP)-Akkus vermeiden zumindest Kobalt und Nickel. Gegen Wasserstoff spricht eine deutlich geringere Energieeffizienz, die laut diverser Quellen bei einem Drittel derjenigen des Akkuantriebs liegen soll (30 statt 90%). Eine intensive Forschung (z.B. Entwicklung von Natrium-Ionen-Akkus) ist offenbar noch notwendig und muss dringend gefördert werden.

Die Umwelt- bzw. Klimaverträglichkeit der Elektrotraktion hängt natürlich von der Art der Stromerzeugung ab. Den Verkehrsunternehmen ist die Wahl des Stromlieferanten freigestellt. Einige Bahnunternehmen wie Flixtrain nutzen Strom aus regenerativen Quellen. Es bleibt den Aufgabenträgern vorbehalten, die Nutzung von „Ökostrom“ in Ausschreibungen vorzugeben.

Die folgende Tabelle zeigt die nicht elektrifizierten Strecken, die Züge mit Ausgangspunkt in OWL benutzen. Es sind daher auch Strecken außerhalb der Region aufgeführt. Angegeben ist die Gesamtstrecke zwischen zwei Bahnhöfen mit Elektrifizierung und somit die Strecke, die ein Fahrzeug durch mitgeführte Energie überbrücken muss. Im Sinne der oben angeführten Studie befürworten wir die Elektrifizierung des Hauptstreckennetzes sowie der stark befahrenen Nebenstrecken. Dadurch würde der Elektrifizierungsgrad des OWL-Streckennetzes auf 70% steigen.

Strecke	nicht elektrifizierter Abschnitt/km	Bemerkung	Zusammenhängend bediente Strecken
Brackwede – Halle	13	Takt <60 Min.	Brackwede – Hörne = 50 km
Halle – Osnabrück-Hörne	37		
Brackwede – Paderborn	40	Takt <60 Min.	
Verl – Harsewinkel	27		
Bielefeld Ost – Lage	19	Takt <60 Min.	Bielefeld Ost – Lemgo-L. = 29 km
Lage – Lemgo-Lüttfeld	10		
Löhne – Hameln	53	Hauptstrecke	Löhne – Elze = 82 km
Hameln – Elze	29	Hauptstrecke	
Rheda – Münster	50		
Bünde – Rahden	33		
Langeland – Ottbergen	28	Hauptstrecke	Langeland - Kreiensen = 90 km Langeland – Göttingen = 92 km
Ottbergen – Kreiensen	62	Hauptstrecke	
Ottbergen – Bodenfelde	27	Hauptstrecke	
Bodenfelde – Göttingen	37		
Warburg – Schwerte	137	Hauptstrecke	

Die Strecken Warburg – Schwerte und Langeland – Ottbergen – Kreiensen/ Northeim (mit Abzweig als Nebenstrecke nach Göttingen in Bodenfelde) sind aufgrund ihrer steigungsreichen Streckenführung für elektrischen Betrieb prädestiniert.
In [23] wird eine Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld bis Ende 2028 in Aussicht gestellt, für die Strecken Brackwede – Paderborn, Brackwede – Osnabrück und Brilon – Warburg wird eine perspektivische Elektrifizierung nach 2035 genannt. Der Abschnitt Schwerte – Brilon könnte ab Ende 2033 elektrifiziert sein. Für die Strecke Löhne - Hameln wird angemerkt, dass für Ende 2029 ein elektrischer Betrieb angestrebt wird, es heißt: „Möglich sind sowohl der Einsatz alternativer Antriebe oder auch eine (Teil-)Elektrifizierung“. Die Strecke Langeland - Kreiensen/Bodenfelde findet keine Erwähnung.
Eine Besonderheit stellt die Strecke Verl – Harsewinkel (27 km) dar. Sie grenzt nicht an elektrifizierte Strecken, der einzige elektrifizierte Bahnhof Gütersloh Hbf liegt in

der Mitte. Zum Nachladen von Akkus wären somit entweder ein langer Aufenthalt in Gütersloh Hbf oder eine Ladestelle an einem der Endpunkte notwendig.

4.2 alte Stellwerke

14 Bahnhöfe in OWL sind noch mit mechanischen bzw. elektromechanischen Stellwerken der Baujahre 1904-1975 ausgestattet. Diese Stellwerke erlauben keine Fernsteuerung, so dass jedes Stellwerk mit Personal besetzt sein muss. Der Betrieb der Strecken ist damit sehr personalintensiv. Dies führt dazu, dass einigen Strecken nicht 24 Stunden täglich benutzt werden können, so dass für zusätzliche Züge Einschränkungen bestehen. Drei Bahnhöfe besitzen zwei Stellwerke, so dass zwei Personen (Fahrdienstleiter und Weichenwärter) zum Betrieb notwendig sind.
Die Stellwerke haben zudem den Sicherheitsmangel, dass sie nicht über Gleisfreimeldeanlagen verfügen. Es ist damit technisch möglich, Züge in besetzte Gleise einfahren zu lassen. Dies hat in den letzten Jahren, wenn auch nicht in OWL, zu mehreren Unfällen geführt.
Zur Rationalisierung des Betriebs und Erhöhung der Sicherheit sollten diese verbliebenen Relikte aus der Anfangszeit der Eisenbahn durch moderne Stellwerke ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Gleisfreimeldeanlagen („technische Überwachung Fahrweg – TüFa“), die bis 2024 für nahezu alle Stellwerke geplant ist, bringt sie nicht auf das Sicherheitsniveau moderner Stellwerke und macht den Betrieb nicht rationeller. Zudem haben die Stellwerke ihre geplante Einsatzdauer längst überschritten.
Zu einer höheren Pünktlichkeit der Züge oder einer höheren Streckenkapazität tragen neue Stellwerke allein hingegen nichts bei.

Bahnhöfe mit mechanischer bzw. elektromechanischer Stellwerkstechnik

Bahnhof	**Baujahr**	**Strecke**	**Bemerkung**
Bielefeld Ost	1912	Bielefeld – Lage	
Lage (Lippe)	?	Bielefeld – Lage; Herford – Himmighausen	2 Stellwerke
Horn-Bad Meinberg	1931	Herford – Himmighausen	2 Stellwerke
Leopoldstal	1904/1975	Herford – Himmighausen	2 Stellwerke
Holzhausen-Heddinghausen	?	Bünde – Rahden	
Lübbecke (Westf.)	?	Bünde – Rahden	
Rahden	1909	Bünde – Rahden	
Frille	1921	Minden – Nienburg	

Petershagen-Lahde	1921	Minden – Nienburg	durchschaltbar, nur zeitweise besetzt
Windheim	1921	Minden – Nienburg	
Heimsen	1921	Minden – Nienburg	durchschaltbar, nur zeitweise besetzt
Vlotho	1908	Löhne – Hameln	
Veltheim	1910	Löhne – Hameln	nur für Anschluss Kraftwerk Veltheim
Scherfede	1915	Warburg – Schwerte	

Erwähnt sei zudem der Schrankenposten an der Letter Straße in Herzebrock-Clarholz, der einzig die Aufgabe hat, die dortige Schrankenanlage zu bedienen. Der Umbau auf eine automatische Anlage, die deutlich geringe Schließzeiten hätte, scheitert bisher daran, dass ein erneuerter Bahnübergang aus rechtlichen Gründen separate Abbiegespuren für den Straßenverkehr benötigt und der dafür notwendige Grundstückserwerb bislang nicht erfolgt ist. Eine gewisse Besonderheit ist ebenso der Bahnhof Veltheim, der nur eine Weiche im Hauptgleis besitzt, die zum Anschluss des stillgelegten Kraftwerks führt. Für den Zugverkehr zwischen Vlotho und Rinteln hat er nur die Bedeutung einer Blockstelle.

Das Alter der vorhandenen Sicherungstechnik lässt erahnen, dass eine vom Bundesverkehrsministerium und DB Netz angestrebte „Digitalisierung“ (u.a. Ersatz der bisherigen Stellwerke durch insgesamt 280 Digitale Stellwerke (DSTW)[19]) eine sehr lange Zeitspanne in Anspruch nehmen wird. Auch wenn die damit verbundene Harmonisierung der europäischen Signal- und Zugsicherungssysteme erstrebenswert ist, so sind kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur notwendig.
Weitgehend gelungen ist eine europäische Harmonisierung bislang nur beim Funkstandard GSM-R. In OWL ist nur die Strecke Langeland – Holzminden nach wie vor mit analogem Zugfunk ausgerüstet, der allerdings kein Netzzugangskriterium ist. Triebfahrzeuge ohne analoges Funkgerät können die Rückfallebene P-GSM (Handynetz) nutzen, mit dem aber kein Notruf abgesetzt oder empfangen werden kann.

4.3 Streckenausbau

Nicht nur fehlende Bahnsteige, auch fehlende Gleise, Kreuzungsstellen oder geringe zulässige Geschwindigkeiten behindern den Bahnverkehr an manchen Stellen in

OWL. Folgende Tabelle stellt Maßnahmen vor, die den Bahnverkehr deutlich verbessern können:

Strecke	**Maßnahmen**
	Änderungen in der Signalisierung und Sicherungstechnik
Löhne – Bünde	Im Bahnhof Bünde Formsignal Zs3 Kz14 in km 94,8 in Regelgleis Ri. Löhne nachrüsten → schnellere Ausfahrt der Züge aus Rahden möglich (sonst Fahrt bis Ausfahrsignal in km 93,9 mit 40 km/h)
Bielefeld – Lage	Awanst. Edeka Großmarkt (km 18,3) in Bahnhof Bielefeld Ost einbinden (Einfahrsignal in Höhe km 18,1 statt km 18,6) → vereinfachte und schnellere Bedienung des Eurobahn-Betriebshofes
Minden – Nienburg	Aufgrund mehrerer Unfälle ist eine Beseitigung der 12 nicht technisch gesicherten Bahnübergänge angebracht. Im Zuge einer Aufwertung zur Hauptstrecke ist dies zwingend [24].
	Neue Gleise und höhere Geschwindigkeiten
Löhne – Hameln	2. Gleis wieder in Betrieb nehmen → Entlastung für Strecke Löhne – Hannover – Braunschweig [24]
Rheda – Münster	Ausbau für v_{max} = 100 km/h (teilw. 80 km/h) → schnellste Verbindung zwischen Bielefeld und Münster, Einsparung eines Zuges
Minden – Nienburg	zweigleisiger Ausbau und v_{max}=120 km/h [6] [24] - sinnvoll für verstärkten Containerverkehr OWL – Hamburg
Versmold – Hövelhof	Abschnitt Harsewinkel – Verl für SPNV wieder eröffnen (standardisierte Bewertung abgeschlossen mit Wert 1,6; Streckenausbau bis 2025 geplant); Einsatz von Akku- bzw. Brennstoffzellenfahrzeugen
Bielefeld – Lage	Bahnhof Ehlenbruch oder Helpup als weitere Kreuzungsmöglichkeit → ermöglicht zusätzliche Züge zwischen Bielefeld und Lage
Minden – Seelze	Zwei zusätzliche Gleise, um eine durchgängige Viergleisigkeit von Hamm nach Hannover zu erreichen [24]
Lage – Detmold	zweigleisiger Ausbau zur Vermeidung von Folgeverspätungen (Strecke ist zweigleisig trassiert)
	Perspektivisch
Halle – Osnabrück	zusätzliche Züge (30-Minuten-Takt) nach Osnabrück ermöglichen durch zweigleisigen Abschnitt Hesseln – Dissen-Bad Rothenfelde
Kirchlengern – Herford	Zusätzlicher Verbindung zum Richtungsgleis nach Herford der Güterbahn zur Kapazitätserweiterung; mit neuem Bahnsteig auch für Personenzüge nutzbar
Paderborn - Brilon Stadt	Wiederinbetriebnahme anstreben (Paderborn - Büren abgebaut; Büren - Brilon außer Betrieb (zuletzt Anschlussbahn RWE))
Rahden – Bassum	Wiederinbetriebnahme anstreben
Zum Thema Elektrifizierung siehe Abschnitt 4.1	

Im aktuellen Nahverkehrsplan des NWL[21] aus dem Jahre 2011 wird neben der Strecke Paderborn – Büren die Strecke Lemgo-Lüttfeld – Barntrup als mögliches Reaktivierungsprojekt genannt.

Beim Streckenausbau für den Güterverkehr wird häufig eine hohe Lärmbelastung durch laute Güterzüge befürchtet. Tatsächlich wird die Lautstärke von Zügen nicht dadurch beeinflusst, ob sie Personen befördern oder Güter transportieren, sondern durch ihre Bauart, insbesondere die Art der Bremsen. „Laute Züge“ sind vor allem

solche mit Graugussbremsklötzen, welche die Laufflächen der Räder aufrauen, wodurch es zu einer hohen Lärmentwicklung beim Fahren kommt. Durch das 2017 beschlossene Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) ist seit Dezember 2020 der Betrieb „lauter Güterwagen“ – mit bestimmten Ausnahmen – verboten, so dass laut rappelnde Güterzüge nur noch selten anzutreffen sind.
Im Projekt „Innovativer Güterwagen“[26] werden zudem Güterwagen entwickelt, vielfacher Hinsicht den heutigen Anforderungen genügen – Lärmminderung durch Scheibenbremsen, Automatische Kupplungen, Telematik usw.. Es wäre gleichzeitig der Abschied vom Güterwagen als „Billigprodukt“.

ERLÄUTERUNGEN

Löhne – Hameln – Elze

Die Strecke stellt eine Südumfahrung des Knotens Hannovers dar und die kürzeste Verbindung zwischen Löhne, Hildesheim und Braunschweig. Bis 1990 war sie zweigleisig. Das zweite Gleis wurde außer Betrieb genommen, teilweise abgebaut und die Stellwerkstechnik an den eingleisigen Betrieb angepasst. Als Alternativ- oder Umleitungsstrecke ist sie durch die Eingleisigkeit und insbesondere die fehlende Elektrifizierung derzeit kaum geeignet. Es können nur zwei Züge pro Stunde und Richtung fahren.
Durch die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises und eine Elektrifizierung könnte die Strecke von allen Zügen befahren und somit zusätzliche Kapazitäten zwischen Löhne und Braunschweig geschaffen werden. Dies ist dringend geboten, zumal der Korridor Löhne - Hannover bereits jetzt hoch belastet ist und es künftig zu einer Aufwertung der Zugverbindung Berlin - Amsterdam kommen wird. Die Strecke ist Bestandteil des Alternativkonzeptes zur Neubaustrecke Bielefeld – Hannover [24].

Aus- und Neubauvorhaben im Bereich Bielefeld - Hannover

Ein Gutachten des Planungsbüros KCW[17] im Auftrag des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) und des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI), das eine Strategie zur Verdopplung des Marktanteils der Schiene im Güterverkehr entwickelt, sieht in der fehlenden zweiten Strecke zwischen Minden und Wunstorf einen Engpass und empfiehlt ebenso den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizie-

rung der Strecke Löhne - Elze. Für deren Ausbau zwischen Löhne und Hameln werden darin 440 Mio. €, für den Ausbau zwischen Hameln und Elze 260 Mio. € veranschlagt.
Der Bau der zweiten Strecke zwischen Minden und Wunstorf scheiterte dereinst am zweiten Weltkrieg und war zuletzt im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

In den Fahrplänen des „Deutschlandtaktes“[11] ist eine Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover vorgesehen, womit eine Fahrzeit zwischen beiden Orten von 31 Minuten gegenüber 48 Minuten heute erreicht werden soll.
Auch zwischen Bielefeld und Hamm ist eine Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten auf 21 Minuten durch einen Streckenausbau vorgesehen, so dass die Fahrzeit zwischen den Taktknoten Hamm und Hannover 54 Minuten betrüge. Die derzeitige Fahrzeit von 1.18 Stunden fügt sich bei einem geplanten Halbstundentakt der ICE allerdings auch recht gut in das Taktschema ein.
Eine Neubaustrecke ist daher nur im Zusammenhang mit einem Ausbau der Strecke Hamm – Bielefeld auf 300 km/h sinnvoll, da ansonsten eine Fahrzeit von unter einer Stunde zwischen den Taktknoten Hamm und Hannover nicht erreicht werden kann.
Bahnsteige sind dann nur noch mit besonderer Sicherung zulässig.
Wegen der hohen Kosten wird im KCW-Gutachten vor der „Wiederholung alter Fehler“ gewarnt. Tatsächlich enthält der „Deutschlandtakt“ ein bundesweites Netz aus 300 km/h-Hochgeschwindigkeitsstrecken. Es bleibt eine politische Entscheidung, ob dies noch als zeitgemäß angesehen werden kann.
Zu diesem Thema siehe auch den besonderen Text „Eisenbahnstrecken zwischen Hamm und Hannover - Neubau für 300 km/h und Alternativlösungen“ [24].

Rheda-Münster

Die Verbindung zwischen Bielefeld und Münster wird zuweilen als schlechteste Verbindung zwischen zwei deutschen Großstädten bezeichnet – dies gilt sowohl für die Straße als auch die Scheine. Dabei existiert mit der Bahnlinie Rheda – Münster eine direkte Verbindung. Es handelt sich allerdings um die letzte Nebenstrecke in OWL, deren Streckengeschwindigkeit größtenteils noch bei 60 km/h liegt, so dass ihre Vorteile nicht zur Geltung kommen.

Dies lässt sich durch den Ausbau auf v_{max} = 100 km/h (teilweise sind 80 km/h ausreichend) zwischen Rheda-Wiedenbrück und Beelen, Warendorf und Telgte sowie Telgte und Münster ändern.

Die Auswirkungen:

- Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bielefeld und Münster um 20 Minuten auf 1Stunde 10 Minuten. Dies wäre die schnellste Verbindung zwischen beiden Städten
- Kreuzung nur noch in Warendorf → zusätzliche Züge mit Kreuzung in Beelen und Telgte möglich, höhere Fahrplansicherheit durch Wegfall einer Kreuzung
- Höhere Sicherheit an Bahnübergängen, da die 60 technisch ungesicherten Bahnübergänge weitgehend entfallen.
- Beitrag zum Lärmschutz durch Wegfall von 85 Pfeiftafeln je Richtung
- Einsparung eines Zuges im Umlauf

In der Studie „Deutschland-Takt“ des Bundesverkehrsministeriums[11] wird folgender Fahrplan vorgeschlagen, der einen Halbstundentakt zwischen Bielefeld und Münster vorsieht. Dieser verlangt die Wiedereinrichtung des Bahnhofes Clarholz. Ohne diesen Kreuzungspunkt ist ein Halbstundentakt nur zwischen Münster und Warendorf möglich. Die Kreuzungszeiten sind sehr knapp gehalten. Im Entwurf ist die Kreuzung in Telgte nicht korrekt dargestellt und daher hier zu einem möglichen Fahrplan verändert.

Deutschland-Takt-Fahrplan [11]:

	Haupttakt	**Zwischentakt**		**Haupttakt**	**Zwischentakt**
Bielefeld Hbf	**8.40**	**9.10**	**Münster Hbf**	**9.06**	**9.36**
Brackwede	8.45	9.15	Telgte an	9.15	9.45
Gütersloh Hbf	8.56	9.25	Telgte an	9.18	9.18
Rheda-Wiedenbr.	9.04	9.34	Müssingen	9.24	9.54
Herzebrock	9.11	9.41	Warendorf an	9.30	10.00
Clarholz an	9.14	9.44	Warendorf ab	9.31	10.01
Clarholz ab	9.16	9.46	Beelen	9.38	10.08
Beelen	9.23	9.53	Clarholz	9.44	10.14
Warendorf an	9.29	9.59	Clarholz	9.45	10.15
Warendorf ab	9.31	10.01	Herzebrock	9.49	10.19
Müssingen	9.37	10.07	Rheda-Wiedenbrück	9.55	10.25

Telgte an	9.45	10.15	Gütersloh Hbf	10.03	10.33
Telgte ab	9.46	10.16	Brackwede	10.16	10.44
Münster Hbf	**9.54**	**10.24**	**Bielefeld Hbf**	**10.21**	**10.49**

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Strecke durch einen Halbstundentakt elektrifizierungswürdig werden könnte.
Auch wenn der Halbstundentakt nicht verwirklicht werden soll, ist die Wiedereinrichtung des Bahnhofes Clarholz eine sinnvolle Maßnahme, da sie Verstärkerzüge im halbstündigen Abstand zu den Regelzügen zulässt. Ein zusätzlicher Zug in abweichender Fahrtlage (Kreuzungen in Telgte und Beelen) ist allerdings auch ohne den Bahnhof Clarholz möglich.

Bielefeld - Lage

Durch den 1995 erfolgten Rückbau des Bahnhofs Helpup und Ehlenbruch zu Haltepunkten wurden Trassen für Verstärkerzüge unmöglich gemacht. Ein Wiederaufbau einer der Bahnhöfe, gesteuert vom ESTW Lage, würde dieses Manko verschwinden lassen. Ein Bahnhof Helpup würde ein Verlegen der Kreuzung aus Oerlinghausen bei einer Verspätung eines Zuges aus Lage von mehr als 5 Minuten ermöglichen.
Die folgenden Tabellen zeigen die Möglichkeiten für zusätzliche Regionalbahn (RB)-Trassen - bezeichnet als ZRB, berechnet mit Halten an allen Stationen. Es ist ebenso angegeben, wenn die Fahrt über Lage hinaus nach Lemgo oder Detmold verlängert werden kann. Eine Empfehlung für eine der Varianten kann in diesem Rahmen nicht gegeben werden.
Überlegenswert ist zudem ein Halt im Bahnhof Hillegossen für die Mitarbeiter der dortigen Papierfabrik Mitsubishi High Tech Paper (530 Mitarbeiter). Der Halt würde zwar mehr Zeit als die die vorhandene Fahrzeitreserve zwischen Oldentrup und Ubbedissen von 0,5 Minuten benötigen, allerdings wäre der Halt auch nur zum Schichtwechsel notwendig. Durch den Umbau des Bahnhofes Bielefeld Ost kann zudem eine zusätzliche Fahrzeitreserve gewonnen werden (s.u.).

Kreuzung Helpup

	RB	RE	ZRB1	ZRB2
Bielefeld Hbf	15	49	35	03
Bielefeld Ost	18	51	38	07
Bielefeld Ost	19	51	42	10

Oerlinghausen an	29	59	52	20
Oerlinghausen	32	03	52	20
Helpup an	35	06	55	23
Helpup	36	06	57	26
Lage	44	12	04	33
Kombinierbar mit			--	*ZRB1*
Fahrzeit Bielefeld - Lage	29 Min.	23 Min.	30 Min.	30 Min.
mögliche Weiterfahrt bzw. Fahrplan RB 73/RE82				
Detmold an				*39*
Lemgo an	54	20		*41*
Lemgo ab	07			*19*
Detmold ab		40		*20*
	RB 73	RE 82	ZRB1	ZRB2
Lage	17	50	57	28
Helpup	24	56	04	35
Helpup	25	56	07	37
Oerlinghausen	29	59	11	41
Oerlinghausen	30	00	11	41
Bielefeld Ost an	41	09	32	50
Bielefeld Ost	41	09	32	52
Bielefeld Hbf	45	11	36	56
Kombinierbar mit			*ZRB2*	---
Fahrzeit Bielefeld - Lage	28 Min.	21 Min.	39 Min.	28 Min.

ZRB 1 Lage - Bielefeld: 10 Min. Wartezeit in Hillegossen

Kreuzung Ehlenbruch

	RB 73	RE 82	ZRB1	ZRB2
Bielefeld Hbf	15	49	24	52
Hillegossen an	25	55	34	02
Hillegossen	25	55	36	05
Oerlinghausen an	29	59	40	09
Oerlinghausen	32	03	41	10
Ehlenbruch an	38	08	47	16
Ehlenbruch	39	08	55	23
Lage	44	12	00	28
Kombinierbar mit			*ZRB1/2 im Anschluss*	
Fahrzeit Bielefeld - Lage	29 Min.	23 Min.	36 Min.	36 Min.
mögliche Weiterfahrt bzw. Fahrplan RB 73/RE82				
Detmold an				*35*
Lemgo an	54	20		*37*
Lemgo ab	07			*23*
Detmold ab		40		*24*
	RB 73	RE 82	ZRB1	ZRB2

Lage	17	50	01	32
Ehlenbruch an	22	54	06	37
Ehlenbruch	22	54	09	40
Oerlinghausen an	29	59	16	47
Oerlinghausen	30	00	16	48
Hillegossen an	35	04	21	53
Hillegossen	35	04	26	56
Bielefeld Hbf	45	11	36	06
Kombinierbar mit			*ZRB1/2 im Vorlauf*	
Fahrzeit Bielefeld - Lage	28 Min.	21 Min.	35 Min.	33 Min.

Verbesserungsmöglichkeiten im Bahnhof Bielefeld Ost

Um diesen Bahnhof betrieblich und für Fahrgäste optimal zu gestalten sind zahlreiche Änderungen notwendig. Neben der Umstellung auf ein elektronisches Stellwerk sind diese:

Einbindung des Anschlusses Eurobahn: Häufig müssen Züge nach Bielefeld in Hillegossen warten, da der Anschluss der Eurobahn in Sieker bedient wird, der sich auf freier Strecke befindet. Würde dieser in den Bahnhof eingebunden, wodurch er um 500 m länger würde, könnte der Anschluss als Rangierfahrt bedient werden und Züge als Lage bis zum Einfahrsignal fahren. Die Bedienung würde sich zudem durch den Einbau elektrischer Weichen deutlich vereinfachen. Dahingehende Pläne scheiterten bislang jedoch an der von der DB Netz geforderten Kostenübernahme durch die Eurobahn.

Neuer Bahnsteig und neuer Zugang: Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über eine steile, nicht behindertengerechte Rampe. Der Zugang von der Bushaltestelle „Ostbahnhof“ ist zudem direkt nicht möglich. Eine optimale Lösung wäre:

- Tunnel durch den Bahndamm, der den Bahnhofsplatz mit dem Fußweg hinter dem Bahnhof verbindet und damit den direkten Zugang zum Bus ermöglicht
- Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3, wobei das Gleis 1 aufgegeben und Gleis 2 verschwenkt wird. Zugang vom Tunnel.
- Geschwindigkeitserhöhung für das durchgehende Hauptgleis auf 80 km/h - eine technische Sicherung des Bahnübergangs Meisenstr. wird notwendig, wenn in Richtung Lage diese Geschwindigkeit durchgehend gefahren werden soll

- Die Anbindung an das ehem. Gelände des Containerbahnhofes soll erhalten bleiben.

Bei einem Umbau können sechs Weichen im Bahnhof ohne Einschränkung der betrieblichen Möglichkeiten entfallen.

Rahden – Sulingen – Bassum

Eine Wiederinbetriebnahme dieser Strecke würde eine zusätzliche Verbindung Richtung Bremen schaffen. Notwendig wäre eine Wiedereröffnung mit einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h und Kreuzungsmöglichkeiten in Pr. Ströhen und Schwaförden.

Die Gruppe „Wir sind Sulingen 2.029 - Projekt Bahn 2.029“, die im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsprozesses der Stadt Sulingen Perspektiven für die Stadtentwicklung erarbeitet, hat seit 2015 bereits 4360 Unterschriften für eine Bahnanbindung Sulingens gesammelt. Diese Unterschriftenlisten sollen in gebundener Form dem Wirtschafts- und Verkehrsminister von Niedersachsen übergeben werden. Von Seiten des Landes Niedersachsen ist zunächst eine Aufwertung der Buslinien Diepholz - Sulingen – Nienburg und Sulingen – Bassum zu landesbedeutsamen Linien vorgesehen. Bei einer Verlängerung der Linie RB 71 über Rahden hinaus entstünde folgender Fahrplan:

	NWB		RB
Bremen Hbf	*33*	Bielefeld Hbf	50
Bassum an	*05*	Bünde	15
	RB	**Rahden**	**48**
Bassum	**12**	Pr. Ströhen an	56
Apelstedt	17	Pr. Ströhen	59
Neuenkirchen	21	Ströhen	04
Blockwinkel	23	Varrel	11
Schwaförden an	27	Barenburg	|
Schwaförden	30	**Sulingen an**	**21**
Vorwohlde	32	**Sulingen**	**22**
Sulingen an	**34**	Vorwohlde	25
Sulingen	**36**	Schwaförden an	29
Barenburg	|	Schwaförden	30
Varrel	46	Blockwinkel	33
Ströhen	53	Neuenkirchen	36
Pr. Ströhen an	58	Apelstedt	40
Pr. Ströhen	59	**Bassum an**	**44**
Rahden	**07**		NWB
Bünde	43	*Bassum*	*51*
Bielefeld Hbf an	11	*Bremen Hbf an*	*27*

Der Zug ermöglicht eine neue Verbindung aus OWL Richtung Bremen, aber auch aus dem Sulinger Raum Richtung OWL, wo sich in Espelkamp und Lübbecke mit den Firmen Harting und Gauselmann zwei bedeutende Arbeitgeber befinden.
Nach Ansicht des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bindet die Strecke das Mittelzentrum Sulingen an das Bahnnetz an und kann „wesentliche Funktionen für den Schienengüterverkehr übernehmen. Sie ist vor allem deshalb für den Güterverkehr geeignet, weil sie eine Umfahrung des überlasteten Knotens Hannover aus Richtung Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven ermöglicht“ [8].
Ebenso wäre in Bielefeld eine Durchbindung der Züge nach Paderborn statt nach Münster möglich, so dass eine attraktive Nord-Süd-Verbindung innerhalb OWLs entstehen könnte.
Zu bedenken sind allerdings das geringe Fahrgastpotential im niedersächsischen Abschnitt und mögliche andere Konzepte mit einer Nutzung der bestehenden Strecke Diepholz – Sulingen im Personenverkehr und solche mit einem Ausbau der Strecke Minden – Nienburg als Nord-Süd-Achse.

Paderborn - Brilon Stadt

Die Strecke stellt eine Verbindung von Paderborn ins Sauerland und weiter nach Marburg und Frankfurt dar. In den 1960er Jahren verkehrten hier durchgehende Züge von Bielefeld nach Frankfurt. Der Abschnitt Paderborn – Büren wurde 1999 saniert und danach von Ausflugszügen befahren, 2006 aber vom Eigentümer stillgelegt. Die Gleise wurden abgebaut. Der Abschnitt Büren - Brilon Stadt war bis 2016 als Anschlussgleis an RWE verpachtet und wurde auch von Ausflugszügen genutzt. Der Abschnitt Paderborn – Büren befindet sich im Eigentum des Kreises Paderborn, der Abschnitt Büren - Brilon Stadt im Eigentum der DB Netz AG. Pläne für eine „Regionalstadtbahn“ Paderborn – Büren wurden nicht verwirklicht. Auf Wunsch der Stadt Brilon lässt der NWL zur Zeit ein neues Gutachten zur Reaktivierung der Gesamtstrecke erstellen.

4.4 neue Zugangsstellen

In den letzten Jahren wurden bereits einige Haltepunkte neu errichtet (z.B. Quelle Kupferheide) oder wieder eröffnet (z.B. Oldentrup). Folgende neue Halte sind untersuchenswert:

Petershagen-Windheim	Siedlungsschwerpunkt Windheim (1400 Ew.)
Petershagen-Wasserstraße (ursprüngl. Name „Schlüsselburg (Weser)“)	Siedlungsschwerpunkt Wasserstr. (900 Ew.); Nachbarort Schlüsselburg (500 Ew.)
In [24] findet sich der Vorschlag für eine „Regiobahn Mittelweser“: Im Zuge eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke Minden – Nienburg könnten bis zu 8 Halte wiedereröffnet werden.	
Höxter-Corvey	neuer Haltepunkt am Kloster; in Infrastrukturfinanzierungsplan NRW (Teil B) aufgenommen [7] *(wäre vorteilhaft zur LGS Höxter 2023)*
Porta Westfalica-Eisbergen	Siedlungsschwerpunkt Eisbergen (3600 Ew.)
Hillegossen	Halte für Mitarbeiter der Papierfabrik (530 MA)
Himmighausen	Umsteigepunkt für Fahrten Detmold ← → Hameln
Zwischen den Zügen aus Detmold und denjenigen Richtung Schieder bzw. Hameln ist ein Umstieg nur in Altenbeken möglich, dort aber mit 60 Minuten Umsteigezeit. Die Züge nutzen aber zwischen Altenbeken und Himmighausen auf 9 km die gleiche Strecke, die beim Umstieg in Altenbeken doppelt befahren wird. In [11] wird ein veränderter Fahrplan für die S5 mit Aufwertung zum Regionalexpress genannt, so dass ein Umstieg mit 5 Minuten Umsteigezeit in Altenbeken möglich würde. Dadurch entfallen jedoch die Anschlüsse in Hameln an die Züge nach Hildesheim. Daher ist eine Wiedereröffnung der Zugangsstelle Himmighausen sinnvoll, wodurch auch die Fahrzeit Detmold – Hameln um 10 Minuten verringert werden kann.	

4.5 Anschlüsse für den Güterverkehr

Güter sollen auf die Bahn – können sie aber oft nicht, da Verladestellen fehlen. Auch wenn sich in OWL noch eine gewisse Anzahl an Gleisanschlüssen findet, so wurden im Bereich der DB Netz Gleisanschlüsse und insbesondere Verladestellen in den letzten Jahrzehnten weitgehend geschlossen. Gleisanschlüsse zu neuen Gewerbegebieten haben nur eine Alibifunktion auf dem Papier und werden nicht verwirklicht (z.B. Ravenna-Park in Halle, Hermes Logistik in Löhne). Mitverantwortlich dafür ist das veraltete und damit personalintensive Güterzug-System (Schraubenkupplungen, die von Hand gekuppelt und entkuppelt werden müssen, fehlende Diagnosesysteme usw.). Moderne Systeme gibt es für den Containertransport (z.B. „Cargo-Beamer“ oder „Helrom Trailerbahn“ [12]), automatische Kupplungen haben bislang nur Projektstatus [13] [26]. Diese zeigen aber, dass ein erhebliches Potenzial des Bahnverkehrs ungenutzt bleibt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert inzwischen in einer von vielen Unternehmen unterstützen „Gleisanschluss-Charta“ (www. gleisanschluss-charta.de) eine verbesserte Förderung von Gleisanschlüssen, sowohl in finanzieller Hinsicht als auch in Hinblick auf vereinfachte Regularien.

Im Folgenden sind die noch vorhandenen Gleisanschlüsse aufgeführt.

Bahnanschlüsse in OWL

Bahnhof	*Eigentümer/Nutzer*	*Status*
Bielefeld Hbf	Stadtwerke Bielefeld GmbH	außer Betrieb
Containerbahnhof Bielefeld Ost	DB Netz AG	stillgelegt, Anschlussgleis vorhanden
Bielefeld Ost	Stockmeier Chemie	außer Betrieb; Anschluss könnte mit demjenigen des ehem. Containerbahnhofs zusammengelegt werden
Sieker Edeka Großmarkt Awanst (zw. Bielefeld Ost und Hillegossen)	Eurobahn GmbH&Co. KG	in Betrieb
Hillegossen	Peter Timpe	in Betrieb, z.Zt. ungenutzt
Hillegossen	Mitsubishi HiTec Paper Bielefeld GmbH	außer Betrieb
Brackwede	Dr. Oetker KG	außer Betrieb
Brackwede	ThyssenKrupp Schulte GmbH	in Betrieb
Brackwede	Pallatzky GmbH	in Betrieb
Brackwede	Gestamp Umformtechnik GmbH	in Betrieb
Quelle	Kastrup Recycling GmbH&Co. KG	in Betrieb
Halle Anst. Storck (zw. Halle und Hesseln)	August Storck KG	außer Betrieb
Brackwede Süd Awanst (zw. Brackwede und Sennestadt)	Mannesmann Precision Tubes GmbH	in Betrieb
Isselhorst-Avenwedde Awanst (zw. Brackwede und Gütersloh Hbf)	DB Netz AG	außer Betrieb
Gütersloh Hbf	Pfleiderer Industrie GmbH	in Betrieb
Gütersloh Hbf	Miele & Cie. GmbH	in Betrieb
Gütersloh Nord	Kemena GmbH	in Betrieb
Gütersloh Nord	Gebr. Diekötter KG	in Betrieb
Gütersloh Nord	Friedrich Amtenbrink GmbH	in Betrieb
Spexard Umschlagbahnhof	Captrain Cargo West GmbH	in Betrieb, aber praktisch ungenutzt
Spexard Umschlagbahnhof	W. Stockbrügger OHG	in Betrieb
Gütersloh Flughafen	Bundesrep. Deutschland	außer Betrieb
Rheda-Wiedenbrück	Happe Bauzentrum GmbH & Co. KG	in Betrieb

Harsewinkel West	Claas KGaA mbH	in Betrieb
Versmold	Brüninghaus Verpackungssysteme GmbH & Co. KG	in Betrieb
Versmold	Transgas GmbH&Co KG	in Betrieb
Herford	Brauerei Felsenkeller	außer Betrieb
Herford	SULO Umwelttechnik	außer Betrieb
Gohfeld	Kemena GmbH	in Betrieb
Veltheim	E.ON/Kraftwerk Veltheim	außer Betrieb
Bünde	Stadt Bünde	außer Betrieb
Löhne (Westf.)	Stadt Löhne	außer Betrieb; Reaktivierung durch Kemena GmbH geplant
Minden (Westf.)	Hafen Bückeburg-Berenbusch GmbH	in Betrieb
Minden (Westf.)	Wehrbereichsverwaltung West	in Betrieb
Minden (Westf.)	DB Systemtechnik	in Betrieb
Minden Fr.-Wilhelm-Str.	Siegfried PharmaChemikalien Minden GmbH	in Betrieb
Minden Fr.-Wilhelm-Str.	Mindener Hafen GmbH	in Betrieb
Minden Anschlussgleis Leteln	*diverse Anschlüsse*	in Betrieb
Minden Osthafen	*diverse Anschlüsse*	in Betrieb
Minden Abstieghafen	Drachen-Propangas GmbH	in Betrieb (?)
Nammen Grube	Barbara Erzbergbau	in Betrieb
Kleinenbremen	Besucher-Bergwerk und Museum Kleinenbremen gGmbH	außer Betrieb
Minden Oberstadt	Schünke Logistik	in Betrieb
Minden Oberstadt	Museumseisenbahn Minden e.V.	in Betrieb
Hartum	Berentzen-Gruppe AG	in Betrieb
Hille Hafen Süd	Stadt Hille	außer Betrieb
Petershagen-Lahde	Uniper SE/ Kraftwerk Heyden	in Betrieb
Besta Awanst (zw. Lübbecke und Espelkamp)	BESTA Eisen- und Stahlhandelsges. mbH	in Betrieb
Espelkamp	Stadt Espelkamp	außer Betrieb
Rahden	Museumseisenbahn Rahden-Uchte e.V.	in Betrieb
Detmold	WPG Westfälische Propan-GmbH	in Betrieb
Remmighausen	Lippische Eisenindustrie GmbH	in Betrieb
Horn-Bad Meinberg	GHP Glunz Holzwerkstoffproduktions-GmbH	außer Betrieb
Kronospan Awanst (zw. Leopoldstal und Himmighausen)	Kronospan GmbH	in Betrieb

Herste Awanst (zw. Langeland und Ottbergen)	Linde Gas AG	in Betrieb
Brakel Awanst (zw. Langeland und Ottbergen)	DB Netz	in Betrieb (zur Anmietung für Abstellungen)
Schloß Neuhaus Awanst (zw. Sennelager und Paderborn Nord)	Benteler AG	in Betrieb
Paderborn Nord	DB Fahrzeuginstandhaltung/ AW Paderborn	in Betrieb
Paderborn Nord (Anschluss Marienloh Benteler Talle)	Benteler AG	in Betrieb
Paderborn Hbf	Benteler AG	in Betrieb
Paderborn Hbf (Anschluss Mönkeloh)	Stadt Paderborn ASB	außer Betrieb
Paderborn Hbf (Anschluss Mönkeloh)	Bremer AG	in Betrieb
Altenbeken	EBC Eisenbahnbetriebs- und Consulting GmbH	in Betrieb
Salzkotten	Stadt Salzkotten	außer Betrieb

„Awanst“ bezeichnet eine Ausweichanschlussstelle. Der Anschluss liegt auf freier Strecke, bei einer Bedienung muss der betreffende Streckenabschnitt für Zugfahrten gesperrt sein. Die Bedienung des Anschlusses ist damit oft zeitaufwändig und umständlich. Eine Einbindung in einen Bahnhof ist daher anzustreben.

4.5.1 ungenutzte Bahngelände in Bielefeld und Löhne

In Bielefeld befindet sich der zentrumsnah gelegene **Containerbahnhof Bielefeld Ost**. Er ist seit 2002 stillgelegt, eine neue Nutzung ist zur Zeit nicht in Aussicht, so dass ein 10 ha großes Bahngelände ungenutzt bleibt. Ein Gleisanschluss der Firma Stockmeier Chemie, der über das Gelände erreicht wird und dieselbe Anschlussweiche nutzen könnte, wird aus Kostengründen nicht genutzt, da der Straßenanschluss im Gegensatz zum Bahnanschluss kostenlos ist und kein Anschlussbahnleiter benötigt wird.

In einer Studie zur City-Logistik [14] wird das Gelände als geeignet als Umschlagdepot („Urban-Hub“) für City-Logistik angesehen. Im gültigen Flächennutzungsplan ist es noch für die Trasse der B66n freigehalten.

Hilfreich wäre eine Übernahme des Gleisanschlusses durch die Stadt, die dieses dem Gewerbe zur Verfügung stellt und ebenso den Anschlussbahnleiter stellt.

Bei jedweder Neunutzung ist allerdings zu bedenken, dass das Gelände während der jahrzehntelangen Nutzung, u.a. als Betriebshof für Dieselfahrzeuge, stark mit Schadstoffen belastet wurde und ggf. aufwändig saniert werden muss. Ausgenommen davon ist ein kleines Teilstück, das an die Spedition Kunze grenzt sowie ein derzeit unbebautes Grundstück an der Wilhelm-Bertelsmann-Straße.
Eine andere Idee, die auch solchen Geländen umsetzbar wäre, ist eine Art „Eisenbahnerlebniszentrum“, in dem Interessierten die Eisenbahn mit Ausstellungen, Fahrsimulator, Veranstaltungen usw. näher gebracht werden kann und das ebenso für Ausbildungen genutzt werden kann. Angesichts des Personalmangels bei den Eisenbahnen, aber auch der Tatsache, dass die Eisenbahn aus vielen Köpfen als Verkehrsmittel verschwunden ist, eine durchaus sinnvolle Einrichtung.

In **Löhne** ist das Gelände des ehemaligen Betriebswerkes seit vielen Jahren ungenutzt, aber noch an das Streckennetz angebunden. Das Gelände hat allerdings keine Anbindung an das Straßennetz, was eine Folgenutzung erschwert.
Auch in vielen anderen Bahnhöfen finden sich ungenutzte – teils stillgelegte - Gleisanlagen, die an die frühere starke Nutzung der Eisenbahn im Güterverkehr erinnern und einer neuen Nutzung harren.

Forderungen

- Elektrifizierung der Hauptstrecken und viel befahrenen Nebenstrecken
- Ausbau der Strecken Rheda – Münster und Löhne – Elze
- Modernisierung der Stellwerkstechnik
- Beseitigen von Schwachstellen, die Mehrverkehr verhindern
- Modernisierung der Güterverkehrs (Bremstechnik, Technologie)
- Förderung der Entwicklung umweltschonender Stromspeicher (Akkus, Kondensatoren)

5. Fahrpläne

Die Fahrpläne des SPNV sind weitgehend durch die Vertaktung des Integralen Taktfahrplans NRW festgelegt. Veränderungen im Fahrplan würden führen oft zu Anschlussverlusten führen oder weitreichende Änderungen für andere Linien – auch Anschluss-Buslinien – nach sich ziehen. Trotzdem sind an manchen Stellen Veränderungen möglich und sinnvoll.

„Sennebahn“ Bielefeld – Paderborn

Im Fahrplankonzept „Deutschland-Takt“[11] ist eine Verschiebung der Fahrplanlage der Züge der „Sennebahn“ um 10 Minuten vorgesehen, wodurch Anschlüsse aus Warburg und Kassel erreicht werden. Diese Maßnahme kann kostenfrei kurzfristig umgesetzt werden, wobei die Fahrpläne der Buslinien am Bahnhof Sennestadt ebenfalls angepasst werden müssten.

Halt	Minute	Anschlüsse	Halt	Minute	Anschlüsse
Bielefeld Hbf	14/**44**	von RB 71 (an 11)* von RE 6 (an 59), von RE 70/78 (an 36)	Paderborn Hbf	**23**/53	Von RE 11/89 (an 15)
Brackwede	19/**49**	von RE 67 (43)	Hövelhof an	**44**/13	
Sennestadt an	29/**59**		Hövelhof	**45**/17	
Sennestadt	31/**01**		Sennestadt an	**00**/30	
Hövelhof an	44/**15**		Sennestadt	**02**/32	
Hövelhof	47/**17**		Brackwede	**13**/43	an RB 67 (18)
Paderborn Hbf	07/**37**	an RE 11/89 (ab 42)	Bielefeld Hbf	**18**/48	an RE 6 (ab 59), an RE 70/78 (ab 24) an RB 71 (ab 50)*

fett: Haupttakt

* Dieser Anschluss kann nur bei Durchbindung der Züge Rahden – Paderborn gewährleistet werden (s. auch 4.3)

In der Kritik steht zudem das Auslassen der Halte Schloss Neuhaus und Hövelriege bzw. Sennelager durch jeden zweiten Zug im 30-Minuten-Takt. Das Auslassen der Paderborner Halte ist dabei nur durch eine höhere Fahrplansicherheit begründbar, da auch bei einem Halt aller Züge an diesen Stationen eine Kreuzungszeit von 2 Minuten in Hövelhof gewährleistet ist. Der Halt in Hövelriege würde hingegen eine Kreuzung mit null Minuten in Hövelhof oder Sennestadt erfordern, was nicht realisierbar ist.

Eine Alternative besteht darin, neben einem stündlichen Zug mit allen Halten einen „Expresszug“ einzurichten, der eine schnelle Verbindung zwischen den beiden größten ostwestfälischen Städten ermöglicht und 11-14 Minuten Fahrzeit gegenüber der Regionalbahn einspart. Für einige Zwischenhalte entfällt so zwar der Halbstunden-

takt, jedoch bestehen zwischen Bielefeld und Schloß Holte sowie Paderborn und Hövelhof zusätzliche Busverbindungen.

Möglicher Fahrplan:

Halt	RB	**RE**	Halt	RB	**RE**
Bielefeld Hbf	44	**16**	Paderborn Hbf	23	**01**
Brackwede	49	**21**	PB Kasseler Tor	25	**03**
Senne	53	|	Paderborn Nord an	28	|
Windelsbleiche	55	|	Paderborn Nord	30	|
Sennestadt an	59	**28**	Schloß Neuhaus	34	|
Sennestadt	01	**31**	Sennelager	37	|
Schloß Holte	05	**36**	Hövelhof an	44	**14**
Hövelriege	10	|	Hövelhof	45	**15**
Hövelhof an	15	**43**	Hövelriege	49	|
Hövelhof	16	**46**	Schloß Holte	54	**21**
Sennelager	22	|	Sennestadt an	00	**26**
Schloß Neuhaus	25	|	Sennestadt	02	**29**
Paderborn Nord an	29	|	Windelsbleiche	05	|
Paderborn Nord	32	|	Senne	07	|
PB Kasseler Tor	35	**56**	Brackwede	12	**36**
Paderborn Hbf	37	**58**	Bielefeld Hbf	17	**41**
Fahrzeit (Minuten)	*53*	***42***		*54*	***40***

Die entfallene Kreuzung in Paderborn Nord für die RE ermöglicht eine weitere Trasse zwischen Paderborn und Bielefeld für durchfahrende Sonder- oder Güterzüge mit Kreuzung in Sennelager und Schloß Holte.
Ein echter Halbstundentakt verbleibt für die Abfahrten in Hövelhof.
Bei einer Wiedereröffnung der Strecke Richtung Büren könnten die RE mit Kreuzung in Paderborn weiter geführt werden und eine Regionalexpressverbindung ins Sauerland entstehen.
Mit Kreuzung in Sennelager wäre die Durchbindung eines Zuges aus Gütersloh (Kreuzung in Hövelhof zur Minute 00) möglich. Der Zug würde in Sennelager auf die Durchfahrt des RE warten, so dass keine zweite Bahnsteigkante notwendig wird.

6. Information

In den letzten Jahren entstanden Internetportale, über die Fahrplanauskünfte, meist auch Haltestellen- und Linienfahrpläne und teils Liniennetzpläne zu bekommen sind. Gedruckte Fahrpläne, die das Gesamtangebot des ÖPNV eines Kreises oder einer Stadt abbilden, sind jedoch zur Mangelware geworden. So fehlt ein Überblick, welche

Möglichkeiten das ÖPNV-Angebot bietet und es ist kaum möglich, das System ÖPNV in seiner Gesamtheit zu verstehen. Aktuelle Fahrplanbücher sind derzeit nur für die Kreise Paderborn und Höxter erhältlich. Auch im Internet sind die unter http://teutoowl.de abrufbaren Fahrplantabellen nicht in allen Fällen aktuell.

Ärgerlich sind solche Informationsmängel vor allem bei langfristigen und umfangreichen Baustellen, die weitreichende Auswirkungen auf den Fahrplan haben, wie sie 2019 in Bielefeld und Lage stattfinden. Kritisch zu sehen ist hier die Tatsache, dass der Eisenbahn-Netzbetreiber DB Netz in seiner Baustellenübersicht lediglich Fahrplanänderungen der konzerneigenen Unternehmen veröffentlicht.

Fahrplanbücher sollten jährlich für alle OWL-Kreise und die Stadt Bielefeld aktuell aufgelegt werden. Als Herausgeber bieten sich die Aufgabenträger an, da diese einen Überblick über das Gesamtangebot haben und kein Interesse daran, bestimmte Angebote bevorzug darzustellen oder wegzulassen. Allerdings ist es wünschenswert, dass die Fahrplanbücher Informationen über das Gesamtangebot – Nah- und Fernverkehr auf Straße und Schiene – enthalten. Hinweise auf Carsharing, Mietwagen sowie Fahrradparkhäuser würden aus dem Fahrplanbuch eine Infobroschüre zur Mobilität ohne eigenes Auto machen. Natürlich sollte es die entsprechenden Informationen auch leicht zugänglich im Internet geben.

Künftig soll bei Ausschreibungen darauf geachtet werden, dass einheitliche Fahrplanwechsel eingehalten werden, damit es nicht mehrfach im Jahr zu Fahrplanänderungen kommt.

Ergänzend sollte es kostenlose Stadtteilfahrpläne geben. Haushaltsverteilungen, wie sie z.B. im Kreis Osnabrück stattfinden, machen auf das Angebot aufmerksam.

Für die regionalen Bahn-Haltepunkte sind leichter verständliche Abfahrtpläne analog zu den Abfahrtplänen im Stadtverkehr wünschenswert. Im Anhang befindet ist als Beispiel ein solcher Plan für den Bahnhof Brake (Bielefeld). Auch Umgebungskarten an Bahnhöfen zur besseren Orientierung sind wünschenswert.

Forderungen

- Verständliche und leicht zugängliche Information über das Angebot
- Jährlich aktualisierte Fahrplanbücher bzw. –hefte

7. und sonst noch…

7.1 Die Bahn schottet sich ab

Bis Anfang der 90er Jahre konnten Eisenbahninteressierte häufig Bahnhofsfeste oder andere Eisenbahnfeste besuchen, bei denen sie etwas über die Eisenbahn erfahren, Fahrzeuge und Werkstätten besichtigen konnten. Inzwischen sind diese Ereignisse selten geworden. Auf Bahnhofsfesten erscheint die Eisenbahn mehr als notwendiges Übel denn als Schwerpunkt des Interesses. Wie sollen junge Menschen so für einen Beruf bei der Eisenbahn begeistert werden?

Mitfahrten im Führerstand sind für Interessierte an einer Lokführerausbildung fast unmöglich und werden selbst bei der Ausbildung zum Lokführer so restriktiv gehandhabt, dass Auszubildende viel zu spät einen realen Eindruck vom Beruf bekommen.

Einen tieferen Einblick erlauben lediglich einige Museums- und Touristikbahnen.

Ist es dann verwunderlich, dass sich trotz guter Bezahlung viel zu wenige für einen Bahnberuf entscheiden?

Die Eisenbahn muss wieder offener gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern werden und die immer noch von ihr ausgehende Faszination nutzen, um Unterstützer in der Gesellschaft und Politik zu gewinnen und nicht zuletzt, um neue Mitarbeiter zu finden. Sie muss es allerdings auch dürfen. Eisenbahnbetriebsleiter, die aus Angst vor Strafen vom Eisenbahnbundesamt im Zweifel dazu neigen, den Betrieb einzuschränken und diese Angst im Form von Betriebsanweisungen auf das Betriebspersonal übertragen, darf es nicht geben. Daher müssen die Vorschriften dringend überarbeitet und von unnötigem Ballast befreit werden. Dies würde auch den Auszubildenden zu Gute kommen. Die Eisenbahn darf sich nicht mehr selbst im Weg stehen.

7.2 schnellere Planung und Bau von Infrastrukturmaßnahmen

Zum Bau und Änderung einer Eisenbahnanlage ist ein Planfeststellungsverfahren einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

„Änderung“ heißt laut Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) §18, dass „der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird.“

Laut AEG können Planfeststellung oder Plangenehmigung entfallen, wenn keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht – dies legt das Eisenbahnbundesamt (EBA) fest – und Rechte anderer nicht beeinflusst werden.
Konkret werden genannt:

- o die Elektrifizierung von Bahnstrecken,
- o die Ausstattung mit digitaler Signal- und Sicherungstechnik,
- o der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen,
- o die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung,
- o die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe
- o die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3000 Meter.

Diese konkreten Punkte sind mit einer Gesetzesänderung zum 3.12.2020 hinzugefügt worden. Eine Aussage zum Thema **Reaktivierung stillgelegter, aber nicht nach §23 AEG von Bahnzwecken freigestellter Bahnstrecken und Streckenteile** (z.B. abgebautes zweites Gleis) findet sich im Gesetz aber weiterhin nicht.
Es ist allerdings fraglich, ob die durch diese Zusätze entsprechende Maßnahmen wirklich schneller umgesetzt werden können oder ob die Hemmnisse eher an anderer Stelle (Planungskapazitäten, Bereitstellung von Geldmitteln) liegen.
Wenn einerseits Neubaustrecken „so schnell wie möglich“ gebaut werden sollen, andererseits selbst für kleine Maßnahmen wie den Neubau eines Bahnsteiges in Gütersloh 10 Jahre veranschlagt werden, so werden Prioritäten falsch gesetzt.

7.3 weitere Kostentreiber und Betriebshindernisse

Eisenbahnbetrieb ist teuer – aber warum? Muss eine 1-jährige Ausbildung zum Lokführer wirklich 40.000 € (es sind auch höhere Summen im Umlauf) kosten? Sind die vom Eisenbahnbundesamt verlangten Gebühren für Fahrzeugzulassungen (Neu- und Umbau) gerechtfertigt? Welche Vorschriften sorgen nicht für mehr Sicherheit, sondern nur für mehr Bürokratie und Kosten?
Die Arbeit des Lokführers ist in den letzten Jahrzehnten deutlich angenehmer geworden. Für die Menge an Vorschriften gilt dies leider nicht. So gibt es bis heute signifikante Unterschiede zwischen den Fahrdienstvorschriften in Ost- und Westdeutschland, die sich z.T. mit einfachen Mitteln beseitigen ließen (z.B. unterschiedliche Nebensignale mit identischen Bedeutungen).

Ein nur in Westdeutschland verbreitetes Betriebshindernis ist das Zeitrelais in Bahnübergangsanlagen, das dafür sorgt, dass ein eingeschalteter Bahnübergang sich nach einer gewissen Zeit wieder ausschaltet (dh. Schranken öffnen sich, rotes Warnlicht erlischt). Dies führt dazu, dass ein „West-Lokführer“ nach einem ungeplanten Halt in der Einschaltstrecke eines Bahnübergangs diesen nach der Weiterfahrt selbst sichern muss – dazu gibt es entsprechende Vorschriften und es kostet Zeit für einen Zug, der ohnehin verspätet ist. In Ostdeutschland gibt es dieses Problem nicht. Es sollte auch in den alten Bundesländern samt den zugehörigen Vorschriften durch den Ausbau der Zeitrelais abgeschafft werden.
Abgeschafft werden sollten zudem interne Vorgaben der Netzbetreiber, die allein der Bevorzugung des Autoverkehrs gegenüber der Eisenbahn dienen. Dazu gehören Vorschriften, dass Schranken nach der Durchfahrt eines Zuges wieder geöffnet werden müssen, obwohl ein zweiter Zug auf die Fahrt über denselben Bahnübergang wartet.

7.3 Regional verwaltete Bahnnetze

Oft wird die Verwaltung des Schienennetzes durch die DB Netz AG als bundesweit tätiges Unternehmen kritisiert als zu schwerfällig und wenig kundenorientiert. Kommunen beklagen sich über mangelnde Gesprächsbereitschaft der DB, wenn es um eine Sanierung von Strecken, Brücken oder Bahnhöfen geht, die von der Kommune anders gewünscht wird als von der DB geplant. Der Wunsch nach einer regionalen Verwaltung des Streckennetzes steht im Raum.
Intern ist das Streckennetz der DB in OWL bereits organisatorisch aufgeteilt in des Fernverkehrsnetz und das Regionalnetz Münster-Ostwestfalen, das die Nebenstrecken sowie die Strecke Kirchlengern – Himmighausen verwaltet.
Eine Übernahme durch die Kreise, Städte und Gemeinden setzt ein eigenes Infrastrukturunternehmen (EIU) voraus. In der Region gibt es mit der Mindener Kreisbahn GmbH (MKB), deren einziger Gesellschafter der Kreis Minden-Lübbecke ist, ein Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, das sich in öffentlicher Hand befindet. Die Stadt Rahden ist Eigentümerin der Strecken Rahden – Pr. Ströhen und Rahden – Hahnenkamp und lässt letztere von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH instand halten, die mit dieser Aufgabe wiederum den örtlichen Museumsbahnverein beauftragt hat.

Zudem existieren einige kommunale Gleisanschlüsse (s. 4.5), die ausnahmslos außer Betrieb sind.

Zu Bedenken ist, dass ein regionales Unternehmen zwar ggf. flexibler und kundennäher arbeitet, aber ohne entsprechende Finanzierung die Infrastruktur nicht im gewünschten Maße aufrecht erhalten kann – auch das lässt sich leider im MKB-Netz und an der erwähnten Rahdener Strecke feststellen. Die Finanzierung aus kommunalen, Landes- und Bundesmitteln muss im Vorfeld geklärt sein.

7.4 Autonom fahrende Züge

Das Eisenbahnnetz erscheint aufgrund der Spurführung als besonders geeignet für fahrerlos verkehrende Fahrzeuge. Der zur Zeit grassierende Mangel an Triebfahrzeugführern bei vielen Unternehmen weckt zudem den Wunsch nach selbstfahrenden Zügen. Tatsächlich sind das Regelwerk der Eisenbahn sowie die Sicherungstechnik darauf nicht ausgelegt. Allein die Tatsache, dass noch zahlreiche Stellwerke aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts in Betrieb sind (s. auch 4.2), lässt erahnen, dass der Weg zur automatisch fahrenden Eisenbahn noch ein sehr weiter und kostspieliger sein wird. In einzelnen Inselbetrieben ohne Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen (U-Bahn Nürnberg, H-Bahn Dortmund, Flughafenbahnen) ist ein fahrerloser Betrieb hingegen bereits erfolgreich realisiert. In OWL wurden dahingehende Wünsche für die Strecken Verl – Hövelhof[15] und Lemgo – Barntrup[16] laut. Die Frage, ob solche Projekte sinnvoll sind und gegenüber konventionellen Systemen Vorteile haben, muss allerdings gestellt werden.

7.5 Pünktliche Züge oder pünktliche Fahrgäste?

Wann ist ein Zug pünktlich? Nach Ansicht vieler Verkehrsverbünde, wenn er weniger als drei Minuten verspätet ist, nach Ansicht der DB AG, wenn die Verspätung weniger als fünf Minuten beträgt. Ein Fahrgast, dem ein Anschlusszug pünktlich „vor der Nase weg“ fährt, weil der vorherige Zug Verspätung hatte, kann mit beiden Definitionen nichts anfangen.

In der Schweiz zählt daher nicht die Pünktlichkeit des Zuges, sondern diejenige des Fahrgastes. Und die ist hoch, wenn Anschlüsse gewährt werden, auch wenn sie zu zusätzlichen Verspätungen der Züge führen.

Grundsätzlich sollten daher alle Züge bis zu fünf Minuten auf einen Anschlusszug warten müssen. Abweichungen davon können sich nach der Zeit bis zum nächsten Anschlusszug richten. Es muss gewährleistet sein, dass diese Verspätung in absehbarer Zeit abgebaut werden kann, entsprechende Fahrzeitpuffer sind in den Fahrplänen einzuplanen (und in den meisten Fällen bereits vorhanden). Diese Folgeverspätungen dürften nicht den Eisenbahnunternehmen angelastet werden, wohl aber ein Anschlussverlust aufgrund zu kurzen Wartens. Die Lokführer und Fahrdienstleiter müssen entsprechend sensibilisiert sein.
Schließlich müssen sich die Fahrgäste darauf verlassen können, dass ein Zug bis zur Abfahrtminute betreten werden kann. Die – teils von Eisenbahnunternehmen vorgegebene – Praxis, die Türfreigabe bereits 15 bis 30 Sekunden vor der planmäßigen Abfahrtzeit auszuschalten, muss künftig als „zu frühes Abfahren“ gewertet und entsprechend sanktioniert werden.

Forderungen

- Überarbeitung der Vorschiften, um übermäßige Restriktionen abzubauen
- Schnellere Umsetzung von Maßnahmen, die Rechte Dritter nicht berühren (Reaktivierungen, Elektrifizierung, technische Verbesserungen)
- Abschaffen der Zeitrelais in Bahnübergangsanlagen
- Eine Eisenbahn, die Nutzern und Interessenten offen gegenübersteht
- Fahrgastpünktlichkeit statt Fahrzeugpünktlichkeit

Quellenangaben:
[1]https://www.nw.de/lokal/kreis_herford/kirchlengern/22857063_Die-Planung-fuer-die-Mobilstation-in-Kirchlengern-schreitet-voran.html
[2] http://www.1von150.de
[3]https://press.siemens.com/global/de/pressemitteilung/siemens-mobility-erhaelt-ersten-auftrag-fuer-batteriezuege
[4] Abrufbar unter:
http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/02_Service_und_Qualitaet/01_Service/Modernisierungsoffensive/MOF2_Stand_06_2017.pdf (Stand Juni 2017)
[5] Abrufbar unter:
http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/02_Service_und_Qualitaet/01_Service/Modernisierungsoffensive/MOF3_Stand_06_2017.pdf (Stand Juni 2017)
[6] Masterplan NRW von November 2008
http://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenverkehr/container/Masterplan-Nordrhein-Westfalen_12-2008.pdf
[7] Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW), ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW (IFP), Teil B, Stand Oktober 2013
Abrufbar unter: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_show_anlage?p_id=22482

[8] „Unterstützung für Wiederbelebung der Bahnlinie Rahden-Bremen wächst“: https://www.nw.de/lokal/kreis_minden_luebbecke/rahden/22534478_Waggons-statt-Wildwuchs.html vom 14.8.2019
[9] Pressemitteilung Alstom vom 5.2.2020, abrufbar unter: https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2020/2/alstom-unterzeichnet-ersten-vertrag-ueber-batteriezuege-fuer-den
[10] André Müller, Wissenschaftliche Bewertung von alternativen, emissionsarmen Antriebskonzepten für den bayerischen SPNV, Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Elektrische Bahnen 2017
[11] BMVI/SMA: Zielfahrplan Deutschland-Takt: NRW; www.deutschlandtakt.de
[12] https://www.cargobeamer.com/; https://vimeo.com/340875955
[13] hwh Gesellschaft für Transport-und Unternehmensberatung mbH: Präsentation der Zwischenergebnisse der Studie „Erstellung eines Konzepts für die EU-weite Migration eines digitalen automatischen Kupplungssystems für den Schienengüterverkehr“; Abrufbar unter: https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/pdf/2019_12_10-zwischenpraesentation-migrationsstrategie-dak.pdf
[14] LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V.: Bausteine für ein intelligentes City-Logistik-Konzept für Bielefelds Innenstadt, Studie für Stadt Bielefeld Stab Dezernat 4 für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität; Berlin und Dortmund, Juli 2018
[15] https://www.westfalen-blatt.de/OWL/Kreis-Paderborn/Hoevelhof/3134543-Reaktivierung-der-TWE-Strecke-mit-selbstfahrenden-Wagen-wird-geprueft-Fuehrerlos-im-Zug-von-Hoevelhof-nach-Verl vom 20.1.2018
[16]https://www.lz.de/lippe/extertal/22297137_Die-Landeseisenbahn-Lippe-bekommt-den-Deutschen-Mobilitaetspreis.html vom 13.11.2018
[17] KCW GmbH, Güter auf die Schiene - Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr; Berlin 2019
[18] „Robustes Netz NRW“, Vorlage zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags NRW am 3.7.2019 (s. Anhang)
[19] http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/Digital-gesteuert-4578400
[20] Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) vom 20.7.2017
[21] Abrufbar unter: https://www.nph.de/de-wAssets/docs/spnv/NWL-Nahverkehrsplan.pdf
[22] VDE e.V.: Bewertung klimaneutraler Alternativen zu Dieselzügen, Juni 2020
[23] Bericht zur Elektrifizierung und alternativen Antreiben von Bahnstrecken, Bericht des Ministeriums für Verkehr NRW vom 22.7.2020, MMV 17/3643
[24] Stephan Schröder, Dr. Jan Thies: Effizienter Bahnausbau zwischen Hamm und Hannover – Ein Alternativkonzept, Bahnzentrum Ingenieurbüro November 2021
[25] Bahnhofsliste zum Programm "Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen 1“ (FABB1) unter https://www.deutschebahn.com/de/konzern/bahnwelt/Bauen_an_Personenbahnhoefen/Bauprogramme_an_Personenbahnhoefen/FABB-1185246
[26] Forschungsprojekt „Aufbau und Erprobung von Innovativen Güterwagen“ des BMVI; Aufbau und Erprobung von Innovativen Güterwagen http://www.innovativer-gueterwagen.de/

ANHANG:

Vorschläge für Projekte
Abfahrtplan Brake (Bielefeld)
Pläne für neue Bahnsteige Gütersloh Hbf und Isselhorst-Avenwedde

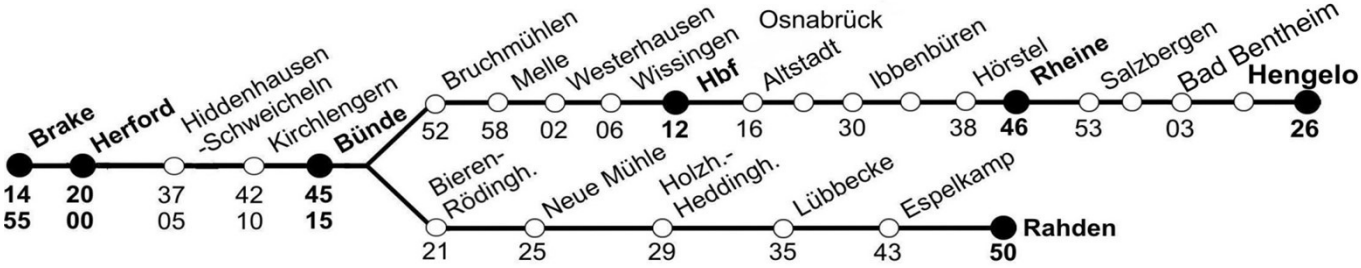
PROJEKTE

Viele vorgeschlagene Verbesserungen können in Projekten gebündelt werden:

Projekt	Ziel	Maßnahmen
Bahnsteige an der Güterbahn	Güterbahn Hamm - Minden für Nahverkehrszüge durchgängig nutzbar machen, um Kapazitäten besser nutzen zu können	siehe Seite 7 und Tabelle Seiten 4-7 siehe auch [24]
„schneller Warendorfer“	Attraktive Regionalbahnverbindung zwischen Bielefeld und Münster	Ausbau Rheda – Münster (Seite 18) Bahnsteige an der Güterbahn in Gütersloh und Brake
Bahn elektrisch	Elektrifizierung der Hauptstrecken und viel befahrenen Nebenstrecken	siehe Seite 10 und Tabelle Seite 13
Weserbahn	Leistungsfähige Verbindung zwischen Löhne und Braunschweig als Umgehung von Hannover	siehe Seite 17; moderne Stellwerkstechnik in Vlotho, Rinteln, Hess. Oldendorf, Voldagsen (S. 14) (Bahnhof Veltheim entfällt) siehe auch [24]
„bessere Bahn in Lippe“	Modernisierung und höhere Leistungsfähigkeit	Umbau Bahnhöfe Bielefeld Ost, Oerlinghausen, Horn-Bad Meinberg (Seite 6, 20); neuer Kreuzungsbahnhof zwischen Oerlinghausen und Lage (Seite 20); Elektrifizierung Bielefeld – Lage (Seite 13); moderne Stellwerkstechnik in Bad Salzuflen, Lage, Horn-Bad Meinberg und Leopoldstal (Seite 14); Bahnsteigmodernisierung in Leopoldstal und Sandebeck (Tabelle Seiten 4-7); Wiedereröffnung Himmighausen (Seite 24)
Teutoburger Wald-Eisenbahn	Entwicklung der Bahnstrecke Hövelhof – Versmold; Perspektiven für die Gesamtstrecke	Unterstützung der SPNV-Wiedereröffnung (S. 16) – Fahrplankonzepte, Fahrzeuge; Ideen für touristischen Verkehr
Corvey per Bahn	Halt in Corvey zur LGS 2023 ermöglichen	Neuer Haltepunkt Corvey (S. 24)
„Kleinkram“	Schwachstellen aufzeigen, die mit geringem Aufwand beseitigt werden können	Geschwindigkeitssignal im Bahnhof Bünde nachrüsten (Seite 15) Informationsdefizite beseitigen (Seite 31)

eurobahn RB 61 Bielefeld - **Herford - Bünde - Osnabrück - Rheine - Hengelo**

eurobahn RB 71 Bielefeld - **Herford - Bünde - Lübbecke - Rahden**



gültig: **12.12.2021 - 10.12.2022**

Abfahrt ab Gleis 1								
Uhr	**montags - freitags**			**samstags**			**so/feiertags**	
5	15[H]	55[R]		15[H]			15[H]	nur
6	15[H]	40[E]	55[R]	15[H]			15[H]	16.6., 1.11.
7	17[H]	53[R]		17[H]			17[H]	
8	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	
9	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
10	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
11	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
12	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
13	17[H]	53[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
14	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
15	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
16	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
17	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
18	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
19	17[H]	53[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
20	17[H]	55[R]		17[H]	55[R]		17[H]	55[R]
21	17[B]	55[R]		17[B]	55[R]		17[B]	55[R]
22	14[N]	55[R]		14[N]	55[R]		14[N]	
23	17[O]			17[O]			17[O]	
0	35[M]	nur freitags		35[M]				
2	03[M]			03[M]				

[R] RB 71 nach Rahden
[B] RB 61 nach Bad Bentheim
[O] RB 61 nach Osnabrück
[H] RB 61 nach Hengelo
[N] RB 61 nach Rheine
[E] RB 69 nach Herford
[M] RB 78 nach Minden

RB 61 Hengelo - **Bielefeld Hbf**

RB 71 Rahden - **Bielefeld Hbf**

Fahrzeit bis Bielefeld: 6 Minuten

gültig: **12.12.2021 - 10.12.2022**

Abfahrt ab Gleis 2								
Uhr	**montags - freitags**			**samstags**			**so/feiertags**	
5			42			42	42	nur
6	05		42			42	42	16.6., 1.11.
7	05	22[N] 32	42	05		42		42
8	05		42	05		42		42
9	05		42	05		42		42
10	05		42	05		42	05	42
11	05		42	05		42	05	42
12	05		42	05		42	05	42
13	05		42	05		42	05	42
14	05		42	05		42	05	42
15	05		42	05		42	05	42
16	05		42	05		42	05	42
17	05		42	05		42	05	42
18	05		42	05		42	05	42
19	05		42	05		42	05	42
20	05		42	05		42	05	42
21	05		42	05		42	05	42
22			42			42		42
23			42			42		42
0								
1	00		59[F]	00		59		59[F]

[N] RB 69 nach Münster über Hamm

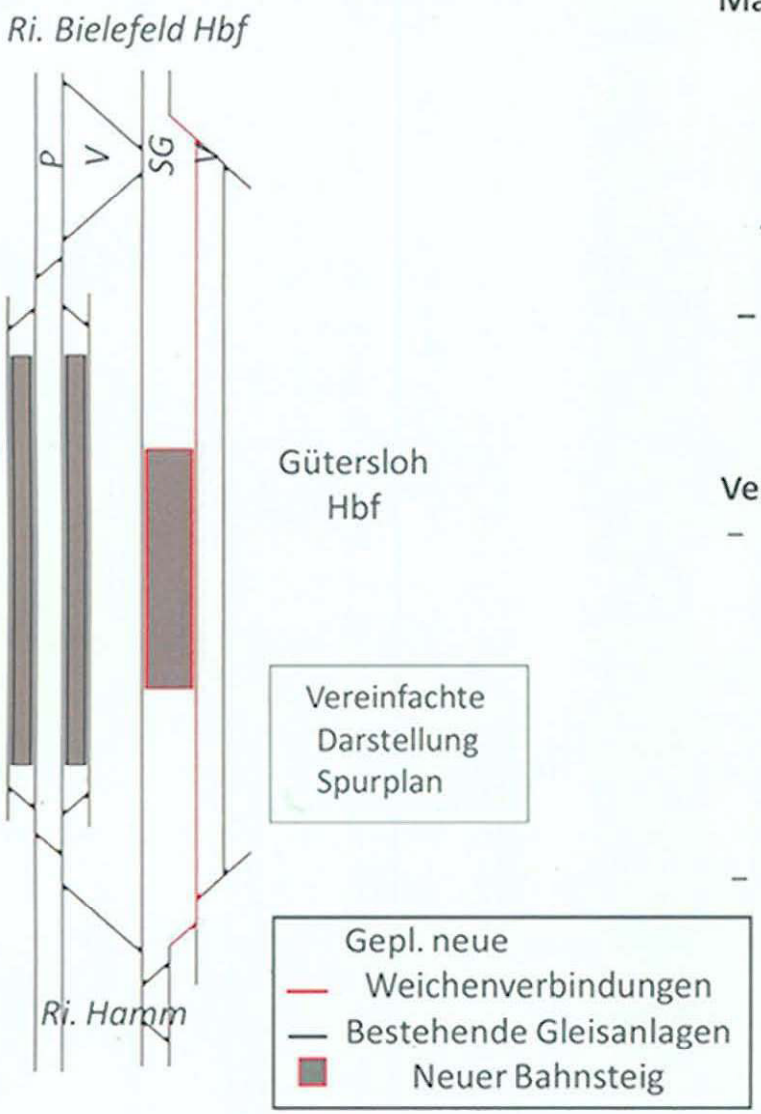
[F] nur freitags und Sonntage, denen ein Feiertag folgt

I. NPW-MI-GI-Stand: 20.06.2019

Einrichtung einer Streckenverknüpfung in Gütersloh zwischen der G-Bahn und der P-Bahn (VzG-Strecken 1700 und 2990) und Errichtung Bstg. in Isselhorst-Avenwedde

DB NETZE

Robustes Netz NRW
Maßnahme Nr. 9



Maßnahme

- In Gütersloh Hbf soll ein zusätzlicher Mittelbahnsteig gem. Ausstattungsvorgaben der DB Station&Service AG und Fahrgastinformation inkl. einer stufenfreien Erschließung mittels eines Aufzuges errichtet werden.
- Lage des Bahnsteigs in Gütersloh Hbf zwischen Gleis 5 und Gleis 7
- Verschwenkung des Durchfahrtsgleises von Gleis 6 auf Gleis 7
- In Isselhorst-Avenwedde sollen 2 Außenbahnsteige mit einer analogen Ausstattung zu Gütersloh an der G-Bahn, zusätzlich zu den bereits bestehenden Bahnsteigen errichtet werden. Die Stufenfreie Erschließung zu den beiden Außenbahnsteigen erfolgt durch zwei Aufzüge.

Verkehrliche Notwendigkeit

- Derzeit kein Bahnsteig in den Güterzugleisen. Bei Baustellen mit Umleitung über die Güterzuggleise müssen Personenzüge mit Halt in Gütersloh höhengleich in die Ferngleise wechseln, um den Bahnsteig erreichen zu können. Dies führt zu Kreuzungskonflikten, so dass nicht alle Züge verkehren können.
- Mit Umsetzung der Maßnahme ermöglicht Bahnsteig den Verbleib der Personenzüge im Güterzuggleis und somit Vermeidung der Kreuzungskonflikte.

→ alle Züge können fahren

- Zusatznutzen: Bahnsteig ermöglicht Entmischung von schnellem und langsamen Verkehr (davon profitieren RB67 und RB69 Münster -Bielefeld). Zudem wird RB67 um ca. 1 Min beschleunigt, da niedrige Abzweiggeschwindigkeit vermieden werden kann.

Vermeidung von Verspätungsübertragungen auch im Regelbetrieb

I.NP-W-M-G|Stand:20.06.2019

Einrichtung einer Streckenverknüpfung in Gütersloh zwischen der G-Bahn und der P-Bahn (VzG-Strecken 1700 und 2990) und Errichtung Bstg. in Isselhorst-Avenwedde

DB NETZE

Maßnahmenbeschreibung:

Erweiterung der Infrastruktur durch Neubau einer Weichenverbindung in Gütersloh zwischen G-Bahn und P-Bahn und Bau zweier neuen Bahnsteige in Isselhorst-Avenwedde

- Personenzüge mit Halt in Gütersloh auf den SGV-Gleisen müssen nicht mehr auf die Fv Gleise, um den Bahnsteig erreichen zu können
- Entmischung von schnellem und langsamen Verkehr (RB67 und ICE 10 sowie RB69 und ICE 19 Köln - Berlin)
- Verbesserung der Betriebsqualität durch Vermeidung von Kreuzungskonflikten und Überholung des Rv

Lage im Netz:

Eckdaten

akt. Leistungsphase	0
Besteller	NWL
Projektleiter	GBV mit DB St&S
Weiterleitungsrichtlinie	

GWU

GWU in Mio €	25,31 Mio. €
dv. Plako: 5,36	dv. Bauko: 19,95
Maßnahmenpaket:	1.2

Jahresscheiben (in Mio. Euro)

Kosten	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026ff
Baukosten	0	0	0	0,0	0,01	0,02	5,0	14,92
Planungskosten	0,01	0,1	0,2	0,2	0,5	0,7	1,1	2,55

Terminschiene

Freigabe Fördermittel	Abschluss VP/AE	Abschluss EP/GP	Planrecht	Ausschreibung/Vergabe	Baubeginn	IBN
07/2019	07/2020	09/2021	02/2025	07/2025	03/2026	12/2028

Zusammenhang mit anderen Maßnahmen/Baurecht

Zusammenhang mit anderen Maßnahmen:

Auf den VzG-Strecken 2990 und 1700 stehen bis 2029 Maßnahmen zur Ertüchtigung der Infrastruktur an. Dazu zählen die Erneuerung der Lippe-Kanal-Brücke und OLA Erneuerungen. Außerdem sind umfangreiche Oberbaumaßnahmen auf der Strecke geplant. Aufgrund der Umsetzung der baubetrieblichen Rahmenbedingungen im Kapazitätsmanagement ergeben sich Auswirkungen, die derzeit in der zentralen Abstimmung sind.

Baurecht:

Derzeit gehen wird davon aus, dass ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, da Betroffenheiten Dritte zu erwarten sind. Insbesondere bei Bstg.neubau.

Baugrund: Es liegen derzeit keine hinreichenden Verdachtsmomente auf belastete Flächen vor.

Einrichtung einer Streckenverknüpfung in Gütersloh zwischen der G-Bahn und der P-Bahn (VzG-Strecken 1700 und 2990) und Errichtung Bstg. in Isselhorst-Avenwedde

DB NETZE

Kostenschätzung/Übersichtsplan

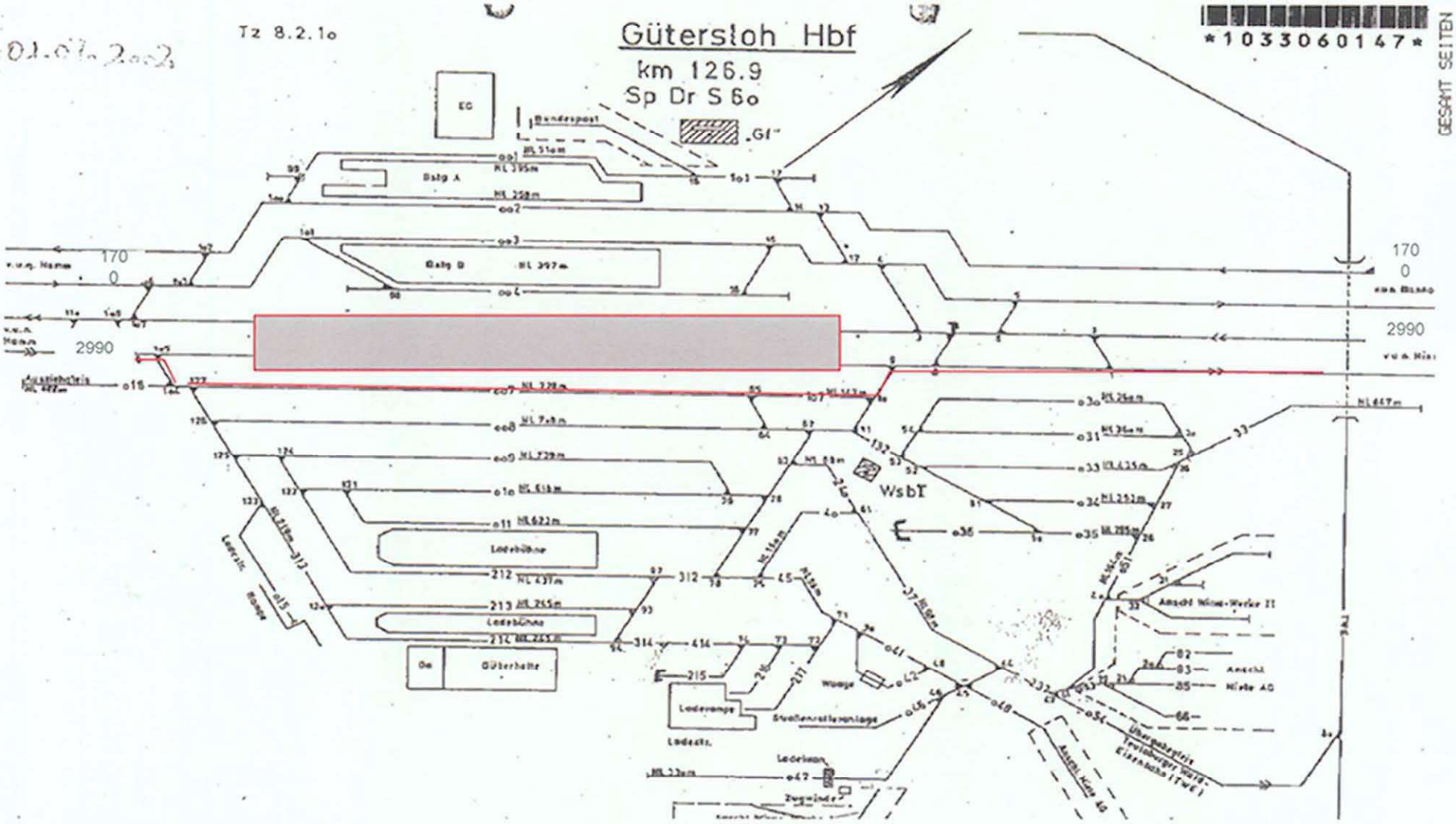
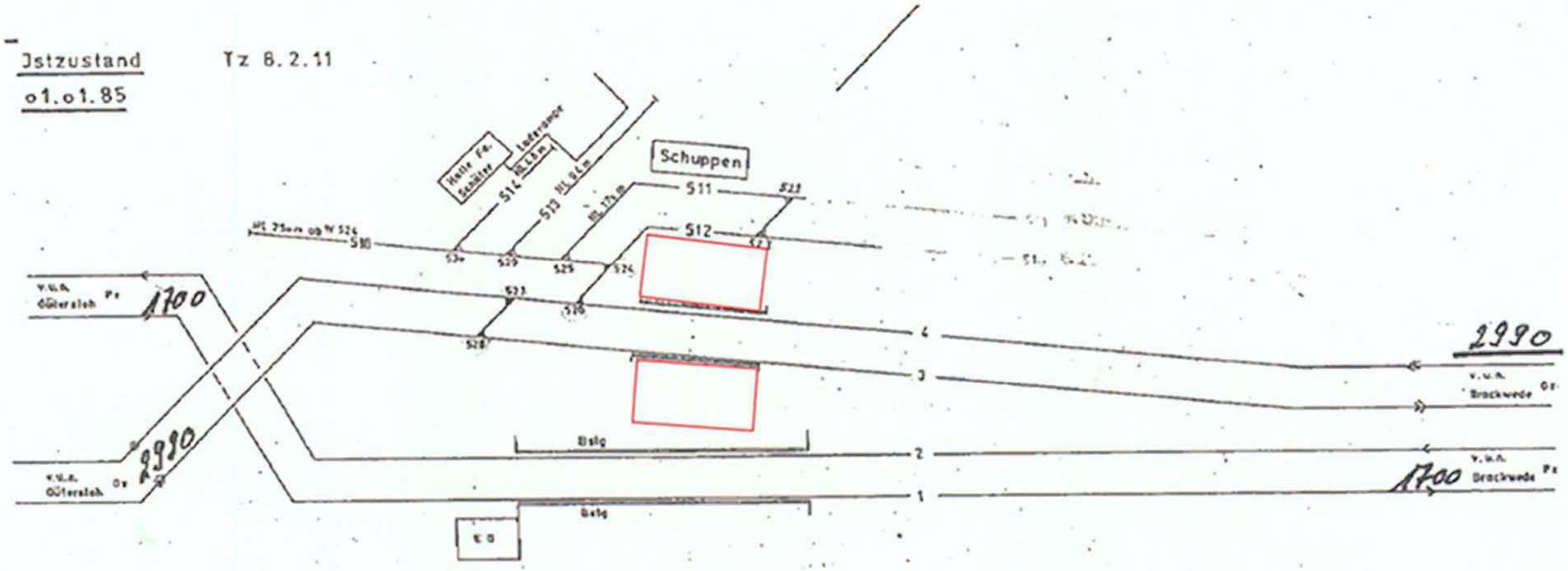
Grobkostenschätzung in €:

Planungskosten	**5.360.000**	**Baukosten**	**19.950.000**
(anteilig: DB Netz:	**ca. 1,98 Mio.€**	**(anteilig: DB Netz AG:**	**ca. 8,25 Mio.€**
DB Station&Service:	**ca. 3,4 Mio.€)**	**DB Station&Service AG:**	**ca. 11,7 Mio.€**
Bauherrenvertretung PD/St&S	200.000	Bahnsteigneubau (inkl. Zuwegung und Ausrüstung)	9.000.000
Projektsteuerung	350.000	STE- Anlage (Anpassung Blocktechnik)	3.030.000
Bauüberwachung	1.800.000	Oberbau	2.200.000
Untersuchungen - Kabelmessung	300.000	Kabel, Telekommunikation	600.000
Projektmanagementleistungen	1.360.000	Planung Technische Ausrüstung (PT2+Projektierung)	300.000
Prüfungen und Genehmigungen	130.000	Sicherung	400.000
Sonstiges	50.000		

Wesentliche Baumaßnahmen

1. In Gütersloh Hbf soll ein zusätzlicher Mittelbahnsteig gem. Ausstattungsvorgaben der DB Station&Service AG und Fahrgastinformation inkl. einer stufenfreien Erschließung mittels eines Aufzuges errichtet werden.
2. Verschwenkung des durchgehenden Hauptgleises der G-Bahn von Gleis 6 nach Gleis 7 mit entsprechenden Trassierungsanpassungen.
3. Bau von mindestens 4 neuen Weichen und ca. 8 neuen Signalen in der bestehenden Signaltechnik. Anpassung der vorhandenen Sicherungstechnik aufgrund des bestehenden Bestandsschutzes. Einbau neuer Achszähler und Gleissschaltmittel.
4. Neubau von ca. Oberleitungsanlagen aufgrund der Gründung von Einzelmasten auf einer Länge von ca. 2000 m. Regulierung der bestehenden OLA.
5. In Isselhorst-Avenwedde sollen 2 Außenbahnsteige mit einer analogen Ausstattung zu Gütersloh an der G-Bahn, zusätzlich zu den bereits bestehenden Bahnsteigen errichtet werden. Die Stufenfreie Erschließung zu den beiden Außenbahnsteigen erfolgt durch zwei Aufzüge.
6. Die bauliche Umsetzung greift unmittelbar in die betrieblichen Verhältnisse ein und muss baubetrieblich überregional ausgeregelt werden, daher die späte Realisierung.
7. Abschluss eines GBV mit DB Station&Service zur Errichtung der Bahnsteige.

Einrichtung einer Streckenverknüpfung in Gütersloh zwischen der G-Bahn und der P-Bahn (VzG-Strecken 1700 und 2990) und Errichtung Bstg. in Isselhorst-Avenwedde



Einrichtung einer Streckenverknüpfung in Gütersloh zwischen der G-Bahn und der P-Bahn (VzG-Strecken 1700 und 2990) und Errichtung Bstg. in Isselhorst-Avenwedde