

Zukunftsweisender Nahverkehr in kleiner Stadt

Oerlinghauser ÖPNV ist „preis-wert“

Von Dirk Artschwager und Bernd Seibert

➤ In den letzten Jahren sind in vielen kleinen und mittleren Städten neue Stadtbussysteme geschaffen worden, die eine neue Qualitätsstufe im ÖPNV für Städte dieser Größe darstellen und deshalb in den meisten Fällen sehr erfolgreich waren. Qualität und Erfolg haben aber auch ihren Preis, das heißt, sie belasten im Regelfall die kommunalen Kassen, da die Betriebskosten nicht allein durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden können. Im idyllischen Oerlinghausen mit rund 19.000 Einwohnern – mitten im Teutoburger Wald und vor den Toren Bielefelds gelegen – scheinen die Uhren anders zu gehen, denn hier spricht man ganz offen über einen kosten-deckenden ÖPNV, und das auf einem außerordentlich hohen Qualitätsniveau. Das Geheimnis dieses „Widerspruchs in sich“ soll hier gelüftet werden.



*Stadtbus
Oerlinghausen –
für alle ein Gewinn.*

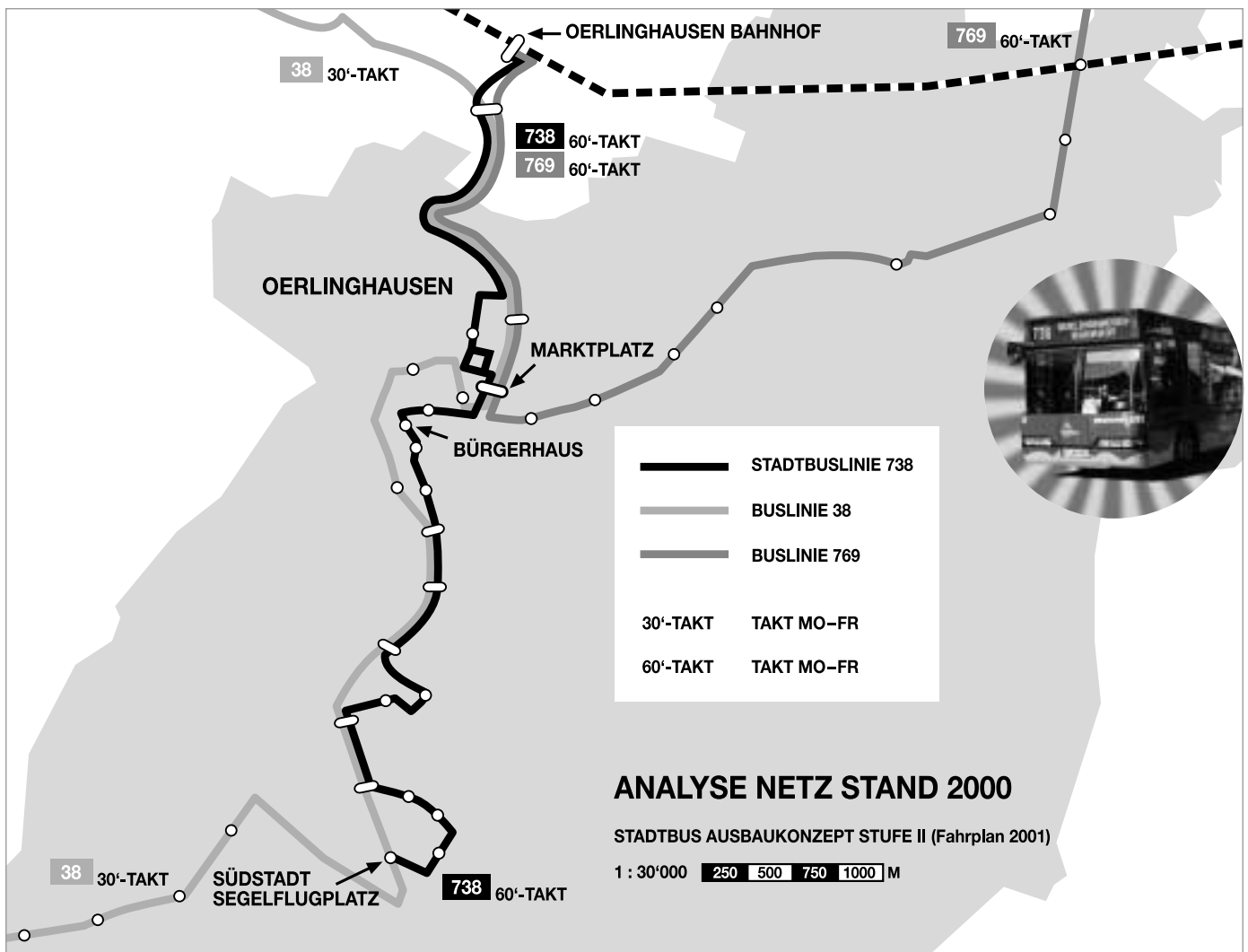
Entwicklung des ÖPNV in Oerlinghausen

Wegen der schönen Lage Oerlinghausens im Teutoburger Wald und des damit verbundenen hohen Freizeitwerts – insbesondere auch für die Bevölkerung der benachbarten Großstadt Bielefeld – entstanden bereits nach dem Zweiten Weltkrieg verschiedene Buslinien nach Bielefeld, die vorzugsweise am Wochenende zur Abwicklung des Freizeitverkehrs bedient wurden. Wegen der schnell wachsenden Zahl der Berufs- und Einkaufspendler wurden die Betriebszeiten schon bald auf die gesamte Woche ausgedehnt. Die steigende Motorisierung seit den 70er Jahren führte jedoch auch hier zu einem starken Rückgang der Fahrgastzahlen und damit zu einem betriebswirtschaftlich nicht mehr befriedigenden Ergebnis. Da auch eine vorübergehende Straffung des Angebots mit zwangsläufigen Qualitätseinbußen für die Fahrgäste wegen weiter abnehmender Nachfrage nicht den wirtschaftlichen Erfolg brachte, entschlossen sich die Stadtwerke Oerlinghausen GmbH und der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Bielefeld GmbH (heute moBiel – Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH), den ÖPNV in Oerlinghausen auf gänzlich neue Beine zu stellen.

Das neue Linien- und Angebotskonzept

Eine wesentliche Neuerung im Oerlinghauser ÖPNV stellt die Einführung der Stadtbuslinie 738 im Mai 1998 dar. Diese Linie startet am Bahnhof Oerlinghausen und führt durch die „gute Stube“ Oerlinghausens – den verkehrsberuhigten Einkaufsbereich – bis in den dicht besiedelten Wohnbereich Oerlinghausen-Süd. Das Schlüsselprodukt „Stadtbus Oerlinghausen“ ist eingebettet in ein ÖPNV-Gesamtkonzept, das aus mehreren sich ergänzenden Linien besteht. Der Korridor Oerlinghausen-Zentrum – Oerlinghausen-Südstadt wird neben der Stadtbuslinie 738, die montags bis freitags von 5.00 bis 21.00 Uhr und samstags von 8.00 bis 17.00 Uhr im Stundentakt verkehrt, auch von der in Bielefeld-Stieghorst (Stadtbahn) beginnenden und über Oerlinghausen bis Bielefeld-Sennestadt führenden Buslinie 38 bedient. Diese Linie verkehrt an allen Betriebstagen im Stundentakt und montags bis freitags sogar weitgehend im Halbstundentakt.

Auf diese Weise entstand zwischen Oerlinghausen-Zentrum und Oerlinghausen-Süd ein recht dichtes Fahrtenangebot mit entsprechend großer Nachfrage, die bei einem ausschließlichen Stadtbusangebot im Stundentakt nicht erreichbar gewesen wäre.



Die Konzeption der Linien 38 und 738 ist dabei jedoch sehr unterschiedlich. Während die Linie 38 eine gestreckte Linienführung aufweist und durch den Einsatz von Gelenkbussen kapazitätsmäßig auch starken Schülerverkehrsströmen gerecht wird, wurde die Führung der Linie 738 so gewählt, dass möglichst kurze Wege zwischen Wohnung bzw. Geschäften und Haltestelle entstehen, um ein Höchstmaß an Bequemlichkeit für die Fahrgäste zu erreichen. Hierzu trägt wesentlich der kundenfreundliche Niederflur-Midibus bei, mit dem auch enge Bereiche und schmale Straßenabschnitte befahren werden können.

Neben den von moBiel – Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH betriebenen Linien 38 und 738 existieren in Oerlinghausen noch die regionale Linie 769 Oerlinghausen-Bahnhof – Oerlinghausen-Marktplatz – Helpup – Lage der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH und die dem reinen Schülerverkehr dienende Linie 932 Oerlinghausen – Helpup – Leopoldshöhe der Firma Rehm & Söhne.

Ergänzt wird das Bahn- und Busangebot während der Zeiten geringerer Nachfrage durch Anrufliniensfahrten (abends und sonntags vormittags) und Fahrten mit Anrufsammeltaxen (in Nächten mit Nachtbusverkehr in Bielefeld). Auf diese Weise wird eine zeitlich außerordentlich hohe ÖPNV-Verfügbarkeit für Oerlinghausen erreicht.

Als wichtige Verknüpfungspunkte sind die zentrale Bushaltestelle Oerlinghausen-Marktplatz sowie der Bahnhof Oerlinghausen zu nennen. Am Bahnhof Oerlinghausen bietet der Stadtbus Anschluss an die Züge der Regionalbahn nach Bielefeld und Lage/Lemgo. Die Linie 769 stellt die Anschlüsse zu den Zügen des Regionalexpress nach Bielefeld und Detmold/Altenbeken her.

Die Begleitmaßnahmen

So wichtig gute Netz- und Fahrplangestaltung und moderne, ansprechende Fahrzeuge sind, so wichtig sind auch Begleitmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Marketing und Vertrieb. Aus diesem Grund wurden bereits mit der Einführung des neuen Netzkonzepts an sämtlichen Haltestellen einheitliche neue Haltestellenschilder aufgestellt. Sukzessive wurden inzwischen fast 30 Haltestellen modernisiert und mit transparenten und beleuchteten Wartehallen im Stadtbus-Design ausgestattet. 13 Haltestellen erhielten darüber hinaus Buskaps, die in Verbindung mit den Niederflurbussen ein fast niveaugleiches Ein- und Aussteigen ermöglichen. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der infrastrukturellen Maßnahmen ist die Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, die bisher an fünf Knotenpunkten umgesetzt werden konnte und erheblich zur Fahrzeitreduzierung und Fahrplanstabilisierung beigetragen

hat. Diese Maßnahmen sind besonders wichtig in Bezug auf die Anschlüsse am Bahnhof Oerlinghausen.

Getreu dem Motto: „Tue Gutes und sprich darüber“ wurde die Einführung des neuen Netzes marketingmäßig begleitet. Mit mehreren Hauswurfsendungen und einer Stadtbuserfeier am Tag der Inbetriebnahme wurde den Bürgern das neue ÖPNV-Angebot näher gebracht. Ziel war es, bei den Oerlinghausern insbesondere den Stadtbus mit seinem auf die Stadt abgestimmten Design als „ihren Bus“ im Gedächtnis zu verankern. Aus diesem Grund wurden die Marketingaktivitäten auch nach der Einführung des neuen ÖPNV-Konzepts kontinuierlich weitergeführt. Zu diesen Aktivitäten ist auch die Kooperation mit lokalen Vereinen und Organisationen zu zählen. So werden beispielsweise zu bestimmten Veranstaltungen Sonderverkehre zusammen mit den jeweiligen Initiatoren (z. B. Werbegemeinschaft, Verkehrs- und Verschönerungsverein) durchgeführt. Die Kaufmannschaft hat ein großes Interesse am Stadtbus: Geschäftsleute und Einzelhändler haben im Bus Werbeflächen zur Unternehmens- und/oder Produktpräsentation angemietet. Außenwerbung bleibt dagegen tabu, um das Corporate Design nicht zu beeinträchtigen.

Als weitere wichtige Maßnahme für mehr Attraktivität ist auch die Einführung eines preisgünstigen Kurzstreckentarifs zum Stadtbusstart zu nennen.

Die Finanzierung

Essenzieller Bestandteil eines Verkehrskonzepts ist die richtige Aufgabenverteilung und Finanzierung des Angebots. Von Anfang an wurden hier die Aufgaben und gleichzeitig die finanzielle Verantwortung dafür zwischen den Stadtwerken Oerlinghausen und moBiel in einem Kooperationsvertrag aufgeteilt. MoBiel als Konzessionsinhaber obliegt dabei die Betriebsabwicklung auf einem hohen Qualitätsniveau, während die Verantwortlichkeit für die Infrastruktur wie Haltestellen und Beschleunigungsmaßnahmen sowie für die Marketingaktivitäten bei den Stadtwerken Oerlinghausen liegt. Ebenso werden die Kosten für das ergänzende Angebot in Form von Anruflinienfahrten und Anrufsammeltaxen und die zusätzlichen Kosten für den Busverkehr zu besonderen Anlässen (Stadtfeiern, Weihnachtsmarkt u. Ä.) von den Stadtwerken Oerlinghausen übernommen.

Auf diese Weise ist es möglich, die eigentliche Betriebsabwicklung auf dem hohen Qualitätsniveau eigenwirtschaftlich,

das heißt kostendeckend durchzuführen. Dies ist in Oerlinghausen neben der recht hohen Inanspruchnahme des Angebots auch auf andere günstige Randbedingungen zurückzuführen. So halten sich die Betriebskosten der Linie 38 bezogen auf das Stadtgebiet in Grenzen, da diese sehr lange Linie auf Bielefelder Stadtgebiet sowohl in Stieghorst/Hillegossen als auch in Senne Stadtverkehrsaufgaben übernimmt und hierdurch deutliche Synergieeffekte erzielt werden können. Der Betrieb auf der Stadtbuslinie 738 wurde zunächst einem privaten Busunternehmen übertragen, das wegen günstiger tariflicher Rahmenbedingungen und sehr kurzer Ein- und Auslaufwege die Leistung zu einem günstigen Preis erbringen konnte. Seit April 2002 wird der Fahrbetrieb von moBiel Service, einer Tochtergesellschaft der moBiel Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH, zu den gleichen günstigen Bedingungen durchgeführt. Vorteilhaft auf die Einnahmesituation wirkt sich darüber hinaus auch der hohe Schülerverkehrsanteil auf der Linie 38 aus.

Der Erfolg

Die erste Bewährungsprobe hatten das neue Netz und insbesondere der Stadtbus am Eröffnungstag, dem 24. Mai 1998, zu bestehen. Das Stadtbusfest lockte zahlreiche Besucher in die Innenstadt und in den zum Nulltarif verkehrenden Stadtbussen war kaum ein Platz zu bekommen. Aber auch im normalen Alltagsbetrieb wurde das neue Angebot zum Erfolg. Die Fahrgastzahlen stiegen um etwa 25 Prozent. Heute nutzen jährlich mehr als eine Million Fahrgäste die drei wichtigsten Buslinien in Oerlinghausen. Auf den Stadtbus entfallen dabei etwa 160.000 Fahrgäste, wobei zu bemerken ist, dass der Schülerverkehr auf dieser Linie keinerlei Bedeutung hat. Das Busangebot hat hierdurch eine beachtliche Akzeptanz bei Politikern und Bürgern gefunden. Der Stadtbus ist zum Imageträger geworden, aus dem Stadtbild ist er nicht mehr wegzudenken.

Überregionale Anerkennung

Das erfolgreiche Oerlinghauser ÖPNV-Konzept fand auch überregionale Beachtung und Anerkennung. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im November 1999 den Stadtbus Oerlinghausen mit dem „Green Award“ für ein fahrgastfreundliches Stadtbussystem mit zukunftsweisender Konzeption und Vor-



Bürgernah im wahrsten Sinne des Wortes: Stadtbus in den engen Straßen der Bergstadt.



Corporate Design: die Haltestellen bekennen Farbe, sie erhalten den Blauton der Buslinie.

bildcharakter für andere Städte ausgezeichnet. Außerdem wurde das Oerlinghauser Verkehrsangebot in einer im September 1999 erschienenen Broschüre des NRW-Wirtschafts- und Verkehrsministeriums als ein beispielhaftes Stadtbussystem vorgestellt.

Perspektiven

Wie geht es weiter? Der Erfolg ist das beste Argument dafür, das ÖPNV-Angebot weiterzuentwickeln und auszubauen. Die durchgeführten Maßnahmen zur Busbeschleunigung haben die ursprüngliche Fahrzeit des Stadtbusses erheblich verkürzt. Der dadurch gewonnene Spielraum wurde im Mai 2002 genutzt, um die Linie mit nur geringen betrieblichen Mehrkosten zu verlängern und weitere Einrichtun-

gen (wie z.B. den Segelflugplatz, die Segelflugschule und eine Klinik) an den Stadtbus anzubinden. Zudem wurden die Betriebszeiten an Samstagen erweitert und auf Sonn- und Feiertage ausgedehnt. Diese räumliche und zeitliche Erweiterung wird bis September 2002 in Oerlinghausen getestet. Getestet deshalb, weil die zum Teil erheblichen Zugverspätungen der Eurobahn im Bahnhof Oerlinghausen eine feste, längerfristige Erweiterung zur Zeit leider nicht zulassen.

Die Autoren Dipl.-Ing. Dirk Artschwager, moBiel – Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH, und Dipl.-Ing. Bernd Seibert, Stadtwerke Oerlinghausen GmbH, sind gemeinschaftlich für Konzeption und Betrieb des Stadtbusses Oerlinghausen verantwortlich.

PRO BAHN legte den Grundstein

Ohne PRO BAHN würde es den Stadtbus Oerlinghausen nicht geben.

Den politischen Grundstein legte PRO BAHN Mitte der 90er Jahre, als die neuen Stadtbusse in Detmold, Lemgo und Bad Salzuflen gerade gestartet waren. Mit der Präsentation eines Stadtbusses aus Bad Salzuflen, einer politischen Veranstaltung im Stadthotel Oerlinghausen und der Idee, dass dieser Bus auch durch die neue Fußgängerzone fahren müsse, eröffnete PRO BAHN die politische Diskussion über einen besseren Stadtverkehr.

Doch die Grundlage der Konzeption hatte PRO BAHN Schritt für Schritt schon vorher geschaffen: mit dem Einsatz für den Bahnhof Oerlinghausen und seiner Bahn-Bus-Verknüpfung.

Während die alte Bergstadt Oerlinghausen hoch am Hang des Teutoburger Walds liegt, musste die Eisenbahnlinie in der Ebene bleiben. So entstand der Bahnhof zwei Kilometer von der Stadt entfernt und liegt schon in der Gemeinde Aesemissen, die heute zu Leopoldshöhe gehört. Doch dem Rat der Stadt Oerlinghausen war der Bahnhof so wichtig, dass er den Namen für den Bahnhof kaufte. Seit 1904 fahren die Züge von hier nach Bielefeld.

Eine funktionierende Busverbindung vom Bahnhof zur Stadt gab es jedoch nie, die Bielefelder Stadtbusse fuhren einige hundert Meter weit an Oerlinghausen vorbei und brachten die Fahrgäste direkt bis zur Straßenbahn. Mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung, die keine brauchbare Alternative zum eigenen Auto hatte, litt die Bahnlinie Ende der 80er Jahre so sehr Not, dass sie als stilllegungsgefährdet galt.

Der 1988 im Kreis Lippe begonnene ÖPNV-Modellversuch bot die Chance, den Bahnhof zu einer modellhaften Bahn-Bus-Verknüpfung zu entwickeln. Konsequenterweise setzten sich Willi Wächter und Rainer Engel zunächst als „Initiative Lippischer Nahverkehr“, dann als PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe für dieses Modellprojekt ein. Mehrere Bahnhofs-feste verankerten den Bahnhof im Bewusstsein von Öffentlichkeit und Politik. Eine langwierige Wühlarbeit gegen die Widerstände vor allem der Bundesbahn machte es möglich, noch vor der Bahnreform 1994 die Übernahme des Bahnhofs Lemgo durch die Stadt, die Sanierung der Bahnlinie Bielefeld – Lemgo und auch den entscheidenden Umbau des Bahnhofs Oerlinghausen zur Bahn-Bus-Verknüpfung durchzusetzen.



Bahn und Bus aus einem Guss: der Bahnhof Oerlinghausen.

Die Fertigstellung wurde 1998 mit der Einführung des Regionalexpress „Leineweber“ belohnt. Seither halten im Bahnhof jede halbe Stunde Züge in beide Richtungen und bilden einen Anschlussknoten, von dem bis zu fünf Busse gleichzeitig vom Bahnhof abfahren. Dazu gehört nicht nur der Stadtbus Oerlinghausen (Linie 738), sondern auch der Ortsbus in Leopoldshöhe. Die Entwicklung beider Linien hat PRO BAHN angeregt und gefördert.

Gefährdet wird der Erfolg durch die ständige Unpünktlichkeit der Züge. Die meisten Fahrgäste kommen aus Richtung Bielefeld und gerade von hier treffen die Züge zu oft verspätet ein.

Beim Regionalexpress „Leineweber“ ist es der lange Laufweg aus Richtung Münster, der vor allem durch den schlechten Streckenzustand auf der Bahnlinie über Warendorf belastet wird. Bei der Regionalbahn „Lipperländer“, die von der Eurobahn betrieben wird, ist hingegen ein zu sparsamer Umlauf die Ursache. Damit ein Triebwagen eingespart wird und der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe rund eine halbe Million Euro einsparen kann, wurde der „Lipperländer“ mit der „Ravensberger Bahn“ nach Rahden verknüpft. Seither müssen die Züge absolut pünktlich im Bielefelder Hauptbahnhof wenden und quer durch den Verkehr der europäischen Achse Paris – Berlin fahren. Dass das nicht möglich ist, war dem Kenner der Situation von vornherein klar. Bevor die Durchbindung realisiert wurde, konnte der „Lipperländer“ fast unbehelligt vom übrigen Verkehr in Bielefeld starten.

Was der Verkehrsverbund beim Zugverkehr eingespart hat, geht oft auf Kosten des Stadtverkehrs und der Fahrgäste. Ein grundlegend veränderter Fahrplan auf der Ost-West-Achse, der für Ende 2002 angekündigt ist, könnte Entlastung bringen. Denn jede Verspätung ist eine zu viel.