



# **aufdemland.*mobil***

Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH  
Klosterstraße 1  
32545 Bad Oeynhausen

Projektleitung:  
Dipl.-Betriebswirt Thomas Bienek

## **Schlussbericht**

gemäß Nr. 8.2 NKBF

30. März 2006

## Teil I. Kurze Darstellung

### Aufgabenstellung und Voraussetzungen

Innerhalb des Förderschwerpunktes „Personennahverkehr für die Region“ hat sich das Projekt „aufdemland.mobil“, an dem die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (MHV) beteiligt war, mit dem Aufbau neuer organisatorischer und technischer Angebote im Personennahverkehr außerhalb des klassischen ÖPNV unter Einbeziehung mittelständischer Unternehmen und gemeinwirtschaftlicher Träger wie Kommunen beschäftigt.

Das gemeinsame Ziel der Umsetzungs- und Forschungspartner war, die endogenen Potenziale der Referenzregionen aufzugreifen und zu entwickeln. Erreicht werden sollten insbesondere folgende fünf Projektziele:

- Mobilität für alle zu schaffen, auch für die Zielgruppe „autofreier Haushalte“ und „temporär autofreier Personen“, also auch solche Haushalte ohne Zweit- oder Drittwagen,
- den ÖPNV als Zusatznutzen zu vermarkten für die Zielgruppe „verkehrsmittelwahlfreie Personen“,
- den ÖPNV langfristig wirtschaftlich tragfähig zu machen, durch Erprobung neuer regionaler Kooperationen und über den Projektzeitraum hinaus,
- ÖPNV-Angebote flächendeckend und bedarfsorientiert zu gestalten. Das heißt regionale Akteure zusammenzuführen und einfache, an die örtlichen Bedürfnisse angepasste Lösungen für Mobilitätsprobleme zu finden, dabei den Fahrradverkehr und Carsharing als komplementäre Mobilitätsangebote mit zu bedenken und zu kultivieren,
- einen Beitrag zur Regionalentwicklung zu leisten, insbesondere im regionalen Konsens ländliche Informations-, Versorgungs- und Dienstleistungsstrukturen mit Hilfe innovativer örtlicher Unternehmen und moderner Informationstechnologie zu stärken.

Die MHV hat sich im Rahmen des Projektes „aufdemland.mobil“ in der Region Minden-Herford mit den folgenden drei Arbeitsschwerpunkten beschäftigt:

- alternative Bedienformen (TaxiBus, CarSharing),
- neue Wege der Information (Infobus ColumBus, Mobilcafé, Serviceagenturen),
- Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Nahverkehr (Ortshaltestellen).

## **Planung und Ablauf des Vorhabens**

Das Modellvorhaben „aufdemland.mobil“ war in seinen Komponenten auf Dauer angelegt, wobei die strategische Einführungsphase mit der entsprechenden Anschubfinanzierung den Kern des BMBF-Vorhabens darstellen sollte.

Der Zeitraum der Umsetzung war auf drei Kalenderjahre vom März 2001 bis Dezember 2003 begrenzt. Eine nachbereitende Phase im Rahmen des gesamten Forschungsvorhabens „aufdemland.mobil“ für Befragungen, interne methodische Abstimmungen, Berichtswesen etc., sollte bis September 2004 laufen.

Aufgrund von verschiedenen Verzögerungen, die unter II. im Einzelnen dargestellt sind, konnte „aufdemland.mobil“ nicht in dem beantragten Zeitraum durchgeführt werden. Nach Projektverlängerungen bis zum 30.9.2005 durch das BMBF konnten zu diesem Zeitpunkt sämtliche Arbeiten der MHV am Verbundvorhaben abgeschlossen werden.

Über den Fortschritt des Projektes aufdemland.mobil wurde regelmäßig mit Rundbriefen informiert. Diese sind erschienen:

- Oktober 2001
- Juni 2002
- Februar 2003
- November 2003
- November 2004

Adressaten des Rundbriefes waren im wesentlichen die Entscheidungsträger in den Regionen sowie die Fachöffentlichkeit.

Die sich aus dem Arbeitsablauf ergebenden „Meilensteine“ wurden in umfassenden Schnittstellen-Veranstaltungen unter Beteiligung der Praktiker vor Ort erörtert und Zwischenstände des Gesamtvorhabens festgehalten. Diese Schnittstellen fanden in Anlehnung an die Vernetzung der Vorhaben im Förderschwerpunkt statt.

## **Wissenschaftlicher und technischer Stand**

Es wurde, ausgehend von der Erkenntnis, dass es in der Fläche darauf ankommt, innovative Ansätze zu bündeln, ein breiter Ansatz mit einem Maßnahmenspektrum im Modellvorhaben gewählt. Dadurch wurde ein breites Spektrum der Wissenschaft und der Praxis im Verkehrssektor einbezogen.

Der jeweilige wissenschaftliche und technische Stand ist in den Einzelprojekten von „aufdemland.mobil“ in den jeweiligen Projektberichten unter II. als Problemlage und vorgefundener Stand der Umsetzung im bundesweiten Rahmen dargestellt.

### **Zusammenarbeit mit anderen Stellen**

Der MHV standen in „aufdemland.mobil“ als weitere Umsetzungspartner gleichberechtigt gegenüber:

- die MHS als Kooperationsform der regionalen Busunternehmen, sonst v.a. zuständig für Fahrpläne und Haltestellen in der Region und unter dem Dach der MHS einzelne Busunternehmen je nach ihrem Betriebsgebiet in der Modellregion,
- der Verkehrsverbund VVOWL mit der Bestellerfunktion für den SPNV auch über den Modellraum hinaus.

Innerhalb der Projekte hat die MHV mit den folgenden Stellen im Rahmen der Umsetzung zusammengearbeitet:

- die Verkehrsunternehmen BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Omnibusverkehrsgesellschaft Bollmeyer mbH und Herman Frentrup (Bünder Express), bei der Umsetzung des Projektes differenziertes ÖPNV-Angebot,
- die Stadt Spenge sowie die Firma Körber bei der Umsetzung des Projektes Ortshaltestelle,
- die Stadt Preußisch Oldendorf bei der Planung innerhalb des Projektes Ortshaltestelle,
- die Stadt Espelkamp bei der weiteren Durchführung des Projektes GIS,
- Schulen in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford innerhalb des Projektes ColumBus,
- Kreisverwaltung in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford innerhalb des Projektes ColumBus,
- das Krankenhaus Lübbecke bei der Umsetzung des InfoCafés,
- die Arbeitsgemeinschaft BahnRadRoute Weser-Lippe.

Auf Seiten der Forschungspartner lag die verbundkoordinierende Rolle beim Planungsbüro VIA eG, das selbst Projekte bearbeitet hat, darunter das Projekt differenziertes ÖPNV-Angebot sowie BahnRadRoute Weser-Lippe.

In einzelnen Projekten der Umsetzung und Begleitforschung arbeiteten weitere Planungs- und Forschungsbüros im Forschungsverbund mit, jeweils in Zusammenarbeit mit speziellen Umsetzungspartnern:

- K+K Küpper, Bonn (beim Thema ColumBus und MobilCafé)
- Dr. Jürgen Brunsing, Schrift Verkehr, Dortmund (beim Thema Ortshaltestelle und CarSharing)
- Agentur BahnStadt, Berlin (beim Thema Bahnhöfe Zusammenarbeit direkt mit dem VVOWL)

## **Teil II. Eingehende Darstellung und erzielte Ergebnisse**

### **Teilprojekt 0 Fachliche Vernetzung**

Die MHV hat regelmäßig an den Schnittstellen-Veranstaltungen innerhalb des Projektes „aufdemland.mobil“ teilgenommen und im Arbeitskreis Marketing mitgearbeitet. Zudem hat die MHV redaktionelle Beiträge zu den Rundbriefen und der Internetseite geliefert. An der PNV-Abschlussveranstaltung am 22./23.11.2005 in Bielefeld war die MHV maßgeblich beteiligt und hat sich in verschiedenen Foren, Projektpräsentationen und im organisatorischen Bereich eingebracht.

### **Teilprojekt 1 Neue ÖPNV Angebote in der Fläche**

Im Rahmen von „aufdemland.mobil“ sollten in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford neue Wege beschritten werden: Durch Flexibilität in der Gestaltung eines kleinräumig wirksamen und nachfrageorientierten ÖPNV-Systems kann zeitnah auf Kundenwünsche und veränderte Gewohnheiten reagiert werden, ohne von auf Dauer angelegten starren Fahrplanvorgaben blockiert zu sein.

Neu ist am lokalbezogenen Ansatz, der in „aufdemland.mobil“ verfolgt wird, die Konzentration auf die Einsatzbereiche und Schnittstellen zwischen den neuen Angebotsformen.

#### *Demonstratoren*

Die TaxiBus-Angebote in der Minden-Herforder Region wurden für zwei Anwendungsfälle erprobt: als ein Basisangebot unter ländlichen Bedingungen besonders geringer Siedlungsdichte und als komplementärer Teil von Stadtbussystemen in Klein- und Mittelstädten. Dabei wurden im Rahmen von „aufdemland.mobil“ insgesamt 4 Demonstratoren umgesetzt.

Für den ersten Fall sind die bedarfsgesteuerten TaxiBusse in den Gemeinden Stemwede, Preußisch Oldendorf und Hüllhorst eine wichtige Ergänzung der Regionalbusse und der Schülerverkehre in einem bis dahin noch nicht da gewesenen Umfang. Zum Einsatz kommen aber keine herkömmlichen Taxis, sondern moderne Niederflur-Kleinbusse, die eine deutlich höhere Attraktivität für die Fahrgäste besitzen.

Die TaxiBus-Systeme in Stemwede und Preußisch Oldendorf im Kreis Minden-Lübbecke starteten im Juni bzw. Dezember 2001 als erste Demonstratoren im Rahmen des Forschungsprojektes.



Niederflur TaxiBus Fahrzeug der BVO; Foto: MHV

Die MHV hat gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH und in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen, das Angebot des TaxiBusses entwickelt und ausgestaltet. Die Verkehre der BVO in Stemwede und Preußisch Oldendorf wurden aus BMBF-Mittel finanziert. Zur Einführung wurde das neue System federführend von der MHV vermarktet. Hierbei konnte u. a. das neue Fahrzeug auf Festen in den Kommunen der Bevölkerung offiziell vorgestellt werden und Banner an Straßenlaternen im Verkehrsraum des TaxiBusses informierten über das neue Angebot. In die Eröffnungsveranstaltungen ist jeweils der Beratungsbus „ColumBus“ der MHV eingebunden worden. Des Weiteren hat die MHV in Abstimmung mit der BVO Fahrplanflyer erstellt sowie die Pressearbeit durchgeführt. In Zusammenhang mit den Einführungskampagnen wurde von der MHV ein einheitliches Logo für die TaxiBusse entworfen sowie ein gemeinsames Farbkonzept entwickelt.

In der Gemeinde Stemwede wird ein TaxiBus-Fahrzeug auf den Linien 621 und 623 eingesetzt. Auf der Linie 621 verkehrt der TaxiBus werktags und an Samstagen als Ergänzung und auf der Linie 623 stellt der TaxiBus die Grundbedienung während der Schwachlastzeit dar.

Die TaxiBus-Linie 628 in Preußisch Oldendorf verkehrt montags bis freitags ganztägig im Zweistundentakt. Der Fahrplan der Linie 628 ist optimal auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Eurobahn am Bahnhof Holzhausen-Heddinghausen ausgerichtet.

Der zweite Anwendungsfall in etwas dichter besiedelten Gebieten wird repräsentiert durch den Raum um Bünde / Spenge. Hier wurden positive Erfahrungen mit einem „lernenden ÖPNV-System“ insofern gemacht, als der Bedarfsverkehr in einigen Fällen den Übergang zu einem Festbetrieb auf höherem Niveau ermöglichte: Durch die Einführung des TaxiBus mit einem vertakteten Angebot über den gesamten Tag (in Ergänzung zum Schulbusverkehr mit Standardbussen) konnte im Vergleich zu vorher eine deutlich höhere ÖPNV-Nachfrage geweckt werden.

Auch hier hat die MHV maßgeblich die Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen OVG Bollmeyer und Frentrup (Bünder Express) geführt sowie die Ausgestaltung der Verkehre und das Einführungsmarketing begleitet. Aufgrund des Erfolges der TaxiBusse konnte die MHV und der Landkreistag NRW in Gesprächen mit dem Land NRW erreichen, dass die TaxiBus-Fahrzeuge (Niederflur-Kleinbusse) Bestandteil der Fahrzeugförderung des Landes NRW gemäß § 13 ÖPNVG NRW wurden und die von diesen Fahrzeugen bedarfsgerecht erbrachten Kilometerleistungen bei der Berechnung der Höhe der Fahrzeugfördermittel für die Kreise angerechnet werden dürfen.

Als dritte Ausbaustufe wurde im Jahr 2003 der TaxiBus in der Gemeinde Hüllhorst von der BVO eingeführt. Auch hier hat die MHV das Einführungsmarketing durchgeführt. Dabei kamen wieder die öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen der vorherigen Einführungen zum Einsatz (Pressearbeit, Banner, Fahrplanflyer). Der TaxiBus in Hüllhorst entstand aus der Zusammenlegung von zwei Buslinien in der Gemeinde und erschließt den gesamten Korridor Oberbauerschaft – Niedringhausen – Büttendorf – Hüllhorst – Ahlsen – Holsen – Schnathorst – Bergkirchen. Hiermit konnte eine optimale Erschließung der Ortsteile von Hüllhorst sowie der Anschluss an den Regionalverkehr erreicht werden.

#### *Weitere Systeme*

Aus den Erfahrungen des Projektes sind in den folgenden Jahren weitere TaxiBus-Systeme entstanden. Diese Systeme wurden unter planerischer Beteiligung der MHV von den Verkehrsunternehmen ohne weitere Zuschüsse des BMBF initiiert und nutzen i.d.R. die vorhandene und innerhalb des Vorhabens „aufdemland.mobil“ aufgebaute Dispositionsinfrastruktur.

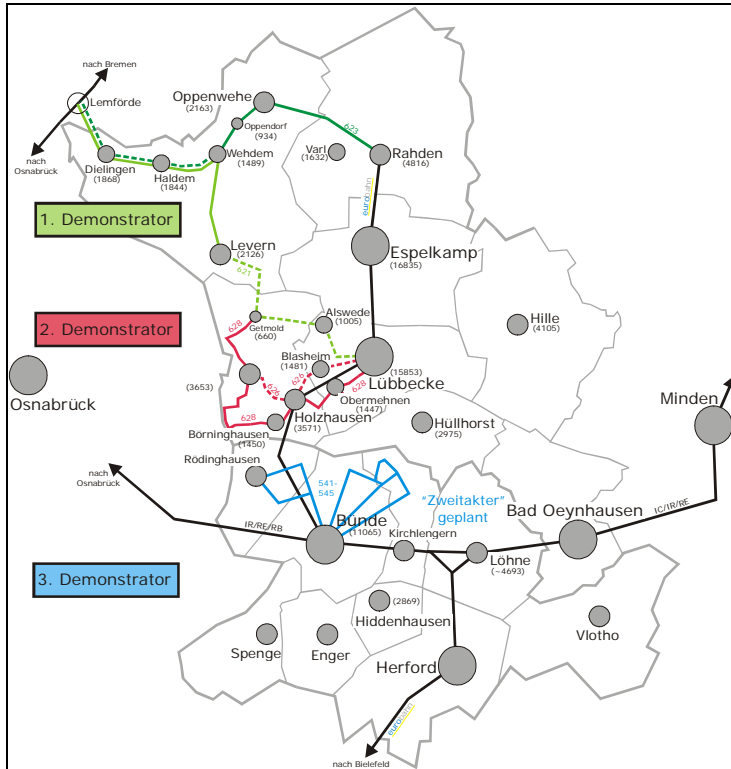
Die TaxiBusse im Einzelnen:

Im April 2003 wurde für die benachbarten Städte Löhne und Bad Oeynhhausen der „WerreBus“ eingerichtet. Zu diesem System gehören die drei Komponenten StadtBus, RegionalBus und TaxiBus. Hierbei bedient der TaxiBus montags bis freitags von 6 - 18 Uhr die schwach besiedelten Randgebiete der beiden Städte.

Ebenfalls im Jahr 2003 wurde in Hiddenhausen der Ortsverkehr der Linie 469 eingeführt, die als TaxiBus verkehrt. Bis dahin hatte diese Linie nur Funktionen im Schülerverkehr. Die Linie 469 schafft in der Gemeinde Hiddenhausen erstmals eine ÖPNV-Verbindung zwischen dem Ortsteil Schweicheln, in dem der reaktivierte Bahnhof liegt und dem Ortsteil Lippinghausen, in dem das Rathaus der Gemeinde Hiddenhausen ist. Am Bahnhof in Schweicheln ist der TaxiBus mit dem SPNV verknüpft

Seit April 2004 wird auch in Porta Westfalica auf zwei Linien ein TaxiBus eingesetzt. Auf der Linie 416 verkehrt er montags bis freitags ganztägig und an Samstagen bis 14 Uhr im 60-Minuten-Takt zwischen Porta Westfalica-Holzhausen und Vlotho.

Ein weiterer TaxiBus als Ortsverkehr wurde im Sommer 2005 in der Stadt Petershagen unter dem Namen „WeserBus“ eingeführt. Hier verkehren drei Niederflurkleinbusse der Mindener Kreisbahnen als TaxiBus in den Bereichen NordWest, NordOst, Ost, Süd und Südost.



Demonstratoren in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford; Grafik: Planungsbüro VIA eG

### Technik und Disposition

Mit Einführung des TaxiBus-Systems in Bünde wurde der Umfang der bedarfsgesteuerten Systeme so groß, dass eine gemeinsame Buchungszentrale im MHS-Gebiet mit einem EDV-gestützten Buchungssystem notwendig wurde. Nach einer Markterkundung sowie Gesprächen mit den Herstellern der Dispositions-Systeme AnSaT und cover wurde in Abstimmung mit der MHV eine Entscheidung für das cover-System gefällt, da es den MHS-Unternehmen als das innovativste und ausbaufähigste System erschien. Die Software wurde von der MHV mit Eigenmitteln beschafft und an die MHS zur Nutzung in der neu eingerichteten TaxiBus-Zentrale vermietet.

Im täglichen Betrieb ergaben sich allerdings praktische Probleme mit der cover-Software. Vor allem war der Übermittlungsweg von Zentrale zu Fahrzeug über SMS nicht optimal. Gespräche mit dem Anbieter PPS haben zu keiner zufrieden stellenden Lösung geführt.

Eine mittlerweile erfolgte Weiterentwicklung der Dispositionssoftware AnSaT durch Einsatz von handelsüblichen PDA's zur Realisierung der Fahrzeugkommunikation mit der Dispositionszentrale stellte sich Ende 2004 als die bessere Variante heraus. Somit wurde von den MHS-Unternehmen in Abstimmung mit der MHV entschieden, dieses System einzusetzen. Es war bereits im Besitz der MHV und konnte durch Erweiterungen ausgebaut und an



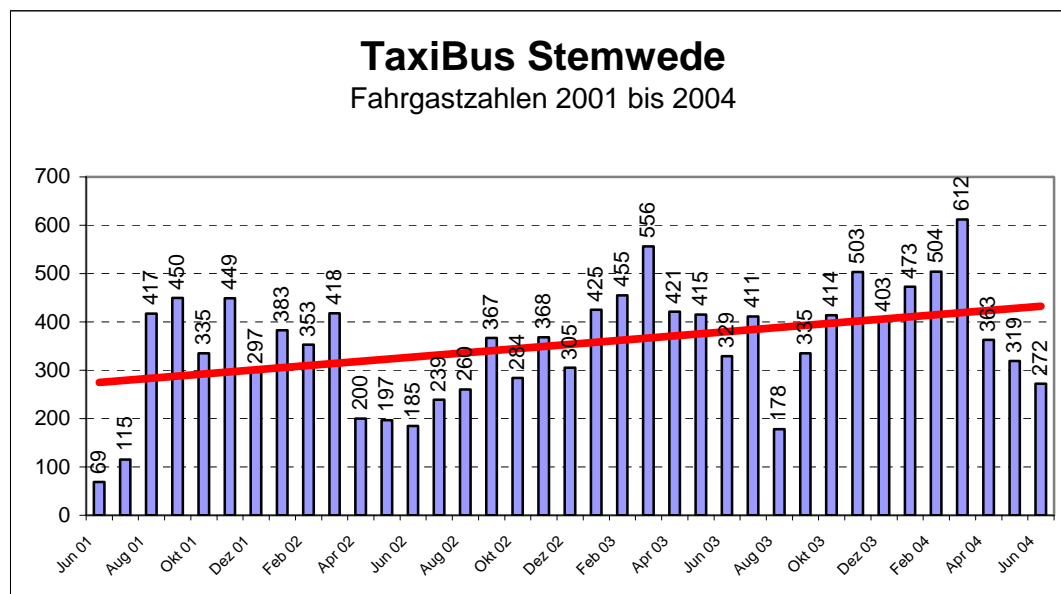
die MHS vermietet werden. Das cover-System wird nur noch für AST-Verkehr im Bereich Herford genutzt.

Eine Vielzahl von Kontrollaufgaben und manueller Auftragsübermittlung per Telefon konnten mit der Systemeinführung reduziert werden, so dass sich der Personalaufwand reduziert hat. Die Betriebseinführung eines neuen, umfangreicheren TaxiBus-Systemes konnte sogar ohne Personalmehrung realisiert werden.

### Nutzerbefragungen

Eine erste Zwischenanalyse von zwei Demonstratoren in der Gemeinde Stemwede und im Bereich Preußisch Oldendorf, die im Juni bzw. Dezember 2001 vom Planungsbüro VIA eG gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH begonnen wurden, sollte erste Aufschlüsse über die Zielerreichung des Teilprojektes geben. Im Rahmen der Diplomarbeit von Thomas Stolz (Geographisches Institut der Universität zu Köln) wurde im Frühjahr 2002 eine Nutzer- und Nichtnutzerbefragung durchgeführt.

Ziel der Erhebung im Sommer 2004, die vom Planungsbüro VIA eG durchgeführt wurde, war die Ermittlung der Akzeptanz der TaxiBusse Bünde, Löhne / Bad Oeynhausen (WerreBus) und Porta Westfalica durch ihre Nutzer, sowie eine nähere Untersuchung der Erfolgsfaktoren der TaxiBus-Systeme. Die Ergebnisse lassen sich mit den Erkenntnissen einer Evaluation der TaxiBusse in Stemwede und Preußisch Oldendorf aus dem Jahr 2002 vergleichen.



Erhebung der BVO; Grafik: MHV



### *Erkenntnisse / Lerneffekte*

Aus dem Projekt konnten im Wesentlichen folgende Erkenntnisse und Ergebnisse abgeleitet werden:

- Der-TaxiBus ist nicht mehr nur Nischenangebot für die Peripherie, sondern eine Säule des regionalen ÖPNV-Gesamtangebots, gut eingepasst in die Produktpalette mit Stadtbus und Regionalbus.
- Durch die Einführung des TaxiBus besteht ein Basisangebot, auch für Berufsverkehre und Gelegenheitsverkehre außerhalb des Schülerverkehrs. Grundlage ist ein Stundentakt mit variiertem Fahrzeug je nach Nachfrage (Kleinbus, Standardbus, nur im Ausnahmefall Pkw).
- Die Kooperation mehrerer Verkehrsunternehmen bei der Disposition bewirkt erhöhte Effizienz.
- Ein hoher Fahrzeug-Standard spielt für die Akzeptanz beim Fahrgast eine große Rolle.
- In der Region haben die Demonstratoren des Vorhabens bereits während des Projektverlaufs mehrere Nachahmer gefunden.
- Die positiven Ergebnisse werden für die Zukunft abgesichert, indem der TaxiBus in konkreter Form in die Nahverkehrspläne eingeflossen ist. Die ökonomische Ausgestaltung der TaxiBus-Verkehre liegt dann in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen unter den künftigen Bedingungen von Wettbewerbsregeln.
- Der Erfolg des TaxiBusses im ländlichen Raum ist auch in die Förderpolitik des Landes NRW eingeflossen, die eine Bezuschussung von Niederflur-Kleinbusfahrzeugen zum Einsatz im Bedarfsverkehr zulässt.

Damit wurde das anvisierte Ziel des BMBF-Vorhabens erreicht. Das ÖPNV-Angebot wurde seit Einführung der TaxiBusse kontinuierlich verbessert: Früher bestand ein sporadisches Angebot auf Basis der Schülerbeförderung, heute ist eine Flächenerschließung (teilweise weiterhin bedarfsgesteuert) bei nahezu gleicher Bedienungsqualität wie im Linienbus umgesetzt. Durch den Taxibus-Betrieb sind sehr viel mehr Quer- und Tangentialverbindung möglich, die sonst im ländlichen Raum kaum vorhanden sind.

Der TaxiBus-Betrieb innerhalb des BMBF-Projektes war auch Thema einer Tagung, die die MHV im Herbst 2002 in der Stadt Vlotho durchgeführt hat. Hierbei diskutierten regionale Vertreter von Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen sowie überregionales Fahrpublikum die Orts- und Stadtverkehre im ländlichen Raum. Zu dieser Tagung hat die MHV ein Themenheft herausgegeben.

### *Modellierung von Haltestelleneinzugsbereichen in GIS*

Ein weiteres Projekt zur Verbesserung des ÖPNV in der Fläche hat die Hypothese geprüft, ob sich durch die Erreichbarkeitsbestimmung von Haltestellen in einem gewählten Untersuchungsgebiet durch eine Potentialanalyse signifikant von den bisherigen Standorten abweichende Standortalternativen ermitteln lassen. Dabei war die Teilfrage zu beantworten, wie bei der Betrachtung mehrerer Haltestellen ein Überschneiden der Einzugsbereiche berücksichtigt werden kann.

Zu dieser Fragestellung hat die MHV eine Diplomarbeit an dem Institut für Geoinformatik der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster unterstützt. In Zusammenarbeit mit der MHV wurde ein der Fragestellung angemessener Untersuchungsraum bestehend aus vier Haltestellen der Linie 630 und dem dazwischen liegenden Linienweg im Raum Gstringen im Kreis Minden-Lübbecke ausgewählt. Aufgrund fehlender digitaler Datengrundlagen mussten im Zuge der Diplomarbeit Wegenetze und Gebäudestandorte auf Basis einer DGK50 nachdigitalisiert und in das GIS ArcInfo eingebunden werden. Daten zur Bevölkerungsverteilung wurden durch eine Erhebung vor Ort beschafft. Hierbei wurde die Anzahl der Wohnparteien je Gebäude ermittelt. Der Linienverlauf und die Lage der Haltestellen wurden dem Liniennetzplan der MHV entnommen und bei der Erhebung der Bevölkerungsdaten vor Ort überprüft. Es erfolgte die Berechnung der Erreichbarkeitspotentiale der bestehenden Haltestellen.

Die Analyse zeigte Erschließungsmängel in Teilen des Untersuchungsgebietes auf, welche sich nur durch eine Verlegung des Linienweges lösen ließen. Es wurde daher ein alternativer Linienweg zur Berechnung ausgewählt, welcher diese Bedienungslücken schließen sollte. Für den bestehenden und den alternativen Linienweg wurden im Anschluss mit einer Maximaldistanz von 50 Metern zueinander Erreichbarkeitspotentiale für potentielle Haltestellenstandorte bestimmt. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden vier alternative Haltestellennetze geschaffen, deren Erreichbarkeitspotentiale nachfolgend bestimmt wurden. Dabei ging ein alternativer Linienweg hervor, dessen Haltestellenstandorte sowohl eine höhere Einzelerreichbarkeit als auch in der Summe eine höhere Gesamterreichbarkeit als das bestehende Haltestellennetz aufweist.

Auf Basis dieser Alternative wurde in Zusammenarbeit mit der MHV, dem Linienbetreiber BVO und der Stadt Espelkamp eine Umsetzung der Ergebnisse diskutiert. Hierbei stellte sich heraus, dass neben Fahrzeitproblemen, da die neuen Haltestellen in einer Tempo-30-Zone liegen, auch die Planung der Stadt Espelkamp, neue Baugebiete im Ortsteil Gstringen auszuweisen, derzeit eine Verlegung der Linie 630 nicht zweckmäßig ist.



### *Erkenntnisse / Lerneffekte*

Die Modellierung von Haltestelleneinzugsbereichen mit GIS und die sich daraus ergebene Optimierung für die Standorte von Haltestellen ist im ländlichen Raum ein wichtiges und zielführendes Planungsinstrument. Bei der Anwendung sind aber weitere Faktoren wie Fahrtzeiten von Linienbussen, Umlaufplanungen sowie Gebietsentwicklungen zu berücksichtigen. Das im Rahmen des Forschungsvorhabens entwickelte Modell soll bei zukünftigen Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes der Kreise Minden-Lübbecke und Herford eingesetzt werden.

## Teilprojekt 2a MobilCafé

Ziel des Projektes MobilCafé war es, die bereits in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford von der MHV eingerichteten dezentralen Informationspunkte zum ÖPNV im Hinblick auf die Kombination mit weiteren Dienstleistungen weiterzuentwickeln und somit einem größeren Publikum bekannt sowie langfristig eigenständig finanzierbar zu machen. An den bisherigen Informationspunkten waren Computersäulen mit TouchScreen-Technik installiert, auf denen das Fahrplanauskunftsprogramm EFA abgerufen werden konnte. Durch die Kooperation mit Dienstleistern sollte zum einen der TouchScreen auch für andere Anwendungen des Kooperationspartners geöffnet werden, um die Attraktivität zu erhöhen. Zum anderen sollten die Informationen zum ÖPNV an Orten angeboten werden, die von mehr Laufkundschaft frequentiert wird und somit für „Neugierige“ wie für gezielt Suchende zum Magnet werden. In einer konzeptionellen Abstimmung der Projektpartner MHV und K+K Küpper sowie in einem von den Projektpartnern erarbeiteten Standortprofil sind diese Faktoren eingegangen.

Anknüpfend an die ermittelten Informationsdefizite bzgl. des Nahverkehrsangebotes, beispielsweise in Krankenhäusern, wurden überwiegend in diesem Sektor von der MHV Standorte für ein Mobilcafé gesucht. Realisiert wurde ein Mobilcafé von der MHV im Krankenhaus Lübbecke des Klinikverbandes Kliniken im Mühlenkreis. Der Standort erschien aus mehreren Gründen geeignet. Auf der unteren Ebene der auf zwei Ebenen gestalteten großen Eingangshalle befinden sich bereits Informationsstände und –aushänge zu anderen Themen, Bankautomaten, Postkasten und Briefmarkenautomat sowie Sitzecken. Auf der Empore sind ein Kiosk, Getränkeautomaten sowie ein Selbstbedienungsbistro nebst kleiner Internetecke. Insgesamt ist also der Eingangsbereich des Krankenhauses als Aufenthaltsraum und Informationstreffpunkt ansprechend gestaltet.

Als MobilCafé wurde von der MHV in der unmittelbaren Nähe des Aufenthaltsbereiches im Foyer ein TouchScreen der MHV mit dem Fahrplanauskunftssystem EFA sowie eine von der MHV finanzierte Stellwand zum Aushängen von Plakaten und Auslegen von Informationsmaterial eingerichtet. Mit dem Krankenhaus Lübbecke hat die MHV vereinbart, dass diese den TouchScreen für weitere Krankenhausinformationen nutzen werden. Da sich das Gerät aber aufgrund seines Alters als sehr störanfällig erwies, verzichtete das Krankenhaus auf diese Option. Eine Neuanschaffung eines TouchScreen kam wegen nicht vorhandener finanzieller Mittel nicht in Frage.

Nach Abschluss des Projektes wird das Mobilcafé im Krankenhaus Lübbecke unter Einbeziehung des NRW-Landesprojektes „MobilAgenten“, welches die MHV umgesetzt hat, weiterbetrieben. Dabei wird der Touchscreen von den MobilAgenten betreut und die Stellwand mit aktuellen Informationen versehen. Außerdem wird das Foyer des Krankenhauses als Beratungsstandort der MobilAgenten für persönliche Gespräche genutzt.



### *Erkenntnis/Lerneffekt*

Die Kooperation mit privaten Dienstleistern in der Region bei der Bereitstellung von ÖPNV-Informationen mittels Informationspunkten hat den Erwartungen entsprochen. Zwar gab es technische Probleme mit dem Touch-Screen, aber der Standort Krankenhaus als MobilCafé kann mittels des Einsatzes der MobilAgenten weiterhin betrieben werden, sämtliche weiteren Informationspunkte der MHV wurden mittlerweile eingestellt. Allerdings hat sich gezeigt, dass der erwartete Rückgang der einzusetzenden Personalstunden bei der MHV für die Betreuung des Informationspunktes trotz eines Kooperationspartners nicht in vollem Umfang eingetreten ist.

## Teilprojekt 2b ColumBus

Der Beratungsbus ColumBus der MHV ist seit 1998 im Minden-Herforder Raum vor allem auf zentralen Plätzen, in Fußgängerzonen etc. im Einsatz. Die Mitarbeiterinnen der MHV führten dort eine Mobilitätsberatung für die Laufkundschaft durch. Ziel der Projektpartner MHV und K+K Küpper im Rahmen des Modellvorhabens war, diese Form der allgemeinen, dezentralen und mobilen Mobilitätsberatung zielgruppenspezifisch durchzuführen. Dabei standen die zwei Bevölkerungsgruppen Schüler und Arbeitnehmer im Mittelpunkt. Daneben führte die MHV allgemeine Besuchstouren auf öffentlichen Plätzen – wenn auch in reduzierter Form – weiter durch.

Die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen wurden vom ColumBus in den Betrieben und am Verwaltungssitz aufgesucht. Der ColumBus war jeweils mindestens einen Tag gut sichtbar vor der Arbeitsstätte platziert. So hatten die Beschäftigten die Gelegenheit, sich über spezielle Tickets für Berufstätige zu informieren oder sie konnten sich ihren persönlichen Fahrplan für den täglichen Weg zur Arbeit erstellen lassen.

Befragungen des Projektpartners K+K Küpper in den Kreisverwaltungen Minden-Lübbecke und Herford sowie in einigen Krankenhäusern gaben zudem Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Angestellten. Die MHV hat verschiedene Betriebe angesprochen und ausgewählt sowie die Besuche des ColumBus organisatorisch vorbereitet und durchgeführt. Die Beratung vor Ort wurde mit speziellen, von der MHV entwickelten Werbebroschüren über Tickets für Firmen unterstützt.

Die Kontaktaufnahme und Durchführung des Beratungsprojektes an Arbeitsstätten der Verwaltung und an Krankenhäusern gestaltete sich relativ einfach. Hingegen waren größere Betriebe, wie Druckereien oder Brauereien etc. nur zögerlich zu Gesprächen bereit. Häufig waren die Firmen mit einer Information der Mitarbeiter auf schriftlichem Wege (Auslegen von Informationsmaterial) einverstanden. Die persönliche Beratung und/oder die Anwesenheit des ColumBus auf dem Firmengelände lehnten sie hingegen ab.

Schüler im ländlichen Raum sind die Zwangskunden im Nahverkehr schlechthin. Die täglichen Erfahrungen im ÖPNV sind oftmals geprägt durch überfüllte Busse auf langen Fahrwegdistanzen. Ziel aller Jugendlichen ist der Führerschein mit 18 Jahren. Soll auch nach Erhalt der Fahrerlaubnis ein differenzierter Umgang mit dem öffentlichen Nahverkehr möglich sein, sind umfassende Informationen ebenso wie eine fundierte Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen nötig. Hier setzt das Modellvorhaben der Mobilitätsberatung an. Die MHV hat in Zusammenarbeit mit dem Forschungspartner K+K Küpper in Schulen mit Klassen der Sekundarstufe I im Rahmen von Projekttagen gearbeitet. So konnte die "klassische Mobilitätsberatung" auf Fragen zu Fahrplan und Tarifen Antworten geben. Zudem konnten die Schüler und Schülerinnen durch eigene Vorbereitung und Durchführung eines Wandertages mit Bus und Bahn, praktische Erfahrungen im Nahverkehr außerhalb ihres täglichen Schulweges machen.

Es gab Projektstage an einer Realschule und einem Gymnasium jeweils mit Klassen 6 und 10. Hinzu kam jeweils der abschließende gemeinsame Wandertag. Das umfangreiche Programm von anfangs 5 Schultagen wurde aufgrund der Erfahrungen in der Realschule Enger überarbeitet und auf drei Tage reduziert. Ein weiteres Ergebnis des Modellvorhabens ColumBus in Schulen ist, dass neben gutem Schulungsmaterial qualifiziertes Personal Zeit investieren muss. Hierbei sollten sich die Mobilberater am Unterrichts- bzw. Schulrhythmus orientieren.



*Der ColumBus der MHV im Schulprojekt; Foto: MHV*

Die Durchführung des Modellvorhabens mit dem Beratungsbus ColumBus der MHV hat einen enormen Beratungs- und Informationsbedarf offenkundig werden lassen. Dies gilt sowohl für die besuchten Arbeitsstätten als auch für die Schulen. Unabhängig davon, ob und in welchem Umfang der ColumBus zukünftig eingesetzt werden kann, ist der hohe Bedarf kaum abdeckbar. In dem zeitlichen Ablauf der einzelnen Teile des Modellvorhabens zwischen 2002 und 2005 hat sich gezeigt, dass die natürliche Kapazitätsgrenze schnell erreicht ist. Dadurch tauchte die Frage nach Verteilung und Dezentralisierung der Mobilitätsberatung sowie die Personenzahl und deren Organisation, auf. So entstand die Idee der MobilAgenten als ehrenamtliche Berater vor Ort. Die Idee wurde von der MHV weiterverfolgt und im Jahr 2005 als vom Land NRW gefördertes Projekt gestartet. Damit werden die Ergebnisse des Modellvorhabens und die Idee des ColumBus als eine dezentrale, in die Fläche gehende Mobilitätsberatung und Schulung weiter getragen. Der ColumBus mitsamt Personal steht den MobilAgenten unterstützend zur Seite.





*Erkenntnisse / Lerneffekt:*

Es hat sich gezeigt, dass der Beratungsbedarf in Betrieben, Verwaltungen und vor allem in Schulen sehr hoch ist und somit der Einsatz des ColumBusses weiterhin notwendig ist. Aus diesem Grund wurde der Colum-Bus als fester Bestandteil in das Projekt „MobilAgenten“ aufgenommen um hier eine Beratungskontinuität zu gewährleisten.

## Teilprojekt 2d Ortshaltestelle

Mit der Bestandsaufnahme möglicher Standorte von Ortshaltestellen haben die Projektpartner MHV, MHS und "Schrift-Verkehr" im Spätsommer 2001 begonnen. Da eine örtliche Doppelung aus räumlich-forschungsstrukturellen Erwägungen bereits im Vorfeld vermieden werden sollte, wurden alle Haltestellenstandorte mit Bahnhöfen in der Priorität zunächst nicht berücksichtigt. Als inhaltliches Abgrenzungskriterium zu Einrichtungen, wie Bürgerbüros, legten die Projektpartner fest, dass Ortshaltestellen personell in der Regel unbesetzt bleiben, wobei ehrenamtliche Mobilitätshelfer dort nicht grundsätzlich ausgeschlossen sind.

Mit Hilfe von verschiedenen Kriterien, wie

- zentrale Lage
- Anzahl Linien bzw. Fahrten je Tag und Richtung
- räumliche Voraussetzungen im Straßenraum
- Infrastruktur unmittelbar an der Haltestelle bzw. im Umfeld
- private und öffentliche Einrichtungen im Umfeld
- Anzahl aller Haltestellen im jeweiligen Ort

konnte eine erste Einschätzung des jeweiligen Standorts abgeleitet werden.

In einer internen Arbeitsbesprechung von MHV und Forschungspartner „Schrift-Verkehr“ wurden die 16 erhobenen Standorte auf Basis einer Kriterienliste diskutiert und zunächst auf sechs und später auf zwei Standorte reduziert - die Haltestellen Spenge-Lönsweg und Preußisch Oldendorf-Kirche. In Spenge musste der von den Verantwortlichen als Alternative in die Diskussion gebrachte Standort Lönsweg letztlich verworfen werden, man einigte sich auf den ebenfalls zentral gelegenen Standort Spenge, Rathaus. In Preußisch-Oldendorf einigten sich Kommune und Projektpartner aufgrund der räumlichen Situation auf den Standort Holzhausen-Grundschule.

Im Herbst 2001 wurden von der MHV verschiedene Anbieter von Wartehallen angesprochen. Sie wurden gebeten, Konzepte für eine Wartehalle zu erarbeiten und diese vorzustellen. Mit sieben Anbietern wurden entsprechende Gespräche geführt, wobei vier Unternehmen Vorschläge für Ortshaltestellen einreichten. Einer der Hersteller überzeugte MHV wie Forschungspartner mit einem durchkonstruierten neuen Wartehallentyp. Die modulare Bauweise dieses Entwurfes wurde zudem aus verschiedenen Perspektiven dargestellt und optisch an die lokale Situation eingepasst.

Auf kommunaler Seite sollten lediglich vorbereitende bzw. ergänzende Tiefbauarbeiten durch die eigenen Bauhöfe organisiert sowie die regelmäßigen Wartungs- und Reinigungskosten finanziert werden. Die komplette Haltestellenausstattung, einschließlich der TouchScreen-Terminals, sollte über GVFG- bzw. Fahrzeugfördermittel und Komplementärmittel der MHV finanziert werden.

Im März 2002 wurden den Bürgermeisterinnen sowie verschiedenen Fachleuten der Orte Spenge und Preußisch Oldendorf die Wartehallenentwürfe von den Projektpartnern vorgestellt. Beide Kommunen bevorzugten, trotz weitgehend neutraler Darstellung der Entwürfe, ebenfalls die Konstruktion des genannten Herstellers. Zeitgleich konnten offene Fragen über

- die Ausstattung der sich gegenüberliegenden Haltestellen
- Art, Anzahl und Finanzierung der Informationsvitrinen
- technische Details des TouchScreen-Terminals
- Farbgebung der Wartehalle
- weitere Zeitplanung

geklärt werden. In beiden Kommunen wurde außerdem eine Übereinkunft in Bezug auf die Kostenstrukturen erzielt. Die MHV konnte anschließend den Hersteller mit der Detailplanung beauftragen und bitten, die Fundamentplanung vor Ort abzustimmen.

Während in Spenge der Bürgermeister die politischen Gremien informierte, stellten MHV und "Schrift-Verkehr" Anfang April das Konzept im Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus der Stadt Preußisch Oldendorf vor. Nach diesen Präsentationen wurden die positiven Voten der Bezirksregierung mitgeteilt. Um eine breite Zustimmung in der lokalen Öffentlichkeit zu erzielen, wurden parallel dazu die grundsätzlichen Ideen und Entwürfe bei den lokalen Interessengemeinschaften, Vereinen und Ausschüssen vorgetragen.

Die MHV stellte den GVFG-Antrag. Aufgrund der finanziellen Engpässe des Landes NRW sowie den Kürzungen der Fahrzeugfördermittel, standen beide Vorhaben 2002 unter einem Zuschussvorbehalt.

Mit Datum vom 13. Mai 2003 ging weitergeleitet von der Bezirksregierung Detmold, eine GVFG-Fördermittellabsage durch das Land NRW bei der MHV ein. Die Begründungen lauteten "es liege den Projekten kein dringendes Landesinteresse zugrunde" und "für die eingereichten Infrastrukturprojekte seien insgesamt zu wenig Fördermittel eingestellt" sowie "in den nächsten Jahren sei nicht mit einer Änderung der Finanzierungsvolumina zu rechnen". Eine Alternative war der Förderbereich Fahrzeugförderung, bei der seit 2002 auch Kommunen für sonstige Investitionsmaßnahmen im ÖPNV zuwendungsberechtigt waren.

Ende Oktober 2003 fand ein Gespräch in der Geschäftsstelle der MHV statt, bei dem die aktuelle Situation des Teilprojektes erörtert wurde. Forschungs- und Umsetzungspartner einigten sich schlussendlich auf eine Umsetzung des Projekts in vereinfachter Form: Auf die technische Ausstattung der Wartehalle mit u.a. TouchScreen sowie auf ein aufwendiges Design sollte verzichtet werden. Die Finanzierung sollte über die Fahrzeugförderung und Komplementärmittel der MHV sowie der Kommunen erfolgen. Weiterhin wurde festgehalten, das Projekt mit einer Vorher-Nachher-Untersuchung sowie der Ansprache von Schulen, Kindergärten oder Vereinen als Haltestellenpaten zu begleiten.

Da die Stadt Preußisch Oldendorf angesichts der schwierigen kommunalen Haushaltslage sowie der unsicheren Landeszuwendungen keine Möglichkeit sah, das Projekt einer Ortshaltestelle in Holzhausen in absehbarer Zeit zu realisieren, stieg diese 2003 aus dem Forschungsvorhaben aus.

Im November wurde in Spenge ein Gespräch mit dem Bürgermeister und den Projektpartnern über die veränderte Situation geführt. Die Tageszeitung „Neue Westfälische“ konnte in Gesprächen mit MHV und Stadt Spenge als Partner zur Realisierung der Ortshaltestelle am Rathaus in Spenge gewonnen werden. Der Eigenanteil der Stadt Spenge wurde somit gesenkt. Die Ortshaltestelle wurde durch einen Schaukasten ergänzt, in dem täglich die aktuelle Ausgabe der „Neuen Westfälischen“ für Spenge ausgehängt. Durch verschiedene Gesprächsrunden wurden Schulen und Vereine der Stadt Spenge gewonnen, die sich ebenfalls durch Aushänge und Ausstellungen in verschiedenen Schaukästen der Ortshaltestelle präsentieren. Der zentrale Gedanke der Ortshaltestelle, die Verknüpfung des ÖPNV mit sonstigen, für die allgemeine Öffentlichkeit in einer Stadt relevanten Informationen, konnte so realisiert werden.



*Eröffnung Ortshaltestelle Spenge, Rathaus; Foto: MHV*

Die Umsetzung der baulich-gestalterischen Maßnahmen begann 2004. Bevor die Ortshaltestelle am 6. Dezember 2004 offiziell eingeweiht wurde befragte eine Mitarbeiterin der MHV mittels eines vom Forschungspartner entwickelten Fragebogens an drei Tagen etwa 70 Personen im Umfeld des Spenger Rathauses. Die 68 auswertbaren Interviews repräsentierten grundsätzlich alle Altersgruppen und schufen eine gute Basis für die Einbindung der Ortshaltestelle in das lokale Alltagsleben.



Der Vergleich der Vorher und Nachher – Erhebungen zeigt, dass durch die Aufwertung der Haltestelle Spenge, Rathaus zur Ortshaltestelle und durch das damit verbundene umfangreichere Informationsangebot zu mehr Kontakt der Bevölkerung mit der Haltestelle führt. Auch hat das Image des ÖPNV in Spenge durch die Ortshaltestelle eine positive Aufwertung bekommen.

Die Ortshaltestelle wird weiterhin von der Stadt Spenge, Vereinen, Schulen und der Neuen Westfälischen betreut.

#### *Erkenntnisse / Lerneffekt*

Die Ortshaltestellen am Rathaus und an der Grundschule haben sich im Bewusstsein der Bevölkerung etabliert und wurden von der überwiegenden Mehrheit der Befragten positiv aufgenommen. Das Vorhandensein von Uhr, Thermometer, Aushänge von Vereinen und Schulen, sowie der lokalen Tageszeitung, führt zum regelmäßigen Aufsuchen der Haltestelle - auch von Nicht-ÖV-Nutzern. So konnte mit Hilfe der Ortshaltestelle der ÖPNV in Spenge wieder mehr in den Mittelpunkt gerückt werden. Damit ist das Projektziel erreicht worden.

### **Teilprojekt 3a/b Bahnhofsentwicklung/Mobilitätszentrale**

Im Teilprojekt 3a/b war die MHV als Aufgabenträgergesellschaft des straßengebundenen ÖPNV in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford nur zu Beginn beteiligt um die Rahmenbedingungen im Forschungsraum darzustellen sowie ihre Kontakte zu den betroffenen Kommunen zu nutzen. Nach Anlauf des Projektes in Espelkamp haben im wesentlichen die Projektpartner VVOWL als Aufgabenträger für den schienenengebundenen Nahverkehr in OWL und Agentur Bahnstadt die weitere Abwicklung durchgeführt. Hierzu verweisen wir auf die jeweiligen Projektberichte.

Zu Beginn des Projektes wurden mit Unterstützung der MHV von den Projektpartnern Standorte für die Umsetzung der Mobilagenturen mit Mobilitätsservice diskutiert und zur Auswahl gebracht. Dabei wurden die Bahnstandsstandorte Preußisch Oldendorf-Holzhausen, Lübbecke, Espelkamp und Rahden benannt. Die MHV erstellte im Rahmen des Teilprojektes eine Bestandsaufnahme der in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford vorhandenen Beratungsangebote von Verkehrsunternehmen sowie von Kommunen (z.B. Bürgereinrichtungen).

Nach der Entscheidung für Espelkamp als ersten Demonstrator zur Einrichtung einer Mobilagentur haben die Projektpartner gemeinsam mit der Stadt Espelkamp und relevanten Wirtschafts- und Handelsverbänden Ideen zur künftigen Nutzung des Empfangsgebäudes und des Umfeldes diskutiert.

#### *Erkenntnisse / Lerneffekte*

Aufgrund der Zuständigkeit des Aufgabenträgers für den SPNV siehe Projektberichte VVOWL/Agentur Bahnstadt.

## Teilprojekt 5c CarSharing

Im ersten Schritt haben die Projektpartner eine Kooperation mit einem Kfz-Händler sowie der Stadt Bünde angestrebt, was aber bei beiden Einrichtungen nicht auf Interesse stieß. Daraufhin wurde von der MHV ein Kontakt mit Mitgliedern des Projektes „Bündnis ländlicher Raum“ (EU-Programm LEADER+) hergestellt, um in Kooperation zu einem Umsetzungskonzept zu gelangen.

Die Idee eines Car-Sharing in der Fläche unter Einbeziehung lokaler Akteure, die entweder ein vorhandenes Kfz besser auslasten oder Dienstwagenkosten sparen könnten, wurde von den Forschungs- wie Umsetzungspartnern in Rahden möglichen Akteuren und Partnern vor Ort (kommunale Verwaltungen, CarSharing Bielefeld, Vertreter des Projektes „Bündnis ländlicher Raum“, Auto-Teil-Aktion Minden) vorgestellt. Für ein Sondierungsgespräch wurde von der MHV ein Flyer entwickelt und als Entwurf präsentiert, der die Idee transportieren und Meinungsbildner überzeugen sollte. Während die Vertreter der Stadt Rahden sich durchaus vorstellen konnten, derartige Fahrzeuge zu nutzen und einen entsprechenden Parkplatz am Rathaus zu reservieren, stieß die Idee beim geplanten Träger, dem Energiedorf Rahden-Tonnenheide, nicht auf Interesse. Auch der zweite Ansatz, die Doppelnutzung eines Vereinsfahrzeugs unter der Woche, konnte nicht weiter verfolgt werden, da seitens des Vereins gleichfalls kein Interesse bestand.

Die Idee eines Car-Sharing in der Fläche unter Einbeziehung der lokalen Automobilhändlerschaft (Vorbild TP 5b in der Grafschaft Bentheim) bildet einen möglichen Ansatz, nachdem die Bemühungen, einen Trägerverein für die Umsetzung zu finden, erfolglos blieben. Nachdem mit dem Start der Pre-Testphase in der Grafschaft Bentheim ein entsprechendes Praxisbeispiel präsentabel war, lud die MHV zusammen mit dem MHV-Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Hajo Lübben die lokalen Automobilhändler zu einer Informationsveranstaltung ein. An dieser Veranstaltung nahm lediglich ein interessierter Autohändler teil, für den dieser Ansatz nicht infrage kam. In der Region Minden-Herford scheinen die Autovermietungen eine große Vormachtstellung zu haben, was ein Engagement der Autohändler im CarSharing-Bereich verhinderte. Somit scheidet eine Lösung wie sie in der Grafschaft Bentheim umgesetzt wurde für das MHV-Gebiet aus.

Ein informelles Gespräch mit einer Mitarbeiterin des Bereichs Stadtentwicklungsplanung der Stadt Herford zeigte, dass dort die übrigen stadtplanerischen Problemstellungen mit höherer Priorität behandelt werden als das Anschließen eines Car-Sharing Ansatzes.

Somit schienen sämtliche fachlich-praktischen Ansätze auf die Region Minden und Herford nicht übertragbar.



### *Erkenntnisse / Lerneffekte*

Nachdem mehrere Ansprachen und Projektvorstellungen bei möglichen Praxispartnern nicht zu einem positiven Ergebnis geführt haben wurde keine Möglichkeit gesehen, dieses Teilprojekt unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu realisieren. Das Projekt wurde nach Erlangung dieser Erkenntnis abgebrochen.



## Teilprojekt 5d BahnRadRoute

Das Teilprojekt BahnRadRoute „Weser-Lippe“ wurde als erstes Teilprojekt im Gesamtvorhaben der MHV mit der Eröffnung der ausgeschilderten Route im Mai 2001 umgesetzt. Dieses erfolgte in Zusammenarbeit mit der für die Umsetzung der BahnRadRoute gegründeten Arbeitsgemeinschaft, in der an der Route liegenden Gebietskörperschaften und Verkehrsgesellschaften beteiligt waren. Die MHV hatte in dieser Arbeitsgemeinschaft die Federführung übernommen. Die Arbeitsgemeinschaft hat die Ausschierungsarbeiten geplant und vorbereitet sowie die Ausschierung in Auftrag gegeben. Mit der Bielefelder Verlagsanstalt konnte ein erfahrener Partner gefunden werden, der bereits einen Radspiralo (Fahrradreisekarte) herausgegeben hat und in Buchhandlungen vertreibt. Die Arbeitsgemeinschaft hat flankierende Marketingmaßnahmen durchgeführt. Hierzu gehörten Flyer und Plakate zur BahnRadRoute sowie ein Eröffnungsfest am Bahnhof in Rahden, bei dem auch der ColumBus der MHV zum Einsatz kam. Darüber hinaus wurden Anzeigen in bundesweit erscheinenden Fahrradzeitschriften veröffentlicht.

Das Besondere am Konzept der BahnRadRouten ist die gezielte Kombination des Fahrrades mit dem ÖPNV. Mittels der Verknüpfung zweier bewährter Verkehrsmittel entsteht ein neues attraktives Freizeitangebot, das unter dem Motto „hin mit dem Rad und zurück mit der Bahn oder umgekehrt“ einerseits den Aktionsradius für den Freizeitradler deutlich erhöht und andererseits die Sicherheit gibt, jederzeit – bei Pannen, Wetterumschwung oder Konditionsschwäche – wieder an den Ausgangsort gelangen zu können. Um diesem Ziel gerecht zu werden, mäandriert die BahnRadRoute entlang verschiedener Regionalbahnstrecken und steuert zahlreiche Bahnhöfe an. Dabei wurde Wert auf eine naturnahe und attraktive Streckenführung gelegt, die sich an verkehrsarmen und bequem zu befahrenden Wegen orientiert.



Beschilderung der BahnRadRoute Weser-Lippe; Foto: VVOWL



Für die Bahnstrecken wurden durch die Aktivierung des radtouristischen Potentials eine Auslastungssteigerung insbesondere in Schwachlastzeiten an Wochenenden und Feiertagen erwartet. Darüber hinaus können positive Erfahrungen der Freizeitradler das Image des öffentlichen Verkehrs steigern und in der Bevölkerung ein Bewusstsein für den kombinierten Verkehr schaffen, welches sich vom Wochenend- und Feiertagsverkehr auch auf den Alltagsverkehr übertragen lässt.

### *Erkenntnisse / Lerneffekte*

Im Jahr 2002 wurde von Oliver Hasselmann eine vom Planungsbüro VIA eG betreute Diplomarbeit am Geografischen Institut der Universität zu Köln erstellt, die sich mit dem Thema Evaluation der BahnRadRoute beschäftigt hat<sup>1</sup>. Hierbei sollte eine empirische Untersuchung Aufschluss über die Akzeptanz der Route und der SPNV-Nutzung geben. Es wurden an mehreren Terminen an der BahnRadRoute „Weser-Lippe“ Radfahrer nach Ihrem Nutzungsverhalten befragt. Dabei konnten folgende Kernaussagen ermittelt werden:

- Der größte Teil der Radfahrer im Untersuchungsgebiet sind Individualfahrer, die keiner Radroute folgen.
- Mit einer Frequentierung von 48,2 % unter den Routenfahrern ist die BahnRadRoute „Weser-Lippe“ die stärkste radtouristische Route im Untersuchungsgebiet.
- Das wesentliche Konzept der BahnRadRoute, die Kombination der Verkehrsmittel Rad und SPNV, ist erfolgreich und wird von den Nutzern angenommen. 57 % der Nutzer der BahnRadRoute reisen mit der Bahn an.
- Mit der Kombination der Verkehrsträger wurde sowohl für den Radtourismus als auch für den SPNV eine „Win-Win-Situation“ geschaffen.
- Das Konzept kann gegenüber den traditionellen Radtouristen auch jüngere Leute und Familien für sich gewinnen und somit zusätzlich Zielgruppen erschließen.

---

<sup>1</sup> Planungsbüro VIA eG (2002): Arbeitspapier 2 Evaluation der BahnRadRoute Weser-Lippe – Radfahrerbefragung im Kreis Minden Lübbecke. Köln

## **Teil III Erfolgskontrollbericht**

### **Der Beitrag des Ergebnisses zu den förderpolitischen Zielen des Förderschwerpunktes**

Die Förderziele der Forschungsinitiative „Personenverkehr für die Region“ des BMBF – Mobilität sichern – Wirtschaftlichkeit verbessern – konnten im Rahmen der Umsetzung der Teilprojekte der MHV erreicht werden. Mit den unter II. dargestellten Projekten wurden innovative Lösungen umgesetzt. Besonders in den Bereichen wirtschaftliche Angebote im ländlichen Raum sowie besserer Zugang zu den ÖPNV-Systemen wurden Ergebnisse erzielt. Im Vordergrund stand aber auch die Vernetzung der verschiedenen Projekte zu einem tragfähigen Gesamtkonzept. So steuert der TaxiBus Bünde auch die Ortshaltestelle in Spenge an und der TaxiBus Preußisch Oldendorf das Krankenhaus Lübbecke, in dem sich das MobilCafé befindet. Der ColumBus hat über die jeweiligen Einführungstermine der TaxiBus-Konzepte informiert und die BahnRadRoute Weser-Lippe führt am Bahnhof Espelkamp vorbei und verknüpft somit die Mobilagentur mit der Radroute.

### **Fortschreibung des Verwertungsplans**

#### **Wirtschaftliche Erfolgsaussichten**

Für den ländlichen Raum wurden mit den Projekten durch die Umsetzung neuer Betriebsformen zusätzliche Verkehrsleistungen geschaffen und die Zugangs- und Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV verbessert bzw. ausgebaut. Zudem wurden durch das touristische Angebot der BahnRadRoute neue Kundenpotentiale für den öffentlichen Nahverkehr erschlossen.

Die neuen flexiblen Verkehrsleistungen (TaxiBus) sind außerhalb des Projektes „aufdemland.mobil“ bereits während der Projektlaufzeit von den Verkehrsunternehmen ausgebaut worden. Hierzu hat neben den im Untersuchungsraum gesammelten Erfahrungen auch der Aufbau der notwendigen Infrastruktur, wie gemeinsame Dispositionszentrale, beigetragen. Seit Beginn des Forschungsprojektes ist das Fahrplanangebot in den ländlichen Gebieten der Kreise Minden-Lübbecke und Herford durch die verschiedenen TaxiBus-Systeme gestiegen ohne das für die Aufgabenträger höhere Kosten entstanden sind. Weitere Systeme sind bereits in Planung.

Auch ein Großteil der anderen Projekte konnte wie in II. dargestellt über die Laufzeit hinweg und unabhängig von der Finanzierung des BMBF fortgeführt werden.

### Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Mit den Erfahrungen aus der Umsetzung und Erprobung der TaxiBus-Systeme konnten Erfahrungen für die Anpassung der Fahrzeugförderung des Landes NRW gewonnen werden. So zeigte sich, dass im ländlichen Raum ein bedarfsgerechtes System ein Gewinn für die Kunden darstellen kann, bei gleichzeitigem wirtschaftlichen Betrieb durch die Verkehrsunternehmen. So wurde mit der Novellierung der Verwaltungsvorschriften für die Fahrzeugförderung im Jahr 2003 eine bisher nicht erfolgte Berücksichtigung von TaxiBus-Fahrzeugen erreicht.

### Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die Projekte haben dazu geführt, dass neue Public-Privat-Partnership-Modelle entwickelt wurden, die dazu beitragen können, den ÖPNV und insbesondere den Zugang zu diesem über ein umfassendes Informationsangebot zu gewährleisten und in dünn besiedelten Gebieten wirtschaftlich tragfähig zu machen. In dem Teilprojekt „Ortshaltestelle“ konnte eine Tageszeitung als Partner gefunden werden, im Teilprojekt „MobilCafé“ wurde eine Realisierung in Zusammenarbeit mit dem Krankenhaus Lübbecke möglich und im Teilprojekt „ColumBus“ wurde mit verschiedenen Firmen, Verwaltungen und Schulen zusammengearbeitet. Die Erfahrungen hieraus lassen sich in Zukunft auch auf weitere Projekte übertragen und sind in das NRW-Landesprojekt „MobilAgenten“ bereits eingeflossen. Nähere Ausführungen hierzu unter II. in den Teilprojekten 2a (MobilCafé) und 2b (ColumBus).

Des Weiteren sind Ergebnisse aus der Erprobung der bedarfsgerechten Bussysteme in die Nahverkehrsfortschreibung der Kreise Minden-Lübbecke und Herford eingeflossen. Hieran knüpfte ein von der MHV durchgeführtes Innovationsprojekte des Landes NRW im Jahr 2004 an, das sich u. a. mit der Implementierung von Vergabeunterlagen in die Nahverkehrsplanung beschäftigte. Die Nutzung von Geoinformationssystemen im ländlichen Raum zur Optimierung von Haltestelleneinzugsgebieten wird, wie bereits unter II. dargestellt, in Zukunft in die Nahverkehrsplanung der Kreise Minden-Lübbecke und Herford einfließen.

### **Arbeiten, die zu keiner Lösung geführt haben**

Nicht alle erprobten Konzepte können allerdings erfolgreich im ländlichen Raum zur Anwendung kommen. So hat sich gezeigt, dass ein Carsharing-System unter den lokalen Rahmenbedingungen in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford wirtschaftlich nicht umsetzbar ist.

### **Einhaltung der Kosten- und Zeitplanung**

Wie in I. bereits dargestellt musste die Zeitplanung innerhalb des Projektes angepasst werden. Die zu Antragsbeginn angesetzte Kostenplanung konnte eingehalten werden.