Nahverkehr Westfalen-Lippe

Vorlage:	**65/2021**
Beschlussvorlage	**öffentlich**

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	28.06.2021	

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				☒
ZWS	**nph**	**ZRL**	**VVOWL**	**ZVM**
☐	☒	☐	☒	☐

Einfache Mehrheit:	2/3 Mehrheit:	Einstimmig:
☒	☐	☐

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
./.	./.	./.	./.

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Anja Stocksieker	Thomas Ressel

Betreff:
Angebotszielkonzept S-Bahn OWL

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt das vorliegende Angebotszielkonzept für eine S-Bahn OWL zur Kenntnis.

2. Die Verbandsversammlung beschließt, dass die konzeptionellen Ansätze dieses Zielkonzeptes im Rahmen der Aufstellung des neuen NWL-Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

3. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, die nächsten Projektbausteine in Abstimmung mit dem NRW-Verkehrsministerium, der Region OWL, den Eisenbahninfrastruktureigentümern und weiteren Partnern vorzustellen und abzustimmen. Die Planungen werden vertiefend fortgeführt.

Dr. Klaus Drathen	Matthias Goeken
Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:

Ausgangslage
Der NWL setzt sich intensiv für Verbesserungen des Angebotes der nachhaltigen Mobilität ein. Mit Bezug auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der das Rückgrat für weitere Mobilitätsangebote bildet, damit im Zusammenspiel ein ansprechendes Verkehrsnetz entsteht, werden derzeit Mittel- und Langfristplanungen entwickelt. Diese sollen die Perspektive aufzeigen, dass der SPNV einen wesentlichen Teil zur zukunftsorientierten Mobilität in Westfalen-Lippe beitragen kann. Ende 2019 hat der NWL für das Münsterland ein Angebotszielkonzept für ein dortiges S-Bahn-System vorgelegt, das großen Zuspruch erfahren hat und bei dem die Planungen aktuell intensiviert werden. Mit zahlreichen weiteren Planungen u.a. zur Einführung lokal emissionsfreier Zugantriebe, zur Einführung eines Konzeptes rund um die IC-Linie 34 oder dem RRX-Vorlaufbetrieb setzt der NWL in seinem Verbundraum spürbare Akzente. Dabei werden die regional-spezifischen Strukturen angebotsseitig berücksichtigt. Auch für OWL liegt nun eine Angebotszielkonzeption vor.

Der SPNV in Ostwestfalen-Lippe hat sich seit Jahren erfolgreich entwickelt. Für Ostwestfalen-Lippe bestehen für verschiedene Korridore Untersuchungen zur Entwicklung des SPNV (z.B. „Elektrifizierungen im NWL“), in denen mehrere Varianten (Vollelektrifizierung, Akkubetrieb) betrachtet wurden. Auch das Thema der Streckenreaktivierungen gewinnt zunehmend an Bedeutung. Notwendig ist daher eine langfristige Gesamtkonzeption für die Region.

Um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden, hat der NWL - gemäß Mitteilungsvorlage aus Juni 2020 (24/2020) - gemeinsam mit dem KC ITF und mit Hilfe eines renommierten Gutachterbüros ein tragfähiges S-Bahn-System für OWL entwickelt. Dabei wurde ein Zielkonzept konzipiert, das mit dem weiteren Taktfahrplan sowie dem weiteren ÖV harmoniert. Auch die Zielplanungen des Deutschlandtaktes, die in OWL sehr umfangreich sind, wurden berücksichtigt. Angebotsseitige Vorstufen wurden nach Möglichkeit für jeden Korridor abgeleitet.

Mittelfristig kann das entwickelte S-Bahn-System eine zunehmend tragende Rolle für ein nachhaltig mobiles OWL einnehmen. Die Kurzfassung der Konzeption ist als Anlage beigefügt.

Merkmale der S-Bahn OWL
Die Aufgabenstellung bestand grundsätzlich darin, für den Bereich OWL ein Angebotszielkonzept sowie eine Vorstufe zu entwickeln. Dabei waren für die Realisierung erforderliche Infrastrukturmaßnahmen abzuleiten (sog. „angebotsorientierter Infrastrukturausbau“).

Für das Zielkonzept ist der Zeithorizont 2040 mit Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamm – Seelze sowie der Fernverkehr gemäß Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf) unterstellt worden. Ebenso sind bereits bekannte benachbarte Zielplanungen in die Konzeption eingeflossen. In einer Vorstufe sollten Konzepte ohne die NBS/ABS Hamm – Seelze erarbeitet werden. Berücksichtigung fanden hierfür die bis dato bekannten Konzepte des Fernverkehrs gemäß Zielnetz 2025 sowie die Dieselnachfolgekonzepte (BEMU-Fahrzeuge ab 2027). Die aus den

Konzepten notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wurden unter Wahrung der Aufwärtskompatibilität zum Deutschlandtakt abgeleitet.

Das Angebot sollte auf allen Schienenachsen optimiert werden. Das S-Bahn-System wird dabei teilweise durch Expresszüge (RE/RRX) ergänzt. Für die Realisierung neuer Fahrmöglichkeiten sollten auch mehr Direktverbindungen eingerichtet werden.

Das SPNV-Angebotszielkonzept bzw. die Vorstufen entstanden über einen iterativen Prozess, bei dem Variantenvergleiche vorgenommen wurden.

Die Merkmale der S-Bahn OWL zeichnen sich aus durch:

- Integriertes Netz, welches sich aus überschneidenden Linien abbildet und neue Fahrmöglichkeiten aufzeigt
- Systematisiertes Zusammenspiel zwischen den Produktklassen RE (RRX), RB und S-Bahn mit Einbindung des Fernverkehrs
- V. a. die Hauptstrecken erfahren ein deutliches Mehrangebot im Zielkonzept ggü. Status Quo
- Dichter, verstetigter Takt
- Gute Verknüpfungsmöglichkeiten an Knotenpunkten von Ober- und Mittelzentren
- Generelle Reisezeitverkürzungen
- Einrichtung sinnvoller neuer Haltepunkte, um die Erreichbarkeit des SPNV zu optimieren
- Reaktivieren von Strecken, um weitere Kommunen an das Schienennetz anzuschließen
- Qualitätsverbesserungen der Fahrzeuge (RRX, BEMU-Fahrzeuge)
- Hohes Maß an Verlässlichkeit
- Streckenelektrifizierungen und BEMU-Fahrzeugeinsatz ab der Vorstufe für lokal emissionsfreien Betrieb
- Barrierefreiheit, moderne Haltepunkte

Wichtig ist, dass das nun erarbeitete Angebotszielkonzept für eine OWL-S-Bahn nur dann vollumfänglich und in Wechselwirkung der sich überschneidenden Linien greifen kann, wenn – neben den eigen induzierten Infrastrukturausbauten – die ABS/NBS realisiert ist. Daher ist es bedeutsam, den Fokus auch auf die erarbeiteten Lösungen der Vorstufe zu legen; diese bietet auf vielen Achsen bereits signifikante Verbesserungen. Bedeutsam ist zudem, dass mit Vorliegen des Angebotszielkonzeptes eine weitere Vernetzung mit ergänzenden Angeboten der nachhaltigen Mobilität vorgenommen werden kann. Dabei sind schienenferne Räume ebenso einzubinden wie Verkehrsverknüpfungspunkte.

Projektrahmen

Der Untersuchungsraum ist planerisch weit gefasst, um eine Netzwirkung mit benachbarten Regionen und Oberzentren sicherzustellen. Er umfasst die Zulaufstrecken der Oberzentren Bielefeld und Paderborn und wird räumlich wie folgt abgegrenzt: Hamm, Warendorf, Osnabrück, Rahden, Minden, Hameln, Kreiensen, Bodenfelde, Warburg, Soest.

Die einzelnen Strecken wurden zu zehn Korridoren gebündelt:

1. Bielefeld – Münster
   Bielefeld – Hamm

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

Die aktuell in Untersuchung befindlichen möglichen Reaktivierungsstrecken wurden verkehrlich in das Linienkonzept integriert, sofern dies mit Linienverlängerungen möglich war. Separate Ergänzungsstrecken wie Minden – Hille wurden in diesem Rahmen bisher nicht betrachtet. Aussagen zur Durchbindung der Almetalbahn wurden berücksichtigt. Inwiefern sich die Vorhaben jedoch im Sinne des volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses rechnen, war nicht Gegenstand der S-Bahn Konzeption OWL, sondern ist Gegenstand der entsprechenden Machbarkeitsstudien.

Weiteres Vorgehen

Das erarbeitete Angebotszielkonzept für eine S-Bahn OWL (s. Anlage) steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung sowohl der zusätzlichen Betriebsleistungen als auch der Infrastrukturmaßnahmen. Um Fördermittel (Bund / Land) generieren zu können, sind noch zahlreiche detaillierte Betrachtungen notwendig, die letztlich wiederum Eingang finden in eine sogenannte Standardisierte Bewertung, um den volkswirtschaftlichen Nutzen festzustellen.

Die Ergebnisse aus dieser Untersuchung sollen daher die Basis für tiefergehende Betrachtungen sein und werden Planungsgrundlage für Infrastrukturmaßnahmen in den Bereichen Trasse, Stationen und deren Umfelder. Zu den nächsten Schritten gehören genauere Infrastrukturbetrachtungen, Kostenschätzungen (Betrieb, Infrastruktur), Nachfrageprognosen und qualitative Belastungstests. Vor allem die Frage nach dem Infrastrukturbedarf ist in Anbetracht der zum Teil langen Vorlaufzeiten bis zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ein wichtiger Aspekt, so dass belastbare Aussagen möglichst früh notwendig sind.

In der Untersuchung zur S-Bahn OWL wurden auch die bis dato bekannten bzw. abgestimmten potentiellen Reaktivierungsstrecken berücksichtigt. Unabhängig von der hiesigen Untersuchung werden die potenziellen Streckenreaktivierungen selbstverständlich gemäß bereits gefasster Beschlüsse der Mitgliedszweckverbände untersucht und für eine Aussage zur Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen/Kosten-Faktor (im ersten Schritt per Machbarkeitsstudie) bewertet. Die im S-Bahn-OWL-Konzept aufgeführten Zielvorstellungen sollen auch Bestandteil des neuen Nahverkehrsplans werden.

Weiterhin werden die Ergebnisse sowie die nächsten Projektbausteine mit dem NRW-Verkehrsministerium, der Region OWL, den

Eisenbahninfrastruktureigentümern und weiteren Partnern vorgestellt und abgestimmt. Die Planungen werden vertiefend fortgeführt.

Anlage(n):
1 Konzept S-Bahn OWL