

Vorlage:	95/2023
Mitteilungsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	zur Kenntnis	07.12.2023	13

Sachbearbeiter/in:	Berichtersteller/in:
Mathias Riedel	Thomas Ressel

Betreff:

Kategorisierung Potentiell neuer Stationen

Carsten Rehers	Matthias Goeken
Stellvertretender Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**Zusammenfassung:**

Dem NWL liegen 92 Vorschläge zu neuen Stationen vor. Diese Stationsvorschläge wurden hinsichtlich der Integrierbarkeit in den Fahrplan sowie des möglichen Potenzials untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen liegen vor und sind in eine Kategorisierung der Stationen geflossen. Dabei lassen sich einige Stationen identifizieren, die in den Fahrplan integrierbar sind und ein hohes Potenzial haben. Für diese Stationen können zu gegebener Zeit weitere Schritte erfolgen.

Ausgangslage:

Dem NWL liegen insgesamt 92 Vorschläge für neue Bahnstationen an Bestandsstrecken vor (Stand 10/2023). Eine aktuelle Liste befindet sich in der Anlage 1.

Die Stationen wurden zunächst ohne Berücksichtigung der Finanzierbarkeit der Maßnahmen und in erster Linie hinsichtlich der verkehrlichen Integrierbarkeit untersucht. Eine **Umsetzung der Maßnahmen steht aktuell nicht in Aussicht**, da sie maßgeblich von der Akquise derzeit nicht erkennbarer Finanzierungsquellen abhängig ist.

Die Bewertung der Vorschläge basiert auf zwei Prüfungen.

1. Einerseits wird von dem Gutachter SMA die Integrierbarkeit in den Fahrplan des SPNV-Zielnetzes NRW 2032 und 2040 geprüft.
2. Andererseits wird unter Beteiligung der Kommunen das Potenzial der Stationen abgeschätzt.

Beide Ergebnisse werden aufeinander bezogen und zu einer sinnvollen Kategorisierung weiterverarbeitet. Das Verfahren wurde in der Vorlage 95/2022 bereits kurz skizziert und in der Vorlage 13/2023 ausführlich dargestellt und von der Verbandsversammlung beschlossen.

Wie auf Basis der Integrierbarkeitsprüfung und der Potenzialabschätzung sinnvolle Kategorien erstellt wurden, ist anhand der weiter untenstehenden Grafik (Abb. 1) ersichtlich.

Anzumerken ist hierbei, dass bei einigen der 92 Stationen verschiedene Standortalternativen oder Varianten der baulichen Erschließung geprüft wurden, sodass insgesamt 115 Standorte für neue Stationen bewertet wurden. Vereinfachend wird im Folgenden von den 92 Stationen gesprochen und die jeweils zielführendste Alternative pro Station gewählt.

Eine erste Kategorisierung kann auf Basis der Ergebnisse der Integrierbarkeitsprüfung erfolgen. So lassen sich etliche Stationen nicht problemlos in den Fahrplan integrieren. Dies kann z. B. daran liegen, dass bei eingleisigen Strecken kein Spielraum hinsichtlich der Kreuzung von Zügen besteht oder der zusätzliche Halt zu einem bedeutenden Anschlussverlust und damit zu einer massiven Verschlechterung für die Fahrgäste führt. Dies betrifft 43 Stationen. Aufgrund dieser erheblichen Einschränkung muss der Großteil der Stationen nicht weiterverfolgt werden.

Einige dieser Stationen haben aber ein größeres Potenzial, sodass man sich Gedanken machen kann, das Fahrplankonzept bei vertretbarem Aufwand möglicherweise zu ändern, um diese Stationen noch zu integrieren, sofern es hierfür einen Handlungsspielraum gibt.

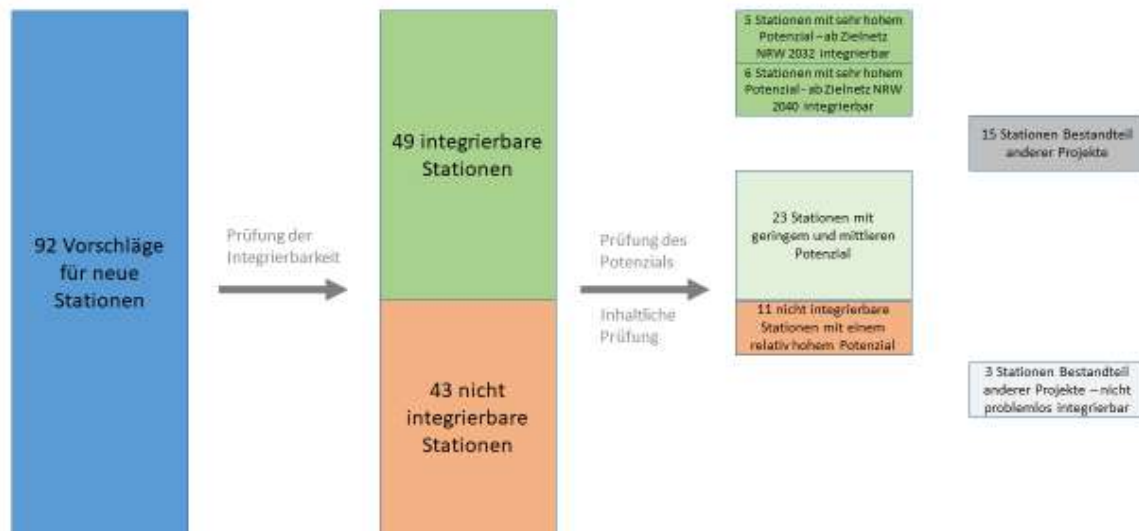


Abb. 1: Bildung von sinnvollen Kategorien auf Basis der Integrierbarkeitsprüfung und der Potenzialabschätzung

Der Fokus kann nach dieser ersten Kategorisierung auf die 49 integrierbaren Stationen gelegt werden, innerhalb derer sinnvolle weitere Kategorien festgelegt werden müssen.

Zunächst lassen sich einige Stationen ausklammern. Das sind solche Stationen, die in andere Projekte integriert sind oder von anderen Projekten abhängig sind. Hierzu zählen die Stationen der S-Bahn Münsterland oder Stationen, die von einem Streckenausbau abhängig sind, wie die Verlängerung der S 1 nach Hamm. Innerhalb dieser Kategorie der auszulagernden Stationen können solche identifiziert werden, die ein hohes Potenzial haben. Entscheidungen über die Weiterverfolgung müssen in den jeweiligen Projekten getroffen werden.

Die restlichen integrierbaren Stationen lassen sich in zwei Kategorien gliedern:

- Es gibt Stationen mit einem sehr hohen Potenzial, von denen ein größerer Effekt für den SPNV zu erwarten ist. Dieses Paket umfasst insgesamt 11 Stationen, was eine handhabbare Größe darstellt. Diese zeichnen sich durch hohe Fahrgastzahlen auch im Vergleich zur Querschnittsbelastung aus, haben ein höheres touristisches Potenzial oder verfügen über einen sonstigen wichtigen Nutzen für den SPNV. Dabei kann dieses Paket noch in zwei Teilpakete untergliedert werden.
 - Einerseits gibt es Stationen, die nicht nur in das Zielnetz NRW 2040, sondern bereits in das Zielnetz NRW 2032 integrierbar sind. Aufgrund der langen Planungsvorläufe erscheint es sinnvoll, bei diesen Stationen bereits zeitnah die nächsten Schritte einzuleiten.

- Andererseits gibt es Stationen, die erst in das Zielnetz NRW 2040 integriert werden können. Ein baldiges Realisieren dieser Stationen ist somit nicht notwendig. Ende der 2020er Jahre sollte in Abhängigkeit des Ausbaufortschritts der Infrastruktur für das Zielnetz 2040 mit den Planungen begonnen werden.
- Des Weiteren gibt es integrierbare Stationen mit einem geringen bis mittleren Potenzial, das geringer ist als bei den oben genannten Stationen. Innerhalb dieser etwas größeren Kategorie ist die Bandbreite hinsichtlich des Potenzials relativ groß. Sollten sich für einige dieser Stationen besondere Gelegenheitsfenster wie spezifische Förderprogramme auftun, sollten diese Stationen weiterverfolgt werden.

Der Fokus wird zunächst auf eine wirklich handhabbare Anzahl an Stationen mit sehr hohem Potenzial und einer Chance auf eine Realisierung gelegt.

Eine Zuordnung der Stationen zu den einzelnen Kategorien kann der Anlage 2 entnommen werden.

Weiteres Vorgehen :

Die Stationen mit sehr hohem Potenzial, deren grundsätzliche Umsetzbarkeit hier nachgewiesen wurde, bleiben weiterhin im Fokus. Bei sich ergebenden Möglichkeiten wird eine Umsetzung angestrebt. Die Verbandsversammlung wird in diesem Fall frühzeitig informiert und es wird eine entsprechende Beschlussfassung inklusive einer ggf. vorzunehmenden Priorisierung innerhalb der gebildeten Kategorien eingeleitet. Dabei wird eine tiefere Bewertung von Kosten und Nutzen in Abgrenzung zu den zu erschließenden Finanzquellen angestellt.

Anlage(n):

- 1 Liste der Stationsvorschläge
- 2 Bewertung und Kategorisierung der Stationen

Vorlage:	??/2023
Mitteilungsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	zur Kenntnis	07.12.2023	??

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten
€	€		€

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Mathias Riedel	Thomas Ressel

Betreff:

Bewertung und Kategorisierung der Vorschläge zu neuen Stationen

Carsten Rehers	Matthias Goeken
Stellvertretender Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**1. Zusammenfassung**

Dem NWL liegen 92 Vorschläge zu neuen Stationen vor. Diese Stationsvorschläge wurden hinsichtlich der Integrierbarkeit in den Fahrplan sowie des möglichen Potenzials untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen liegen vor und sind in eine Kategorisierung der Stationen geflossen. Dabei lassen sich einige Stationen identifizieren, die in den Fahrplan integrierbar sind und ein hohes Potenzial haben. Für diese Stationen können zu gegebener Zeit weitere Schritte erfolgen.

2. Ausgangslage

Dem NWL liegen insgesamt 92 Vorschläge für neue Bahnstationen an Bestandsstrecken vor (Stand 10/2023). Eine aktuelle Liste befindet sich in der Anlage 1.

Die Stationen wurden zunächst ohne Berücksichtigung der Finanzierbarkeit der Maßnahmen und in erster Linie hinsichtlich der verkehrlichen Integrierbarkeit untersucht. Eine **Umsetzung der Maßnahmen steht aktuell nicht in Aussicht**, da sie maßgeblich von der Akquise derzeit nicht erkennbarer Finanzierungsquellen abhängig ist.

Die Bewertung der Vorschläge basiert auf zwei Prüfungen.

1. Einerseits wird von dem Gutachter SMA die Integrierbarkeit in den Fahrplan des SPNV-Zielnetzes NRW 2032 und 2040 geprüft.
2. Andererseits wird unter Beteiligung der Kommunen das Potenzial der Stationen abgeschätzt.

Beide Ergebnisse werden aufeinander bezogen und zu einer sinnvollen Kategorisierung weiterverarbeitet. Das Verfahren wurde in der Vorlage 95/2022 bereits kurz skizziert und in der Vorlage 13/2023 ausführlich dargestellt und von der Verbandsversammlung beschlossen.

Wie auf Basis der Integrierbarkeitsprüfung und der Potenzialabschätzung sinnvolle Kategorien erstellt wurden, ist anhand der weiter untenstehenden Grafik (Abb. 1) ersichtlich.

Anzumerken ist hierbei, dass bei einigen der 92 Stationen verschiedene Standortalternativen oder Varianten der baulichen Erschließung geprüft wurden, sodass insgesamt 115 Standorte für neue Stationen bewertet wurden. Vereinfachend wird im Folgenden von den 92 Stationen gesprochen und die jeweils zielführendste Alternative pro Station gewählt.

Eine erste Kategorisierung kann auf Basis der Ergebnisse der Integrierbarkeitsprüfung erfolgen. So lassen sich etliche Stationen nicht problemlos in den Fahrplan integrieren. Dies kann z. B. daran liegen, dass bei eingleisigen Strecken kein Spielraum hinsichtlich der Kreuzung von Zügen besteht oder der zusätzliche Halt zu einem bedeutenden Anschlussverlust und damit zu einer massiven Verschlechterung für die Fahrgäste führt. Dies betrifft 43 Stationen. Aufgrund dieser erheblichen Einschränkung muss der Großteil der Stationen nicht weiterverfolgt werden.

Einige dieser Stationen haben aber ein größeres Potenzial, sodass man sich Gedanken machen kann, das Fahrplankonzept bei vertretbarem Aufwand möglicherweise zu ändern, um diese Stationen noch zu integrieren, sofern es hierfür einen Handlungsspielraum gibt.

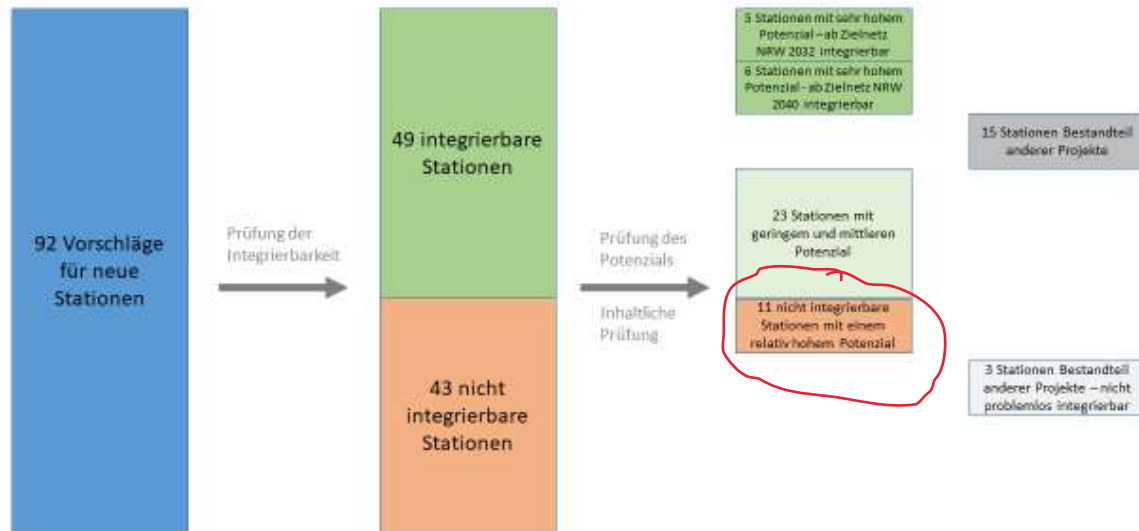


Abb. 1: Bildung von sinnvollen Kategorien auf Basis der Integrierbarkeitsprüfung und der Potenzialabschätzung

Der Fokus kann nach dieser ersten Kategorisierung auf die 49 integrierbaren Stationen gelegt werden, innerhalb derer sinnvolle weitere Kategorien festgelegt werden müssen.

Zunächst lassen sich einige Stationen ausklammern. Das sind solche Stationen, die in andere Projekte integriert sind oder von anderen Projekten abhängig sind. Hierzu zählen die Stationen der S-Bahn Münsterland oder Stationen, die von einem Streckenausbau abhängig sind, wie die Verlängerung der S 1 nach Hamm. Innerhalb dieser Kategorie der auszulagernden Stationen können solche identifiziert werden, die ein hohes Potenzial haben. Entscheidungen über die Weiterverfolgung müssen in den jeweiligen Projekten getroffen werden.

Die restlichen integrierbaren Stationen lassen sich in zwei Kategorien gliedern:

- Es gibt Stationen mit einem sehr hohen Potenzial, von denen ein größerer Effekt für den SPNV zu erwarten ist. Dieses Paket umfasst insgesamt 11 Stationen, was eine handhabbare Größe darstellt. Diese zeichnen sich durch hohe Fahrgastzahlen auch im Vergleich zur Querschnittsbelastung aus, haben ein höheres touristisches Potenzial oder verfügen über einen sonstigen wichtigen Nutzen für den SPNV. Dabei kann dieses Paket noch in zwei Teilpakete untergliedert werden.
 - Einerseits gibt es Stationen, die nicht nur in das Zielnetz NRW 2040, sondern bereits in das Zielnetz 2032 integrierbar sind. Aufgrund der langen Planungsvorläufe erscheint es sinnvoll, bei diesen Stationen bereits zeitnah die nächsten Schritte einzuleiten.

Bewertung und Kategorisierung der Vorschläge zu neuen Stationen

- Andererseits gibt es Stationen, die erst in das Zielnetz NRW 2040 integriert werden können. Ein baldiges Realisieren dieser Stationen ist somit nicht notwendig. Ende der 2020er Jahre sollte in Abhängigkeit des Ausbaufortschritts der Infrastruktur für das Zielnetz 2040 mit den Planungen begonnen werden.
- Des Weiteren gibt es integrierbare Stationen mit einem geringen bis mittleren Potenzial, das geringer ist als bei den oben genannten Stationen. Innerhalb dieser etwas größeren Kategorie ist die Bandbreite hinsichtlich des Potenzials relativ groß. Sollten sich für einige dieser Stationen besondere Gelegenheitsfenster wie spezifische Förderprogramme auftun, sollten diese Stationen weiterverfolgt werden. 

Der Fokus wird zunächst auf eine wirklich handhabbare Anzahl an Stationen mit sehr hohem Potenzial und einer Chance auf eine Realisierung gelegt.

Eine Zuordnung der Stationen zu den einzelnen Kategorien kann der Anlage 2 entnommen werden.

3. Weiteres Vorgehen

Die Stationen mit sehr hohem Potenzial, deren grundsätzliche Umsetzbarkeit hier nachgewiesen wurde, bleiben weiterhin im Fokus. Bei sich ergebenden Möglichkeiten wird eine Umsetzung angestrebt. Die Verbandsversammlung wird in diesem Fall frühzeitig informiert und es wird eine entsprechende Beschlussfassung inklusive einer ggf. vorzunehmenden Priorisierung innerhalb der gebildeten Kategorien eingeleitet. Dabei wird eine tiefere Bewertung von Kosten und Nutzen in Abgrenzung zu den zu erschließenden Finanzquellen angestellt.

Anlage(n):

- 1 Liste der Stationsvorschläge
- 2 Bewertung und Kategorisierung der Stationen

Kategorisierung der Stationsvorschläge

a) Stationen mit sehr hohem Potenzial – ab Zielnetz NRW 2032 integrierbar
Paderborn Zukunftsquartier Dülmen West Wilnsdorf-Niederdielfen Brilon Egger (im Vergleich zur aktuellen Streckennachfrage hohes zusätzliches Potential) Höxter Corvey (touristisch bedeutsam - Weltkulturerbe der UNESCO)
b) Stationen mit sehr hohem Potenzial – ab Zielnetz NRW 2040 integrierbar
Herford Gaußstraße Schwerte-Westhofen Fröndenberg-Langschede Schwerte Ost Schwerte-Geisecke Nieheim-Himmighausen
c) Stationen mit geringem und mittleren Potenzial
Iserlohn Bernhard Hülsmann Kaserne Steinheim-Bergheim Porta Westfalica-Eisbergen Espelkamp-Gestringen Beverungen-Amelunxen Finnentrop-Lenhausen, Finnentrop-Rönkhausen, Nachrodt-Einsal oder Iserlohn-Lasbeck Diemelstadt-Wrexen Löhne-Gohfeld Unna-Massen Süd Bad Laasphe Kurpark Balve Schulzentrum Porta Westfalica-Veltheim Löhne Ort Detmold Süd/Ost Soest-Ostönnen Bad Driburg-Reelsen Werl-Büderich/Turflon Stemwede-Dielingen Coesfeld Rottkamp Ahlen-Vorhelm
d) Stationen nicht problemlos integrierbar – relativ hohes Potenzial der Stationen
Olsberg-Wulmeringhausen Olsberg-Brunskappel Westerkappeln-Velp Lotte Rheine-Rodde Arnsberg-Hüsten Ost Bielefeld-Brackwede Süd Bielefeld Gleisdreieck Bielefeld-Dalbke Bielefeld-Sennestadt Süd

e) Stationen nicht problemlos integrierbar

Siegen-Kaan
Kreuztal Mitte
Brilon-Gudenhagen
Bad Salzuflen Messe
Bünde-Ennigloh
Warburg-Bonenburg
Paderborn-Elsen
Steinhagen Roggenkamp/Amshausen
Meschede-Wennemen
Bünde-Ahle
Bestwig-Nuttlar
Kirchlengern Oberbehme
Hamm-Pelkum
Löhne-Gohfeld Süd
Bielefeld Meisenstraße
Detmold Orbker Straße
Bielefeld Dingerdissen
Petershagen-Wasserstraße
Warendorf Zur Herrlichkeit
Bielefeld-Hillegossen
Bad Oeynhausen-Oberbecken
Petershagen-Frille
Detmold-Pivitsheide
Vlotho Borlefzen
Petershagen-Windheim
Bielefeld Seidensticker-Halle/Am Stadtholz
Dülmen-Merfeld
Petershagen-Heimsen
Bielefeld Heeper Straße/Luttergrünzug

Nachrichtlich

Bestandteil anderer Projekte

Münster-Mauritz Mitte, Münster Mondstraße oder Münster-Handorf (nur 1 Halt möglich)
Münster Preußenstadion
Münster Nordkreuz
Hamm-Selmigerheide
Gronau Ost
Münster-Kinderhaus
Gütersloh Arvato
Paderborn-Benhausen/Neuenbeken (3 Standortmöglichkeiten)
Bielefeld-Gadderbaum
Bielefeld-Schildesche
Bielefeld-Ummeln

Bestandteil anderer Projekte – nicht problemlos integrierbar

Münster-Coerde
Bielefeld Altstadt
Münster-Dorbaum
Verl Westring

Bewertung der einzelnen Stationen mit Alternativen

Station	Koordinaten	Potenzielle Ein-/Aussteiger	Prognostizierte Kosten	Integrierbarkeit ins Zielnetz 2040	Gesamtpunkte Potenzial	Inhaltliche Kommentierung
Stationen mit sehr hohem Potenzial – ab Zielnetz NRW 2032 integrierbar						
Paderborn Zukunftsquartier	51.718898, 8.792191	5217	13.653.939 €	ja	70,25	
Dülmen West	51.836927, 7.262384	648	1.738.316 €	ja	43,25	
Wilnsdorf-Niederdielfen	50.853772, 8.096421	500	4.056.792 €	(ja)	44,5	Wenn Niederdielfen realisiert wird, kann Siegen-Kaan nicht mehr umgesetzt werden.
Brilon Egger	51.405996, 8.598052	270	1.738.316 €	ja	59,25	Im Vergleich zur aktuellen Streckennachfrage hohes zusätzliches Potential
Höxter Corvey	51.776581, 9.407264	197	2.016.418 €	ja	43	Touristisch bedeutsam - Weltkulturerbe der UNESCO
Stationen mit sehr hohem Potenzial – ab Zielnetz NRW 2040 integrierbar						
Herford Gaußstraße_a1	52.108075, 8.675299	986	2.016.418 €	ja	50	
Schwerte-Westhofen_a1	51.420537, 7.532160	863	6.769.733 €	ja	43,5	
Herford Gaußstraße	52.105093, 8.682461	641	5.189.866 €	ja	38,75	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Fröndenberg-Langschede_a1	51.477593, 7.698283	265	3.476.631 €	ja	32,25	Die Bewertung ist in Zusammenhang mit der hohen Bewertung von Schwerte-Westhofen und dem gesamthaften Konzept der RB 54 zu sehen.
Schwerte Ost	51.451337, 7.588688	537	9.650.630 €	ja	31,75	Die Bewertung ist in Zusammenhang mit der hohen Bewertung von Schwerte-Westhofen und dem gesamthaften Konzept der RB 54 zu sehen.
Schwerte-Geisecke_a1	51.455209, 7.615107	454	7.823.526 €	ja	28,75	Die Bewertung ist in Zusammenhang mit der hohen Bewertung von Schwerte-Westhofen und dem gesamthaften Konzept der RB 54 zu sehen.
Nieheim-Himmighausen	51.803756, 8.994895	89	10.478.261 €	ja	25	Das eigentliche Potenzial kann in dieser Bewertung auch über die sonstigen Besonderheiten nicht adäquat wiedergegeben werden, da die Station vor allem für die bestehenden Fahrgäste zu einer Verbesserung führt.
Fröndenberg-Langschede	51.476499, 7.705128	247	10.091.717 €	ja	23,5	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Schwerte-Westhofen	51.417015, 7.519672	462	11.517.646 €	ja	21,75	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Schwerte-Geisecke	51.456104, 7.618465	347	15.156.730 €	ja	20,75	Es gibt einen besser bewerteten Standort.

Stationen mit geringem und mittleren Potenzial

Iserlohn Bernhard Hülsmann Kaserne	51.376919,7.676493	632	1.738.316 €	ja	40,25	Potenzial ist abhängig von der Entwicklung der angrenzenden Fläche.
Steinheim-Bergheim	51.830593, 9.055337	338	5.020.767 €	ja	38,25	
Porta Westfalica-Eisbergen	52.199049,9.014661	231	2.016.418 €	ja	38	
Espelkamp-Gestringen_a1	52.353124, 8.611088	159	1.738.316 €	ja	36,25	
Beverungen-Amelunxen	51.711464, 9.349698	144	2.016.418 €	ja	34,5	
Espelkamp-Gestringen	52.349309, 8.610901	104	1.738.316 €	ja	34,25	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Finnentrop-Lenhausen	51.198881, 7.963847	206	5.667.088 €	(ja)	34,25	Eine von den drei Stationen entlang der Ruhr-Sieg-Strecke ist auszuwählen.
Diemelstadt-Wrexen	51.512391,8.996247	51	2.201.820 €	(ja)	32,5	
Finnentrop-Rönkhausen	51.216112, 7.954264	170	4.667.088 €	(ja)	32,5	Eine von den drei Stationen entlang der Ruhr-Sieg-Strecke ist auszuwählen.
Löhne-Gohfeld	52.199994,8.759592	610	13.815.386 €	ja	32,25	Relativ hohe Fahrgastzahlen.
Unna-Massen Süd	51.528335, 7.649806	733	11.013.982 €	ja	27,75	Relativ hohe Fahrgastzahlen.
Bad Laasphe Kurpark	50.926974,8.414604	107	1.754.065 €	(ja)	35,25	3 Stationen in einer Gemeinde mit 13.500 Einwohnern in einem Abstand von 2.500 m sind im Vergleich zu den teilweise größeren Lücken auf anderen Strecken und den höheren potenziellen Fahrgastzahlen schwierig zu vertreten.
Balve Schulzentrum	51.329817, 7.850445	95	1.738.316 €	ja	32,25	Geringe Fahrgastzahlen.
Nachrodt-Einsal	51.326607, 7.644855	286	4.403.639 €	(ja)	31	Eine von den drei Stationen entlang der Ruhr-Sieg-Strecke ist auszuwählen.
Iserlohn Bernhard Hülsmann Kaserne_a1	51.380646, 7.673746	414	4.646.691 €	ja	30,5	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Porta Westfalica-Veltheim	52.191503, 8.964845	137	2.016.418 €	ja	30	
Löhne Ort	52.188267, 8.688383	520	9.086.974 €	ja	29,75	
Detmold Süd/Ost	51.912160, 8.908813	277	2.279.866 €	ja	29	
Soest-Ostönnen	51.561416,8.009972	109	4.667.088 €	ja	28,5	Sehr wenige Fahrgäste im Vergleich zur hohen Querschnittsbelastung.

Bad Driburg-Reelsen_a1	51.762324, 9.018324	47	4.032.836 €	ja	25	
Werl-Büderich/Turflon	51.558457, 7.876199	223	5.667.088 €	ja	23,25	
Bad Driburg-Reelsen	51.758839, 9.022057	124	6.206.284 €	ja	23	
Stemwede-Dielingen	52.44536,8.34410	587	13.186.261 €	(ja)	22,25	
Iserlohn-Lasbeck	51.342795, 7.633811	199	13.179.798 €	(ja)	18,75	Die anderen drei Stationen an der Ruhr-Sieg-Strecke sind deutlich besser bewertet.
Coesfeld Rottkamp	51.923708, 7.171772	175	11.156.178 €	ja	17,25	
Ahlen-Vorhelm	51.788989, 7.961215	82	13.818.067 €	ja	16,25	

Stationen nicht problemlos integrierbar – relativ hohes Potenzial der Stationen

Olsberg-Wulmeringhausen	51.317029,8.487831	85	2.201.820 €	Überschlagende Wende	39	Im Vergleich zu sehr geringen Querschnittsbelastung nicht unerheblicher Fahrgastgewinn.
Olsberg-Brunskappel	51.278116, 8.479600	64	2.201.820 €	Überschlagende Wende	36,5	Im Vergleich zu sehr geringen Querschnittsbelastung nicht unerheblicher Fahrgastgewinn.
Westerkappeln-Velpe	52.267866, 7.866076	111	4.945.190 €	Überschlagende Wende	28,5	
Lotte_a1	52.291454, 7.928524	139	8.929.844 €	Überschlagende Wende	26	
Rheine-Rodde	52.280830, 7.525027	323	5.945.190 €	Überschlagende Wende	24,25	
Lotte	52.283453, 7.908488	286	4.945.190 €	Überschlagende Wende	22	-
Westerkappeln-Velpe_a1	52.266864, 7.859139	215	10.292.085 €	Überschlagende Wende	22	
Arnsberg-Hüsten Ost	51.428401, 7.998901	924	8.844.931 €	Anschlussverlust	37,5	
Bielefeld-Brackwede Süd	51.973915, 8.508681	750	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	39,75	Mögliches Potenzial bei Integration mehrerer Stationen entlang der S 74.
Bielefeld Gleisdreieck	51.982382, 8.499748	872	4.911.763 €	Erhebliche Probleme	39,5	Mögliches Potenzial bei Integration mehrerer Stationen entlang der S 74.
Bielefeld-Sennestadt Süd	51.937333, 8.577367	611	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	38,75	Mögliches Potenzial bei Integration mehrerer Stationen entlang der S 74.
Bielefeld-Dalbke	51.926515, 8.592582	371	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	28,75	Mögliches Potenzial bei Integration mehrerer Stationen entlang der S 74.

[illegible]

Stationen nicht problemlos integrierbar

Siegen-Kaan	50.876583, 8.046261	656	16.458.501 €	(ja)	40	Es ist die besser bewertete Station Niederdielfen vorzuziehen. Dies führt dann aber dazu, dass an dieser Station nicht mehr gehalten werden kann.
Siegen-Kaan_a1	50.868049, 8.059737	405	13.870.189 €	(ja)	26,75	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Kreuztal Mitte_a1	50.959610, 7.991809	371	2.016.418 €	Anschlussverlust	37	
Brilon-Gudenhagen	51.374971, 8.590747	46	1.738.316 €	Anschlussverlust	35,25	
Bad Salzuflen Messe	52.054033, 8.761399	334	2.016.418 €	Anschlussverlust	35	
Bünde-Ennigloh	52.197505, 8.557412	491	4.945.190 €	Anschlussverlust	33	
Warburg-Bonenburg	51.557781, 9.050003	107	4.945.190 €	Anschlussverlust	32,5	
Kreuztal Mitte	50.960879, 7.996494	384	2.016.418 €	Anschlussverlust	32	
Paderborn-Elsen	51.720975, 8.681802	437	4.945.190 €	Anschlussverlust	31,5	
Steinhagen Roggenkamp/Amshausen	52.024506, 8.404932	116	1.738.316 €	Anschlussverlust	29,75	
Meschede-Wennemen_a1	51.353036, 8.189533	203	4.403.641 €	Anschlussverlust	29,5	
Bünde-Ahle	52.196134, 8.522577	803	10.292.085 €	Anschlussverlust	29	
Bestwig-Nuttlar	51.369034, 8.425927	278	4.831.743 €	Anschlussverlust	26,5	
Kirchlengern Oberbehme	52.183703, 8.661688	155	2.340.871 €	Anschlussverlust	26	
Bestwig-Nuttlar_a1	51.369163, 8.418686	298	5.687.949 €	Anschlussverlust	25,25	
Meschede-Wennemen	51.352096, 8.191516	227	11.936.158 €	Anschlussverlust	20,75	
Hamm-Pelkum	51.642213, 7.758319	1066	3.740.079 €	Erhebliche Probleme	57,5	
Löhne-Gohfeld Süd	52.196393, 8.767409	509	2.016.418 €	Erhebliche Probleme	44,5	Die Station hat auch ein höheres Potenzial. Es sollte aber eher prioritär Löhne-Gohfeld realisiert werden.
Bielefeld Meisenstraße_a1	52.01973, 8.56732	699	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	43,25	
Detmold Orbker Straße_a1	51.950225, 8.836981	587	2.016.418 €	Erhebliche Probleme	41,5	

Detmold Orbker Straße	51.947942, 8.845696	680	2.016.418 €	Erhebliche Probleme	37,5	
Bielefeld Dingerdissen	51.995248, 8.623650	618	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	36,25	
Petershagen-Wasserstraße	52.474903, 9.096641	87	2.001.764 €	Erhebliche Probleme	36	
Bielefeld Meisenstraße	52.018411, 8.570784	564	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	35,25	
Warendorf Zur Herrlichkeit	51.94928, 8.011130	310	2.201.820 €	Erhebliche Probleme	34,5	
Bielefeld-Hillegossen	52.000987, 8.609269	753	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	34,25	
Bad Oeynhausen-Oberbecken	52.199639, 8.835859	214	4.189.866 €	Erhebliche Probleme	33,5	
Petershagen-Frille	52.337954, 8.999263	96	2.001.764 €	Erhebliche Probleme	33,5	
Detmold-Pivitsheide	51.957807, 8.819622	329	2.279.866 €	Erhebliche Probleme	32,5	
Vlotho Borlefzen	52.174492, 8.905028	23	2.016.418 €	Erhebliche Probleme	32,5	
Petershagen-Windheim	52.406651, 9.022808	87	2.001.764 €	Erhebliche Probleme	31	
Bielefeld Seidensticker-Halle/Am Stadtholz	52.026818, 8.554116	205	4.545.126 €	Erhebliche Probleme	29	
Dülmen-Merfeld	51.861750, 7.220194	16	1.738.316 €	Nicht geprüft.	28,75	Sehr wenige Fahrgäste.
Warendorf Zur Herrlichkeit_a1	51.949183, 8.012527	178	2.201.820 €	Erhebliche Probleme	28	
Petershagen-Heimsen	52.462070, 9.046188	46	2.001.764 €	Erhebliche Probleme	24,5	
Bielefeld Heeper Straße/Luttergrünzug	52.022684, 8.561661	297	5.911.763 €	Erhebliche Probleme	22,75	
Bestandteil anderer Projekte						
Münster-Mauritz Mitte	51.967651, 7.661666	2108	4.201.820 €	(ja)	62,5	Sehr hohes Potenzial für einen weiteren Halt zwischen Nordkreuz und Telgte. Entscheidung über den Halt im Projekt S-Bahn Münsterland.
Münster Mondstraße	51.970336, 7.675017	1500	2.201.820 €	(ja)	54	Sehr hohes Potenzial für einen weiteren Halt zwischen Nordkreuz und Telgte. Entscheidung über den Halt im Projekt S-Bahn Münsterland.
Münster-Mauritz Mitte_(P+N ges.)	51.967651, 7.661666	1578	4.201.820 €	(ja)	52,5	Sehr hohes Potenzial für einen weiteren Halt zwischen Nordkreuz und Telgte. Entscheidung über den Halt im Projekt S-Bahn Münsterland.
Münster Preußenstadion	51.933658, 7.627591	5526	> 20.000.000 €	ja	51,5	S-Bahn Münsterland
Münster Nordkreuz	51.967725, 7.644857	9529	> 20.000.000 €	ja	50,5	S-Bahn Münsterland

Hamm-Selmigerheide	51.640077, 7.776907	1027	4.189.866 €	ja	47	Abhängig von der Verlängerung der S 1 von Dortmund nach Hamm.
Gronau Ost	52.212123, 7.053591	850	2.340.871 €	(ja)	43	Die Planungen für die Reaktivierung nach Bad Bentheim sind abzuwarten.
Münster-Handorf	51.976881, 7.707583	595	2.201.820 €	(ja)	41,5	Sehr hohes Potenzial für einen weiteren Halt zwischen Nordkreuz und Telgte. Entscheidung über den Halt im Projekt S-Bahn Münsterland.
Münster Mondstraße_(P+N ges.)	51.970336, 7.675017	727	2.201.820 €	(ja)	41	Sehr hohes Potenzial für einen weiteren Halt zwischen Nordkreuz und Telgte. Entscheidung über den Halt im Projekt S-Bahn Münsterland.
Münster-Kinderhaus	52.004798, 7.614573	1048	2.201.820 €	(ja)	39,5	S-Bahn Münsterland
Gütersloh Arvato	51.879374, 8.439068	180	1.738.316 €	ja	31,75	Die Realisierung ist im Zusammenhang der Reaktivierung zu sehen.
Paderborn-Benhausen/Neuenbeken	51.742427, 8.841534	242	4.945.190 €	ja	28,5	Die Realisierung ist abhängig von der möglichen Begradigung des Benhauser Bogens.
Bielefeld-Gadderbaum	52.011467, 8.514445	1017	10.974.844 €	ja	28	Die Realisierung ist abhängig vom Ausbau der ICE-Strecke.
Bielefeld-Schildesche_a1	52.039545, 8.553990	2319	> 20.000.000 €	ja	26,5	Die Realisierung ist abhängig vom Ausbau der ICE-Strecke.
Paderborn-Benhausen	51.735377, 8.828498	188	4.945.190 €	ja	25,5	Die Realisierung ist abhängig von der möglichen Begradigung des Benhauser Bogens.
Bielefeld-Schildesche	52.045624, 8.560572	2096	> 20.000.000 €	ja	23,5	Die Realisierung ist abhängig vom Ausbau der ICE-Strecke.
Gronau Ost_a1	52.211341, 7.062130	486	10.363.485 €	(ja)	20,5	Es gibt einen besser bewerteten Standort.
Paderborn-Neuenbeken	51.743274, 8.854866	228	11.292.085 €	ja	19,75	Die Realisierung ist abhängig von der möglichen Begradigung des Benhauser Bogens.
Bielefeld-Ummeln_a1	51.962544, 8.474514	236	13.004.498 €	ja	8,25	Die Realisierung ist abhängig vom Ausbau der ICE-Strecke.
Bielefeld-Ummeln	51.958235, 8.467345	193	16.526.718 €	ja	6	Die Realisierung ist abhängig vom Ausbau der ICE-Strecke.
Bestandteil anderer Projekte – nicht problemlos integrierbar						
Münster-Coerde	51.995561, 7.636522	1690	4.777.767 €	Anschlussverlust	47	
Bielefeld Altstadt_a1	52.02186, 8.52627	5251	> 20.000.000 €	Anschlussverlust	42	
Bielefeld Altstadt	52.022828, 8.526938	4649	> 20.000.000 €	Anschlussverlust	40	
Bielefeld Altstadt_a2	52.02023, 8.52533	4799	> 20.000.000 €	Anschlussverlust	40	
Münster-Dorbaum	52.005208, 7.702015	476	4.945.190 €	Anschlussverlust	26,5	
Verl Westring	51.878134, 8.490623	585	1.738.316 €	Erhebliche Probleme	55,75	

Erläuterungen:

_a1: Hierbei handelt es sich um einen alternativen Standort

(P+N ges.): Hierbei wurde angenommen, dass Nordkreuz und Preußenstadion bereits gesetzt sind und somit errichtet wurden. Dementsprechend fällt der exklusiv neu erschlossene Einzugsbereich kleiner aus.

Potenzielle Ein-/ Aussteiger: Anmerkung 1: Bei Stationen, die in den Fahrplan integrierbar sind, sind die Zahlen manchmal in kursiv geschrieben. Dies bedeutet, dass von mehreren potenziellen Linien nicht alle halten können. Könnten alle Linien halten, wäre die Anzahl der Fahrgäste wegen des besseren Angebots höher. In Herford Gaußstraße kann bspw. nur die S 72 halten. Könnte zusätzlich die S 71 halten, wäre die Anzahl der Fahrgäste potenziell höher als hier angegeben. Anmerkung 2: Bei den nicht integrierbaren Stationen werden die potenziellen Ein-/ Aussteiger so berechnet, als ob alle potenziellen Linien halten können. Wie in Anmerkung 1 deutlich wurde, können möglicherweise selbst bei Behebung der Probleme hinsichtlich der Integrierbarkeit nicht alle Linien halten. Dann ist die Anzahl entsprechend zu reduzieren.

(ja): Die Station ist für sich alleine betrachtet integrierbar. Es bestehen aber Abhängigkeiten zu anderen Stationen, wenn bspw. nur eine von drei Stationen integriert werden kann.

Überschlagende Wende: Durch eine überschlagende Wende entsteht ein Mehrbedarf an Fahrzeugen, was somit zu einer Kostensteigerung führt.

Erhebliche Probleme: Es ist entweder ein sehr hoher Betrag in die Infrastruktur zu investieren oder es bestehen weiträumige Auswirkungen auf das gesamte Fahrplankonzept.

Gesamtpunkte Potenzial: Dieser Punktwert fasst mehrere Bewertungen zusammen. Hierzu zählen die Ermittlung und Bewertung der potenziellen Ein-/Aussteiger auch im Vergleich zu der Querschnittsbelastung der Strecke, das sonstige Potenzial bspw. für touristische Attraktionen, die Kosten für die Erstellung der Station sowie des Umfelds und sonstige Besonderheiten.