Nahverkehr

im Verkehrsverbund

Ostwestfalen-Lippe

2025

VCD Verkehrsclub Deutschland

Fahrgastverband PRO BAHN

Inhalt

3 Vor 30 Jahren...
5 Vision und Leitbild
- 5 Der öffentlichen Verkehr im Jahre 2025
- 8 Leitbild
- 10 Umsetzung des Leitbilds

11 Ausgangslage im VVOWL
- 11 Bedeutung von Bahn und Bus
- 12 Siedlungsstruktur im VVOWL und im NWL
- 13 Stand des Nahverkehrs der Eisenbahnen
- 15 Stand des Nahverkehrs mit Bus / Stadtbahn

16 Handlungsfeld Schiene: Infrastruktur
- 16 Liniennetz
- 19 Verknüpfungen im Schienennetz
- 21 Nicht funktionierende Anschlüsse im VVOWL
- 23 Infrastruktur Eisenbahnlinien
- 24 Bahnhöfe und Stationen

26 Handlungsfeld Schiene: Verkehrsangebot
- 26 Bedienungshäufigkeit
- 27 Bedienungszeiten

30 Handlungsfeld Schiene: Fahrzeuge
31 Handlungsfeld Bus und Stadtbahn
- 31 Stadt- und Regionalbusse, Stadtbahn

32 Typische Probleme der Bahn-Bus-Verknüpfung
- 35 Busverbindungen mit Schienenqualität
- 37 Anschlusssicherung
- 38 Infrastruktur Straßennetz
- 38 Alternative Bedienungsformen
- 39 Integrierte Mobilität

40 Handlungsfeld Zusammenarbeit
- 40 Organisation und Förderung
- 41 Zusammenarbeit mit Nachbarn
- 41 Zusammenarbeit mit dem Fernverkehr
- 42 Zusammenarbeit mit Verbänden: Fahrgastbeirat

42 Handlungsfeld Tarif und Vertrieb

3 Impressum
44 Kontakte

Vor 30 Jahren...

Vor 30 Jahren hat kaum jemand geglaubt, dass der Schienen-Regionalverkehr rund um Bielefeld noch eine Zukunft hat. Bei der damals zuständigen Deutschen Bundesbahn waren die Signale auf „Rot“ gestellt.

Einige Unentwegte von VCD und PRO BAHN dachten anders und wurden aktiv. Eine neue Generation von Führungskräften und Mitarbeitern hat im Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) und im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) die Verantwortung übernommen und die Wende möglich gemacht: Der Regionalverkehr auf Schienen ist heute nicht mehr verzichtbar für unsere Region.

Beim Busverkehr steht dieser Kurswechsel in Teilen des VVOWL-Gebietes noch aus. Dabei wird ein Kurswechsel auch beim Bus immer drängender, denn die Zahl der Schüler und ihre Fahrgelder nehmen ab. Nur, wenn Fahrgäste aus anderen Altersgruppen gewonnen werden können, gibt es für den Busverkehr eine Zukunft.

In 10 Jahren...

In 10 Jahren sollte die erfolgreiche Arbeit des VVOWL und des NWL fortgeführt worden sein und insbesondere die Defizite auch im Busverkehr beseitigt sein. Den Weg dorthin hat die mit Experten besetzte ÖPNV-Zukunftskommission NRW gewiesen: Sie hat in den Jahren 2012 und 2013 auf Veranlassung des Landtages NRW getagt und in ihrem Abschlussbericht richtungweisende Empfehlungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Nordrhein-Westfalen formuliert.

Der Nahverkehrsplan des NWL datiert aus dem Jahr 2011 und ist demnächst zu überarbeiten.

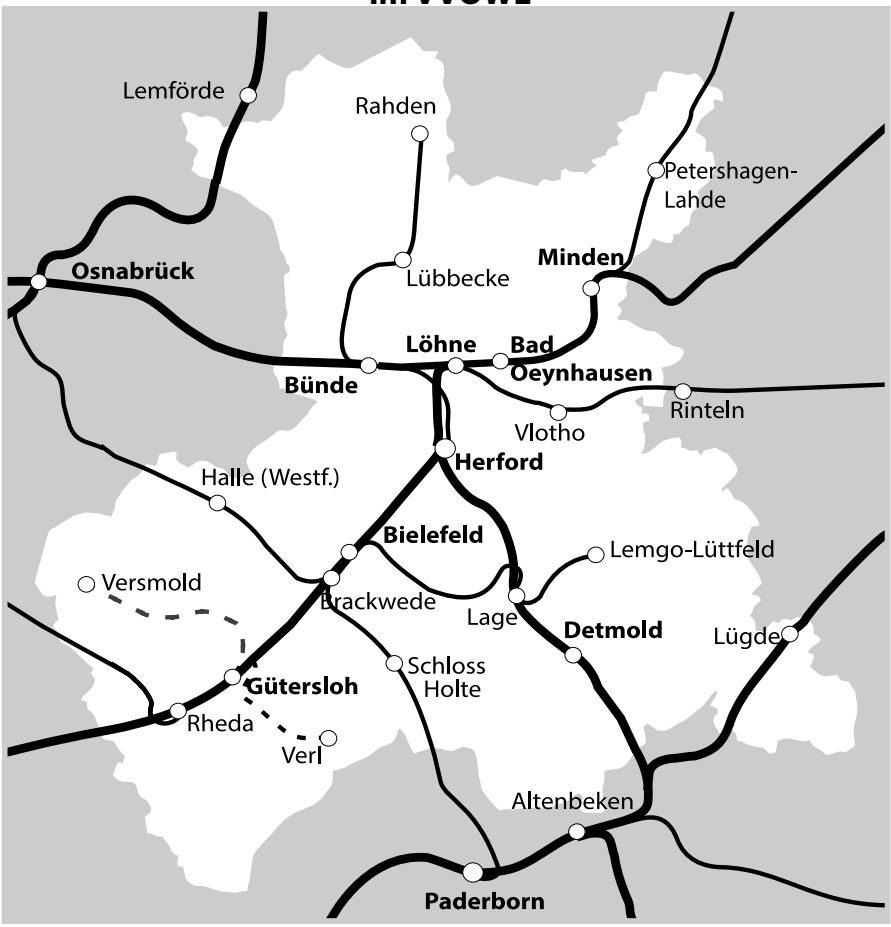
Die Leitbilder der zwei Dokumente stimmen nicht überein. Auf der Grundlage der Empfehlungen der Zukunftskommission soll hier ein Leitbild für den öffentlichen Verkehr in Ostwestfalen-Lippe vorgestellt und mit konkreten Handlungsempfehlungen für den Bereich des VVOWL unterlegt werden. Dabei sind auch die spezifischen Unterschiede innerhalb des NWL von Bedeutung.

Bielefeld, im Mai 2015

Uwe Hartmeier
Rainer Engel

Quellen:
ÖPNV-Zukunftskommission NRW: *Kurzfassung, Langfassung*
Nahverkehrsplan NWL
Oder geben Sie einfach die Stichworte in Suchmaschinen ein.

Personenverkehr auf dem Eisenbahn-Schienennetz im VVOWL



Impressum
Herausgeber: Uwe Hartmeier, Rainer Engel
Die Autoren sind Mitglieder des Fahrgastbeirats
des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe
Mai 2015
Fotos und Grafiken: Rainer Engel, Grafik S.19 © PRO BAHN e.V.
Finanzierung: Fahrgastverband PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe und VCD Kreisverbände Ostwestfalen-Lippe und Herford–Minden-Lübbecke
V.i.S.d.P.: Rainer Engel, Gretchenstraße 26, 32756 Detmold
Tel. 05231 300112, Email: engel@probahn-nrw.de
Internet-Version Stand 6.6.2015

Vision und Leitbild

Der öffentlichen Verkehr im Jahre 2025

Vision

Gesamtschau

Im Jahre 2025 ist der öffentliche Verkehr ein leistungsfähiges Gesamtangebot, das allen Menschen offen steht. Barrierefreiheit und leichte Zugänglichkeit sind selbstverständlich geworden. Das Netz ist dicht, die Fahrpläne sind abgestimmt und ebenfalls dicht. Die Fahrpreise entsprechen der gebotenen Leistung und sind gegenüber dem konkurrierenden motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig.

Schiene

Auf den Schienenstrecken fahren barrierefrei erreichbare Züge im Stundentakt von den frühen Morgenstunden bis gegen Mitternacht, während des Tages in der Regel im Halbstundentakt.

An den Bahnsteigen halten gepflegte Triebwagen mit genügend Sitzplätzen, Toiletten an Bord und mit Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Gepäck.

Die nächsten Verkehrsverträge für die Zeit bis 2040 sind bereits ausgeschrieben. Von Gütersloh nach Versmold und Verl fahren wieder Züge. Die Fahrzeuge der nächsten Generation fahren auf den Nebenstrecken nicht mehr mit Diesel, sondern elektrisch mit Wind- und Sonnenkraft, die in leistungsfähigen Batterien mitgeführt werden. Unter Fahrdraht und auf Endstationen können die Batterien nachgeladen werden. Auch für elektrische Busse stehen Ladeeinrichtungen zur Verfügung.

Der öffentliche Verkehr in OWL passt sich nahtlos in den deutschen und europäischen Schienenverkehr ein. Der Ausbau der Ost-West-Achse im Rahmen des europäischen TEN-Projekts Nordsee–Baltikum ist in Gang. Von Osnabrück und Hamm in Richtung Hannover und Braunschweig durchquert diese Achse den VVOWL. Daneben ist die Elektrifizierung von Lückenschlüssen wie zwischen Bielefeld und Lage und zwischen Löhne und Hameln in Gang gekommen. Trotz eines hohen Aufkommens an Güterzügen fahren die Reisezüge pünktlich. Neue Bahnsteige und Weichenverbindungen auf der Hauptstrecke machen das möglich.

Die Studien zur Verwirklichung eines Deutschland-Takts sind abgeschlossen, auf den Hauptstrecken werden Infrastruktur, Güter-, Fern- und Nahverkehr aus einem Guss nach

den Grundsätzen des integralen Taktfahrplans entwickelt.

Bahn und Bus

Busse fahren an den Bahnhöfen vor. Wenn der Liniendienst am Abend eingestellt wird, steht mindestens ein Anruftaxi vor dem Bahnhof, das Fahrtwünsche entgegennimmt und ausführt, auch wenn der Akku des eigenen Mobiltelefons leer ist oder wegen einer Verspätung die Weiterfahrt nicht vorher bestellt werden konnte. So ist gewiss, dass man mit der gelösten Fahrkarte auch im Störungsfall sein Ziel erreicht.

Die kommunale Organisation von Schienenverkehr (Zweckverband), Busverkehr (Kreise und Städte) und Bahnhöfen (Gemeinden) macht ein schlüssiges Angebot möglich. Daher hat die ÖPNV-Zukunftskommission den Erhalt der heutigen Aufgabenverteilung in NRW empfohlen. Restaurierter Bahnhof Detmold und neuer Busbahnhof in städtischer Hand.

Buslinien sind bis zum Bahnhof verlängert worden, auch wenn die meisten Fahrgäste schon im Stadtzentrum aussteigen. Auf einigen Linien fahren Expressbusse, die Siedlungsschwerpunkte an die Schiene anbinden und Schienenstrecken vernetzen. Das attraktive Netz der Stadtbahn Bielefeld wird weiter ausgebaut, auch über die Stadtgrenze hinaus. Busse und Stadtbahn ergänzen das Schienennetz, die Qualität der Fahrzeuge und das Angebot ist so gut wie auf der Schiene.

Stadtbusse

Die Stadtbusnetze in Ostwestfalen-Lippe, die in den 1990er Jahren entstanden sind, bestehen nach wie vor, und neue Netze sollen hinzukommen.

Stationen

Die Stationen sind gepflegt und bieten aktuelle Informationen über Verspätungen und darüber, wie man weiterkommt.

Bahnhöfe sind von beiden Seiten zugänglich. Barrierefrei zugängliche Unterführungen mit Rampen und Aufzuganlagen machen das möglich. Der gleichwertige Zugang von beiden Seiten schafft neue attraktive Bus-Bahn-Verknüpfungen, die Busse müssen nicht mehr auf Umwegen um den Bahnhof herumfahren. Buslinien verbinden Wohnquartiere und die Innenstadt möglichst geradlinig mit dem Bahnhof.

Mehr als bisher erkennen die Kommunen, dass Bahnhöfe Kristallisationspunkte des städtischen Lebens sind und beleben die Stationen durch attraktive Fußwege und gefragte Dienstleistungen: von der Taxizentrale bis zu Arztpraxen.

Umweltverbund

An allen Bahnstationen stehen Fahrradboxen sowie Leihfahrräder zur Verfügung, nahe am Gleis stehen an den meisten Stationen Carsharing-Autos. Beide können über das Internet gebucht werden, genauso wie Fahrkarten.

Tarif und Vertrieb

Fahrkartenkauf und Buchung von Mobilitätsleistungen sind einfach geworden. Zumindest in der Form der Addition von Einzelleistungen stehen alle Mobilitätsleistungen in einem Portal zur Verfügung. Für stärker nachgefragte Verbindungen und Kombinationen stehen Tarife wie der Westfalentarif, der NRW-Tarif und der Niedersachsentarif zur Verfügung. Die Vertriebswege passen sich rasch den jeweiligen technischen Möglichkeiten an, vergessen aber nicht die Menschen der älteren Generation, die mit elektronischen Medien nicht umgehen können, und benachteiligen nicht Menschen, die als Touristen, Zuwanderer und Flüchtlinge zu uns kommen und nicht über Vorkenntnisse, eigene technische Geräte oder Software verfügen.

Organisation

Organisatorisch laufen alle Fäden beim VVOWL zusammen. Von hier aus werden Kommunen, Kreise und Unternehmen motiviert, mehr für den öffentlichen Verkehr zu tun, insbesondere die Bus-Bahn-Verknüpfung zu stärken und damit Synergien im öffentlichen Verkehr zu schöpfen. Dafür stehen Fördermittel zur Anschubfinanzierung bereit.

Gesetzliche Vorgaben sichern, dass die Kommunen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen und den Entscheidungen zur Straßen-, Bau- und Siedlungsentwicklung den Zielen der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs Rechnung tragen, ohne das Recht auf kommunale Selbstgestaltung im Kern einzuschränken. Grundlage dafür ist, dass Entscheidungen über die Förderung der Verkehrsarten sich nicht auf das Gebiet der eigenen Kommune beschränken, sondern dass Folgewirkungen die Nachbarkommunen unter Druck setzen. Bisher hat sich dieser Druck nur auf die Schaffung von Straßenkapazitäten und Parkraum ausgewirkt. Kommunen, die dem nicht gerecht werden, müssen mit finanziellen Nachteilen rechnen.

Bedürfnisse der Fahrgäste im Fokus

Leitbild

Das Leitbild für den öffentlichen Verkehr ist aus der Sicht der Fahrgäste zu entwickeln. Nur wenn das Angebot den Ansprüchen des Fahrgastes Rechnung trägt, werden Bürgerinnen und Bürger – sofern sie Alternativen haben – den öffentlichen Verkehr für ihre Bedürfnisse nutzen. Da immer mehr junge Menschen viel Wert auf Lebensqualität und immer weniger Wert auf den Besitz eines eigenen Autos legen und es nicht mehr als Statussymbol verstehen, werden Bewohner zunehmend dort abwandern, wo das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht genügend attraktiv ist. Daher wird es immer wichtiger, den öffentlichen Verkehr als räumlich und zeitlich gesamthaft verfügbares Angebot zu entwickeln.

Das Leitbild ist durch folgende Eckpunkte zu bestimmen:

Für die Mehrheit der Bürger

> Der öffentliche Personenverkehr ist als System zu begreifen, das den Anspruch hat, für die **Mehrheit der Bevölkerung alle Mobilitätsbedürfnisse** erfüllen zu können.

Teilhabe statt Daseinsvorsorge

> Diese Aufgabe ist insbesondere wichtig, um allen Menschen die **Teilhabe** am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen:

> Niemand soll ausgeschlossen werden, weil er/sie aus körperlichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht über ein individuelles Verkehrsmittel verfügen kann.

> Der bisher verwendete Begriff der „Daseinsvorsorge“ greift zu kurz: Körperlich und wirtschaftlich eingeschränkte Menschen werden zu oft diskriminiert, weil mit „Daseinsvorsorge“ nur das politisch für lebensnotwendig erachtete Maß an Mobilität (Schule, Arzt, ...) geboten wird und damit nicht wirklich Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens ermöglicht wird. Alle Menschen haben jedoch ein **Recht auf Teilhabe und Inklusion.**

Nachhaltigkeit

> Der Gesamtverkehr ist **umweltverträglich** auszugestalten. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs hat den Zielen der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen. Der öffentliche Nahverkehr sollte dabei eine Vorbildfunktion haben.

Keine Subvention, *sondern Teil der Sozialpolitik*

> Hieraus folgt: Öffentlicher Verkehr ist Teil einer aktiven und zukunftsfähigen Sozial- und Umweltpolitik. Die Finanzierung des Nahverkehrs ist keine „Subvention“ von

Fahrgästen oder Verkehrsunternehmen. Ein großer Teil der als „Defizitausgleich“ geltenden öffentlichen Mittel dient tatsächlich sozialen Zwecken (Sicherung der Teilhabe, Barrierefreiheit), die von allen Nutzern des Verkehrs (also auch von den Nutzern des motorisierten Individualverkehrs) zu tragen sind.

> Ergänzend wird daher der Staat durch Steuern und Abgaben andere **Verkehrsmittel belasten, deren Nutzung Teilhabe nicht sichert** und den Ansprüchen des Umweltschutzes nicht Rechnung trägt, um deren Nutzung einzuschränken und entstehende Folgekosten zu minimieren und auszugleichen.

Blindenleitstreifen sichern Teilhabe. Die Kosten dafür sind Teil der Kosten der Sozialpolitik.

> Da die große Mehrheit der Bürger auch über individuelle Verkehrsmittel verfügt, muss sich der öffentliche Verkehr zugleich als Teil einer Gesamtmobilität verstehen, in der die zweckentsprechende Wahl und Kombination des jeweils zweckmäßigsten Verkehrsmittels ermöglicht wird. Da Kostenfaktoren eine wesentliche Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen, ist Kostenwahrheit eine Grundvoraussetzung für eine Verkehrsmittelwahl, die mit öffentlichen Mitteln und Ressourcen verantwortlich und sparsam umgeht.

Teil der Gesamtmobilität

Kostenwahrheit spart öffentliche Mittel

> Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit muss gewährleistet bleiben. Allerdings darf unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung der Teilhabe nicht länger so entschieden werden, dass der öffentliche Verkehr zu bestimmten Zeiten oder in Randregionen keinerlei Angebot zur Verfügung stellt. Die Mobilität auch im öffentlichen Verkehr muss insgesamt bezahlbar bleiben. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass insbesondere Standortentscheidungen für Wohnen, Gewerbe und öffentliche Einrichtungen in einem Zusammenhang mit dem Kostenaufwand der Versorgung mit öffentlichem Verkehr stehen. Dies ist im teilweise sehr dispers besiedelten Ostwestfalen-Lippe von besonderer Bedeutung.

Öffentlicher Verkehr ist Standortfaktor

Strategie

Umsetzung des Leitbilds

Fördern und Fordern statt Mangel verwalten

Der Nahverkehrsplan des NWL (NVP) ist geprägt von der gesetzlichen Vorgabe, eine Grundlage für die Finanzierung von Betriebskosten und Infrastruktur zu schaffen. Diese kurzfristige Perspektive trägt die Gefahr in sich, dass der Nahverkehrsplan nicht nachhaltig wirkt, sondern finanzielle Zwänge und infrastrukturelle Engpässe sowie fehlende Zuständigkeiten einfach hinnimmt. Dadurch wird der Blick auf den öffentlichen Verkehr als vernetztes Angebot mit weitreichenden strukturellen, ökologischen und sozialen Wirkungen verstellt. Die Sichtweise des vorliegenden NVP weist Ansätze in die richtige Richtung auf, die weiterzuentwickeln sind.

Die Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission NRW richten sich hingegen in erster Linie an die Politik. Die Aufgabenträger können neue Gesetze erst umsetzen, wenn sie in Kraft sind. Aber die Aufgabenträger können schon vorher in vielfältiger Weise das Leitbild aufgreifen und so daran mitwirken, dass die Gesetze dem Leitbild Rechnung tragen. Dabei hat die Initiierung und Förderung von Modellprojekten eine besondere Bedeutung.

Es ist auch Aufgabe des Nahverkehrsplans, Anforderungen zu nennen, die gegenwärtig nicht finanziert werden können. Nur so kann bei Bund und Land erreicht werden, dass die dafür notwendigen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt insbesondere für die Sicherung von Teilhabe und Inklusion.

Modellprojekte: Lippe-Modell

Die Erfahrung, dass weitreichende Wirkungen möglich sind, hat der ÖPNV-Modellversuch im Kreis Lippe belegt. Was im Kreis Lippe in den Jahren seit 1988 modellhaft erprobt und aufgebaut wurde, hat nicht nur in den vergangenen 25 Jahren seine Zukunftsfähigkeit bewiesen, sondern ist heute für den ÖPNV in ganz Nordrhein-Westfalen Standard und Ziel.

Haller Willem

Der VVOWL hat dieses Modellprojekt weiterentwickelt. Von besonderer Bedeutung war das Modellprojekt „Haller Willem“, in dessen Rahmen auch die positiven Wirkungen einer Siedlungsentwicklung in der Nähe von Stationen aufgezeigt wurde.

... und nun?

Wie viel Innovationskraft hat der größere NWL für weitere Modellprojekte?

Ausgangslage im VVOWL

Bedeutung von Bahn und Bus

Bedeutung wird unterschätzt

Bahnen und Busse leisten nur einen vergleichsweise geringen Anteil der Verkehrsleistung. Hauptträger des Verkehrs, gemessen an der Kilometerleistung, ist der motorisierte Individualverkehr. Die Wirkung des öffentlichen Verkehrs wird daher unterschätzt. Ein leistungsstarker Personennahverkehr mit Anschluss an den Schienenfernverkehr ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor für die jeweilige Region. Der motorisierte Individualverkehr kann drei Probleme nicht lösen:

Mehr Straßen lösen Probleme nicht

> das Problem des Flächenverbrauchs: In Ballungsräumen kann der Bedarf an Straßen nicht gedeckt werden,
> das Problem der Teilhabe und Inklusion von Menschen, die aus körperlichen oder wirtschaftlichen Gründen am motorisierten Individualverkehr nicht teilhaben können,
> das Problem der Ressourcenverschwendung und der ungleich höheren Umweltverschmutzung durch den Energie- und Materialverbrauch des Individualverkehrs.

Insofern rechtfertigen auch neuere Entwicklungen nicht, den öffentlichen Verkehr auf dem heutigen Stand zu lassen:

Elektroauto ist kein Allheilmittel

> Elektromobilität für private Pkw löst allenfalls das Problem des Verbrauchs an fossilen Brennstoffen, aber nicht den Ressorcenverbrauch durch die Produktion der Fahrzeuge, den Flächenverbrauch und das Problem der Teilhabe.
> Carsharing mildert den Flächenverbrauch für Parkplätze in den Ballungen, nicht aber den Flächenverbrauch für Straßen. Carsharing kann sogar das Aufkommen des Individualverkehrs steigern, wenn Fahrzeuge ohne Wartezeiten überall verfügbar sind und der öffentliche Verkehr nicht gut und kostengünstiger ist.

Das Auto ohne Fahrer ist noch in weiter Ferne

> Carsharing löst das Problem der Teilhabe nicht. Auch das selbst fahrende Auto wird das Problem der Teilhabe für wirtschaftlich oder körperlich eingeschränkte Menschen auf keinen Fall binnen zehn Jahren lösen, wahrscheinlich sogar nie. Es ist noch nicht erprobt, ob technische Systeme die Steuerung im komplexen Stadtverkehr allein so übernehmen könnten, dass kein fahrtüchtiger Fahrer mehr notwendig ist. Was selbst fahrende Autos kosten

werden, ist völlig offen.

Zugleich beruht die heute dominierende Rolle des motorisierten Individualverkehrs zu einem erheblichen Anteil darauf, das externe Kosten (Parkraumkosten, Unfallkosten, Umweltschäden) nicht auf die Nutzer unmittelbar getragen werden, sondern Dritten. Weitere Kostenanteile werden einmalig pauschal erhoben und nicht auf die Fahrleistung bezogen (Steuern, Versicherung, Pkw-Maut).

Wechselwirkungen unterschätzt

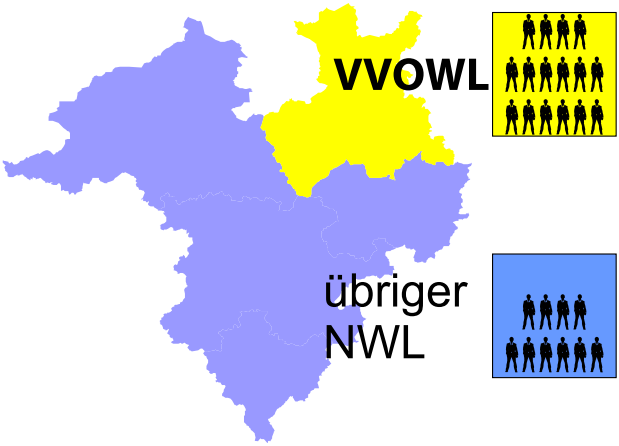
Auch werden die Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr nicht oder nur verzerrt wahrgenommen: Bahn und Busse machen Straßenraum und Parkplätze frei.

Auf dieser Grundlage und mit den Möglichkeiten der Optimierung des Systems Öffentlicher Verkehr ist auch in Ostwestfalen-Lippe eine Steigerung der Verkehrsnachfrage bei Bahn und Bus um 50 bis 100 Prozent realistisch, von der die ÖPNV- Zukunftskommission als Zukunftsperspektive ausgeht.

Verdichtungsraum Ostwestfalen-Lippe

Siedlungsstruktur im VVOWL und im NWL

Innerhalb des NWL ist der VVOWL der am stärksten verdichtete Teilraum. Das Zentrum Bielefeld ist die größte Stadt im NWL. Während im NWL insgesamt 5,7 Mio. Einwohner auf 19.418 km² wohnen, sind es im VVOWL 1,6 Mio. Einwohner auf 4.070 km². Das sind:
- im VVOWL 390 Einwohner/km²,
- im übrigen NWL 259 Einwohner/km². Die Bevölkerungsdichte im VVOWL ist also um mehr als die 50 % höher als im übrigen NWL.



Ostwestfalen-Lippe ist nicht der sogenannte „ländliche Raum".

Rechnet man die sehr dünn besiedelten und durch die Schiene nicht erschlossenen Randbereiche in den Kreisen Minden-Lübbecke und Lippe heraus, so ist die Besiedelungsdichte im Bereich des Schienennetzes noch deutlich höher und entspricht verdichteteren Teilen des Ruhrgebiets.

Die verfügbaren Prognosen der Bevölkerungsentwicklung deuten darauf hin, dass im Kernbereich des Schienennetzes des VVOWL der prognostizierte Bevölkerungsrückgang sehr gering ausfallen wird, während er in tatsächlich als „ländlich" zu bezeichnenden Teilen des NWL stärker ausfallen wird.

Daher wird im VVOWL längerfristig kein markanter Rückgang der Fahrgastzahlen in den Regionalzügen eintreten. Eine Steigerung der Nachfrage ist hingegen mit einer weiteren Optimierung des Systems nicht nur möglich, sondern wird mit Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr eintreten. Die ÖPNV-Zukunftskommission hält eine Verdoppelung der Nachfrage für möglich. Dieser Zuwachs wird insbesondere auf den Schienenverkehr zukommen und den VVOWL vor neue Herausforderungen stellen.

Stand des Nahverkehrs der Eisenbahnen

Hoher Stand

Schienenverkehrsverbindungen sind das Grundgerüst der Mobilitätsversorgung. Schienenverkehr ist zu rechtfertigen,

> wenn Züge wesentlich schneller sind als Busse oder
> wenn die Menge der Fahrgäste mit Schienenfahrzeugen wirtschaftlicher befördert werden kann als mit Bussen.

Diese Anforderungen werden vom Schienenverkehr im VVOWL ausnahmslos erfüllt: Die Reisegeschwindigkeit (Gesamtfahrzeit einschließlich Haltezeiten) beträgt im VVOWL zwischen 50 km/h (Regionalbahn) bis 80 km/h (Regionalexpress). Die Reisegeschwindigkeit von Expressbussen erreicht oft nur 30 km/h, von Regionalbussen meistens nur 20 km/h.

Die Stadtbahn in Bielefeld befördert Fahrgastmengen, die mit dem Bus nicht zu bewältigen wären.

Für Schienenverkehr spricht auch ein „Schienenbonus", der erheblich mehr Pkw-Be-

Es begann in Oerlinghausen: Mit der Eröffnung der Bahn-Bus-Verknüpfung und dem Lippe-Tarif für Bahn und Bus wurde ein Vorbild geschaffen, das Standard für ganz Nordrhein-Westfalen geworden ist.

Die Modernisierung der Verkehrsstationen schreitet voran: Symbolischer Spatenstich in Bünde am 3. März 2015.

sitzer veranlasst, Züge und Stadtbahnen zu nutzen als einen gleich schnellen Bus.

Die Schienenstrecken im VVOWL stehen daher nicht zur Disposition. Noch vor 30 Jahren hatte die ausgebliebene Modernisierung der Schienenstrecken den Bestand in Frage gestellt. Das konnte durch die gezielte Arbeit der Landesregierung und des VVOWL überwunden werden. Während im Bereich des VVOWL die Regionalbahnen vor 30 Jahren weiter im Rückstand waren als in anderen Regionen, nimmt der VVOWL heute im Vergleich eine Spitzenstellung ein. Mit dem frühen Beginn mit Ausschreibungen wurde eine deutliche Verbesserung des Angebots und der Qualität ermöglicht. Diesen Stand gilt es zu halten.

Die Modernisierungsoffensiven des Landes NRW für Bahnstationen und das Engagement des VVOWL und von Städten und Kreisen hat zur Modernisierung von Haltepunkten und Bahnhöfen und ihres Umfeldes geführt. Auch mittelgroße Stationen, die hohen Aufwand erfordern, wie Lage und Bünde, sind schon im Umbau begriffen.

Handlungsbedarf Schienenverkehr

Handlungsbedarf besteht vor allem

> bei der weiteren Modernisierung von Stationen
> bei der zeitlichen Verfügbarkeit,
> bei der Bewältigung von Verkehrsspitzen,
> bei der Anbindung an Oberzentren außerhalb des VVOWL im Norden und Süden,
> bei der Lösung von Konflikten zwischen Regionalverkehr und dem überregionalen Fern- und Güterverkehr,
> beim infrastrukturellen Ausbau von Regionallinien.

Verkehrsstation Lage im Umbau, Frühjahr 2015. Der provisorische Wetterschutz wurde auf Betreiben von PRO BAHN zur Verfügung gestellt.

Stand des Nahverkehrs mit Bus / Stadtbahn

Hoher Stand mit großen regionalen Unterschieden

Ausgehend vom ÖPNV-Modellversuch im Kreis Lippe, das in den Jahren 1988 bis 1993 die Verbesserung des Nahverkehrs außerhalb der Ballungsgebiete erprobte, ist auch der Busverkehr in den Kreisen auf einem hohen Qualitätsniveau entwickelt, wenn auch mit großen regionalen Unterschieden.

Im Bereich der Städte besitzt die größte Stadt Bielefeld ein leistungsfähiges Stadtbahnnetz, das aber noch nicht alle stadtbahnwürdigen Stadtteile erschließt und die Stadtgrenze nicht überschreitet. Aufgrund der unterschiedlichen Spurweite von Stadtbahn und Eisenbahn ist die Erweiterung auf das Eisenbahnnetz nicht möglich. Die Erweiterung über die Stadtgrenzen auf eigener Trasse kann aber sinnvoll sein.

Viele kleinere Städte haben einen gut funktionierenden Stadtverkehr, es gibt aber auch Städte mit erheblichem Nachholbedarf. So schwankt die Bedienung von vergleichbaren städtischen Strukturen von einem Viertelstundentakt (z.B. Lemgo) bis zu einem unregelmäßig verkehrenden Anruftaxi (z.B. Rheda). Die Flächenerschließung ist sehr unterschiedlich, Anrufdienste sind nicht überall verfügbar, der Zugang ist mancherorts durch sehr unterschiedliche Bedingungen und Anmeldewege mangelhaft.

Handlungsbedarf Busverkehr

Dringender Handlungsbedarf besteht

> bei der Verknüpfung von Bahn und Bus,
> bei der Entwicklung guter Stadtbussysteme in einigen Städten und Agglomerationen,
> bei der hochwertigen Anbindung einiger Siedlungsschwerpunkte abseits der Schiene,
> bei der Flächenerschließung in Tagesrandzeiten,
> bei Haltestellen- und Busqualität.

Rollende Sparkasse und Paketauto? Nein: Das sind Linienbusse in Herford und Lippe. „Einladend" sieht anders aus.

Ausbau und Reaktivierung

Handlungsfeld Schiene: Infrastruktur

Liniennetz

Liniennetz innerhalb des VVOWL

Das vorhandene Liniennetz ist durch Bedingungen der Infrastruktur, Verkehrsströme und Anforderungen der Nachbarregionen bestimmt.
Innerhalb des VVOWL bestehen folgende Defizite:

Versmold–Verl

> Die Reaktivierung der Bahnlinie Versmold–Gütersloh–Verl ist weiter aktiv zu betreiben. Diese Linie erschließt die größten Städte, die im VVOWL heute nicht auf der Schiene erreichbar sind:
Harsewinkel (Stadtkern 18.800 Einw.),
Verl (Stadtkern 11.400 Einw.),
Versmold (Stadtkern 9.900 Einw.).
Rund 70.000 Einwohner werden bis zu 30 Minuten schneller nach Gütersloh gelangen. Diese Züge sollen im Hauptbahnhof auf Gleis 1 halten, das ermöglicht kurze Umsteigewege nach Bielefeld und Hamm und durchgehende Fahrten von Verl bis Versmold.

Zum Start des VVOWL im September 1996 demonstrierten moderne Triebwagen aus anderen Regionen, wie Regionalverkehr zwischen Versmold und Verl aussehen soll. Viele Fahrgäste nutzten die Möglichkeit der Testfahrt.

Minden–Rheda

> Auf der Ost-West-Achse zwischen Minden und Rheda besteht nur einmal stündlich eine durchgehende Verbindung. Die zweite Verbindung Herford–Rheda fährt im 10-Minuten-Abstand dazu. Als Lösungsansätze kommen in Betracht: die Verlängerung des RE 70/78 bis Gütersloh, die Verlängerung der RB 69 bis Herford und die erweiterte Freigabe des IC für Fahrgäste des Nahverkehrs.

> Zwischen Herford und Detmold besteht nur ein Stundentakt, zwischen Herford und Lemgo besteht keine akzeptable Verbindung. Hierfür sind neue Konzepte zu entwickeln, die einen abschnittsweise zweigleisigen Ausbau vorsehen. Bereits im Nahverkehrsplan 1997 des VVOWL wurden Maßnahmen zur Abhilfe genannt.

Herford–Detmold / Lemgo

Weitere Probleme sind innerhalb des NWL und in Zusammenarbeit mit den weiteren Aufgabenträgern in NRW lösbar:

Liniennetz in NRW

> Fehlende Durchbindung Bielefeld–Köln. Das derzeit verfolgte RRX-Konzept sieht vor, die Linie Minden–Düsseldorf (RE 6) bis Koblenz zu verlängern (heute RE 5). Dieses Konzept ist weiter zu verfolgen, da damit die Direktverbindung mit gleicher Fahrzeit wie die heutige Umsteigeverbindung über Hagen hergestellt wird.

Bielefeld–Köln

> Fehlende Schnellverbindung Bielefeld–Paderborn. Auch nach Ausbau der Sennebahn (fertig Mitte 2015) liegt die Reisegeschwindigkeit (Reisezeit einschließlich Halten) bei nur 50 km/h. Vorplanung, Grundstückssicherung und Vorbereitung eines abschnittsweise zweigleisigen Ausbaus der Sennebahn mit dem Ziel einer zusätzlichen Expressverbindung mit einer möglichst kurzen Reisezeit von um 33 Minuten (Reisegeschwindigkeit 80 km/h) sind daher anzugehen.

Bielefeld–Paderborn

Bahnhöfe																		
Bielefeld Hbf	ab	4.34	5.34	6.04	6.34	7.04	7.34	8.04	8.34	9.34		12.34	13.04	13.34	14.04	14.34	15.04	15.34
Brackwede		4.39	5.39	6.09	6.39	7.09	7.39	8.09	8.39	9.39		12.39	13.09	13.39	14.09	14.39	15.09	15.39
Bielefeld-Senne		4.43	5.43	6.13	6.43	7.13	7.43	8.13	8.43	9.43		12.43	13.13	13.43	14.13	14.43	15.13	15.43
Windelsbleiche		4.45	5.45	6.15	6.45	7.15	7.45	8.15	8.45	9.45		12.45	13.15	13.45	14.15	14.45	15.15	15.45
Sennestadt		4.51	5.51	6.21	6.51	7.21	7.51	8.21	8.51	9.51		12.51	13.21	13.51	14.21	14.51	15.21	15.51
Schloß Holte		4.55	5.55	6.25	6.55	7.25	7.55	8.25	8.55	9.55	alle	12.55	13.25	13.55	14.25	14.55	15.25	15.55
Hövelriege		5.00	6.00		7.00		8.00		9.00	10.00	60	13.00		14.00		15.00		16.00
Hövelhof		5.06	6.07	6.37	7.07	7.37	8.07	8.37	9.07	10.06	Min.	13.06	13.37	14.07	14.37	15.07	15.37	16.07
Sennelager		5.12		6.43		7.43		8.43		10.12		13.12	13.43		14.43		15.43	
PB-Schloß Neuhaus		5.15	6.15		7.15		8.15		9.15	10.15		13.15		14.15		15.15		16.15
PB Nord		5.22	6.22	6.52	7.22	7.52	8.22	8.52	9.22	10.22		13.22	13.52	14.22	14.52	15.22	15.52	16.22
PB Kasseler Tor	▼	5.25	6.25	6.55	7.25	7.55	8.25	8.55	9.25	10.25		13.25	13.55	14.25	14.55	15.25	15.55	16.25
Paderborn Hbf	an	5.27	6.27	6.57	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	10.27		13.27	13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27

Dieser Fahrplan sollte nach Ausbau der Sennebahn schon im Juni 2014 in Kraft treten. Zum 16. Juni 2015 sind die Ausbauarbeiten endlich fertig und es kann abschnittsweise mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und ab August 2015 kann halbstündlich gefahren werden. Dennoch: Fast eine Stunde Fahrzeit zwischen zwei Großstädten, die nur 44 Kilometer von einander entfernt sind, ist zu langsam und gegenüber der Autobahn nicht konkurrenzfähig.

Verbindungen über NRW hinaus

Verbindungen nach Norden und Süden sind für Ostwestfalen-Lippe strukturell besonders wichtig, weil die Halte des Fernverkehrs in Kassel und Osnabrück „vor den Toren“ der Region liegen, aber außerhalb von NRW. Probleme können nur in Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Niedersachsen und Hessen gelöst werden:

Bielefeld–Kassel

Zitterpartie: Wartet der Anschluss in Hannover? Der Zug auf dem direkten Weg wäre besser.

> Fehlende Durchbindung Bielefeld–Kassel-Wilhelmshöhe. Der Anschluss an den ICE-Bahnhof ist wichtig für die Verbindung von Ostwestfalen-Lippe nach Süden. Die ICE-Umseigeverbindung über Hannover ist dauerhaft verspätungsanfällig, am Tagesrand steht sie nicht zur Verfügung. Mit dem Beginn des RRX-Vorlaufbetriebes 2016 wird zweistündlich wieder eine Direktverbindung von Paderborn und Altenbeken nach Kassel hergestellt. Der Anschluss an die Sennebahn (Fahrplan Seite 17) sichert aber keine kurzen Fahrzeiten. Auf die Wiederherstellung des Anschlusses über Detmold mit RE 82 „Der Leineweber“ kann daher nicht verzichtet werden.

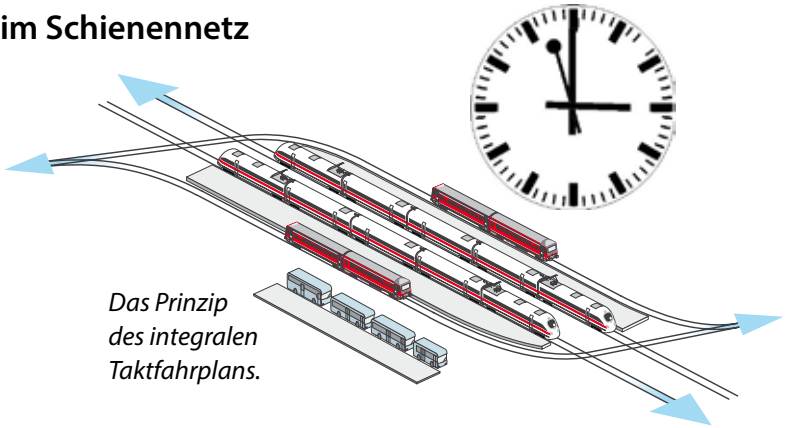
Bielefeld–Hamburg

> Fehlende Durchbindung Bielefeld–Nienburg–Rotenburg mit Anschluss nach Hamburg auf dem kürzesten Weg: Nach Ausbau (Sicherung von Bahnübergängen für höhere Geschwindigkeit) und mit Durchbindung könnte Hamburg von Bielefeld in drei Stunden erreicht werden, fast so schnell wie mit dem ICE über Hannover.

Bielefeld–Hannover

> Fehlende Durchbindung des RE 6 (künfitg RRX) Ruhrgebiet–Bielefeld–Minden–Hannover. Der fahrplanmäßige Anschluss zwischen RE 6 von/nach Düsseldorf und S 1 von/nach Hannover in Minden wird aufgrund hoher Verspätungsraten oft verpasst. Die Verlängerung des RE 6 nach Koblenz wird die Situation nicht verbessern. Abhilfe ist möglich, wenn die Strecke bis Wunstorf vviergleisig ausgebaut wird.

Verknüpfungen im Schienennetz



Das Prinzip des integralen Taktfahrplans.

Das Prinzip des integralen Taktfahrplans sichert mit Anschlüssen zur vollen und halben Stunde, an Abzweigstationen auch eine Viertelstunde vor und nach der vollen Stunde, Rundum-Anschlüssse. Das Zusammenspiel von Neutz- und Angebotsplanung bringt so ein attraktives, kundenorientiertes Angebot auf die Schiene.

An Knotenbahnhöfen sind grundsätzlich im Rahmen der Entwicklung des integralen Taktfahrplans Anschlüsse herzustellen. Dies ist für viele Bahnhöfe im VVOWL verwirklicht.

Die oft mühselige Detailarbeit zur Optimierung der Anschlüsse wird vom Kompetenzcenter Integraler Takt (KC ITF) geleistet. Es ist organisatorisch beim VVOWL in Bielefeld angesiedelt arbeitet, aber für ganz NRW. Diese Institution bedarf unbedingt der Erhaltung.

Eine Reihe von Mängeln sind im Taktsystem noch vorhanden (siehe Tabelle auf der nächsten Seite). Die Fehlanschlüsse haben unterschiedliche Ursachen. Behoben oder gemildert werden können die Probleme

> durch Verdichtung des Angebots,
> durch Zusammenarbeit mit Nachbarn,
> durch ergänzende Buslinien,
> durch Investitionen in das Schienennetz.

In Herford ist der integrale Taktknoten zur halben Stunde schon seit Jahren verwirklicht: Auf Gleis 1, 2 und 3 stehen die Züge nach Bünde, Detmold und Bielefeld bereit. Auf Gleis 4 fährt der Express nach Minden und Braunschweig ein.

lfd.Nr.	Bahnhof	Linien	Verbindung	Übergang / Wartezeit*
1	Bielefeld Hbf	RE 6–RB 75	Hamm --> Halle	60 Min. / 20 – 30 Min.
2	Bielefeld Hbf	RE 82–RB 67	Detmold <-> Warendorf	60 Min.
3**	Brackwede	RB 74 – RB 69	Schloss Holte --> Hamm	30 Min.
4**	Brackwede	RB 74 – RB 75	Halle --> Schloss Holte	54 Min.
5	Herford	RB 72–RB 71	Detmold <-> Rahden	33 Min.
6	Lage	RB 72 – RB 73	Lemgo <-> Paderborn	38 Min.
7	Lage	RB 73–RB 72	Lemgo <-> Herford	54 Min.
8	Löhne	RB 77 – RE 60	Osnabrück <-> Hameln	58 Min. / 30 Min.
9	Rheda	RB 67 – RE 6	Warendorf <-> Oelde	57 Min. / 25 Min.
10	Altenbeken	RB 72 – S 5	Detmold <-> Lügde	60 Min.
11	Herford	RB 72– RE 78, RB 61	Detmold –> Minden und Osnabrück	60 Min. (eine Verbindung Mo-Fr)

* Die Wartezeit ist kürzer, wenn eine andere Linie genutzt werden kann.
** Fahrplan ab August 2015 (siehe Seite 17)

Nicht funktionierende Anschlüsse im VVOWL

Nr. 1: Ursache ist der Ausbauzustand des „Haller Willem". Fahrplan und Infrastruktur sind auf den Prüfstand zu stellen. Eine Lösung erfordert die Abstimmung mit Niedersachsen. Die Verlagerung der Taktlage um 15 Minuten erfordert Investitionen in zusätzliche Gleise für die Begegnung von Zügen.

Nr. 2: Die Aufgabe der Direktverbindung Detmold–Münster war durch Verspätungen verursacht, die vom Fernverkehr verursacht und in das regionale Netz eingetragen wurden. Der Anschluss kann durch Beschleunigung der RB 67 zwischen Beelen und Bielefeld wieder hergestellt werden. Voraussetzung sind Verbesserungen im Bahnhof Gütersloh, damit die RB 67 über die Gütergleise geführt werden kann.

Nr. 3 und 4 (Fahrplanzustand nach Ausbau der Sennebahn): Der Fahrplan der Sennebahn erhält – abweichend vom gesamten in Deutschland praktizierten System – eine Taktsymmetrie zur Minute 52. Das verursacht Fehlanschlüsse nur in einer Richtung. Ursache sind Trassenkonflikte mit dem Güterverkehr. Die Verschiebung des gesamten Fahrplans um 8 Minuten sollte angestrebt werden.

Nr. 5: Der fehlende Anschluss ist nur durch Taktverdichtungen zwischen Detmold und Herford bzw. Bünde und Rahden zu beseitigen.

Nr. 6 und 7: Ursache ist die ungünstige Position des Knotens Lage. Priorität haben die Knoten Oerlinghausen, Lemgo, Herford und Detmold. Eine Lösung wäre nur mit dem zweigleisigen Ausbau beider Linien möglich. Daher sind schnelle Regionalbusse von Bad Salzuflen und Detmold als kurzfristige Lösung anzustreben.

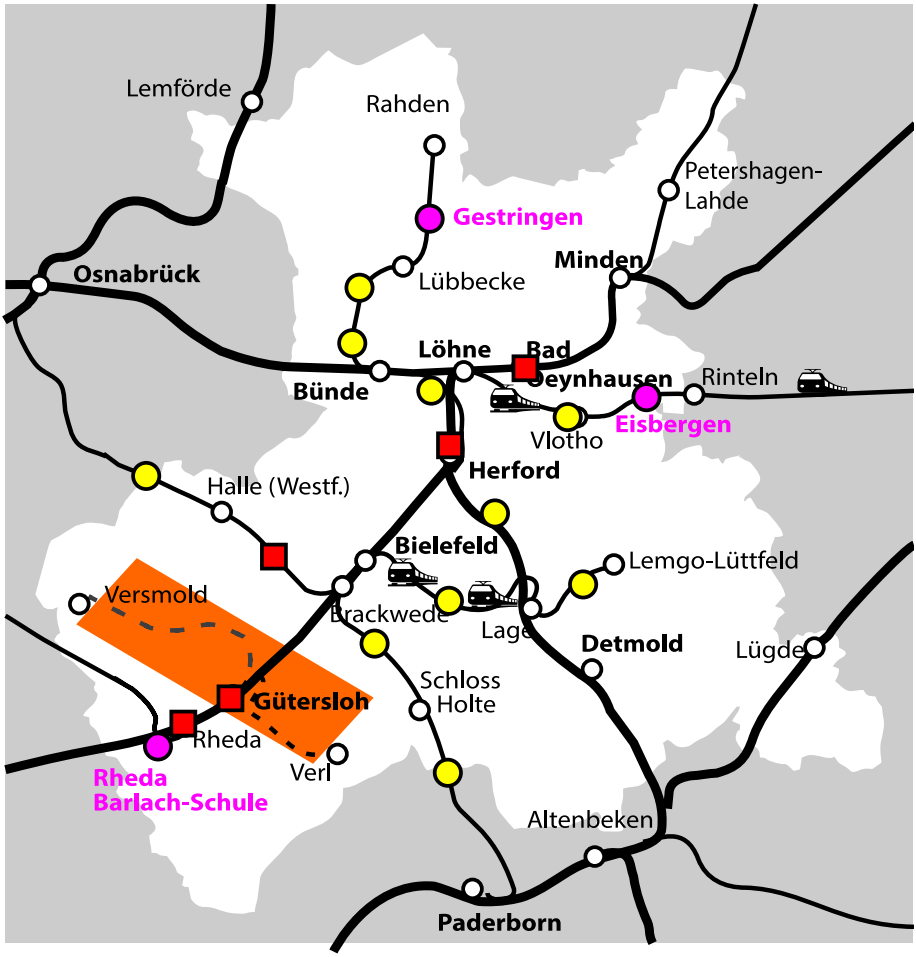
Nr. 8: Der Anschluss liegt im Interesse Niedersachsens. Ursache ist die Priorität für Knoten in Hameln, Osnabrück und Rheine. Lösungsansätze sind aus dem Interesse des Nachbarlandes zu entwickeln.

Nr. 9: Der Anschluss liegt im Interesse des Kreises Warendorf. Die Möglichkeiten weiterer Beschleunigung der RB 67 im Abschnitt Beelen–Rheda können das Problem lösen.

Nr. 10: Der systematische Fehlanschluss ist im S-Bahn-Netz Hannover zu beseitigen. Die heutige Fahrlage der S 5 entspricht auch in Hameln nicht dem integralen Taktfahrplan. Dass eine bessere Fahrlage möglich und zukunftsweisend ist, zeigen seit kurzem Expresszüge zwischen Hannover und Hameln. Deren Fortführung nach Paderborn würde das Problem lösen.

Nr. 11: Aus Gründen des Schülerverkehrs fährt RB 72 ab Detmold 4 Minuten später und verpasst in Herford in der Praxis Anschlüsse nach Minden und Osnabrück, da das Fahrgastaufkommen weitere Verspätungen hinzufügt und Anschlusszüge nicht warten. Solche Taktabweichungen sind nicht akzeptabel. Eine Milderung kann mit Durchbindung nach Osnabrück erreicht werden.

Notwendige Verbesserungen des Schienennetzes



- neue Haltepunkte
- zweigleisige Begenungsabschnitte
- Reaktivierung
- zusätzliche Bahnsteige und Weichen
- Elektrifizierung (Lückenschlüsse)

Infrastruktur Eisenbahnlinien

Mehr Pünktlichkeit, dichtere Takte, bessere Anschlüsse, neue Stationen

Die Anforderungen an die Infrastruktur ergeben sich zu großen Teilen aus den vorhergehenden Kapiteln.

Die Infrastruktur im VVOWL bedarf eines weiteren Ausbaus mit dem Ziel einer Ertüchtigung aller Strecken für einen 30-Minuten-Takt bei deutlich höherer Pünktlichkeit. Besondere Herausforderungen ergeben sich dabei

> durch die Überlastung von Hauptstrecken,
> durch die Reaktivierung von Bahnlinien,
> durch die Wiederherstellung der Flexibilität eingleisiger Strecken durch Kreuzungsmöglichkeiten für die Begegnung von Zügen ohne Wartezeiten.

Für Ostwestfalen-Lippe bedeutet das konkret insbesondere:

Zusätzliche Bahnsteige und Weichen auf der Ost-West-Achse

> Auf der Bahnlinie Hamm–Bielefeld–Minden ist mit einer Zunahme von Fern- und Güterzügen zu rechnen. Zum Erhalt eines ausreichenden, schnellen und pünktlichen Angebots im Regionalverkehr sind auch an den Gütergleisen Bahnsteige zu schaffen (Bad Oeynhausen Richtung Bielefeld, Herford Richtung Bielefeld, Gütersloh Richtung Bielefeld) bzw. Weichenverbindungen zur direkten Anfahrt von den Gütergleisen (Bad Oeynhausen Gleis 3, Herford Gleis 7, Gütersloh Gleis 4, Rheda-Wiedenbrück Gleise 3 und 7). Dabei ist besonders zu beachten, dass auf den Gütergleisen eine homogene Geschwindigkeit von Reise- und Güterzügen möglich ist.

Reaktivierung

> Die Reaktivierung der Bahnlinie Versmold–Gütersloh–Verl ist weiter zu verfolgen (siehe Seite16).

Ausbauten für mehr Angebot und Pünktlichkeit im Regionalverkehr

> Der verspätungsanfällige eingleisige Streckenabschnitt von Herford bis Kirchlengern ist durch zusätzliche Weichen und Doppelspurabschnitte zu entschärfen.
> Der Kreuzungsbahnhof Holzhausen-Heddinghausen ist für eine schnellere Betriebsabwicklung zu ertüchtigen.
> Zwischen Bünde und Holzhausen-Heddinghausen ist durch Wiederherstellung eines Kreuzungsgleises in Bieren-Rödinghausen ein 30-Minuten-Takt zu ermöglichen.
> Die umständliche Betriebsabwicklung in Quelle ist durch Verlegung eines Bahnsteigs zu verbessern. Im Bereich von Dissen-Bad Rothenfelde ist eine Begegnungsmöglichkeit zu schaffen.

> Die bereits mit zwei Zügen je Stunden ausgeschöpfte Kapazität der Bahnlinie Bielefeld – Lage ist zu vergrößern.
> Zwischen Herford und Lage ist im freien Gelände eine Begegnungsstelle zu schaffen, um einen Halbstundentakt im integralen Takt zu ermöglichen.
> Die Betriebsabwicklung im Bahnhof Vlotho ist durch Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts in Richtung Bad Oeynhausen Süd zu verbessern.
> Die Sennebahn ist durch längere zweigleisige Abschnitte weiter zu beschleunigen. Einzelheiten auf Seite 17.
> Die Bahnlinie Nienburg – Minden ist durch vollständige technischste Sicherung aller Bahnübergänge auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zu ertüchtigen.
> Die Vorhaltung der Schienenstrecke Verl – Hövelhof ist für eine spätere Verwendung im SPNV sicherzustellen.

Planen und sichern

Aufgabe des für den Schienenverkehr zuständigen Aufgabenträgers ist es in diesem Zusammenhang,

> die Vorhaben planerisch so vorzubereiten, dass sie in die politische Diskussion um Fördermittel eingebracht werden können,
> Finanzmittel für Planungen und die Sicherstellung von Grundstücken bei den begünstigten Kommunen einzuwerben,
> dafür zu sorgen, dass benötigte Grundstücke von den Kommunen vor Bebauung geschützt werden.

Erfreuliche Entwicklung, noch viel zu tun

Bahnhöfe und Stationen

Die DB Netz AG unterscheidet zwischen „Verkehrsstationen" (Bahnsteiganlagen) und dem Empfangsgebäude („Bahnhof").

Der VVOWL, der NWL und das Land NRW haben mit zwei Modernisierungsoffensiven Vorbildliches geleistet, um die Verkehrsstationen benutzerfreundlich zu gestalten. Diese Arbeit muss weitergeführt werden mit dem Ziel, dass alle Stationen dem Standard der Modernisierungsoffensiven 1 und 2 entsprechen.

Stufenloser Einstieg

Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass in NRW nur noch 76 cm (über Schienenoberkante) hohe Bahnsteige gebaut werden, die als Standard für alle Regionalzüge gelten. Die wenigen mit 55 cm hohen Bahnsteigen aus-

Bahnhof Rheda im Eigentum der Stadt.

geführten Stationen sind anzupassen. Lediglich auf der Strecke von Löhne nach Hameln wird es voraussichtlich beim Niedersachsen-Standard (55-cm-Bahnsteig) bleiben müssen. Ob in Löhne zusätzliche Bahnsteigabschnitte für diese Linie in der Höhe von 55 cm errichtet werden sollen, ist zu prüfen. Zugleich ist die Weiterführung dieser Züge nach Bünde in Frage zu stellen und Investitionsmittel in die Herstellung des Anschlusses auf den RE nach Osnabrück zu leiten (Seite 20 lfd. Nr. 8).

Bahnhöfe sind mehr als Stationen

Auch die Instandsetzung von Bahnhofsgebäuden und die Übernahme in kommunale Hand ist auf einem guten Stand. Viele Bahnhofsgebäude (Lemgo, Detmold, Gütersloh, Rheda) befinden sich in der Hand der Städte. Die Arbeit der Bahnflächen-Entwicklungs-Gesellschaft NRW, eine Gemeinschaftseinrichtung von DB und Land, ist konsequent weiterzuführen und zu unterstützen.

Weitere Halte einrichten

Darüber hinaus ist die Wiederherstellung oder Neuanlage von Zugangsstellen weiter zu fördern. Dafür eignen sich nur noch wenige Punkte im Zuständigkeitsbereich des VVOWL. Zahlreiche Haltepunkte, die im NVP 1997 zur Wiedereröffnung genannt wurden, sind bereits realisiert, andere sind durch genauere Untersuchungen aus guten Gründen verworfen worden (ungenügendes Fahrgastaufkommen im Verhältnis zu Bau- und Betriebskosten, Fahrplanzwänge, die nicht beseitigt werden können). Weiter zu verfolgen sind:

> Gestringen: Ortsteil von Espelkamp, etwa 1.800 Einwohner, Kosten gering, keine Fahrzeitprobleme.

> Eisbergen: Ortsteil von Porta Westfalica, etwa 3.600 Einwohner, Fahrzeitproblem lösbar, Kosten vergleichsweise gering.

> Rheda Barlach-Schule: Verbessert die Erreichbarkeit mehrerer großer Schulen. Die Kosten sind gering.

Kernproblem Teilhabe

Handlungsfeld Schiene: Verkehrsangebot

Bedienungshäufigkeit

Im Nahverkehrsplan 2011 ist als Bedienungsdichte festgelegt:

7.500 und mehr Rkm/kmBL	mindestens 3 stündliche Verbindungen
3.000 bis unter 7.500 Rkm/kmBL	2 stündliche Verbindungen
2.000 bis unter 3.000 Rkm/kmBL	Stundentakt mit HVZ-Verdichtung oder zusätzlichem Zweistundentakt
500 bis unter 2.000 Rkm/kmBL	Stundentakt
unter 500 Rkm/kmBL	Stundentakt, in begründeten Fällen Zweistundentakt
Rkm/kmBL = Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge	

Diese Angebotsdichte ist noch nicht erreicht. Gründe dafür liegen in Zwängen der Infrastruktur und in der Finanzierung. Dementsprechend sind Lösungsansätze über die Finanzierung und Investitionen in die Infrastruktur zu verfolgen.

Eine Veränderung ist aufgrund der stabilen Bevölkerungsentwicklung nicht grundsätzlich notwendig, Ausweitungen werden ihre Berechtigung über die Nachfrageentwicklung nachweisen.

Lübbecke: Ein Stundentakt ist ausreichend. Aber der letzte Zug fährt in Bielefeld von Montag bis

Donnerstag schon um 20.50 Uhr ab. Das ist viel zu früh.

Ohne Angebot keine Teilhabe

Bedienungszeiten

Der Nahverkehrsplan 2011 legt fest:

Verkehrs-nachfrage	Mo-Fr	Sa	So
5.000 und mehr Rkm/kmBL	5 bis 0 Uhr	5 bis 0 Uhr	6 bis 0 Uhr
3.000 bis unter 5.000 Rkm/kmBL	6 bis 23 Uhr	6 bis 23 Uhr	7 bis 23 Uhr
1.000 bis unter 3.000 Rkm/kmBL	6 bis 22 Uhr	6 bis 22 Uhr	8 bis 22 Uhr
Unter 1.000 Rkm/kmBL	6 bis 22 Uhr	8 bis 20 Uhr	10 bis 20 Uhr
Rkm/kmBL = Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge			

Die orange markierten Festlegungen sind nicht mehr zeitgemäß und entsprechen einem Denken, das öffentlichen Verkehr ausschließlich an wirtschaftlichen Kriterien und dem Anspruch der „Daseinsvorsorge" orientiert.

Kein Angebot ist Diskriminierung

KEIN Angebot zu diesen Tageszeiten macht Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger unmöglich, die nicht über einen Pkw verfügen: Für die im Regionalverkehr auf der Schiene zurückgelegten Entfernungen ist das Taxi zu teuer, Bus und Fahrrad zu langsam, so dass Mobilität ohne Pkw nicht möglich ist. Die Diskriminierung trifft bei fehlendem Angebot in den Morgenstunden vor allem Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, in den Abendstunden hingegen Mitglieder aller Gesellschaftsschichten, insbesondere Schichtarbeiter und Schichtarbeiterinnen, Jugendliche und Studierende in ihren Ausbildungs- und Freizeitbedürfnissen.

Nur in besonderen Ausnahmefällen (kurze Entfernungen bis zur Landesgrenze wie Petershagen und Vlotho kommt

Erreichbarkeit der Region Ostwestfalen-Lippe

Ab Bielefeld Montag bis Donnerstag:

Wer um 20 Uhr in Bielefeld auf dem Bahnhof ist, kann noch fast alle Bahnstationen im VVOWL erreichen. Eine Ausnahme ist Petershagen-Lahde. Die letzte Verbindung nach Lübbecke, Espelkamp, Rahden, Vlotho und Versmold fährt in Bielefeld bereits vor 21 Uhr ab.

Vor 22 Uhr besteht die letzte Verbindung nach Herzebrock-Clarholz, Warendorf, Horn-Bad Meinberg, Schieder und Lügde.

Vor 23 Uhr fährt der letzte Zug nach Detmold, Lemgo, Halle, und Schloss Holte–Paderborn. Rund ein Drittel der Einwohner des VVOWL kommen um diese Zeit nicht mehr bis in ihre Gemeinden. Wer kein eigenes Auto hat, müsste Taxikosten von um 100 Euro zahlen – und bleibt ausgeschlossen.

Nach 23 Uhr sind nur noch Bahnhöfe an der Hauptstrecke erreichbar: Herford, Bünde, Bad Oeynhausen, Minden, Gütersloh. Ein Busanschluss besteht nur bis Verl.

Grund der schlechten Erreichbarkeit der Region im VVOWL: Bei der Deutschen Bundesbahn hieß Rationalisierung, Stellwerke am Abend nicht mehr zu besetzen und Busse mit unattraktiv langen Fahrzeiten einzusetzen. Diese wurden dann mangels Nachfrage gestrichen. Andere Regionen wie das Münsterland waren davon weniger betroffen. Der Rückstand ist im VVOWL ist also historisch begründet.

daher in Betracht, dass zu Randzeiten Busse oder Anrufdienste statt der Bahn verkehren, um das Angebot aufrecht zu erhalten. In diesen Fällen ist es aber bei der Information zu den Fahrplänen erforderlich, den Busverkehr als Teil des Schienenverkehrsangebots auszuweisen (nicht aber als Schienenersatzverkehr!). So wird ersichtlich, dass der Schienenverkehr unmittelbar ergänzt wird. Das Verkehrsangebot ist durch den Schienenverkehrs-Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträgern des Busverkehrs zu organisieren und finanziell zu verantworten.

Ergänzende Angebote als Teil des qualifizierten Schienennetzes vermarkten!

Anrufdienste sind in Richtung auf Bahnhöfe akzeptabel, als Abbringer vom Zug sind sie aber ohne Voranmeldung am Startort zur Verfügung zu halten. Das kann auch ein Taxi sein, das weitere Fahrzeuge bei Bedarf anfordert. Die Bedienungszeiten sind daher so auszudehnen, dass die Bedürfnisse der Bürger nach einer zeitlichen Verfügbarkeit bis zu einer Ankunft nach 23 Uhr sichergestellt ist.

Nach 22 Uhr können Abweichungen vom Takt akzeptiert werden, wenn bedeutende Anschlüsse aus dem überörtlichen Regional- und Fernverkehr aufgenommen werden. Für das Oberzentrum Bielefeld kommt beispielsweise eine Abfahrt nach 22.30 Uhr in Betracht, die mit dem Stadtbahnsystem optimal abgestimmt ist.

Im Zusammenhang damit soll der VVOWL auch auf die Betreiber von Fernverkehren zugehen, um letzte Zubringerfahrten und in Einzelfällen auch einzelne zusätzliche Halte zur Gewährung von Anschlüssen zu erreichen. Dieses liegt im beiderseitigen Interesse besserer Nachfrage für Fern- und Nahverkehr.

Ranger und übersichtlich: Bahnsteig in Bad Oeynhausen. Doch was nützen sie, wenn kein Zug mehr ankommt?

Handlungsfeld Schiene: Fahrzeuge

Vorbildlicher Standard bei Fahrzeugen, die im Auftrag von VVOWL und NWL beschafft wurden

Standards für Fahrzeuge sind heute weitgehend durch Normen festgelegt. Dies gilt insbesondere für die Barrierefreiheit. Diese Anforderungen sollen daher hier nicht wiederholt werden. Gleichwohl haben die Aufgabenträger erheblichen Einfluss auf die Qualität, die der Fahrgast erlebt. Die Anforderungen werden in der Regel in den Ausschreibungen gestellt.

Der VVOWL und in der Folge auch der NWL haben bislang eine glückliche Hand gehabt. Die von ihnen verantworteten Ausschreibungen haben zur Bestellung der Triebwagen der Typen „Talent 1“ (Dieselnetze) und „Flirt“ (elektrisch) geführt, die durch Qualitäten überzeugen, die nicht selbstverständlich sind:

Hoher Komfort, hohe Pünktlichkeit

> hoher Fahrzeuganteil, der stufenlos erreichbar ist,
> breite Türen für raschen Fahrgastwechsel,
> große Mehrzweckräume, die den Fahrgastwechsel ebenfalls beschleunigen und nicht zum Einstieg an einer bestimmten Tür zwingen,
> viele Klappsitze statt fest vorgegebene Sitzplatzmengen,
> großzügige Sitzabstände,
> Verzicht auf die 1. Klasse im Dieselnetz zugunsten von mehr Kapazität für alle Reisenden,
> hohe Qualität der Sitze.

Solche Details sind die Visitenkarte, mit denen Fahrgäste überzeugt werden, ihren Autositz mit der Fahrt im Zug zu tauschen. Diese Details tragen aber auch entscheidend dazu bei, dass die Züge pünktlich fahren, weil die Fahrgäste zügig ein- und aussteigen können..

Unten: „Talent 1“ .

Im Bereich anderer Aufgabenträger sind bei neuen Fahrzeugen Negativbeispiele bekannt, die für anhaltende Fahrgastproteste sorgen. ET 425: harte Sitze mit steiler Rückenlehne, „Coradia Continental“, „Talent 2“: geringe Anteile niederfluriger Räume oder zu enge Bestuhlung, „Coradia Lint“: schmale Türen und Stufen im Durchgang von einem Wagen zum anderen.

Es gilt daher, den im VVOWL gebotenen hohen Standard im Nahverkehrsplan zu verankern.

Handlungsfeld Bus und Stadtbahn

Stadt- und Regionalbusse, Stadtbahn

Verknüpfung von Bahn und Bus: Gute Beispiele, viele gravierende Defizite

Im Bereich des VVOWL sind zuerst im Kreis Lippe vorbildliche Bahn-Bus-Verknüpfungen (Oerlinghausen, Lemgo) und Stadtverkehre (Detmold, Lemgo, Bad Salzuflen) entstanden.

Diese Vorbilder sind noch nicht Standard. Immer noch – auch bei neu gebauten Anlagen – werden gravierende Fehler gemacht. Die Koordination von Stadtverkehren, die bisher weitgehend auf die interne Vernetzung ausgerichtet sind, mit dem Schienenverkehr ist deutlich zu verbessern. Das ist heute möglich, weil der Eisenbahnfahrplan mit Einführung des Taktverkehrs (siehe Seite 19) verlässliche Zeitlagen bietet. Obwohl der Taktverkehr bei den Eisenbahnen schon 25 Jahre alt ist, wird von Busverkehren darauf zu wenig Rücksicht genommen.

Die Abstimmung von Schiene und Bus in den ländlichen Regionen erfordert ein engagiertes Vorgehen der Aufgabenträger, um die deutlich verbesserte Koordination der Verkehrsträger und die Abstimmung von Fahrplänen mit wesentlichen Verkehrserzeugern wie Schulen und anderen Bildungseinrichtungen zu erreichen. Bisher war es üblich, dass der Bus fahren muss, wenn die Schule es will. Es muss Schulleitern und Eltern deutlich gemacht werden, dass dadurch der Zuschussbedarf der öffentlichen Hand deutlich steigt und der Busverkehr im Ergebnis schlechter wird.

Ziele sind

> kürzere Gesamtfahrzeiten beim Übergang zwischen Bahn und Bus = mehr Fahrgäste,
> eine Mobilitätsgarantie mit einer verlässlichen Anschlusssicherung = mehr Fahrgäste,
> langfristig stabile Fahrpläne im Rahmen des integralen Taktfahrplans = geringere Planungskosten,
> Koordination von Verkehrserzeugern (insbesondere Schulen) mit den Gegebenheiten des integralen Taktfahrplans.

Dabei hat die Entwicklung unter Beteiligung der Betroffenen (Fahrgäste, Unternehmen, Aufgabenträger) vor Ort (Bottom up), die Umsetzungsplanung hingegen zentral (top down) zu erfolgen.

Minden: Der Bahnhof hat eine neue Busstation. Aber in Richtung Stadt gibt es nur zufällige Verbindungen, fast alle fahren nur bis zum ZOB. Dort finden Neukunden sich nicht zurecht – siehe Seite 33.

Typische Probleme der Bahn-Bus-Verknüpfung

Mangelhafte Abstimmung der Fahrpläne

Ein typisches Beispiel für die mangelhafte Abstimmung von Fahrplänen ist die Buslinie 630 Lübbecke–Espelkamp. Die Linie dient der Feinerschließung parallel zur Bahnlinie, vermittelt aber an beiden Endpunkten keine Anschlüsse in die Richtung, in die der Zug weiterfährt: Aus Richtung Bielefeld beträgt die Übergangszeit 59 Minuten, aus Richtung Rahden 44 Minuten. Der Grund: Mit einem Bus soll die Linie hin und zurück bedient werden. Ein abgestimmter Fahrplan würde entweder Mehrkosten verursachen oder erfordert die Planung eines komplexeren Umlaufs unter Einbeziehung anderer Linien. Diese Kosten würden beim Aufgabenträger des Busverkehrs anfallen, der von neuen Fahrgästen im Schienenverkehr nicht profitiert. Ein Interessenausglaich findet nicht statt.

Mangelhafte Linienführung

Busse fahren oft nicht direkt zum Bahnhof. Dadurch werden Anschlüsse unsicher oder sogar verpasst. Beispiel Detmold, Regionallinien 790 / 791 von/nach Lemgo: Die Linie verbindet die Hansestadt mit den Zügen nach Herford und Paderborn (siehe Seite 20 lfd. Nr. 6 und 7). Statt direkt zum Zuganschluss zu fahren, wird eine Rundfahrt durch die Stadt gemacht. Eine bessere Linienführung würde direkt zum Bahnhof führen und könnte von dort die Haltestellen im Stadtkern in einer Rundfahrt bedienen. Dafür müsste die Stadt Detmold zwei neue Haltestellen einrichten, im Busverkehr würden Betriebskosten eingespart und die Stadt besser erschlossen. Anreize für eine Priorität der Bahn-Bus-Verknüpfung fehlen.

Mangelhafte Information

ZOB Minden: Wie komme ich zum Bahnhof? In Platzmitte eine Schnellstraße. Regenschutz ist weit weg. Zwei Aushänge am Rand informieren – um sie zu lesen, muss man davor niederknien.

Wer sich nicht auskennt, wird nur auf wenigen Busbahnhöfen gut informiert. Meist muss man von Busbahnsteig zu Busbahnsteig rennen, um die Abfahrtshaltestelle zu erkennen. Abfahrtplätze sind nicht logisch angeordnet, Busse fahren zu gleichen Zielen von verschiedenen Stellen ab. Wegen ungünstiger Gestaltung muss man über Fahrbahnen hetzen, um den Anschluss zu bekommen. Wer zum Bahnhof weiter will, findet den Anschlussbus nicht. Sichtachsen sind verbaut oder zugeparkt. Elektronische Abfahrtstafeln fehlen, Lagepläne der Haltestellen sind versteckt und dilettantisch erstellt. Solche Mängel wurden unter anderem in Bielefeld Hbf, Halle, Werther, Horn (Lippe) und am großen Mindener ZOB festgestellt. So gewinnt man keine neuen Fahrgäste. Eine Dokumentation würde eine weitere Broschüre füllen.

Vorbildliche elektronische Anzeige am Busbahnhof Detmold. Aber der Lageplan der Bussteige fehlt.

Rechts: Vorbildlich angelegt: Bahn und Bus in Halle. Aber an welchem der 6 Haltestellen fährt mein Bus? Zwischen Fahrplänen und Tarifen in zwei Schaukästen auf der vom Zug abgewandten Seite hängt eine Übersicht. Bis sie gefunden ist, ist der Bus s weg.

16	16F	36D	56B
17	16F	36D	56A
18	16F	36D	56A
19	16F	46	
20	46G		
21	46F		
22	46F		
23	46F		
0	46F		

A : Bis Friedrichsdorf, Adlerweg. Dann weiter SWG-Linie 201 nach Gütersloh, ZOB.
B : Bis Friedrichsdorf, Kirche. Dann weiter al 201 über Avenwedde, Bahnhof nach Gü
C : nur bis Friedrichsdorf, Adlerweg
D : Nicht über Große Heide

Typische für Busfahrpläne: Zu viele Fußnoten überfordern Verständnis und Sehvermögen der Fahrgäste:.

Zwar ist der Binnenverkehr von Buslinien und Busnetzen in der Regel größer als die Nachfrage der Umsteiger, die Akzeptanz des Gesamtsystems des öffentlichen Verkehrs gerade für die wahlfreien Nutzer ist aber davon abhängig, dass das Verkehrsnetz nicht nur auf die Gruppe der nicht wahlfreien Nutzer ausgerichtet ist. Der Umstand, dass Fahrgastzahlen in den Ballungsräumen stärker zunehmen als in Regionen wie Ostwestfalen-Lippe, beweist die Notwendigkeit der besseren Ausrichtung auf Fahrgäste, die zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten wählen können.

Die Förderung der Bus-Bahn-Verknüpfung erfordert:

> Förderung von Begutachtungen und Neukonzeption ganzer Netze,
> Förderung der Weiterführung von Buslinien bis zum Bahnhof durch Anschub- oder Dauerförderung,
> Förderung der Bereitstellung von Anrufdiensten am Bahnhof ohne Voranmeldung,
> Förderung der Ausdehnung der Betriebszeiten von Buslinien auf die Betriebszeit des Schienenverkehrs,
> Überprüfung der Förderung von Baumaßnahmen auf die Fahrgastfreundlichkeit und Verknüpfungswirkung.

Diese Förderung ist organisatorisch auf der Ebene des Aufgabenträger für den Schienenverkehr anzusiedeln.

Mangelhafte Fahrplaninformanion

Ein Problem ist auch die aktuelle und klare Information der Fahrgäste über Busfahrpläne. Die Mängel beginnen bei der sinnfreien Zuordnung von Liniennummern zu Fahrtstrecken und der nicht verlässlichen Einhaltung eines Linienweges und setzen sich bei Informationen in Aushängen und Zielanzeigen fort. So werden Fahrpläne verwirrend statt merkbar. Schon das Ergebnis von Stichproben hätte diese Broschüre stark aufgebläht. Die Unterschiede werden rasch sichtbar, wenn man Fahrpläne von Bahn und Bus nebeneinander sieht.

Zu viel Parallelverkehr neben der Stadtbahn

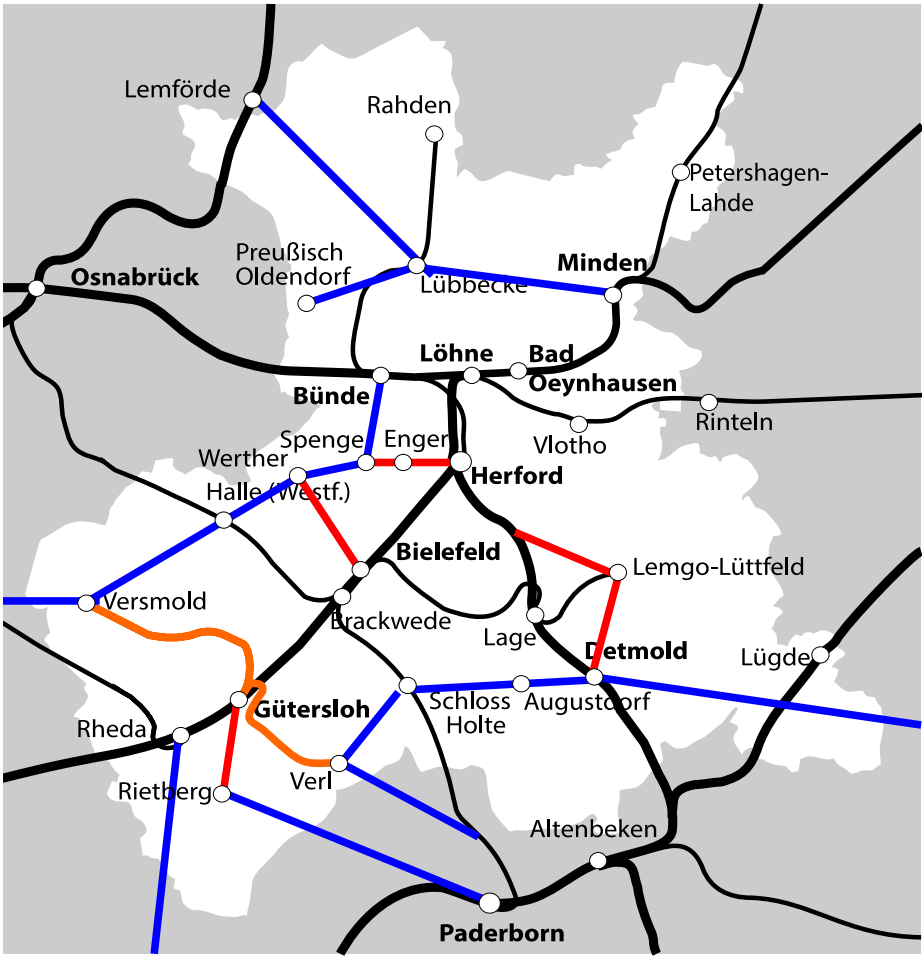
Neben der Stadtbahn Bielefeld bestehen noch zu viele Parallelfahrten mit Bussen, insbesondere in Richtung Lohmannshof und Brackwede. Hier sind noch Einsparungen an öffentlichen Mitteln und Dieselabgasen möglich.

Busverbindungen mit Schienenqualität

Ein Nez aus Bahn und Bus

Um ein geschlossenes Netz anzubieten, ist die Ergänzung der Schienenstrecken mit Schnellbuslinien erforderlich.

Bedarf Buslinien mit Schiene-Qualität



Zubringer-Schnellbuslinien mit Schienennetz-Qualiäten

Schnellbus als Netzverknüpfung

Schnellbus bis zur Reaktivierung

Darauf hat die ÖPNV-Zukunftskommission NRW hingewiesen. Andere Bundesländer fördern bereits die Ergänzung mit qualifizierten Buslinien mit Erfolg. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek hat aufgrund der Empfehlung der ÖPNV-Zukunftskommission angekündigt, dass auch in NRW der Weg für die Weiterentwicklung im ÖPNV-Gesetz in diesem Sinne geebnet wird.

Erforderlich sind solche Verbindungen vor allem dort, wo

> im Schienenverkehr Verknüpfungen nicht hergestellt werden können (Seite 20 lfd.Nr. 6, 7, 10),
> Siedlungsschwerpunkte mit eigener Zentralität (Verteilknoten) abseits der Schiene zu erschließen sind,
> Straßeninfrastruktur zur Verfügung steht, die eine spürbare Beschleunigung ermöglicht.

Größte Stadtkerne abseits der Schiene und Reaktivierung

Der Bedarf im VVOWL für solche Linien ist geringer als in anderen Teilen des NWL: Die größten Siedlungsschwerpunkte Harsewinkel, Verl und Versmold ohne Bahnanschluss liegen an der Bahnlinie Versmold–Gütersloh–Verl, deren Reaktivierung weiter zu betreiben ist (siehe Seite 16).

Siedlungsschwerpunkte und Knoten

Weitere Siedlungsschwerpunkte sind die Ortskerne von

> Rietberg (9.300 Einwohner),
> Augustdorf (9.000 Einwohner),
> Enger (7.800 Einwohner) und Spenge (8.800 Einwohner).

Werther (5.000 Einwohner) hat als Bus-Knotenpunkt eine besondere Funktion.

Linien

Zur Verknüpfung von Bahnlinien sind von Bedeutung:

> Preußisch Oldendorf–Lübbecke–Minden Bahnhof,
> Detmold–Augustdorf–Schloss Holte–Verl,
> Bünde–Spenge–Werther–Halle–Versmold–Warendorf,
> Bad Salzuflen–Lemgo (siehe Seite 20 lfd.Nr. 6),
> Detmold–Lemgo. (Seite 20 Nr. 7).

Linien über den VVOWL hinaus

Über die Grenzen des VVOWL hinaus:

> Detmold–Blomberg / Steinheim–Höxter (siehe Seite 20 lfd. Nr. 10),
> Lübbecke–Levern–Lemförde (Anschluss Bremen, Ersatz der nicht mehr bestehenden direkten Zugverbindung),
> Rheda-Wiedenbrück–Lippstadt (ehemals Schiene),
> Rietberg–Delbrück–Paderborn (ehemals Schiene),
> Verl–Hövelhof (ehemals Schiene).

Anforderungen

Solche Buslinien haben in erster Linie eine Verbindungsfunk-

tion zwischen Bahnhöfen oder zu abseits gelegenen zentralen Verteilknoten mit Anschlüssen und orientieren sich an den Standards von Regionalbahnen. Sie zeichnen sich aus durch

> möglichst direkte Fahrt zu Bahnhöfen oder zwischen Bahnhöfen und Umsteigeknoten,
> Bedienung nur von zentrale Haltestellen, wo andere Angebote verfügbar sind,
> Halte nur zum Ein- und Aussteigen im Bereich von Stadtbusverkehren,
> genügend Ablagefläche für Gepäck,
> Ansage nicht nur von Haltestellen, sondern auch von Anschlussinformationen an Schienen- und Stadtverkehr,
> Bedienungszeiten, die dem Schienenverkehr entsprechen.

Die fallweise Mitbedienung lokaler Bedürfnisse ist möglich, wenn die Anschlüsse an den Schienenverkehr gewährleistet werden. Alle vorgenannten Linien und Anschlüsse sind darauf zu prüfen, ob das heutige Angebot den Ansprüchen an ein effizientes Gesamtnetz genügt.

Konzept entwickeln

Die Verbesserungen des Netzes kann von der Neuordnung von Verknüpfungen vorhandener Buslinien bis zum Neuaufbau von Schnellbuslinien reichen, wie sie sich im Münsterland bewährt haben. Die einem überregionalen Netz zuzurechnenden Linien sind zu definieren. A uf dieser Grundlage ist von den Straßenbaulastträgern in Bund, Land, Kreisen und Kommunen die Verbesserung der Straßen mit dem Ziel einzufordern, dass die Busse schneller und pünktlicher verkehren. Dazu soll auch planerische Hilfe und finanzielle Förderung von Einzelmaßnahmen gehören. Die pilothafte Entwicklung einer solchen Liste soll auch dazu dienen, von den Straßenbaulastträgern die Beteiligung an allen Baumaßnahmen einzufordern.

Anschlusssicherung

Fahrgäste werden schon informiert, Fahrer der Anschlussbusse noch nicht.

Wenn der Zug ankommt, fährt der Bus gerade weg – oder umgekehrt. Dagegen muss Vorsorge getroffen werden. Da die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Unternehmen, verschiedenen Aufgabenträgern und verschiedenen Grundeigentümern liegt, fühlt sich keiner zuständig. Auch innerhalb des Eisenbahnbetriebes klappt es häufiger nicht. Hier wartet eine große Aufgabe auf den VVOWL.

Zugang zum Bahnhof Minden: Hinterrücks biegen Pkw und Lkw in die Einbahnstraße ein, die überquert werden muss. Fußgänger haben keinen Vorrang, obwohl Autofahrer die bessere Sicht haben, um anzuhalten.

Infrastruktur Straßennetz

Haltestellen des Busverkehrs müssen bis 2022 barrierefrei ausgebaut sein. Der VVOWL sollte insoweit Fachwissen zur Verfügung stellen.

Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen sind systematisch zu erleichtern. Es genügt nicht, die Querung der Straße an Unfallschwerpunkten oder an Orten zu erleichtern und sicherer zu machen, an denen schon viele Menschen über die Straße gehen. Bislang ist das aber gängige Praxis. Hintergrund sind Gesetze, die Straßen ausschließlich für den „fließenden Verkehr" vorsehen und Menschen diskriminieren, die sich anders als mit dem Auto fortbewegen.

Busverkehr wird durch unnötige Schleifenfahrten erschwert. Kosten für Verbesserungen werden ausschließlich den Kommunen in Rechnung gestellt. Potenziale für den öffentlichen Verkehr können so nicht gehoben werden. Straßen NRW und die Kreise als Straßenträger müssen Verantwortung auch für **die Barrieren** übernehmen, die der „fließende Verkehr" erst schafft – nicht nur für behinderte Menschen, sondern auch für Kinder, Senioren und andere, deren Mobilität nicht vom PKW abhängt.

Mehr als ein Feigenblatt

Alternative Bedienungsformen

Wo Linienverkehr nicht sinnvoll angeboten werden kann, sind alternative Bedienungsformen einzurichten und zu fördern.

Dabei kommt dem VVOWL die Aufgabe zu, zu initiieren, zu fördern, zu koordinieren und Know-How zu vermitteln.

Alternative Bedienungsformen können bestehen in

> Bürgerbussen,
> Anrufdiensten,

> Vermittlung privater Mitfahrgelegenheiten mit Verlässlichkeit und Versicherungsschutz auf dem Niveau des öffentlichen Verkehrs.

Wesentlich für die bessere Akzeptanz dieser Bedienungsformen sind:

> Buchung über eine einheitliche Telefonnummer und über ein einheitliches Internetportal,
> Takt und Anschlüsse, die mit Bahn und Bus abgestimmt sind,
> Beförderung von Kindern, Kinderwagen, Rollstühlen, großem Gepäck.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Langfassung des Berichts der Zukunftskommission verwiesen.

Taxibus in Rheda: Ohne Takt, nur wenige Fahrten. So werden Interessenten abgeschreckt. Absicht oder nur Unverstand?

Integrierte Mobilität

Integrierte Mobilitätskonzepte sind vor dem Hintergrund, dass viele Menschen über individuelle Verkehrsmittel verfügen oder verfügen können, zu entwickeln und auszubauen.

Folgende Ideen sind zu diskutieren:

> Carsharing: gut erreichbare Parkplätze im Park-and-Ride-Bereich,
> Fahrradabstellanlagen (Fahrradstationen, abschließbare Boxen) an den Bahnhöfen mit Einbeziehung in Tarif und Vertrieb,
> Bereitstellung von Leihrädern (Bikesharing).
> Elektrotankstellen für Elektroautos und -Fahrräder im Park-and-Ride Bereich.

Diesen Angeboten müssen entsprechende Abstellmöglichkeiten in den Wohnbereichen, vor allem bei Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungen) gegenüberstehen. Insoweit muss der Gesetzgeber tätig werden, aber Pilotprojekte vor Ort können das fördern.

Die Förderung der integrierten Mobilität muss also über das Umfeld

Radstation auf dem Bahnsteig: Minden. Und wo kann man das Fahrrad an der Wohnung bequem und sicher abstellen?

des öffentlichen Verkehrs hinaus gehen und auch die Verbesserung von Fußwegen und Fahrradwegen umfassen.

Aufgabe des VVOWL wird insoweit vor allem die Vermittlung von Fachwissen und die Förderung von Modellprojekten sein. Eine Ausweitung der Kompetenzen über denSchienenverkehr hinaus als Kompetenzcenter integrierte Mobilitätskonzepte und als Anstoßgeber gegenüber Kommunen und Verkehrsunternehmen tätig werden zu können.

Handlungsfeld Zusammenarbeit

Von Städten und Gemeinden getragen: Arbeit für die Städte und Gemeinden

Organisation und Förderung

Der VVOWL als örtlich verwurzelte Organisation in kommunaler Trägerschaft soll die zentrale Rolle als Förderer und Organisator übernehmen. Der NWL hat zwar eine gute Organisationsgröße für die Organisation des Schienen-Nahverkehrs, ist aber flächenmäßig zu groß, um die Koordination von Schiene und örtlichem Busverkehr und intensive Kontakte zu Kreisen und Kommunen zu leisten. Der Blickwinkel der Kreise und der Städte, die Aufgabenträger für den Busverkehr sind, hat sich als zu lokal beschränkt erwiesen, um überörtlichen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und bessere Organisationsformen in kreisübergreifenden Einheiten anzupacken.

Daher ist die Ebene des VVOWL in der gegenwärtigen Organisationsform die richtige Ebene, um aus Schienenverkehr und Busverkehr ein Angebot „aus einem Guss“ zu entwickeln.

Der Erfolg von Modellprojekt, Förderung und lokalem Engagement: Erfolgreicher neuer Halt in Lemgo-Lüttfeld.

Entsprechend muss der VVOWL personell und finanziell in den Stand versetzt werden, solche Aufgaben zu leisten. Wesentliche Aufgabe ist es, Mängel im System aufzudecken, ihre Beseitigung zu verfolgen (und bisweilen die Änderung mit Fördermitteln anzutreiben) und Know-How zur Problemlösung einzubringen. Das ist kein neuer Aufgabenträger an sich, sondern ein Dienstleister für die Aufgabenträger, die ihre Aufgaben in Kreisen und Städten weiterhin wahrnehmen und finanziell verantworten.

Dabei ist es wünschenswert, dass

der VVOWL künftig deutlicher als bisher auch gegenüber der Öffentlichkeit darstellt, wo Maßnahmen auf kommunaler Ebene die Einnahmen des Schienenverkehrs schmälern und die Leistungsfähigkeit von VVOWL und NWL als Besteller beeinträchtigen.

Zusammenarbeit mit Nachbarn

Erfolgreiche Kooperation fortsetzen

Dass der VVOWL als Teilorganisation des NWL in diesem konstruktiv mitarbeitet, ist selbstverständlich. Die Zusammenarbeit mit der benachbarten Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen hat einen sehr guten Stand und sollte erfolgreich fortgeführt werden. Mit Nachbarn, die nicht unmittelbar an den VVOWL angrenzen (VRR und NVR, Hessen, Niederlande) bestehen ebenfalls erfolgreiche Kooperationen, die fortgesetzt werden sollen.

Zusammenarbeit mit dem Fernverkehr

Neue Chancen im Deutschland-Takt

Die im März 2015 von der Deutschen Bahn AG veröffentlichte Offensive im Fernverkehr bietet auch für Ostwestfalen-Lippe neue Chancen. Die Deutsche Bahn AG will zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet halbstündlich fahren und alle Großstädte über 100.000 Einwohner in den Fernverkehr einbinden. Das birgt die Gefahr, dass die DB die Agglomeration in Ostwestfalen-Lippe unterschätzt. Insbesondere der Halt in Herford mit einem Einzugsbereich von über 300.000 Einwohnern von Detmold bis Bünde wird derzeit in Richtung Berlin nicht im Takt bedient. Im Rahmen der Entwicklung eines Deutschland-Taktes sollten NWL und VVOWL darauf hinwirken, dass ein Halt des ICE mit guten Anschlüssen eingerichtet wird, der die Fahrzeit für Umsteiger um bis zu 60 Minuten verkürzen kann.

Für den Intercity-Verkehr wird es darauf ankommen, ob die Deutsche Bahn bereit ist, ähnlich wie in Niedersachsen und Baden-Württemberg eine intensivere Zusammenarbeit mit dem Nahverkehr vor allem beim Tarif einzugehen. Die Möglichkeiten hierfür sollten ausgeschöpft werden, um eine vollständige Anerkennung des Verbundtarifs zu erreichen. Für die Anbindung in Richtung Kassel ist die Anerkennung des Nahverkehrstarifs ebenfalls von großem Interesse, um die frei-

zügige Nutzung aller Züge mit der gleichen Fahrkarte möglich zu machen, vor allem, wenn die Züge im gleichen Takt fahren.

Eine fallweise Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen des Fernverkehrs (Bahn und Bus) kommt in Betracht, wenn diese bereit sind, sich mit dem Fahrplan des Regionalverkehrs abzustimmen und durchgehende Fahrkarten anzubieten.

Erfreuliche Zusammenarbeit im Fahrgastbeirat

Zusammenarbeit mit Verbänden: Fahrgastbeirat

Der VVOWL hat von Anfang an mit den am öffentlichen Verkehr interessierten Verbänden zusammengearbeitet und einen Fahrgastbeirat eingerichtet. Die Zusammenarbeit wird von beiden Seiten als konstruktiv und fruchtbar empfunden. Diese Broschüre spiegelt diese Zusammenarbeit. Es ist nicht ganz einfach, qualifizierte und interessierte Mitglieder für einen Fahrgastbeirat zu finden. Aber wer sich engagiert, kann sich besser in Zwänge und Abhängigkeiten einfinden und daher konstruktiver und für beide Seiten erfolgreicher die Interessen der Fahrgäste in die Arbeit einbringen.

Handlungsfeld Tarif und Vertrieb

Unternehmen sind verantwortlich

Die Tarifhoheit liegt rechtlich nach wie vor bei den Verkehrsunternehmen. Daraus resultiert eine vielteilige Tariflandschaft, die gekennzeichnet ist durch Verbundtarife (Der Sechser, künftig Westfalentarif), NRW-Tarif, DB-Tarife für Nah- und Fernverkehr. Zwischen Osnabrück, Minden und Rinteln kommt es darüber hinaus zu Überlappungen mit dem Niedersachsentarif. Fallweise gelten über die Landesgrenze hinweg auch Haustarife von Busunternehmen. Preisbestimmend sind die Verbundtarife und die Tarife der Deutschen Bahn AG.

Attraktive Tarife für neue Fahrgäste

Die Einführung des Westfalentarifs ist zu begrüßen. Dadurch wird die Tariflandschaft innerhalb Westfalens, aber auch in Richtung Osnabrück, deutlich übersichtlicher.

Die Fahrpreise haben sich in den letzten Jahren ohne Berücksichtigung bzw. oft sogar entgegen der allgemeinen Preisentwicklung kontinuierlich nach oben bewegt. Vor allem im Bereich des Verbundtarifs und vor allem auf kürze-

ren Entfernungen ist inzwischen eine Tarifhöhe erreicht, die auf Gelegenheitsfahrgäste abschreckend wirkt. Die daraus resultierende Forderung nach Sozialtickets mit Blick auf eine zunehmende Nutzergruppe mit geringen Einkommen verspricht nur auf den ersten Blick eine Linderung des Problems. Vielmehr ist eine Preisgestaltung anzustreben, die den öffentlichen Verkehr preislich attraktiv macht und durch die zu erwartende Steigerung der Fahrgastzahlen dennoch den Kostendeckungsgrad erhält, womöglich sogar erhöht.

Die Beschränkung der Aufgabenträger in Tariffragen auf die „Entwicklung eines Gemeinschaftstarifs" ist für eine verkehrspolitisch sinnvolle Tarifgestaltung unzureichend. Es, gibt unmittelbare Zusammenhänge zwischen Tarifhöhe und Nachfrage einerseits und dem Finanzbedarf aus öffentlichen Mitteln andererseits. Eine Neuordnung ist dringend geboten.

Bei der Entwicklung von Tarifangeboten ist mehr als bisher darauf zu achten, die Möglichkeiten des Vertriebs zum Maßstab des Angebots zu machen. Fahrgäste, die ein ihnen bekanntes Tarifangebot nicht kaufen können, weil es der Automat oder die Kasse des Busfahrers nicht hergibt, werden dem System den Rücken kehren.

Vertrieb muss sich lohnen

Im Vertrieb haben die Verkehrsunternehmen eine wesentliche Aufgabe. Für Neukunden sind persönliche Kontakte mit Busfahrern und Zugbegleitern, personalbesetzten Verkaufsstellen und anderen Beratern unverzichtbar. Damit Unternehmen sich engagieren, müssen sie vom Verkauf unmittelbar über eine Provision profitieren. Die Vertriebswege über Internet und Apps sind weiter zu entwickeln, ersetzen aber die Beratung von Mensch zu Mensch nicht.

Permanente Öffentlichkeitsarbeit

Auch die permanente Öffentlichkeitsarbeit ist erforderlich, damit Bahn und Bus nicht aus der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger verschwinden. Dafür müssen ausreichende Beträge aus den Tarifeinnahmen bereitstehen.

Tarif und Vertrieb für die gesamte Mobilität

Die Einbeziehung von Leistungen, die nicht unmittelbar Fahrten sind, in den Vertrieb, fallweise auch in den Tarif, ist unerlässlich. Die Idee des Verkehrsverbundes, in dem der Fahrgast nicht bei jedem Unternehmen neu zahlen muss, hat viele neue Fahrgäste gewonnen. Der erleichterte Zugang zu Dienstleistungen wie Fahrradboxen, Leihfahrrädern und Carsharing-Autos wird einen vergleichbaren Effekt haben.

Wie soll der öffentliche Verkehr im Jahre 2025 aussehen?
Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Empfehlungen der **ÖPNV-Zukunftskommission NRW** für Ostwestfalen-Lippe?
Was sollte in die **Nahverkehrspläne** eingehen?
Was hat sich bewährt?
Wo bestehtt dringender Handlungsbedarf?
Antworten auf diese Fragen geben Mitglieder des **Fahrgastbeirats des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe**.

Verkehrsclub Deutschland e.V.
VCD Herford–Minden-Lübbecke
Bültestraße 70b
32584 Löhne
E-Mail: minden-herford@vcd.org
Link:www.vcd.org/vorort/minden-herford
VCD Ostwestfalen-Lippe
Umweltzentrum Bielefeld
August-Bebel-Str. 16-18
33602 Bielefeld, Telefon: 0521/63961
E-Mail: ostwestfalen-lippe@vcd.org
Internet: www.vcd.org/ostwestfalen-lippe

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Landesverband Nordrhein-Westfalen
Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg
Tel. 0203 3981698
E-Mail: info@probahn-nrw.de
Internet: www.probahn-nrw.de
Regionalverband Ostwestfalen-Lippe
Gretchenstraße 26, 32756 Detmold
Tel. 05231 300112
Email: engel@probahn-nrw.de