

Stellungnahme der Initiative Haller Willem zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für Stadt und Landkreis Osnabrück 2013-2017

Um einen möglichst kompetenten NVP zu beschließen, sind aktuelle Zahlen als Entscheidungsgrundlage erforderlich. Inaktuelle Zahlen von 2009/2010 (z.B. S. 106) bieten dafür keine gute Grundlage. Unsere Bitte um Nachbesserung mit aktuelleren Zahlen hat die PlaNOS jedoch abgelehnt.

1. Halbstundentakt

Wir begrüßen das Votum für den Lückenschluss des Halbstundentaktes Halle-Osnabrück. Allerdings sind zwei zusätzliche Kreuzungsbereiche zu ergänzen (der Fehler auf S. 142 sollte korrigiert werden). Es sollte im NVP-Text ergänzt werden

- a) in welchen Bereichen diese realisiert werden müssen,
- b) welche Vorplanungen bereits vorliegen (z.B. Contrack anlässlich der Reaktivierung Osnabrück-Dissen und Dorferneuerungsplanung Malbergen),
- c) welche Flächen zur Verfügung stehen,
- d) welche Kostenberechnungen vorliegen,
- e) wie die Finanzierung aussieht,
- f) dass die Option im OWL-NVP vorhanden ist
- g) und in welchem Zeitraum die Realisierung vorzusehen ist.
- h) Zur Formulierung auf S. 147 „wird gefordert“ sollte präzisiert werden, von wem.

2. Weiterführung über Osnabrück hinaus

Im NVP-Entwurf wird die Anbindung des Haller Willem über die Münsterkurve) an die Strecke Richtung Oldenburg und die Tecklenburger Nordbahn (TN) als Möglichkeit benannt (S. 140-141). Zu ergänzen ist, dass für die Anbindung der TN auch die Kurve über das Güterbahnhofsgelände erforderlich ist. Die in Verbindung mit der Reaktivierung des Bahnhofes in Vehrte diskutierte Möglichkeit der Weiterbindung des Haller Willem bis Bohmte sollte bewertet werden. Die inzwischen erfolgte Bereitstellung der Planungsgelder für die TN sollte ergänzt werden. Für alle Optionen sollten konkrete Angaben zu Fahrzeugbedarf, Fahrplan, Kosten / Finanzierung und Zeitplan ergänzt werden.

3. Bahnhalte

Die Aussage zum Bahnhof Rosenplatz („wird weiter verfolgt und die Abstimmung mit der LNVG gesucht“) ist viel zu unbestimmt. Aufgenommen werden sollten die Contrack-Planung (3.12.2006, der einstimmige Stadtratsbeschluss 25.9.2007, die AG-Besprechung 25.1.2008 sowie die Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung von IVV/Peter Kraatz 20.8.2010). Nach so viel Vorarbeit sollte im zukünftigen NVP eine konkrete Strategie (Variante, Kosten, Finanzierung, Fahrplan, Zeitplan) nicht fehlen. Der Halt sollte für beide Regionalzugstrecken (Kbs. 385 Osnabrück - Münster und Kbs. 402 Osnabrück – Bielefeld) angestrebt werden.

Ratsbeschlüsse und Bemühungen für weitere (evtl. Bedarfs-)Bahnhalte (Malbergen, Gräfenwiese, Hankenberge) und die dazu vorhandenen Daten sollten ergänzt werden.

4. Sonstiges

- a) Die Option zur Einrichtung einer regionalen Stadtbahn in Osnabrück und Umgebung (wie im VCK-Gutachten) sollte Berücksichtigung finden. Die Empfehlungen des Lindschulte-Gutachtens dürfen nicht umgesetzt werden, ohne belastbare Aussagen zu Kosten und Zuschusssicherheit.
- b) Die Möglichkeiten und Bedingungen für den angesprochenen „Tunneldurchstich Hamburger Straße“ (Ost-Ausgang Hauptbahnhof Osnabrück), der sich positiv auf den Haller Willem auswirken würde, sollten näher dargelegt werden.
- c) Für die Reaktivierung der Bahnhalte Alfhausen und Vehrte sollte eine realistische Perspektive aufgenommen werden.
- d) Die Bus-Schiene-Verknüpfung ist flächendeckend zu optimieren (z.B. für den Haller Willem gibt es bei Bus 461 mehrmals am Tag (mo-fr) am Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde zwar einen Anschluss von Osnabrück nach Versmold mit 11 Minuten Übergangszeit, aber in der anderen Richtung passt kein einziger Bus der 461, so dass es dann bei der Linie keinen zeitlichen Anschluss von Versmold nach Osnabrück gibt; Wartezeiten von 30 bis 55 Minuten). Für alle Bahnankünfte und –abfahrten sollten Busanbindungen vorhanden sein.
- e) Es sollten keine gebrochenen Verkehre eingeführt werden, die durch neue Umstiege die Attraktivität des ÖPNV beeinträchtigen.
- f) Die direkte Wiederanbindung der Buslinie 91, 92 an den Osnabrücker Hauptbahnhof (Vorplatz, Theodor-Heuss-Platz) sollte baldmöglichst realisiert werden.
- g) Geplanten Linienänderungen sollten so frühzeitig bekannt gemacht werden, dass eine Beteiligung von Bürgern, Verbänden und Gemeinden Einfluss vor Fahrplandruck ermöglicht.
- h) Pendlerverflechtungen müssen insbesondere durch bessere ÖPNV-Anbindung bestehender Gewerbegebiete und attraktive Angebote an die Arbeitnehmer (Abstimmung auf Arbeitsbeginn und –ende) Berücksichtigung finden.
- i) Die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sollte an die Realisierung von ÖPNV-Anbindung geknüpft werden.
- j) Die Initiative des Landes sollte offensiv für die Reaktivierung weiterer Bahnstrecken genutzt werden (z.B. Bohmte - Bad Essen - Pr.Oldendorf -Holzhausen-Heddinghausen; für Lengerich - Bad Iburg – Versmold sollte zumindest die Sicherung der Trasse vorgesehen werden)
- k) In Anlehnung an VOSplus sollte es einen Bus-Schiene-Tarif im gesamten Osnabrücker Land geben.
- l) Es sollte überprüft werden, für NVP-Erstellung und ÖPNV-Zuständigkeit eine neutralen Planungsinstanz zu schaffen, die nicht Tochterbetrieb eines Verkehrsbetriebs ist, um die EU Verordnung 1370 / 2007 zu beachten.
- m) Für die Einführung eines Nulltarifs an Sonntagen sollte ein Versuch gestartet werden, evtl. mit Start in der Weihnachtszeit. Die Finanzierung könnte durch eine kommunale Abgabe realisiert werden.

Für die Initiative Haller Willem
Johannes Bartelt
30.10.2013

Initiative Haller Willem
Am Piepenbrink 6
49124 Georgsmarienhütte