



**Zusammenarbeit der Aufgabenträger (II):
Vorteile für den Fahrgast
Klare Vereinbarungen vermeiden Konflikte**
Von Rainer Engel

Von Niedersachsen reaktiviert, von Westfalen ausgeschrieben: Erfolgsmodell „Haller Willem“ von Bielefeld nach Osnabrück im Kreuzungsbahnhof Wellendorf.

> Aufgabenträger sind nicht immer einer Meinung. Aber unterschiedliche Strategien und Auffassungen müssen nicht an der Grenze der Zuständigkeiten hart aufeinanderprallen. Eine konstruktive Zusammenarbeit ist möglich. Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe und die drei niedersächsischen Aufgabenträger zeigen, wie es geht.

Die westfälisch-niedersächsische Grenze

Die Grenze zwischen den zwei Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen ist lang. Sie reicht von der niederländischen Grenze bis zum Dreiländereck nahe dem hessischen Bad Karlshafen an der Oberweser. Die Bahnlinien haben sich nicht danach gerichtet. Wer von Hannover nach Osnabrück fährt, muss durchs Westfalenland, wer weiter ins niedersächsische Bad Bentheim will, muss er-

neut zweimal über die westfälische Grenze. Wer von Bielefeld ins westfälische Rheine will, fährt durchs niedersächsische Osnabrück. Auch der direkte Weg von Hameln nach Osnabrück führt durchs Westfalenland. Kaum bekannt ist, dass man auch von Osnabrück nach Oldenburg einen westfälischen Bahnhof durchfährt oder in Niedersachsen aussteigen muss, wenn man ins westfälische Beverungen will. Das niedersächsische Dissen-Bad Rothenfelde war sogar jahrelang auf der Schiene nur aus Richtung Westfalen zu erreichen. Zwölfmal

kreuzt die Zuständigkeitsgrenze bestehende Nahverkehrsverbindungen.

Die neuen Grenzprobleme

Die Grenzen der Eisenbahndirektionen hielten sich daher lange Zeit kaum an die Landesgrenzen. Dementsprechend gestaltete auch die Bundesbahn den Verkehr nach verkehrlichen und betrieblichen Gesichtspunkten über die Landesgrenze hinweg. Doch für die neu geschaffenen Aufgabenträger – auf westfälischer wie auf niedersächsischer Seite je drei – erwies sich die Situation als Herausforderung.

Sowohl auf westfälischer Seite als auch in Niedersachsen war so gut wie nichts auszusprechen, ohne den Nachbarn mit einzubeziehen. Gerade in Sachen Ausschreibung hatten aber die Aufgabenträger unterschiedliche Strategien: Während man in Niedersachsen einen Fahrzeugpool bevorzugte, führte man in Nordrhein-Westfalen zunächst die Fahrzeugbezuschung im Rahmen großer Verkehrsverträge weiter und setzte im Übrigen auf die Fahrzeugfinanzierung durch die Eisenbahnunternehmen.

Der pragmatische Ansatz zur Lösung dieser Probleme: Interessenausgleich durch Vereinbarungen über die Federführung bei Ausschreibungen. Zunächst in der Zusammenarbeit der westfälischen Aufgabenträger erprobt, wurde es ein zukunftsweisendes Instrument für die Zusammenarbeit mit Niedersachsen. Der Grundsatz der Verteilung: Wer den größten Anteil des Verkehrs verantwortet, übernimmt die Federführung.

So wurde der „Haller Willem“, der von Bielefeld aus verkehrt, bis nach Osnabrück reaktiviert und federführend vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe vergeben. Die Weser- und Lammetalbahn, die von Bodenburg über Hildesheim und Hameln bis ins westfälische Löhne reicht, wurde von der LNVG in Niedersachsen vergeben und fährt mit Fahrzeugen aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool. Dass die Zusammenarbeit funktioniert, zeigt ein neues Fahrplankonzept, das erst nach Betriebsaufnahme vereinbart wurde. Das Netz, das an die Westfalenbahn ging und von Bad Bentheim bis Herford gleich dreimal die Grenze quert, wurde federführend vom Zweckverband im Münsterland vergeben. Die S-Bahn Hannover endet nicht an der Landesgrenze, sondern fährt bis Minden und Paderborn. Vorreiter bei Vergaben im Wettbewerb und bei der Zusammenarbeit mit Niedersachsen war der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe in Bielefeld.

Sein Geschäftsführer Ludger Siemer: „Wir haben in den letzten Jahren bei gemeinsamen Ausschreibungen schon sehr effizient mit den niedersächsischen Partnern zusammengearbeitet. Ich freue mich, dass wir das nun zielgerichtet fortsetzen.“

Große Lösung

Die Übertragung der Aufgabe „Ausschreibung“ für ganz Westfalen an den NWL als Dachorganisation der westfälischen Aufgabenträger machte nun eine „große Lösung“ mit den Niedersachsen leichter. Für diese „große Lösung“ konnte die LNVG ihrerseits die selbstständigen Aufgabenträger der Regionen Hannover und Braunschweig gewinnen. Die Lösung wurde durch einen Vertrag zwischen den Aufgabenträgern LNVG, Region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Ende 2009 verwirklicht. Darin haben die vier Aufgabenträger die Eckpunkte für die Durchführung künftiger Ausschreibungen festgelegt. Wirtschaftlich besonders wichtig ist dabei die Ausschreibung der nachfragestarken Expresslinie von Braunschweig nach Minden, die zweistündlich nach Bielefeld und Rheine führt, und der Expresslinie von Münster nach Emden. Alle Linien, die bisher nicht im Wettbewerb vergeben wurden, sollen bis 2014 vergeben sein.

Grenzprobleme beseitigt

Was besonders positiv zu bewerten ist: Mit der Vereinbarung wurden auch gleich zwei

heute bestehende gravierende Grenzprobleme für die Zukunft beseitigt, die im Weserbergland zu viel Verdross und großen Nachteilen für die Fahrgäste geführt haben und noch führen: Auf der einst von Braunschweig bis Paderborn durchgehend befahrenen Linie wurden die Fahrten in Holzminden unterbrochen. Nach Westfalen fährt die blaue Nordwestbahn, nach Niedersachsen die rote DB. Zeitweise kam es dadurch zu Wartezeiten von fast einer Stunde. Derzeit geht wertvolle Fahrzeit verloren, weil die Fahrgäste umsteigen und dabei den Bahnsteig wechseln müssen.

Dies wird in einigen Jahren Vergangenheit sein: Die Züge des Grundtakts werden durchgehend von Paderborn bis Kreiensen ausgeschrieben. Mehr Pünktlichkeit und Bequemlichkeit sind dann zugesichert.

Auch in Ottbergen treffen DB und Nordwestbahn aufeinander. Früher gab es hier durchgehende Züge von Göttingen und vom Südhaz bis ins Ruhrgebiet. Morgens und mittags muss hier heute eine Hundertschaft Schüler umsteigen, die vorher direkt fahren konnte. Wer einen Anschluss verpasst, findet sich in einer kleinen Landgemeinde wieder, die keinerlei Aufenthaltsqualität bietet. Die Wartezeit auf den nächsten Zug Richtung Göttingen beträgt bis zu zwei Stunden, weil auf niedersächsischer Seite der Takt ausgedünnt wurde. Erst auf Initiative engagierter Eisenbahner wurde jetzt ein Warteraum eingerichtet.

Während eine Anschlusssicherung heute auf gutem Willen und Sichtkontakt basiert und andernfalls zwei Bahnunternehmen und weit entfernte Transportleitungen bemüht werden müssen, wird künftig ein

Handy reichen: Die Kollegen des gleichen Unternehmens werden miteinander abstimmen können, ob Warten noch „drin“ ist oder ob abgefahren werden muss. Denn die Linie bis Göttingen soll an den gleichen Betreiber vergeben werden wie die von Kreiensen nach Paderborn.

Nicht alle Wünsche der Fahrgäste sind mit dieser Vereinbarung verwirklicht worden – aber der Wunsch, dass Zuständigkeitsgrenzen mitten in der Landschaft keine Grenzen für Züge sind, ist erfüllt. Den Aufgabenträgern gebührt Dank dafür.

Tarifprobleme teilweise gelöst

Die Tarifprobleme an der westfälisch-niedersächsischen Grenze sind nur teilweise gelöst. Das liegt daran, dass die Aufgabenträger dafür nicht unmittelbar zuständig sind, sondern nur über Ausschreibungen Einfluss nehmen können. Osnabrück ist voll in den NRW-Tarif integriert. Bis zu den Bahnhöfen Beverungen und Holzminden gilt der Hochstift-Tarif aus Richtung Paderborn. Das Niedersachsenticket gilt auch bei der Durchfahrt durch Westfalen zwischen Hannover, Osnabrück und Bad Bentheim.

Merkwürdige Tarifsituationen treten indessen beim reaktivierten „Haller Willem“ auf: Mit dem NRW-Ticket darf man von Bielefeld über Herford nach Osnabrück fahren, aber nicht über Dissen-Bad Rothenfelde. Wer von Göttingen nach Osnabrück durchs Weserbergland fährt, darf das Niedersachsenticket nicht benutzen, weil die Fahrt „tief durch Westfalen“ führt, wie ein Zugbegleiter bemerkte. Noch grotesker

wird die Situation am Bahnhof Bruchmühlen nahe Bünde. Der Bahnhof liegt nur wenige Meter jenseits der Landesgrenze in Niedersachsen. Westfälische Schüler, die nach Bünde müssen, dürfen mit ihren Fahrscheinen zwar mit dem Bus fahren, aber nicht mit dem Zug, weil sie zweimal die Landesgrenze überschreiten. So manche knifflige Situation entschärfen vor allem Zugbegleiter der „bunten“ Bahnunternehmen mit Großzügigkeit, aber klare Regeln wären besser.

(red)

