

Bahnhöfe und Bahnstrecken in Lippe
Arbeitspapier zur Veranstaltung am 8.2.2019

Stand: Februar 2019

Stephan Schröder
AG Mobilität und Verkehr (MoVe)
Bündnis 90/Die Grünen Bielefeld

1. Einführung

Dieser Text ist ein Auszug aus einem Text zu Bahnhöfen und Bahnstrecken in der Region Ostwestfalen-Lippe. Er beschreibt Zugangsstellen und Strecken des SPNV in Lippe und zeigt eventuelle Mängel und Lösungen auf. Themen wie Stellwerkstechnik und nicht elektrifizierten Strecken sind Bestandteil der Übersichten. Der anschließende ÖPNV wird ebenso angesprochen. .

In den letzten 15 Jahren wurden bereits zahlreiche Bahnstrecken, Bahnhöfe und Haltepunkte modernisiert, das Angebot teils erheblich verbessert. So sind ca. 85% der Bahnhöfe in OWL mängelfrei und barrierefrei zugänglich. Trotzdem blieben noch viele Schwachstellen, deren Beseitigung im Sinne eines attraktiven Angebotes in den nächsten Jahren angegangen werden muss.

2. Die Strecken

Das Eisenbahn-Streckennetz in Lippe umfasst die Strecken

- Herford – Lage – Himmighausen (47 km) – elektrifizierte eingleisige Hauptbahn mit Kreuzungsbahnhöfen in Bad Salzuflen, Lage, Detmold, Remmighausen, Horn-Bad Meinberg und Leopoldstal.
- Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld (30 km) – nicht elektrifizierte eingleisige Nebenbahn mit Kreuzungsbahnhöfen in Bielefeld Ost, Hillegossen, Oerlinghausen, Lage und Lemgo.
- An der Hauptbahn Altenbeken – Hameln (elektrifiziert, zweigleisig) liegen die lippischen Bahnhöfe Schieder und Lügde.
- Die Nebenbahn Lemgo-Lüttfeld – Bösingfeld (28 km) ist derzeit zwischen Lüttfeld und Dörentrup gesperrt, zwischen Dörentrup und Bösingfeld finden Fahrten mit Museumszügen statt.
- Auf der stillgelegten Strecke Bösingfeld – Rinteln Süd wird ein Draisinenverkehr angeboten.

Die Strecke Lemgo – Bösingfeld wird von den Verkehrsbetrieben Extertal, die anderen Strecken von der DB Netz als Infrastrukturunternehmen betrieben.

3. Die Zugangsstellen

Die Bahnstrecken in Lippe haben 19 regelmäßig bediente Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte). Viele Bahnsteige wurden in den letzten 15 Jahren erneuert und mit Fahrstühlen ausgerüstet, andere sollen in den nächsten Jahren modernisiert werden. Trotzdem entsprechen noch viele nicht dem heutigen Standard oder es sind andere Verbesserungen notwendig. Ziel muss sein, dass sich die Fahrgäste an den Bahnhöfen sicher und wohl fühlen.

Folgende Tabelle zeigt die Ausstattung aller Zugangsstellen der durch Lippe führenden Strecken:

Halt	Mängel	gewünschte/geplante Verbesserungen
Strecke Himmighausen – Herford		
Sandebeck	niedriger Bahnsteig	<i>in MOF III aufgenommen [5]</i>
Leopoldstal	niedriger Bahnsteig	
Horn-Bad Meinberg	niedriger Bahnsteig, Zugang zu Gleis 2 mit Kette gesichert (personalbedient)	<i>in MOF III aufgenommen [5]</i>
Detmold		<i>Tunnel-Hinterausgang Kronenplatz im Bau</i>
Lage (Lippe)		
Sylbach	niedriger Bahnsteig	<i>wird 2019 umgebaut (Programm "1 von 150") [2]</i>
Schötmar		
Bad Salzuflen		
Strecke Bielefeld – Lemgo		
Hörstmar (Lippe)		
Lemgo		
Lemgo-Lüttfeld		
Ehlenbruch		
Helpup		
Oerlinghausen	ungünstige Anordnung des Bahnsteigs B Ri. Lage (100 m Fußweg ungeschützt)	Umbau in einen Bahnhof mit Mittelbahnsteig nach Vorbild des Bahnhofs Beelen (s.u.)
Ubbedissen		
Oldentrup		
Bielefeld Ost	niedriger Bahnsteig; Rampe zum Bahnsteig zu steil (>6%); kein Durchgang zur Heeper Str.	Durchgang zur Heeper Str. (Bushaltestelle „Ostbahnhof“ über Grünzug-Fußweg) schaffen, neuer Bahnsteig-Zugang, Mittelbahnsteig zwischen Gleisen 2 und 3 mit Verschwenkung Gleis 2, Wegfall Gleis 1, Durchfahrt mit 80 km/h (s. 4.3.)
Strecke Altenbeken – Hameln		
Schieder		
Lügde		

Hinzu kommen die Zugangsstellen für Sonderzüge zwischen Dörentrup und Bösingfeld (Dörentrup, Bega, Barntrop, Alverdissen, Bösingfeld).

Anmerkungen

Der Bahnhof Oerlinghausen wurde im Zuge einer Streckensanierung 1995 umgebaut. Die Bahnsteige liegen seitdem hintereinander. Der aus Lage kommende Zug hält am Bahnsteig A, am dem zugleich die Anschlussbusse halten. Die Züge aus Bielefeld halten am Bahnsteig B, der über einem ungeschützten Fußweg von 100 m Länge erreichbar ist. Die Einfahrweiche des Bahnhofs aus Richtung Lage liegt hinter Bahnsteig A, die Züge umfahren in Richtung Bielefeld den Bahnsteig B und den dort haltenden Gegenzug.

Abgesehen von betrieblichen Besonderheiten – der Zug aus Lage ist betrieblich erst in Oerlinghausen angekommen, wenn er den Bahnsteig wieder verlassen und die Einfahrweiche befahren hat – ist diese Lösung für Fahrgäste verwirrend und wegen des langen Fußwegs unschön. Zu fordern ist daher ein „Rückbau“ des Bahnhofs in seine alte Form mit einem Mittelbahnsteig, an dem die Züge in beide Richtungen halten. Das hintere Gleis muss dabei zum durchgehenden Hauptgleis werden, damit es nicht von Fahrgästen überschritten werden kann. Vorbild für diese Lösung ist der 2014 in dieser Form ausgestattete Bahnhof Beelen.

Auch der Bahnhof Horn-Bad Meinberg, an dem sich planmäßig die Züge der RB 82 kreuzen, sollte in dieser Form umgestaltet werden.

Zum Bahnhof Bielefeld Ost siehe unter 4.3.

Verknüpfungen

Wer mit dem Zug fährt, hat in den meisten Fällen auch einen Weg zum und vom Bahnhof weg zurück zu legen. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung bevorzugt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. Daher ist es wichtig, dass auch die Wege zum Bahnhof attraktiv sind. Insbesondere im ländlichen Raum spielt auch die Verknüpfung mit dem Autoverkehr, also Parkplätze, eine wichtige Rolle. Diese sollten in Zukunft weitgehend mit Ladesäulen für Elektroautos ausgestattet sein. In dieser Studie kann auf die dahingehende Ausstattung der Zugangsstellen nicht eingegangen werden, dies soll im Rahmen von „Bahnhofschecks“ vor Ort geschehen.

Zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang der künftige „Hinterausgang“ des Bahnhof Detmold zum Kronenplatz, der kürzere Wege ermöglicht.

4. Die Streckeninfrastruktur

Der Marktanteil des Schienenverkehrs am gesamten Personenverkehr betrug laut der „Allianz pro Schiene“ im Jahr 2016 9,8%, im Güterverkehr 18%. In der Schweiz liegt der Marktanteil im Güterverkehr bei 42%, in Österreich bei 30%. Gleichzeitig befinden sich viele Strecken in Deutschland an der Kapazitätsgrenze, wie u.a. die Diskussion um die „Sprinter-ICE“ zwischen Köln und Berlin verdeutlicht.

Die Infrastruktur muss also deutlich leistungsfähiger werden, um einen angemessenen Marktanteil des Schienenverkehrs zu ermöglichen, der den Klimaschutzziele gerecht wird. Langfristig kann ein digitales Sicherungssystem wie ETCS Level 3 Kapazitätsreserven nutzen helfen, häufig sind es aber schon geringe infrastrukturelle Verbesserungen.

Im Folgenden sind einige Handlungsfelder genannt.

4.1 nicht elektrifizierte Abschnitte

Seitens der Aufgabenträger ist geplant, für die Verkehre ab 2025 nur „lokal emissionsfreie“ Fahrzeuge einzusetzen. Für nicht elektrifizierte Abschnitte kommen dafür Fahrzeuge mit Brennstoffzellen oder Akkufahrzeuge in Frage. Letztere haben eine begrenzte Reichweite. Sofern die Fahrzeuge mit Stromabnehmern ausgerüstet sind, können sie innerhalb der elektrifizierten Streckenabschnitte wie konventionelle Elektrofahrzeuge fahren und Akkus nachgeladen werden (E/E-Hybride). Vom Hersteller Bombardier wird dabei eine Ladeleistung von 1 MW angegeben, mit der innerhalb von 10 Minuten Akkus für eine Reichweite von 40 km geladen werden können.

Beide Fahrzeugtypen werden von Elektromotoren angetrieben und haben deren Systemvorteile – eine geringere Lautstärke und die Möglichkeit, beim Bremsen Energie zurück zu gewinnen. Brennstoffzellenfahrzeuge führen dazu zusätzlich Akkus mit.

Die großen Hersteller bieten bereits entsprechende Fahrzeuge an, die 2019 in den Probetrieb mit Fahrgästen gehen sollen. Bereits im Probetrieb sind zwei Brennstoffzellenfahrzeuge „iLINT“ von Alstom bei den Elbe-Weser-Verkehrsbetrieben GmbH (EVB) auf der Strecke Buxtehude–Bremerhaven–Cuxhaven.

Überblick: lokal emissionsfreie Fahrzeuge

Hersteller	Fahrzeugname	Technik	Reichweite	V _{max}	Testregion
Bombardier	TALENT 3 BEMU	E/E-Hybrid	40 km, 100 km geplant [9]	140 km/h	Ulm Dresden [8]
Stadler	FLIRT AKKU	E/E-Hybrid	80 km	140 km/h	noch unklar
Siemens	Desiro ML ÖBB Cityjet eco	E/E-Hybrid	80 km	120 km/h	Niederöster- reich
Alstom	iLINT	Brennstoff- zelle	1000 km	140 km/h	Bremer- vörde

In Lippe ist die Strecke Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld mit einer Länge von 29 km nicht elektrifiziert. Zwischen Bielefeld und Lage (19 km) herrscht ein Stundentakt auf zwei Linien, so dass diese Strecke in beide Richtungen alle 30 Minuten befahren wird.

Eine Studie der TU Dresden im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft^[10] empfiehlt eine Elektrifizierung bei Taktverkehren unterhalb einer Stunde.

Für nicht elektrifizierte Strecken wird Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen oder Diesel-/Batterie-Hybridfahrzeugen der Vorzug gegenüber Brennstoffzellen-Fahrzeugen gegeben: „Das OL-/Batterie-Hybridkonzept erweist sich als vorteilhaft, wenn die Strecke nur einen geringen Anfangselektrifizierungsgrad aufweist und es verhältnismäßig lange, schwierig zu elektrifizierende Teilabschnitte, gibt. Gegenüber dem konventionellen Dieseltriebzug erweist sich auch der OL-/Diesel-Hybrid als wesentlich günstiger. Die Dieselantriebstechnologie im konventionellen Dieseltriebzug aber auch im Diesel-/Batterie-Hybrid erweist sich bei großem Verkehrsaufkommen als betriebswirtschaftlich nachteilig. Als betriebswirtschaftlich ungünstigstes Konzept erweist sich der Einsatz des H₂-/Batterie-Hybridantriebs.“

Bei der Betrachtung bleiben allerdings Umweltaspekte (Herstellung der Kraftstoffe, Akkuproduktion), sofern sie nicht über die Anschaffungskosten des Fahrzeugs eingepreist sind, unberücksichtigt.

4.2 alte Stellwerke

Die Bahnhöfe Lage, Horn-Bad Meinberg und Leopoldstal sind mit jeweils zwei mechanischen Stellwerken der Baujahre 1904-1975 ausgestattet. Jedes Stellwerk muss mit Personal besetzt sein, der Betrieb der Strecken ist damit sehr personalintensiv.

Dies führt dazu, dass die Strecken nicht 24 Stunden täglich benutzt werden können, so dass für zusätzliche Züge Einschränkungen bestehen.

Die Stellwerke haben zudem den Sicherheitsmangel, dass sie nicht über Gleisfreimeldeanlagen verfügen. Es ist damit technisch möglich, Züge in besetzte Gleise einfahren zu lassen. Dies hat in den letzten Jahren, wenn auch nicht in OWL, zu mehreren Unfällen geführt.

Zur Rationalisierung des Betriebs und Erhöhung der Sicherheit sollten diese verbliebenen Relikte aus der Anfangszeit der Eisenbahn durch moderne Stellwerke ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Gleisfreimeldeanlagen, wie von der DB Netz zur Zeit für viele Stellwerke geplant, macht den Betrieb nicht rationeller. Zudem haben die Stellwerke ihre geplante Einsatzdauer längst überschritten.

Bahnhöfe mit mechanischer bzw. elektromechanischer Stellwerkstechnik

Bahnhof	Baujahr	Strecke	Bemerkung
Bielefeld Ost	1912	Bielefeld – Lage	
Lage (Lippe)	?	Bielefeld - Lage; Herford – Himmighausen	2 Stellwerke
Horn-Bad Meinberg	1931	Herford – Himmighausen	2 Stellwerke
Leopoldstal	1904/1975	Herford – Himmighausen	2 Stellwerke

4.3 Streckenausbau

Fehlende Gleise und Kreuzungsstellen können einen gewünschten Fahrplan unmöglich machen. Folgende Maßnahmen können den Bahnverkehr in Lippe deutlich verbessern:

Strecke	Maßnahmen
Bielefeld - Lage	Elektrifizierung prüfen, da 30-Minuten-Verkehr Bahnhof Ehlenbruch oder Helpup als weitere Kreuzungsmöglichkeit → ermöglicht zusätzliche Züge zwischen Bielefeld und Lage Awanst. Edeka Großmarkt (km 18,3) in Bahnhof Bielefeld Ost einbinden (Einfahrsignal in Höhe km 18,1 statt km 18,6) → vereinfachte und schnellere Bedienung des Keolis-Betriebshofes
Lage – Detmold	zweigleisiger Ausbau zur Vermeidung von Folgeverspätungen

Bahnhof Ehlenbruch oder Helpup als weitere Kreuzungsmöglichkeit

Durch den 1995 erfolgten Rückbau des Bahnhofs Helpup und Ehlenbruch zu Haltepunkten wurden Trassen für Verstärkerzüge unmöglich gemacht. Ein Wiederaufbau einer der Bahnhöfe, gesteuert vom ESTW Lage, würde dieses Manko verschwinden

lassen. Ein Bahnhof Helpup würde ein Verlegen der Kreuzung aus Oerlinghausen bei einer Verspätung eines Zuges aus Lage von mehr als 5 Minuten ermöglichen. Die folgenden Tabellen zeigen die Möglichkeiten für zusätzliche Regionalbahn (RB)-Trassen - bezeichnet als ZRB, berechnet mit Halten an allen Stationen. Es ist ebenso angegeben, wenn die Fahrt über Lage hinaus nach Lemgo oder Detmold verlängert werden kann. Eine Empfehlung für eine der Varianten kann in diesem Rahmen nicht gegeben werden.

Kreuzung Helpup

	RB	RE	ZRB1	ZRB2
Bielefeld Hbf	15	49	34	03
Bielefeld Ost	18	51	39 (o. Bstg.)	07
Bielefeld Ost	19	51	42 (o. Bstg.)	10
Oerlinghausen an	29	59	52	20
Oerlinghausen	32	03	52	20
Helpup an	35	06	55	23
Helpup	36	06	57	26
Lage	44	12	04	33
<i>Kombinierbar mit</i>			--	<i>ZRB1</i>
Fahrzeit Bielefeld - Lage	29 Min.	23 Min.	30 Min.	30 Min.
<i>mögliche Weiterfahrt bzw. Fahrplan RB 73/RE82</i>				
<i>Detmold an</i>				39
<i>Lemgo an</i>	54	20		41
<i>Lemgo ab</i>	07			19
<i>Detmold ab</i>		40		20
	RB 73	RE 82	ZRB1	ZRB2
Lage	17	50	57	28
Helpup	24	56	04	35
Helpup	25	56	07	37
Oerlinghausen	29	59	11	41
Oerlinghausen	30	00	11	41
Bielefeld Ost an	41	09	32	50
Bielefeld Ost	41	09	32	52
Bielefeld Hbf	45	11	36	56
<i>Kombinierbar mit</i>			<i>ZRB2</i>	---
Fahrzeit Bielefeld - Lage	28 Min.	21 Min.	39 Min.	28 Min.

ZRB 1 Lage - Bielefeld: 10 Min. Wartezeit in Hillegossen

Kreuzung Ehlenbruch

	RB 73	RE 82	ZRB1	ZRB2
Bielefeld Hbf	15	49	24	52
Hillegossen an	25	55	34	02
Hillegossen	25	55	36	05
Oerlinghausen an	29	59	40	09
Oerlinghausen	32	03	41	10
Ehlenbruch an	38	08	47	16
Ehlenbruch	39	08	55	23
Lage	44	12	00	28
<i>Kombinierbar mit</i>			<i>ZRB1/2 im Anschluss</i>	
Fahrzeit Bielefeld - Lage	29 Min.	23 Min.	36 Min.	36 Min.
<i>mögliche Weiterfahrt bzw. Fahrplan RB 73/RE82</i>				
<i>Detmold an</i>				35
<i>Lemgo an</i>	54	20		37
<i>Lemgo ab</i>	07			23
<i>Detmold ab</i>		40		24
	RB 73	RE 82	ZRB1	ZRB2
Lage	17	50	01	32
Ehlenbruch an	22	54	06	37
Ehlenbruch	22	54	09	40
Oerlinghausen an	29	59	16	47
Oerlinghausen	30	00	16	48
Hillegossen an	35	04	21	53
Hillegossen	35	04	26	56
Bielefeld Hbf	45	11	36	06
<i>Kombinierbar mit</i>			<i>ZRB1/2 im Vorlauf</i>	
Fahrzeit Bielefeld - Lage	28 Min.	21 Min.	35 Min.	33 Min.

Verbesserungsmöglichkeiten im Bahnhof Bielefeld Ost

Um diesen Bahnhof betrieblich und für Fahrgäste optimal zu gestalten sind zahlreiche Änderungen notwendig. Neben der Umstellung auf ein elektronisches Stellwerk sind diese:

Einbindung des Anschlusses Keolis: Häufig müssen Züge nach Bielefeld in Hillegossen warten, da der Anschluss Keolis (Eurobahn) in Sieker bedient wird, der sich auf freier Strecke befindet. Würde dieser in den Bahnhof eingebunden, wodurch er um 500 m länger würde, könnte der Anschluss als Rangierfahrt bedient werden und Züge als Lage bis zum Einfahrtsignal fahren. Die Bedienung würde sich zudem durch den Einbau elektrischer Weichen deutlich vereinfachen. Dahingehende Pläne schei-

terten bislang jedoch an der von der DB Netz geforderten Kostenübernahme durch Keolis.

Neuer Bahnsteig und neuer Zugang: Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über eine steile, nicht behindertengerechte Rampe. Der Zugang von der Bushaltestelle „Ostbahnhof“ ist zudem direkt nicht möglich. Eine optimale Lösung wäre:

- Tunnel durch den Bahndamm, der den Bahnhofplatz mit dem Fußweg hinter dem Bahnhof verbindet und damit den direkten Zugang zum Bus ermöglicht
- Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3, wobei das Gleis 1 aufgegeben und Gleis 2 verschwenkt wird. Zugang vom Tunnel.
- Geschwindigkeitserhöhung für das durchgehende Hauptgleis auf 80 km/h
- Die Anbindung an das ehem. Gelände des Containerbahnhofes soll erhalten bleiben (aus Gleis 3 oder 4).

Bei einem Umbau können sechs Weichen im Bahnhof ohne Einschränkung der betrieblichen Möglichkeiten entfallen.

4.4 neue Zugangsstelle Himmighausen

Eine Fahrt zwischen Detmold und Schieder bzw. Hameln gestaltet sich derzeit schwierig – ein Umstieg ist nur in Altenbeken möglich, dort aber mit 60 Minuten Umsteigezeit. Die Züge nutzen aber zwischen Altenbeken und Himmighausen die gleiche Strecke. Eine Wiedereröffnung der Zugangsstelle Himmighausen ermöglicht einen bequemen Umstieg zwischen den Zügen der RB72 Herford – Paderborn und S5 Paderborn – Hameln mit 16 Minuten Umsteigezeit. In [11] wird ein veränderter Fahrplan für die S5 genannt, dann wäre nach dem gleichen Schema der Anschluss an die RE 82 (Bielefeld – Detmold – Altenbeken) gewährleistet.

4.5 Anschlüsse für den Güterverkehr

Güter sollen auf die Bahn – können sie aber oft nicht, da Verladestellen fehlen. Auch wenn sich in OWL noch eine gewisse Anzahl an Gleisanschlüssen findet, so wurden im Bereich der DB Netz Gleisanschlüsse und insbesondere Verladestellen in den letzten Jahrzehnten weitgehend geschlossen. Gleisanschlüsse zu neuen Gewerbegebieten haben nur eine Alibifunktion auf dem Papier und werden nicht verwirklicht (z.B. Ravenna-Park in Halle, Hermes Logistik in Löhne). Mitverantwortlich dafür ist

das veraltete und damit personalintensive Güterzug-System (Schraubenkupplungen, die von Hand gekuppelt und entkuppelt werden müssen, fehlende Diagnosesysteme usw.). Moderne Systeme gibt es für den Containertransport (z.B. „Cargo-Beamer“ [12]), automatische Kupplungen haben bislang nur Projektstatus [13]. Diese zeigen aber, dass ein erhebliches Potenzial des Bahnverkehrs ungenutzt bleibt.

Im Folgenden sind die noch vorhandenen Gleisanschlüsse aufgeführt.

Bahnanschlüsse in Lippe

<i>Bahnhof</i>	<i>Eigentümer/Nutzer</i>	<i>Status</i>
Schötmar Awanst (zw. Schötmar u. Sylbach)	DB Netz AG	außer Betrieb
Detmold	WPG Westfälische Propan-GmbH	in Betrieb
Remmighausen	Lippische Eisenindustrie GmbH	in Betrieb
Kronospan Awanst (zw. Leopoldstal und Himmighausen)	Kronospan GmbH	in Betrieb

Anmerkung: Awanst = Ausweichanschlussstelle: Anschluss liegt auf freier Strecke, bei einer Bedienung muss der betreffende Streckenabschnitt für Zugfahrten gesperrt sein.

4.6. Regional verwaltete Bahnnetze

Oft wird die Verwaltung des Schienennetzes durch die DB Netz AG als bundesweit tätiges Unternehmen kritisiert als zu schwerfällig und wenig kundenorientiert. Kommunen beklagen sich über mangelnde Gesprächsbereitschaft der DB, wenn es um eine Sanierung von Strecken, Brücken oder Bahnhöfen geht, die von der Kommune anders gewünscht wird als von der DB geplant. Der Wunsch nach einer regionalen Verwaltung des Streckennetzes steht im Raum.

Intern ist das Streckennetz der DB in OWL bereits organisatorisch aufgeteilt in das Fernverkehrsnetz und das Regionalnetz Münster-Ostwestfalen, das die Nebenstrecken sowie die Strecke Kirchlengern – Himmighausen verwaltet.

Eine Übernahme durch die Kreise, Städte und Gemeinden setzt ein eigenes Infrastrukturunternehmen (EIU) voraus. In der Region gibt es mit der Mindener Kreisbahn GmbH (MKB), deren einziger Gesellschafter der Kreis Minden-Lübbecke ist, ein Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, das sich in öffentlicher Hand befindet. Die Stadt Rahden ist Eigentümerin der Strecken Rahden – Pr. Ströhen und Rahden – Hahnenkamp und lässt letztere von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH instand halten, die mit dieser Aufgabe wiederum den örtlichen Museumsbahnverein beauftragt hat.

Zudem existieren einige kommunale Gleisanschlüsse (s. 4.5), die ausnahmslos außer Betrieb sind.

Zu Bedenken ist, dass ein regionales Unternehmen zwar ggf. flexibler und kundennäher arbeiten, aber ohne entsprechende Finanzierung die Infrastruktur nicht im gewünschten Maße aufrecht erhalten kann – auch das lässt sich leider im MKB-Netz und an der erwähnten Rahdener Strecke feststellen. Die Finanzierung aus kommunalen, Landes- und Bundesmitteln muss im Vorfeld geklärt sein.

4.7. Autonom fahrende Züge

Das Eisenbahnnetz erscheint aufgrund der Spurführung als besonders geeignet für fahrerlos verkehrende Fahrzeuge. Der zur Zeit grassierende Mangel an Triebfahrzeugführern bei vielen Unternehmen weckt zudem den Wunsch nach selbstfahrenden Zügen. Tatsächlich ist das gesamte Regelwerk der Eisenbahn sowie die Sicherungstechnik darauf nicht ausgelegt. Allein die Tatsache, dass noch zahlreiche Stellwerke aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts in Betrieb sind (s. auch 4.2), lässt erahnen, dass der Weg zur automatisch fahrenden Eisenbahn noch ein sehr weiter und kostspieliger sein wird. In einzelnen Inselbetrieben ohne Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen (U-Bahn Nürnberg, H-Bahn Dortmund, Flughafenbahnen) ist ein fahrerloser Betrieb hingegen bereits erfolgreich realisiert. In OWL wurden dahingehende Wünsche für die Strecken Verl – Hövelhof^[15] und Lemgo – Bartrup^[16] laut. Die Frage, ob solche Projekte sinnvoll sind und gegenüber konventionellen Systemen Vorteile haben, muss allerdings gestellt werden.

5. Information

In den letzten Jahren entstanden Internetportale, über die Fahrplanauskünfte, meist auch Haltestellen- und Linienfahrpläne und teils Liniennetzpläne zu bekommen sind. Gedruckte Fahrpläne, die das Gesamtangebot des ÖPNV eines Kreises oder einer Stadt abbilden, sind jedoch zur Mangelware geworden. So fehlt ein Überblick, welche Möglichkeiten das ÖPNV-Angebot bietet und es ist kaum möglich, das System ÖPNV in seiner Gesamtheit zu verstehen. Das letzte Fahrplanbuch „Lippe-Fahrplan“ erschien 2013, die enthaltenen Fahrpläne sind nahezu alle nicht mehr gültig. Auch im

Internet sind die unter <http://teutoowl.de> abrufbaren Fahrplantabellen nicht in allen Fällen aktuell.

Ärgerlich sind solche Informationsmängel vor allem bei langfristigen und umfangreichen Baustellen, die weitreichende Auswirkungen auf den Fahrplan haben, wie sie 2019 in Bielefeld und Lage stattfinden. Kritisch zu sehen ist hier die Tatsache, dass der Eisenbahn-Netzbetreiber DB Netz in seiner Baustellenübersicht lediglich Fahrplanänderungen der konzerneigenen Unternehmen veröffentlicht.

Der „Lippe-Fahrplan“ sollte jährlich aktuell aufgelegt werden. Herausgeber könnte die KVG Lippe als Aufgabenträger sein, da hier ein Überblick über das Gesamtangebot besteht und kein Interesse daran, bestimmte Angebote bevorzugt darzustellen oder wegzulassen. Allerdings ist es wünschenswert, dass die Fahrplanbücher Informationen über das Gesamtangebot – Nah- und Fernverkehr auf Straße und Schiene – enthalten. Hinweise auf Carsharing, Mietwagen sowie Fahrradparkhäuser würden aus dem Fahrplanbuch eine Infobroschüre zur Mobilität ohne eigenes Auto machen. Natürlich sollte es die entsprechenden Informationen auch leicht zugänglich im Internet geben.

Künftig soll bei Ausschreibungen darauf geachtet werden, dass einheitliche Fahrplanwechsel eingehalten werden, damit es nicht mehrfach im Jahr zu Fahrplanänderungen kommt.

Ergänzend sollte es kostenlose Stadtteilmfahrpläne geben. Haushaltsverteilungen, wie sie z.B. im Kreis Osnabrück stattfinden, machen auf das Angebot aufmerksam.

Für die regionalen Bahn-Haltepunkte sind leichter verständliche Abfahrtspläne analog zu den Abfahrtsplänen im Stadtverkehr wünschenswert, ebenso Umgebungskarten an Bahnhöfen zur besseren Orientierung.

Quellenangaben:

[2] <http://www.1von150.de>

[5] Abrufbar unter:

http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/02_Service_und_Qualitaet/01_Service/Modernisierungsoffensive/MOF3_Stand_06_2017.pdf (Stand Juni 2017)

[8] Pressemitteilung des VVO vom 21.8.2018

https://www.vvo-online.de/doc/pm/180820_PI_BEMU.pdf

[9] Pressemitteilung Bombardier vom 12.9.2018, abrufbar unter:

https://de.bombardier.com/content/germany/de/media/newsList/details.bt_20180912_world-premiere--bombardier-transportation-presents-a.bombardiercom.html

[10] André Müller, Wissenschaftliche Bewertung von alternativen, emissionsarmen Antriebskonzepten für den bayerischen SPNV, Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Elektrische Bahnen 2017

[11] BMVI/SMA: Zielfahrplan Deutschland-Takt: NRW

[12] <https://www.cargobeamer.com/>

[13] Deutsche Bahn AG: Projekt Automatische Kupplung; Video abrufbar unter

<https://www.youtube.com/watch?v=gcAEfSRKc4Y> (eingestellt am 14.11.2018)

[15] <https://www.westfalen-blatt.de/OWL/Kreis-Paderborn/Hoevelhof/3134543-Reaktivierung-der-TWE-Strecke-mit-selbstfahrenden-Wagen-wird-geprueft-Fuehrerlos-im-Zug-von-Hoevelhof-nach-Verl> vom 20.1.2018

[16] https://www.lz.de/lippe/extertal/22297137_Die-Landeseisenbahn-Lippe-bekommt-den-Deutschen-Mobilitaetspreis.html vom 13.11.2018