

BahnLANDLust

ZUKUNFTSSCHIENE
Coesfeld-Reken-Dorsten



Inhalt

1	Vorwort	3
2	Einleitung	5
3	Arbeits- und Beteiligungsprozess	6
4	Projektstruktur	8
4.1	Baustein 1: Aufwertung und Vernetzung der Bahnstrecke	9
4.1.1	Flügelkonzept / Umbau Bahnhof Dorsten: Effiziente Direktverbindung nach Essen durch Kuppeln mit den Borkener Zügen in Dorsten	10
4.1.2	Stundentakt: Fahrplanlücken schließen, Bedienungszeiten abends und am Wochenende erweitern	11
4.1.3	Anschlussmobilität: von / zu den Bahnhöfen mit Anschlussbussen, Fahrrädern, Pedelecs und Bedarfsverkehren	12
4.1.4	Fahrradmitnahme: neue Nutzer ansprechen durch erweiterten Einzugsradius am Abgangs- und Zielbahnhof	14
4.1.5	Tarife: Fahrpreise besser vermitteln und Sortimente zielgruppengerecht ergänzen	15
4.1.6	Mobilitätsmanagement: Verkehrsanbieter und Wirtschaft arbeiten zusammen an Lösungen für die Wege zur Arbeit	16
4.1.7	Verkehrs-Marketing: Kommunizieren & Informieren	17
4.2	Baustein 2: Bahnhöfe als Ankerpunkte	18
4.2.1	Bahnhof als Visitenkarte: Entwicklung der Bahnhöfe als attraktive Eingangstore zu den jeweiligen Orten	19
4.2.2	Neuer Haltepunkt in Klein Reken: Mehr Fahrgäste für die Bahn und bessere Anbindung des Rekener Ortsteils	21
4.2.3	Serviceoffensive: Sicherheit – Sauberkeit – Services an Stationen	22
4.2.4	Barrierefreiheit: Barrierefreie Wegeketten zum Bahnhof – in den Zug – vom Zug zum Ziel	24
4.3	Baustein 3: Erlebnisachse BahnLANDLust	25
4.3.1	Regions-Marketing: Freizeitziele in der Region und aus der Region vermarkten	26
4.3.2	Anschlussmobilität (Freizeitwege): Rad/Wanderwege untereinander und mit der Bahn vernetzen	28
5	Zeit- und Maßnahmenplanung	29

Impressum

Gemeinde Reken
Kirchstraße 14 · 48734 Reken
Tel. +49 (0)2864 944-0

Stadt Dorsten
Halterner Str. 5 · 46284 Dorsten
Tel. +49 (0)2362 66-0

Stadt Coesfeld
Markt 8 · 48653 Coesfeld
Tel. +49 (0)2541 939-0

1 Vorwort

Mobilität für alle ist ein Teil der Attraktivität und Lebensqualität unserer Region. Deshalb engagieren sich die Städte Coesfeld und Dorsten und die Gemeinde Reken gemeinschaftlich nicht nur für wichtige Straßenverkehrsprojekte in der Region, sondern auch für den Erhalt und die Stärkung der Öffentlichen Verkehrsnetze.

Die Bahnstrecke zwischen Dorsten, Reken und Coesfeld gehört zum Kapital der Region. Sie bietet unseren Bürgerinnen und Bürgern eine unverzichtbare Ergänzung zum Auto: Für Schüler vor dem Führerscheinerwerb, wenn Autofahrten im Alter anstrengend werden oder um im Berufsverkehr an Staus auf dem Weg in die Ballungszentren des Ruhrgebiets vorbeizufahren. Für auswärtige Besucher sichert die Bahn die Erreichbarkeit der Region ohne Auto – für Gruppen, die Besucher der überregionalen Einrichtungen für soziale Hilfen in Maria Veen und alle, die die Natur- und Kulturerlebnisangebote unserer Kommunen ganz bewusst mit einer ökologischen Anreise mit dem Öffentlichen Verkehr verbinden.

Die Projektpartner betrachten es als eine Zukunftsaufgabe, diese gewachsene Infrastruktur unter sich verändernden Bedingungen zu sichern und bestmöglich zu nutzen.

Defizite bestehen vor allem im Verkehr abends, am Wochenende und allgemein in der Gestaltung von Anschlüssen und der Vermarktung durchgehender Tarife. So ist zum Beispiel die Möglichkeit, durchgehende Fahrausweise von Buslinien in Reken bis in den VRR zu lösen, kaum bekannt und mangels geeigneter Anschlüsse auch kaum nutzbar. Selbst größere Bahnhöfe wie Coesfeld oder Dorsten bieten in weitgehend leer stehenden Bahnhofsgebäuden kaum Serviceangebote für Reisende, und Unterwegshalte wie z.B. Maria Veen oder Dorsten-Hervest präsentieren sich wenig einladend.

Nachdem die noch vor einigen Jahren diskutierte Einstellung des Bahnverkehrs zwischen Coesfeld und Dorsten abgewendet ist, wollen die Anrainerkommunen mit dem gemeinsamen Projekt „BahnLANDLust“ aktiv an einer Attrakti-

vitätssteigerung der Strecke mitwirken. Von der Deutschen Bahn wird ein Streckenausbau erwartet und mit Unterstützung des Landes verhandelt, der unter anderem durchgehende Züge zwischen Coesfeld und Essen ermöglicht. Im BahnLANDLust-Projekt wurde mit drei zentralen Bausteinen und zahlreichen zugeordneten Teilprojekten ein integrierter Ansatz entwickelt, um die Strecke bestmöglich für die Region nutzbar zu machen und bestehende Nachfragepotentiale im Interesse eines langfristigen Erhalts des Bahnangebotes auszuschöpfen.

Wir sind überzeugt, die Nutzung der Bahnstrecke Dorsten – Coesfeld dauerhaft steigern zu können und damit einen nachhaltigen Beitrag für eine effiziente Mobilitätssicherung in unserer Region zu leisten.

Nicht zuletzt ist das Projekt ein erfolgreiches Beispiel für interkommunale Zusammenarbeit über Kreisgrenzen hinaus.



Heinz Öhmann

Heinz Öhmann, Bürgermeister Coesfeld



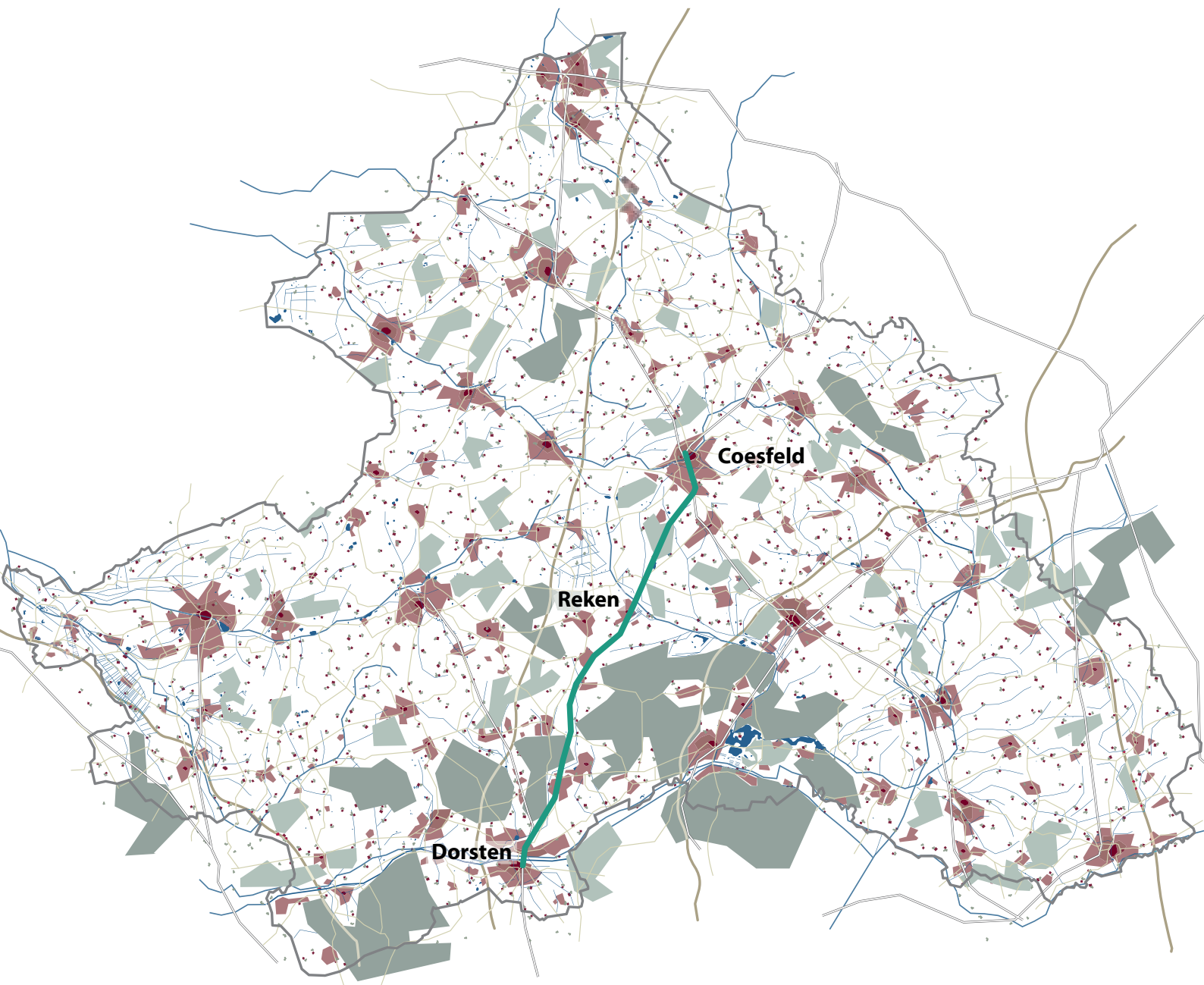
Heiner Seier

Heiner Seier, Bürgermeister Reken



Tobias Stockhoff

Tobias Stockhoff, Bürgermeister Dorsten



aus: Raumperspektiven ZukunftsLAND | Vielfache Siedlungen – Wald – Wasser – Verkehrswege
©Regionale 2016-Agentur GmbH (Ergänzung Bahnstrecke durch Projektteam BahnLANDLust)

2 Einleitung

Die Attraktivität einer Bahnstrecke besteht aus einer Vielzahl von Komponenten: nicht nur das Verkehrsangebot muss „stimmen“, sondern ebenso die Qualität der Stationen, der Zu- und Abgangsmittel, die Fahrpreise sowie die Vermarktung für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Das BahnLANDLust-Projekt ist ein gemeinsamer Ansatz der Kommunen an der Bahnstrecke Coesfeld – Reken – Dorsten, an einer Vielzahl dieser Stellschrauben gleichzeitig zu drehen, um durch das koordinierte Zusammenwirken zahlreicher Einzelmaßnahmen die erforderlichen Synergien für einen Qualitätssprung im Angebot und für eine höhere Inanspruchnahme zu erzeugen. Entsprechend besteht das BahnLANDLust-Projekt aus insgesamt dreizehn ineinander wirkenden Teilprojekten.

Die Projektträger erwarten, dass diese Initiativen eine Initialzündung bewirken auch für Bereiche, in denen die Kommunen keine handelnden Akteure sind. Dies betrifft insbesondere die Bahnstrecke und die Bahnsteige, die in die Zuständigkeit der DB Netz AG bzw. der DB Station&Service AG fallen.

Hierzu liegen gemeinsame Planungen mit der DB vor. Das BahnLANDLust-Projekt hat eine Intensivierung der Gespräche mit der DB über eine bahnseitige Finanzierung und Umsetzung mit Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB bewirkt. Diese Gespräche werden mit maßgeblicher Unterstützung des Landes geführt. Gleichwohl ist die Einflussmöglichkeit des Landes begrenzt, da die LuFV-Mittel direkt vom Bund an die DB ausgezahlt werden.

Der Fokus des BahnLANDLust-Projektes liegt daher auf Themen in der Einfluss-sphäre der kommunalen Projektträger einschließlich der Kreise und der von ihnen getragenen Zweckverbände/ Tourismusverbände. Entsprechend kann das Projekt grundsätzlich unabhängig von der DB realisiert werden, auch wenn einzelne Elemente von Voraussetzungen abhängen, die von der DB zu schaffen sind.

Ausgangslage ist die kleinteilige Raumstruktur im Regionale-Gebiet. Die Entwicklung dieser Strukturen wurde durch den Pkw begünstigt, umgekehrt setzen viele Wege darin die Verfügbarkeit eines Autos voraus. Öffentliche Verkehrsmittel dienen zu einem großen Anteil dem Schülerverkehr sowie als Rückfallebene, wenn ein Auto einmal nicht zur Verfügung steht.

Auto fahren, ein ÖPNV-Angebot haben – dieser „eingeschwungene Zustand“ gerät von zwei Seiten unter Veränderungsdruck:

Sozio-demografische Veränderungen
weniger Schüler, steigender Führerscheinbesitz bei älteren Menschen (insbesondere Frauen)

Wie auch in anderen ländlichen Regionen Deutschlands droht ein Kreislauf aus sinkenden Fahrgastzahlen, Angebotskürzungen und dadurch weiter zurückgehenden Fahrgastzahlen und Erlösen, der den Bestand des Öffentlichen Verkehrsangebotes in der heutigen Form gefährden kann.

Überdurchschnittlich steigende Pkw-Kosten und Wertewandel

Unterhalt und Nutzung des Autos erfordern einen immer größeren Anteil der Einkommen. Zugleich sinkt in der Konsumpräferenz gerade bei jungen Menschen die Bedeutung des Autobesitzes gegenüber anderen Gütern, z.B. Handys oder Unterhaltungselektronik. Beginnend im Niedriglohnbereich und bei Zweit-/ Drittwagen entstehen dadurch ökonomische Anreize, auf Öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Stehen diese nicht in der erforderlichen Qualität zur Verfügung, wirkt sich dies nachteilig auf die Attraktivität der Region als Wohn- und Arbeitsplatzstandort und als freizeittouristisches Zielgebiet aus.

BahnLANDLust stößt in der konkreten Raumstruktur des Regionale-Landes realistische Veränderungen von Angebot und Nutzung Öffentlicher Verkehrsangebote an. Durch die Beteiligung zahlreicher Partner aus der Region wird sichergestellt, dass die entwickelten Ansätze aus der Region in der Region akzeptiert werden und einen Mehrwert für die Bedürfnisse von Bevölkerung und Besuchern erzeugen.

Aufwertung und Vernetzung
der Bahnstrecke

Bahnhöfe
als Ankerpunkte

Erlebnisachse
BahnLANDLust

Projektbausteine

3 Arbeits- und Beteiligungsprozess

Am 08. November 2011 hat der Lenkungsausschuss der Regionale 2016 BahnLANDLust in die Kategorie B des Qualifizierungsverfahrens der Regionale „gehoben“. Für die Projektträger war damit die Aufgabe verbunden, die Projektidee in enger Abstimmung mit der Regionale 2016 Agentur weiter zu konkretisieren und umsetzungsreif zu machen.

Dazu wurde eine interkommunale Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Städte Coesfeld und Dorsten und der Gemeinde Reken gebildet. Diese hat in 9 Sitzungen zwischen Mai 2013 und Mai 2014 die weitere Entwicklung des Projektes gesteuert.

Die Bezirksregierung Münster hat diese Arbeit mit Mitteln aus dem Städtebauförderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ für eine externe Unterstützung in den Bereichen Projektmanagement und Kommunikation gefördert.

Die Regionale 2016 Agentur war als Teilnehmer und die Bezirksregierung Münster über den Protokollverteiler in die Arbeitsgruppe eingebunden.

Die parallele Entwicklung von dreizehn Teilprojekten mit unterschiedlichen Akteuren unter den zeitlichen Restriktionen der Regionale führte zu außerordentlich komplexen Abstimmungs- und Beteiligungsprozessen.

In der Projektentwicklung waren unter anderem eingebunden

- die Deutsche Bahn AG zusammen mit dem Land (MBWSV) zu Maßnahmen an der Bahn-Infrastruktur
- die Zweckverbände OWL (über den ZVM) und VRR als Besteller des Zugverkehrs zur Entwicklung des Angebotes
- die NordWestBahn als Zugbetreiber zu Fragen der Fahrradmitnahme und des Marketings
- zahlreiche Akteure im Bereich der Stationsentwicklung wie die am Bahnhof Coesfeld tätige Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) oder die Wirtschaftsförderung WinDor in Dorsten
- die Kreise und Busverkehrsunternehmen zu Bus-Anschlussverkehren
- private und öffentliche Radverleiher zur Anschlussmobilität mit Fahrrädern
- das KompetenzCenter Marketing als Koordinator für den NRW-Tarif sowie die Tarifabteilungen von ZVM und VRR zu Fragen der Tarifgestaltung

- Unternehmen und Institutionen im Umfeld der Strecke zu gemeinsamen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
- die Marketingabteilungen von ZVM, VRR und NordWestBahn zur Abstimmung von Vermarktungsinitiativen für das Verkehrsangebot
- die Tourismusverbände Münsterland e.V. und RuhrTourismus GmbH zur Vermarktung der Region in Verbindung mit Bahnreisen
- bürgerschaftliche Initiativen sowie Projektträger aus dem Bereich der Arbeitsförderung zur Entwicklung zusätzlicher Serviceangebote und
- Akteure und Betroffene aus dem Bereich der Behindertenhilfe zur Konzeption von Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- die Regionale Agentur, die Bezirksregierung Münster sowie Vertreter aus den Abteilungen II, III und V des MBWSV zur Abstimmung des Gesamtprojektes.

3 Arbeits- und Beteiligungsprozess

Im Juli 2013 stellte sich das Projekt im Rahmen der „ZukunftsLandPartie“ der Regionale vor. Nach einer Befahrung der Strecke wurde das leerstehende Bahnhofsgebäude in Dorsten für eine Zusammenkunft der Fachteilnehmer aktiviert. Das Potential und die Notwendigkeit einer Entwicklung konnten so eindrucksvoll vermittelt werden.

Im September 2013 war das Projekt auf Veranstaltungen in Dorsten und Reken vertreten¹. Auf Ideenwänden konnten von den Besuchern Ideen und Wünsche zur Bahnstrecke geäußert werden.

Weitere vorgesehene Kommunikationsmaßnahmen wurden zunächst nicht umgesetzt, um eine Überlagerung in der öffentlichen Wahrnehmung mit laufenden anderen Themen um die Bahnstrecke zu vermeiden. Dies betraf Mängel in der Betriebsqualität auf der Strecke, insbesondere im Winter 2013/2014 und laufende Finanzierungsgespräche zum Infrastrukturausbau zwischen dem Land und der DB AG. Nachdem diese in Kürze abgeschlossen werden sollen, wird in Verbindung mit einer Aufnahme in die Qualifizierungsstufe A der Regionale eine offensive öffentliche Kommunikation möglich sein.

Gremienvorstellungen erfolgten

- in Coesfeld am 02.07.2014 im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen; ein Beschluss ist vorgesehen in der Ratssitzung am 25.09.2014 nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 10.09.2014 und im Haupt- und Finanzausschuss am 11.09.2014.
- in Reken am 10.09.2014 im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss; ein Beschluss ist vorgesehen in der Ratssitzung am 25.09.2014 nach Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss am 04.09.2014.
- in Dorsten zur „Rahmenplanung Bahnhof Dorsten“ als Teil des Integrierten Handlungskonzepts Dorsten-Mitte in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 26.08.2014; die Gesamtprojektvorstellung ist in der Sitzung am 16.09.2014 vorgesehen.



¹ Projektstand auf dem NordWestBahn-Familienfest am 1.9. in Dorsten sowie dem Jubiläum des Haus Maria Veen am 15.9. in Reken OT Maria Veen; Pressebericht Borkener Zeitung am 12.9.2013

4 Projektstruktur

BahnLANDLust besteht aus drei zentralen Bausteinen. Diesen sind jeweils Teilprojekte zugeordnet:

Aufwertung und Vernetzung der Bahnstrecke

Teilprojekte:

Flügelkonzept/Umbau
Bahnhof Dorsten

Stundentakt

Anschlussmobilität

Fahrradmitnahme

Tarife

Mobilitätsmanagement

Verkehrs-Marketing

Bahnhöfe als Ankerpunkte

Teilprojekte:

Bahnhof als Visitenkarte

Neuer Haltepunkt
in Klein Reken

Serviceoffensive

Barrierefreiheit

Erlebnisachse BahnLANDLust

Teilprojekte:

Regions-Marketing

Anschlussmobilität
(Freizeitwege)

Nachfolgend wird ein Überblick zum Vorbereitungsstand der Teilprojekte gegeben.

Die zum Erreichen des Projektziels erforderliche Bündelung verschiedener Teilprojekte unter dem Dach von BahnLANDLust führt dazu, dass die Vorbereitungsstände entsprechend den jeweiligen Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen unterschiedlich sind.

Wichtige Projektbestandteile sind in der Umsetzung gesichert. Darüber hinausgehende Optionen sind im Text *kursiv* dargestellt.

4.1 Baustein: Aufwertung und Vernetzung der Bahnstrecke



4.1.1 Flügelkonzept/Umbau Bahnhof Dorsten

Effiziente Direktverbindung nach Essen durch Kuppeln mit den Borkener Zügen in Dorsten

Die Planungen der Zweckverbände OWL / ZVM und VRR zur Entwicklung des Zugangebots sehen vor, ein Flügelzugkonzept zu bestellen, in dem Triebwagen zwischen Essen und Dorsten gekuppelt verkehren und im Bahnhof Dorsten getrennt („geflügelt“) werden, um nach Borken und Coesfeld weiterzufahren. Damit werden ergänzend zur bestehenden durchgehenden Zugverbindung zwischen Essen und Borken auch zwischen Essen und Coesfeld regelmäßig durchgehende Verbindungen angeboten.

Im Rahmen des BahnLANDLust-Projektes wurde ein Zwischenzustand mit den Zweckverbänden abgestimmt, der mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2015 realisiert werden soll.

Damit kann montags bis freitags jeweils eine durchgehende Zugverbindung zwischen Coesfeld und Essen im Berufsverkehr realisiert werden (morgens ab Coesfeld, nachmittags ab Essen). Am Wochenende wird für den Freizeitverkehr in die Region ein durchgehender Zug vormittags ab Essen / abends ab Coesfeld² vorgesehen.

Ziel bleibt es, regelmäßige durchgehende Verbindungen mit allen Zügen anzubieten. Voraussetzung dafür ist ein Umbau der Gleisanlagen und der Signaltechnik im Bahnhof Dorsten. Eine Vorplanung für den Umbau liegt vor. Die Realisierung ist Gegenstand laufender Finanzierungsgespräche zwischen dem Land und der DB AG. Aufgrund der erforderlichen Planungs-, Umsetzungs- und Realisierungszeiträume ist eine Umsetzung bis zum Regionale-Jahr 2016 nicht zu erwarten.

(s. Anlage 1)

Im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau in Dorsten werden die Gleise auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes gebündelt. Statt der derzeitigen „Insellage“ zwischen den Gleisen entsteht eine Verbindung zwischen dem Gebäude und dem Zentralen Busbahnhof / der Innenstadt. Dadurch verbessern sich die Potenziale für Nutzungen in dem derzeit leerstehenden Gebäude. Eine Herausforderung ist es, dem baulichen Verfall des Gebäudes bis zur Realisierung dieser Perspektive entgegenzuwirken (siehe Kapitel 4.2.1).

Die Stadt Dorsten wird bis zum 31.10.2014 eine Platzierung des Bahnhofs in dem von der Bezirksregierung maßgeblich unterstützten Integrierten Handlungskonzept Dorsten-Mitte im STEP 2015 vorbereiten und bis Mitte 2015 konkretisieren und ausarbeiten. In diesem Rahmen wurde die Förderung für ein Stadtteilbüro mit Sitz im Bahnhof (provisorisch) voraussichtlich ab 2016 in Aussicht gestellt.

² Die Abendverbindung ab Coesfeld kann aus fahrplantechnischen Gründen vsl. nur samstags angeboten werden. Sonntags besteht eine Umsteigeverbindung in gleicher Zeitlage.

4.1.2 Stundentakt

Fahrplanlücken schließen, Bedienungszeiten abends und am Wochenende erweitern

Die Bahnstrecke Coesfeld – Dorsten wird montags bis freitags grundsätzlich stündlich bedient.

Seit dem Jahresfahrplan 2007 wurde im Zusammenhang mit Kürzungen der sog. „Regionalisierungsmittel“ des Bundes für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr ein Zugpaar am späten Vormittag gestrichen.

Damit besteht in einem Zeitraum von 2 Stunden kein Zugangebot. Darüber hinaus wird die Merkbarkeit und Kommunizierbarkeit des Taktverkehrs der Bahn erheblich beeinträchtigt.

Die Rücknahme dieser Kürzung ist im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe aus 2010 als Ziel benannt, konnte bislang jedoch trotz intensiver Bemühungen nicht umgesetzt werden.

Im Rahmen des BahnLANDLust-Projektes konnte mit den Zweckverbänden OWL / ZVM und VRR nunmehr abgestimmt werden, dass diese Taktlücke vsl. ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 geschlossen wird und somit ein regelmäßiges Angebot während der gesamten Betriebszeit besteht.

(s. Anlage 2)

Bis auf weiteres bestehen bleibt der NRW-weit einmalige, frühe Betriebsschluss auf der Strecke. Die letzte Fahrmöglichkeit von Essen nach Reken besteht bereits um 19:31 h. Damit ist die Nutzung des Kulturangebots in Essen für Bewohner der Region nicht möglich. Selbst für Kunden und Beschäftigte des dortigen Einzelhandels liegt der Betriebsschluss zu früh. Für diese Situation konnte im Rahmen des Projektes bislang keine Lösung gefunden werden.

Ebenfalls bis auf weiteres verbleibt das zweistündliche Bedienungsangebot am Wochenende. Die Rücknahme der ebenfalls im Jahr 2007 erfolgten Verringerung des bis dahin stündlichen Angebotes an Samstagen ist ein Ziel des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe, für das im Rahmen von BahnLANDLust bislang keine konkrete Umsetzungsperspektive entwickelt werden konnte. Hier regen die Projektträger an, die Nachfragewirkungen des BahnLANDLust-Projektes zu beobachten, um zu gegebener Zeit über Angebotsverdichtungen zu entscheiden.



4.1.3 Anschlussmobilität

Von / zu den Bahnhöfen mit Anschlussbussen, Fahrrädern, Pedelecs und Bedarfsverkehren

Anschlussverkehrsmittel sind erforderlich, um die Erschließungswirkung der Strecke zu erhöhen und die zur Auslastung erforderlichen Potenziale zuzuführen.

In Reken wird der bevölkerungsreichste Ortsteil Gross Reken mit über Sechstausend Einwohnern nicht direkt von der Schiene bedient.

In Coesfeld und Dorsten liegen die Innenstädte und weitere Arbeitsplatzschwerpunkte in einem weiteren fußläufigen Radius um den Bahnhof. Die Anschlussmobilität soll durch Busanschlussverkehre und darüber hinaus durch Maßnahmen zur Förderung der Fahrrad-/Pedelec-Nutzung im Zu- und Abgang zu Bahnhöfen verbessert werden.

Anschlussmobilität mit Bussen

In Coesfeld wurde ein Bürgerbusverein mit einem Pool von derzeit ca. 40 Fahrern gegründet. Gemeinsam mit der RVM wurden ein Liniennetz und ein Fahrplan entwickelt, der unter anderem Anschlüsse von und zu den Zügen aus Essen / Dorsten / Reken in die Innenstadt und nach Lette umfasst.

Der Zuwendungsbescheid für die Organisationspauschale liegt vor. Der Zuwendungsantrag für das Fahrzeug wurde eingereicht, ebenso der Antrag auf Erteilung der Konzession. Die Inbetriebnahme der Linien ist im März 2015 vorgesehen.

(s. Anlage 3)

In Reken wurden zusammen mit dem Kreis Borken und der RVM Konzepte für die Anbindung Groß Rekens an die Bahn entwickelt. Die Finanzierung und Umsetzung konnte bislang nicht gesichert werden.

In Dorsten bestehen bereits vergleichsweise dichte Busverbindungen zwischen dem Bahnhof und Zielen in der Stadt.

Anschlussmobilität mit Fahrrädern / Pedelecs

Die zunehmende Verbreitung von Elektrorädern und Pedelecs erweitert den Einzugsbereich für Bike&Ride zu Bahnstationen.

Erfahrungen zeigen, dass gesicherte Abstellmöglichkeiten für hochwertige Räder am Bahnhof ein entscheidendes Nutzungskriterium darstellen und unter anderem wichtiger bewertet werden als E-Bike-Ladestationen.

In Coesfeld wurden 2013 bereits moderne Fahrradabstellanlagen an der Westseite des Bahnhofs angelegt. Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Bahnhofsgebäudes (Investorenauswahlverfahren läuft, vgl. Kapitel 4.2.1) sind Erweiterungen an der Bahnhofsostseite geplant. Eine Konkretisierung der bereits vorliegenden Plankonzepte erfolgt in Verbindung mit den Planungen des zukünftigen Investors. Eine Programmanmeldung für die Förderung nach §12 ÖPNVG NRW wurde bereits eingereicht.

In Reken bestehen am Bahnhof Reken überdachte und abschließbare Abstellmöglichkeiten. An den Stationen Maria Veen und Klein Reken sind Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Umbau / der Neuanlage der Stationsumfelder geplant (vgl. Kap. 4.2.1 / 4.2.2).

In Dorsten besteht bereits eine Radstation am Bahnhof und darüber hinaus ein E-Bike-Verleih zwei Bushaltestellen vom Bahnhof entfernt (am Wohnmobilstellplatz). In Hervest ist eine neue Bike&Ride-Anlage geplant (vgl. Kapitel 4.2.1).

Weitere Maßnahmen werden zur verbesserten Anbindung der Bahnstationen durch den Radverkehr vorgesehen. Dazu sollen Alltagsrouten zu Bahnhöfen ausgebaut und bestehende Routen im Radverkehrsnetz NRW ausgewiesen werden.

Bauliche Maßnahmen umfassen

- die schnelle Radwegeverbindung Coesfeld Süd
- eine verbesserte Anbindung an die RadBahn Münsterland
- das Schließen einer Lücke im Radverkehrsnetz an der Dülmener Straße in Coesfeld

Maßnahmen zur Beschilderung umfassen

- die Alltagsroute Coesfeld – Rorup (– Dülmen)
- eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs Coesfeld an das RVN NRW
- die Ausweisung von Alltagsrouten im Radverkehrsnetz zur Anbindung der Dorstener Stadtteile Hervest und Holsterhausen an den Bahnhof Hervest.

Für diese Maßnahmen haben die Projektträger Anmeldungen zum Programm „Nahmobilität“ mit der Bezirksregierung Münster abgestimmt und als Grundlage der Einplanungsgespräche mit dem Ministerium eingereicht. Die Einplanungsgespräche für das Programm Nahmobilität finden voraussichtlich im Frühjahr 2015 statt.

(s. Anlage 4)

4.1.3 Anschlussmobilität

Die Nutzung von Fahrrädern im Nachlauf der Bahnreise erfordert

- die Abstellung eines Zweirades am Zielbahnhof (nur für regelmäßige Nutzer; Anforderung: sichere Abstellanlage, s.o.)
- die Mitnahme des Fahrrades in der Bahn (siehe Kapitel 4.1.4) oder
- Möglichkeiten zur Radausleihe am Zielort.

Die Projektträger haben intensiv Möglichkeiten untersucht, bestehende Radverleihangebote auszubauen und zu verknüpfen, um auch unter touristischen Aspekten interessante „Einwegmieten“ (Rückgabe des Rades an einer anderen Station) zu ermöglichen. Vorgespräche mit potenziellen lokalen Akteuren wurden geführt. Die Mitwirkungsbereitschaft war sehr vielversprechend.

Nachdem eine Studie des Münsterland e.V. einen insgesamt eher begrenzten Bedarf prognostizierte, wurden zwei Varianten für der Nachfrageerwartung angepasste „kleine“ Konzepte entworfen.

Für diese Maßnahme wurde seitens des Landes keine Förderung in Aussicht gestellt. Da es derzeit nicht möglich erscheint, den erforderlichen Aufwand über Eigenmittel oder durch Sponsoren abzudecken, wird die Förderung der Rad-Anschlussmobilität im Rahmen des BahnLANDLust-Projektes bis auf weiteres auf die dargestellten Projekte fokussiert, die insbesondere auch die Alltagsmobilität fördern.

In Coesfeld soll durch die Bereitstellung von einzelnen Leihrädern am Bahnhof eine Abdeckung der letzten Meile vom Bahnhof zum Zielpunkt realisiert werden. In Dorsten soll das Verleihangebot der Radstation weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Der Ansatz touristischer Radverleihangebote soll, bei geänderten Rahmenbedingungen, zu einem späteren Zeitpunkt aufgegriffen werden.

(s. Anlage 5)



4.1.4 Fahrradmitnahme

Neue Nutzer ansprechen durch erweiterten Einzugsradius am Abgangs- und Zielbahnhof

Für Gelegenheitsnutzer ist die Mitnahme eines Fahrrades eine gute Möglichkeit, um auch am Zielbahnhof außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs und bei fehlender ÖPNV-Anschlussmobilität mobil zu sein.

Eine kaum bekannte Möglichkeit dafür ist die unentgeltliche und ohne Anmeldung mögliche Mitnahme von falt- oder klappprätern. Gemäß Beförderungsbedingungen zählen diese (handelsüblich vollständig im kleinstmöglichen Packmaß gefaltet bzw. zusammengeklappt) als Handgepäck³.

Im Rahmen von BahnLANDLust sollen die Potenziale dieser Regelung für den Alltagsverkehr und auch für mögliche freizeittouristische Zwecke in der Region vermittelt werden.

Bislang sind Aktivitäten zur Förderung der Faltradmitnahme überwiegend auf städtische Räume fokussiert wie ein Mietangebot (Faltradabo) der Stadtwerke Münster oder vergünstigte Kaufpreise in Kooperationen zwischen Verkehrsverbänden und dem ADFC in Hamburg, Stuttgart oder München. Im ländlichen Raum gibt es noch kaum Beispiele, obwohl der Nutzen hier aufgrund oft fehlender Bus-Anschlussverbindungen hoch sein kann. BahnLANDLust möchte diese Potenziale modellhaft kommunizieren, ggf. auch als Vorbild für andere Regionen.

Ein Einsatz geeigneter Falträder/Klappprätern in den Kommunalverwaltungen der Projektträger für die Mitnahme in Bahn und Bus, finanziert über Eigenmittel oder mithilfe von Sponsoren, ist eine mögliche zusätzliche Option, die die BahnLandLust-Kommunen prüfen wollen.

Die Nutzung dieser Räder soll mit flankierenden Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Die Finanzierung des Marketings ist über Mittel des Landes, die zur Förderung der Öffentlichkeitsarbeit auf dem Feld der Nahmobilität den Mitgliedskommunen der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) zur Verfügung gestellt werden, vorgesehen.

Darüber hinaus sollen die Räder im Rahmen besonderer Aktionen, wie z. B. der Woche der Mobilität, auch der interessierten Bevölkerung zu Testzwecken zur Verfügung gestellt werden.

Die Projektträger sehen in der Mitnahme von falt-/klappprätern einen realistischen Ansatz, die Fahrradmitnahme unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu verbessern. Die Mitnahme sonstiger Fahrräder in der Bahn ist grundsätzlich möglich, jedoch eher unattraktiv:

- Die Mitnahme anderer Räder außer falt-/klappprätern ist kostenpflichtig.
- Die Mitnahmetarife sind unübersichtlich.⁴
- Die Zusatzkosten der Radmitnahme können zu einem erheblich höheren Fahrpreis führen.
- Die Mitnahme erfolgt im Rahmen des verfügbaren Platzangebots. Der Streckenabschnitt Essen-Dorsten weist für die Mitnahme einer großen Anzahl von Rädern Kapazitätsengpässe auf. Zwischen Coesfeld und Dorsten hingegen bietet sich meist ausreichend Platz für die Radmitnahme. Für eine garantierte Mitnahme wird eine Anmeldung am Vortag gefordert.

Eine Ausweitung der Mitnahmekapazitäten für ungefaltete Fahrräder würde zu Einschränkungen des Sitzplatzangebotes führen. In Gesprächen mit der NordWest-Bahn als Betreiber und dem ZVM als Besteller wurde verdeutlicht, dass hieran kein Interesse besteht, unter anderem, da die vorhandenen Sitzplätze in Spitzenzeiten besonders auf dem Streckenabschnitt Dorsten-Essen dringend benötigt werden.

Daher werden die BahnLANDLust-Aktivitäten auf das Thema der falt-/klappradbeförderung fokussiert.

(s. Anlage 6)



³ Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW, Stand 01.04.2014; Nr. 9(5) Abs. 5

⁴ Im ZVM entfernungsabhängiger Fahrpreis und Fahrradmonatskarte zum Festpreis; im VRR Zusatzticket (3,10 EUR) je Fahrt und in Verbindung mit diversen Zeitkarten unentgeltlich (mit Ausschlusszeit); im NRW-Tarif Fahrrad-Tageskarte à 4,70 EUR

4.1.5 Tarife

Fahrpreise besser vermitteln und Sortimente zielgruppengerecht ergänzen

Auf der Bahnstrecke Coesfeld – Dorsten gilt im Norden (bis Reken) der Münsterland-Tarif, sowie im Süden (bis Dorsten mit Übergangstarif bis Reken) der VRR-Tarif sowie für Fahrten aus Coesfeld über Reken hinaus innerhalb NRW der NRW-Tarif.

Im Rahmen des BahnLANDLust-Projektes wurden Gespräche mit den Zweckverbänden und dem Kompetenzzentrum Marketing beim VRS als Koordinierungsstelle für den NRW-Tarif geführt, um tarifliche Entwicklungspotenziale auszuloten.

Als konkrete Entwicklungsoption wurde die Einführung eines „Schnupper-Abos“ im NRW-Tarif identifiziert. Mit diesem, in den Verkehrsverbänden gut etablierten Angebot können für jeweils drei Monate Monatskarten zu den günstigeren Jahresabo-Konditionen erworben werden, ohne die sonst erforderliche Mindestbezugsdauer von einem Jahr einzugehen.

Diese Maßnahme wurde auf Initiative des BahnLANDLust-Projektes in die Tarifgremien des NRW-Tarifes eingebracht.

Der Landesarbeitskreis Nahverkehr (LAK) Tarif hat in seiner Sitzung am 05.06.2014 einstimmig zugestimmt, in den Jahren 2015 und 2016 jeweils im Spätsommer/Herbst einen Pilotversuch zu planen und danach über die Überführung in ein Regelangebot zu entscheiden.

Der Pilotversuch soll sich auf das gesamte Land Nordrhein-Westfalen erstrecken. Dies sowie das einstimmige Ergebnis zeigen den hohen Nutzen, der seitens aller Beteiligten auch über den Projektraum von BahnLANDLust hinaus von dieser Maßnahme erwartet wird. Damit hat BahnLANDLust eine landesweite Tariffinovation angestoßen, die mit besonderem Fokus auf die BahnLANDLust-Region vermarktet werden soll. Dazu hat der LAK Tarif die Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Kommunikation des NRW-Tarifs gebeten, ein Marketingkonzept unter besonderer Berücksichtigung der Region Coesfeld zu erarbeiten, das bis zum vorgesehenen Pilotversuch in 2015 vorliegen und umgesetzt werden soll.

Zur abschließenden Entscheidung liegt die Einführung des „Schnupper-Abos“ derzeit weiteren Gremien (LAG Tarif/Vertrieb, regionale Gremien) vor, anschließend ist das Tarifantragsverfahren vorgesehen.

*Als Perspektive haben die Projektträger aus den geführten Abstimmungen festgehalten, dass der VRR langfristig einen Übergangstarif bis Coesfeld verfolgt. Für die Stadt Coesfeld könnten dadurch Absenkungen im Regeltarif entstehen, hingegen würden bestehende Ermäßigungen im NRW-Tarif z. B. für BahnCard-Besitzer entfallen. Da eine Ausweitung des VRR-Tarifs umfangreiche Vorarbeiten erfordert und ferner kein Einvernehmen mit dem Land besteht, das Übergangstarife bis auf eine Kommune hier der Verbundgrenze beschränkt sieht, ist dies keine konkrete Option im Zusammenhang mit der Regionale.
(s. Anlage 7)*



4.1.6 Mobilitätsmanagement

Verkehrsanbieter und Wirtschaft arbeiten zusammen an Lösungen für die Wege zur Arbeit

Die Projektträger werben gemeinsam mit der Regionale dafür, Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr als gemeinsames Thema der Verantwortlichen für Öffentliche Verkehrsangebote und von Unternehmen, Institutionen und Ausbildungsstätten als Verkehrsziele zu verstehen.

Im Nachgang zu einer Regionale-Veranstaltung⁵ im Juli 2013 wurden im BahnLANDLust-Projekt relevante Unternehmen, Institutionen und Ausbildungsstätten im Einzugsbereich der Strecke identifiziert und gezielt angesprochen, u. a. im Arbeitskreis Wirtschaft des Stadtmarketing Vereins Coesfeld sowie in Gesprächen mit der Firma iglo als größtem Arbeitsgeber in Reken mit über 600 Arbeitsplätzen unmittelbar am Rekenen Bahnhof.

Als nächster Schritt wurde eine Managementbefragung über ein Online-tool vorbereitet, die quantitative und qualifizierte Grundlagen für die Ableitung von Maßnahmen schaffen soll.

(s. Anlage 8)

Die Durchführung der Managementbefragung sowie weiterer Schritte in Kooperation mit interessierten Betrieben/ Institutionen (z. B. Erfassung des konkreten Mobilitätsbedarfs durch Mitarbeiterbefragungen; Maßnahmenentwicklung) wird bei den Partnern Fragen und Erwartungen zur Finanzierung von Maßnahmenumsetzungen auslösen.

Daher haben die Projektträger zunächst Abstimmungen mit der Bezirksregierung und dem MBWSV zur Zuwendungsfähigkeit geführt. Im Ergebnis wurde auf die im Aufbau befindlichen Koordinierungsstellen für Mobilitätsmanagement verwiesen, mit denen das Vorgehen abzustimmen sei. Für den Regierungsbezirk Münster ist dies die IHK Münster und zum betrieblichen Mobilitätsmanagement die IHK Dortmund als künftige landesweite Koordinierungsinstanz.

Das weitere Vorgehen und mögliche Finanzierungsquellen werden derzeit zusammen mit diesen Partnern abgestimmt. Die Stadt Coesfeld hat das Thema Mobilitätsmanagement als Projektvorschlag für die nächste Förderperiode zur Umsetzung in der LEADER-Region Baumberge angemeldet.



4.1.7 Verkehrs-Marketing

Kommunizieren & informieren

Das Angebot des Öffentlichen Verkehrs ist nach Erfahrungen der Projektträger in der Bevölkerung wenig präsent. Die Vermittlung der bestehenden Stärken und der im Rahmen des BahnLANDLust-Projektes vorgesehenen Verbesserungen wird daher als wesentlicher Baustein zum Projekterfolg angesehen.

Bislang wurde im Rahmen des Projektes ein Webauftritt unter www.BahnLANDLust.de realisiert, in dem neben Informationen zum Projekt und zur Strecke Informationen zum Verkehrsangebot gebündelt werden, die bislang auf jeweils unterschiedlichen Seiten der Verkehrsverbünde und privater Anbieter vorliegen. Dazu gehört eine Karte der Busanschlussverkehre, eine Übersicht zu Fahrrad-Verleihstationen in der Region oder Hinweise auf Fahrradbusse und touristische Sonderverkehre auf der Schiene.

Strategieansatz Marketing:

Definition BahnLANDLust zur Diversifizierung der Vermarktungsaktivitäten durch aktive Einbindung der regional unterschiedlichen Akteursgruppen und Nutzung der parallelen, regional getrennten Kommunikationskanäle.

Für das Verkehrsmarketing heißt das konkret: BahnLANDLust versteht sich nicht als Marke, sondern als Projekt-rahmen für die sachbezogene und vor allem überzeugend argumentative Kommunikation mit den Alltagsnutzern, die das ÖPNV-Angebot aus rationaler Nutzenperspektive wahrnehmen (können).

Mit den Zweckverbänden wurde besprochen, mit Mitteln aus dem im Verkehrsvertrag mit der NordWest-Bahn vereinbarten Marketingetat im Umfeld des Regionale-Jahres Schwerpunktaktivitäten zur Strecke Coesfeld – Dorsten – Essen zu realisieren.

Der zur Verfügung stehende Budgetrahmen wird derzeit von ZVM und VRR geklärt und auf Grundlage der Vorarbeiten der Projektträger weiter abgestimmt werden. Bislang wurden im Auftrag der Projektträger Zielgruppen definiert und ein Vorgehensmodell entworfen. Arbeitsclaim für den Alltagsnutzer ‚Steig doch mal ein‘ und für den touristischen Besucher (vgl. Kap. 4.3.1), ‚Steig doch mal aus‘.

Dieser Zwischenzustand wird nachfolgend dokumentiert (s. Anlage 9):

1. BLL_Praes_Marketing_1
2. BLL-Projektflyer
3. BLL-RollUp für Veranstaltungen

ZG-/Motiv-cluster	strateg. Segment/Absender	Grobskizze Kommunikation	konzeptionelle Grundorientierung	Maßnahmen
beruflich Motivierete Captive Riders	Zukunftsschiene Coesfeld-Reken-Dorsten	Nichtnutzer des ÖPNV · konträres Verhalten · verfestigte Einstellung Kommunikationsziel: Verhaltensänderung bzw. Irritation	Aa Persuasive Kommunikation mit dem Primärziel Einstellungs-irritation, Verhaltensänderung. · sachbezogen · überzeugend argumentativ	Pressearbeit Basisinformations-/Argumentations-medien Dialogmarketing Aktionswerbung
		Nutzer des ÖPNV · erwünschtes Verhalten · instabile Einstellung (oft Zwang) Kommunikationsziel: Verhaltensstabilisierung, -bestätigung; Kundenbindung	Ab Persuasive Kommunikation mit dem Primärziel Einstellungs-festigung / Bestätigung, Bindung. · sachbezogene Argumentationsbasis · Einsatz (emotional) belohnender Verstärker	Pressearbeit Basisinformations-/Argumentations-medien Dialogmarketing

4.2 Baustein: Bahnhöfe als Ankerpunkte



4.2.1 Bahnhof als Visitenkarte

Entwicklung der Bahnhöfe als attraktive Eingangstore zu den jeweiligen Orten

Ziel: Bahnstationen als Eingangstor zur Region / Kommune

Die Bahnstationen der BahnLANDLust-Region sind nicht nur als Verkehrshalte relevant. Besuchern und Alltagsnutzern vermitteln sie räumliche Orientierung und einen ersten bzw. wiederkehrenden Eindruck des jeweiligen Ortes.

Durch den Rückzug bahnbezogener Nutzungen, z. B. durch Umstellung des Fahrkartenverkaufs auf Automaten oder durch Zentralisierung der Signaltechnik und Bahnübergangssicherung und eine geringere Nutzung der Stationen als Treff- und Kommunikationsorte von Reisenden und Bevölkerung haben die Qualität der Gebäude und Umfelder gelitten.

Um das Bahnsystem insgesamt attraktiver zu machen, sollen neue Nutzungen entwickelt und in Verbindung damit ein besserer Pflegezustand erreicht werden. Durch multifunktionale Angebote sollen die Stationen für Nutzer über die Gruppe der Reisenden hinaus attraktiv werden. Die Vorplätze und angrenzende Stadträume sollen in die Gestaltung einbezogen und zu freundlichen Empfangsbereichen werden.

Status quo: Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region

Beispiele für neue Nutzungen von Stationen zeigen Möglichkeiten auf – z. B. Gastronomie und eine Ferienwohnung im Bahnhof Reken oder in der weiteren Region die Umnutzung des Bahnhofs Billerbeck.

An den meisten Stationen der BahnLANDLust-Strecke bestehen hingegen noch erhebliche Defizite wie unattraktive Zugänge, überwucherte Gleisfelder oder leerstehende und unsanierte Bahngebäude.

Innovative Ideen für die Region

Für über die Hälfte der BahnLANDLust-Stationen werden konkrete Ansätze zur Attraktivierung verfolgt.

Für den Bahnhof Dorsten laufen seit Jahren Gespräche mit der Deutschen Bahn zum Rückbau eines westlichen Gleisabschnittes, zur besseren Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt und damit zur Attraktivierung des gesamten Umfelds. Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Dorsten Mitte sollen die Planungen für das kommunale Bahnhofsumfeld zusammengeführt werden.

Die Stadt Dorsten wird bis zum 31.10.2014 eine Platzierung des Bahnhofs in dem von der Bezirksregierung maßgeblich unterstützten Integrierten Handlungskonzept Dorsten-Mitte im STEP 2015 vorbereiten und bis Mitte 2015 konkretisieren und ausarbeiten. In diesem Rahmen wurde die Förderung für ein Stadtteilbüro mit Sitz im Bahnhof (provisorisch) ab 2016 in Aussicht gestellt (siehe dazu auch Kap. 4.1.1).

Zum Haltepunkt Dorsten-Hervest wurden im Projekt BahnLANDLust über eine Ideenwerkstatt mit drei Landschaftsarchitekturbüros neue Vorschläge zur Gestaltung des Bahnhofsumfelds entwickelt. In der Folge wurde mit der Bezirksregierung ein Fördervorhaben für die Wege- und Platzgestaltung im unmittelbaren Umfeld der Station abgestimmt. Ein Förderantrag an Dezernat 35 wird im Rahmen des Programms „Soziale Stadt Dorsten-Hervest“ bis zum 31.10.2014 für das STEP 2015 vorbereitet. Die Förderung der Bike&Ride-Anlage liegt in der Zuständigkeit des VRR und wird für das Programmjahr 2016 angemeldet.

Für die Station Maria Veen liegen Konzepte von Architekturstudenten der Fachhochschule Oldenburg zur Gestaltung als moderner Ankunfts- und Freizeitor in der Region sowie als Begegnungsstätte für den Ortsteil Maria Veen vor. Für die Umsetzung ist eine LEADER-Finanzierung – nach Anerkennung als LEADER-Region – vorgesehen. Voraussetzung ist eine Realisierung der im Rahmen des bahnseitigen Ausbaus der Strecke geplanten Verlegung der Zugkreuzungen zum Rekenener Bahnhof in Verbindung mit einer Erneuerung des danach am Bahnhof Maria Veen verbleibenden Bahnsteigs.

4.2.1 Bahnhof als Visitenkarte

Die Bahnsteige am Bahnhof Coesfeld einschließlich Zugänge und Verknüpfungen zum Bus- und Fahrradverkehr wurden in den vergangenen Jahren mit nicht unwesentlicher Beteiligung der Stadt Coesfeld komplett neu gestaltet. Im Ergebnis ist eine moderne, den aktuellen Anforderungen genügende Verkehrsstation entstanden. Das Bahnhofsgebäude steht weitgehend leer und ist sanierungsbedürftig. Um auch das Gebäude in einen modernen Zustand zu überführen und zu einem neuen Anziehungspunkt für die Stadt und die gesamte Region zu entwickeln, wird derzeit durch die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) ein Investorenauswahlverfahren vorbereitet, um nach der Gleisanlage auch das alte Bahnhofsgebäude zu modernisieren.

Für eine weitere Belebung des Bahnhofsumfeldes soll das Projekt Lokschuppen sorgen. Mit der Erweiterung des Jugendhauses „Stellwerk“ um einen attraktiv gestalteten, öffentlich zugänglichen Außenspielbereich in Verbindung mit einem multifunktional zu nutzenden Gebäude soll die Bedeutung, die dieser Stadtraum mit dem Jugendhaus und der unmittelbar benachbarten Skateranlage für die Jugendlichen bereits heute hat, weiter ausgebaut werden.

Zusammen mit dem vom Seniorennetzwerk initiierten Projektbaustein „Serviceoffensive und Bahnhofspaten am Bahnhof Coesfeld“ (siehe Punkt 4.2.3) kann sich der Bahnhof so zukünftig zu einem Treffpunkt der Generationen entwickeln.

Im Bahnhofsumfeld Dorsten gibt es Bestrebungen, einen ehemals in Betrieb laufenden Bahnwaggon wieder zu reaktivieren. Hierzu wollen Akteure den Bahnwaggon modern und zeitgemäß im Sinne der „BahnLANDLust-Philosophie“ gestalten und für einen Zeitraum von mind. 2 Jahren am Bahnhof zur Nutzung für soziale Begegnungen und für Informationen bereit halten. Somit könnte mit diesem interessanten Aufenthaltsbereich der gesamten Umgestaltungszeitraum bis zur Nutzung des Bahnhofs Dorsten überbrückt werden. Abstimmungen mit der DB-Netz zur temporären Gleisnutzung sowie zu Akteuren, die die Gestaltung und den zeitlich befristeten Betrieb des Bahnwaggon gewährleisten, laufen bereits.

Federführung hat der Verein der Eisenbahnfreunde Dorsten.

(s. Anlage 10)

4.2.2 Neuer Haltepunkt Klein Reken

Mehr Fahrgäste für die Bahn und bessere Anbindung des Rekener Ortsteils

Die Bahnstrecke verläuft derzeit ohne Halt durch den Rekener Ortsteil Klein Reken. Mit 2,5 Tausend Einwohnern⁶ ist der Ortsteil annähernd so groß wie die Ortsteile Bahnhof Reken und Maria Veen, in denen die Bahn hält. Für einen Zughalt wird ein Potenzial von 110-115 Nutzern pro Tag prognostiziert.⁷

Im Rahmen der zwischen Land und DB AG in Abstimmung befindlichen Streckenausbauplanung wird daher ein Haltepunkt in Klein Reken mit Unterstützung des ZVM vorgesehen.

Eine Vorplanung der DB AG liegt vor. Weitere Schritte und Umsetzungs-terminen, möglichst zum Regionale-Jahr, sollen unmittelbar nach Sicherstellung der Finanzierung eingeleitet werden. (s. Anlage 11)



⁶ mit steigender Tendenz aufgrund eines Baugebietes mit 60 Einfamilienhäusern

⁷ Pbh im Auftrag der Gemeinde Reken, Oktober 2011

4.2.3 Serviceoffensive

Sicherheit – Sauberkeit – Services an Stationen

Neue Unterstützungsangebote zur Verbesserung der Mobilität

Um die Funktion der Bahnhöfe als lebendige und multifunktionale Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr zu stärken, soll ihr Angebot durch die Etablierung von besonderen Serviceleistungen rund um die Bahn verbessert werden.

Zielgruppen dieser Serviceangebote sollen alle Bahnreisenden sein, die auf Unterstützung am Bahnhof angewiesen sind. Mit Blick auf den demografischen Wandel werden insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen im Fokus stehen.

Gerade im ländlichen Raum werden solche Angebote immer wichtiger, damit älteren Menschen der Zugang zu öffentlichen Mobilitätsangeboten erhalten bleibt. Durch diese Unterstützungsangebote soll beispielsweise eine Orientierung am Bahnhof aber auch in der jeweiligen Kommune bzw. der gesamten Region verbessert werden, mögliche Barrieren der Bahnnutzung abgebaut und zusätzliche Angebote an den Bahnhöfen geschaffen werden. Darüber hinaus können erweiterbare Serviceangebote auch zu einer weiteren Belebung der Bahnhöfe und damit ihres ganzen Umfelds beitragen.

Diese Serviceoffensive wird allerdings nicht selbsttragend sein, sondern soll zum einen durch bürgerschaftliches Engagement und zum anderen durch Maßnahmen zur Qualifizierung und Integration von Menschen in besonderen Lebenslagen in das Berufsleben getragen werden.

Serviceangebote zur Attraktivierung des Angebotes

Das Angebot an Servicedienstleistungen an den Bahnhöfen der BahnLAND-Lust-Strecke stellt sich aktuell sehr unterschiedlich dar.

Während es am Bahnhof Coesfeld mit dem Reisezentrum der DB noch ein Unterstützungsangebot, z. B. bei Fragen rund um Fahrkarten, Fahrtzeiten oder eine Orientierung am Gleis gibt, fehlt ein solches Angebot an allen anderen Bahnhöfen. Auch eine Orientierung in die Stadt oder Region fällt vielfach schwer, wenn ein kompetenter Ansprechpartner vor Ort fehlt.

Unterstützung beim Ein- oder Ausstieg fehlt an allen Bahnhöfen, ist aber insbesondere vor dem Hintergrund der fehlenden Barrierefreiheit an vielen Bahnhöfen dringend von Nöten. Serviceangebote zum Abbau dieser Hindernisse bieten die Möglichkeit, das Reisen mit der Bahn in der Region attraktiver zu machen und damit auch die Nutzungsintensität der Strecke insgesamt zu erhöhen.

Bahnhofsnaher Service

Im Jahr 2014 konnte am Bahnhof Dorsten durch die rebeq GmbH, einem kreisweit agierenden Bildungsträger, ein „Modellprojekt“ der Serviceoffensive gestartet werden.

Gefördert im Rahmen des Projektes „Bürgerarbeit“ und angestellt bei der rebeq ist seit Mitte Januar ein Mitarbeiter am Bahnhof Dorsten und in der näheren Umgebung aktiv. Er ist Ansprechpartner bei Fragen rund um Dorsten und zur Orientierung in der Altstadt, unterstützt hilfebedürftige Menschen beim Gepäcktransport oder Ein- und Ausstieg, kontrolliert das Bahnhofsgelände und das Umfeld auf Verunreinigungen oder Schäden und meldet diese an die zuständigen Stellen. Angegliedert ist der Arbeitsplatz an die Radstation am Busbahnhof.

4.2.3 Serviceoffensive

Innovative Serviceangebote sichern Mobilität und sorgen für Belebung.

In allen Kommunen bestehen Ideen zur Entwicklung von innovativen Serviceangeboten für die jeweiligen Bahnhöfe.

In Dorsten soll das erfolgreiche „Modellprojekt“ der rebeq fortgesetzt und weiterentwickelt werden. Durch eine Ausdehnung der Präsenzzeiten des „Bahnhofskümmers“ und die Kooperationen mit weiteren lokalen Partnern könnte das Angebot ausgeweitet und neue Unterstützungsangebote geschaffen werden. Außerdem bietet die beabsichtigte Teilnahme der Stadt Dorsten am BIWAQ-Programm (Bildung Wirtschaft Arbeit im Quartier) die Chance, weitere Service-Angebote am Bahnhof mit Mitteln aus dem Europäischen Sozialfonds (EFS) zu etablieren.

Auf Initiative des BahnLANDLust-Projektes wird die Dorstener Agentur für Ehrenamt nun auch interessierte Senioren für die Tätigkeit als „Mobilagenten“ anwerben. Deren Tätigkeit wird zusätzlich zur Beratung über bestehende ÖPNV-Verbindungen in den ländlichen Stadtteilen (Wulfen, Lembeck, Deuten, Rhade) auch Hilfe bei der Bedienung der Fahrkartenautomaten, der Nutzung der Internetportale von DB, VRR, ZVM und Verkehrsunternehmen und persönliche Begleitsdienste beinhalten. Das Verkehrsunternehmen Vestische hat bereits zugesagt, die Schulung von engagierten „Mobilagenten“ zu übernehmen.

In der Gemeinde Reken soll im Zuge der Bahnhofsentwicklung in Maria Veen ebenfalls ein „Bahnhofskümmers“ installiert werden. Kooperationspartner könnten hier der Benediktushof sowie weitere lokale Partner sein.

In Coesfeld möchte das lokale „Senioren Netzwerk“ Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude nutzen, um von dort aus wichtige Servicedienstleistungen für Bahnreisende sowie Informationen zur Stadt und zur Region anzubieten. Zusätzlich zum „Bahnhofskümmers“ sollen die Räumlichkeiten im Bahnhof als Veranstaltungs-, Kultur- und Versammlungsort genutzt werden und den Bahnhof damit zusätzlich beleben und als neuen Ort bürgerschaftlicher Aktivität entwickeln.

Die Konzeptidee „Serviceoffensive und Bahnhofspaten am Bahnhof Coesfeld“ wurde bereits gemeinsam mit dem Seniorennetzwerk entwickelt, mögliche Aufgaben und der Raumbedarf definiert. Dieser fließt in das Investorenauswahlverfahren ein. Sobald hier Ergebnisse vorliegen, wird das Konzept gemeinsam mit dem Träger konkretisiert und an der Umsetzung gearbeitet.

Für das Teilprojekt Serviceoffensive ist eine finanzielle Unterstützung vereinbarte Realisierungen durch den Fördermittelgeber in Aussicht gestellt worden. Örtlich für die Funktion Serviceoffensive gegründete Vereine können eine jährliche Organisations- und Aufwandspauschale erwarten, wenn sie sich in einem Empfangsgebäude, das nicht der DB gehört und von dieser zu unterhalten ist, für die optische Aufwertung des Bahnhofs und des Gebäudes einsetzen und Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg oder bei der Bedienung des Fahrkartenautomaten anbieten. Mögliche Akteure sind in den Kommunen für die Aufgabe sensibilisiert. Noch sichergestellt werden müssen die konkreten Rahmenbedingungen an den Bahnhöfen und Haltepunkten: In Coesfeld ist noch die Eigentumsfrage des Bahnhofsgebäudes zu klären und in Maria Veen ist die Realisierung abhängig von der weiteren Entwicklung des Haltepunktes.

(s. Anlage 12)



4.2.4 Barrierefreiheit

Barrierefreie Wegekettens zum Bahnhof – in den Zug – vom Zug zum Ziel

Barrierefreie Umgestaltungen sind langfristige und umfassende Projekte. Nach Abstimmung mit dem MBWSV gilt landesweit derzeit aufgrund der Harmonisierung der Bahnsteigkantenhöhen mit den Fahrzeugeinstiegen ein Zeitraum von 30 Jahren als realistisch.

Ziel von BahnLANDLust ist es, zumindest für die meist frequentierten Stationen an der Strecke Coesfeld – Dorsten eine frühere Realisierungsperspektive zu generieren.

Nachdem der Bahnhof Coesfeld bereits in den vergangenen Jahren barrierefrei umgestaltet wurde, steht nunmehr die aufgrund zahlreicher Einrichtungen der Behindertenhilfe stark von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzte Station Maria Veen im Fokus und darüber hinaus der Bahnhof Reken und der geplante neue Haltepunkt Klein Reken.

In Dorsten konzentrieren sich die Planungen zur Barrierefreiheit auf den Bahnhof Dorsten als mit Abstand meistgenutzten Verkehrshalt.

Die Umsetzungsverantwortung für die bahnseitige Barrierefreiheit (einschließlich Bahnsteig) liegt bei der DB. Das BahnLANDLust-Projekt gibt Anstöße, um die dortige Prioritätseinstufung der Strecke Coesfeld-Dorsten zusammen mit dem Land anzuheben (vgl. Kapitel 2).

Der Fokus der geplanten kommunalen Maßnahmen zur Barrierefreiheit liegt auf Wegekettens. Bei der Beurteilung der Barrierefreiheit eines Gesamtweges ist das „schwächste Glied“ entscheidend. Barrierefreiheit am Bahnsteig nützt wenig, wenn der Bahnhof aus dem Ort nicht barrierefrei erreicht werden kann oder ein Spalt zwischen Bahnsteig und Zug den Einstieg behindert.

Als Demonstrator wurde der Rekener Ortsteil Maria Veen ausgewählt, in dem sich mehrere große Einrichtungen der Behindertenhilfe befinden.

In Zusammenarbeit mit einer dieser Organisationen wurden Barrieren auf dem Weg zum Bahnhof kartiert und systematisch beseitigt (im kommunalen Bereich teilweise bereits in Eigenleistung der Gemeinde Reken erfolgt bzw. in Planung).

Die Zweckverbände haben angekündigt, im Zuge der nächsten Neuausschreibung des Verkehrs auf der Strecke Züge mit Schiebetritten zu bestellen, die beim Einstieg den Spalt zwischen Zug und Bahnsteig überbrücken.

Mit den geplanten durchgehenden Zügen nach Essen (siehe Kap. 4.1.1) wird eine direkte Anbindung an den barrierefrei ausgebauten Hauptbahnhof Essen vorgeesehen.

Bei Realisierung aller dargestellten Maßnahmen wird Barrierefreiheit von wichtigen Ausgangspunkten – zum Bahnhof – vom Bahnsteig in den Zug – aus dem Zug – zu wichtigen Zielen demonstriert.

(s. Anlage 13)

4.3 Baustein: Erlebnisachse BahnLANDLust



4.3.1 Regions-Marketing

Freizeitziele in der Region und aus der Region vermarkten

Ergänzend zu den in Kap. 4.1.7 beschriebenen Maßnahmen des Verkehrsmarketing sollen gezielt Reiseanlässe für freizeittouristische Besucher gefunden und – mit Fokus auf eine Anreise mit der Bahn – beworben werden. Arbeitsclaim für den touristischen Besucher: ‚Steig doch mal aus‘ (analog zum Claim für Alltagsnutzer ‚Steig doch mal ein‘, siehe Kap. 4.1.7).

Dazu bedarf es einer Aktionsmarke zur verbindenden Identifikation der kommunalen Angebote – einfach nutzbar, nutzenbringend und attraktiv für die ‚Mitvermarktung‘ durch die Touristikverbände in Ruhrgebiet und Münsterland.

Vor dem Hintergrund der beiden unterschiedlichen Strategieansätze und Zielgruppen

- A) rational motivierte Besucher/ Alltagsnutzer des ÖPNV
- B) emotional motivierte Besucher/ touristische Motive

muss die aktive Bewerbung der Region über eine emotionale und freizeitorientierte Ansprache erfolgen.

Das Versprechen

Die Region um Coesfeld-Reken-Dorsten hat zahlreiche Talente, jedoch auf den ersten Blick kaum Alleinstellungsmerkmale. Besucher der Region werden durchaus mit all ihren Sinnen angesprochen. Daher muss ein Paket aus gemeinsamen Talenten geschnürt werden, das den Touristikverbänden als Erweiterung des eigenen Angebots dient.

Als besondere Begabungen der Kommunen konnten identifiziert werden:

- Chöre in Coesfeld (mögliche Angebote: moderierte Chorprobe, Freiluftsingens, Musik entdecken...)
- Riechen in Reken (mögliche Angebote: Riechseminare, geführte Fahrradtouren, Kräuter erleben...)
- Dinner in Dorsten (mögliche Angebote: Kulinatour (Bahn/Rad/Wandern), gesundes Kochen...)

Daraus leiten wir als touristisches Versprechen eine ‚Region der Sinne‘ ab, die den emotionalen Rahmen der Aktionsmarke bildet.



noch abzustimmender Entwurf der Aktionsmarke

4.3.1 Regions-Marketing

Die Begründung

Die Region verfügt über ein breites und tiefes Angebot an kulturellen Höhepunkten:

- Chöre in Coesfeld: Konzerttheater, Chöre, Mönchsgesänge...
- Riechen in Reken: Kräuter- und Spinatanbau, blühende Felder...
- Dinner in Dorsten: 4 offizielle Top-Restaurants, kulinarisch attraktiv...

Diese besonderen Talente werden so in den bestehenden touristischen Angeboten des Münsterlandes und des Ruhrgebietes noch nicht kommuniziert bzw. genutzt.

Die „Region der Sinne“ mit ihrer stark emotionalisierten Ansprache ist also als Basis für eine Aktionsmarke ideal geeignet.

Die Inszenierung

Die Aktionsmarke dient als Klammer – quasi als das Geschenkband um unser Paket – für die Angebotsmodule, die wir den Touristikverbänden zur Erweiterung ihres eigenen Portfolios, aber auch den Verkehrsverbänden und Streckenbetreibern wie ZVM, VRR und NWB anbieten, z.B.

- fertige Prospekte, Flyer und Routenvorschläge
- Inhaltselemente für bestehende Publikationen
- Contentmodule für die Internetauftritte
- vorbereitete Presse- Informationspakete

In Gesprächen mit Tourismusakteuren aus der Region sowie dem Münsterland e.V. und der Ruhrtourismus GmbH wurde diese Zielsetzung abgestimmt und die Bereitschaft zu einer Beteiligung an gemeinsam getragenen Ansätzen grundsätzlich geklärt.

Als nächster Schritt ist ein Workshop mit diesen Beteiligten geplant, um konkrete Maßnahmen zu entwickeln und Beiträge der Partner zu konkretisieren.

In der Vorbereitung wurden im Auftrag der Projektträger Zielgruppen definiert und ein Vorgehensmodell entworfen.

(s. Anlage 14)

ZG-/Motiv-cluster	strateg. Segment/Absender	Grobskizze Kommunikation	konzeptionelle Grundorientierung	Maßnahmen		
Freizeit-orientierte	BahnanDLust	B	Ba	EMOTIO		
		Unspezifische Orientierung Kommunikationsziel: regionsgebundenes Erlebnis	Einsatz aufmerksamkeitsstarker Werbung Information + aufmerksamkeitsstarke Kernmotive / Attraktoren aus der Region		Pressearbeit Basisinformations-/Argumentationsmedien	
		Spezifische Orientier. (anlassbezogen auf konkretes, bereits etabliertes Event.	Bb		Einsatz aufmerksamkeitsstarker Werbung Emotionale Einladung zu bestehenden Kernevents in der Region	Dialogmarketing
		Spezifische Orientier. (anlassbezogen auf neues, "speziell kreierte" Event.	Bc		Einsatz aufmerksamkeitsstarker Werbung Emotionale Einladung zu neuen regionalen Events / Probierraktionen	Aktionswerbung

4.3.2 Anschlussmobilität (Freizeitwege)

Rad/Wanderwege untereinander und mit der Bahn vernetzen

Für Besucher sind die Bahnstationen Orientierungs- und Ausgangspunkte. Um die Attraktionen der Region zu erreichen, sind Anschlussverkehrsmittel erforderlich. Beliebt und insbesondere für Bahnreisende geeignet ist dafür das Fahrrad.

Um kombinierte Fahrrad- und Bahnnutzungen – mit Leihfahrrädern oder dem eigenen, in der Bahn mitgenommenem Rad – von Besuchern zu fördern, sollen die Bahnstationen noch stärker in touristische Wegeführungen der Region eingebunden werden.

Hierzu gehören

- Anbindungen an die überörtlichen Themenrouten für die Stationen **Coesfeld-Lette** sowie die **Dorstener** und **Rekener Bahnhöfe**,
- die Ausweisung einer Erlebnisroute durch den Projektraum und
- ein einheitliches Informationssystem.

Eine Sinnen-Erlebnis-Route soll als themenorientierte Route mit entsprechender Wegweisung die besonderen Sinnen-Erlebnisse Hören, Riechen und Schmecken der BahnLANDLust-Region (siehe Kap. 4.3.1) sozusagen „by the way“ konsumieren lassen, an Aussichtsplätzen mit entsprechenden Informationstafeln und bei der Durchfahrt regionaltypischer Siedlungs- und Landschaftsräume. Ziel ist die Ausweisung einer durchgängigen Route, die die touristisch interessanten Punkte im Projektraum unter Beachtung der Projektbausteine „LandLust“ und „KulturLand“ auf attraktiven Wegen verbindet. Der Schwerpunkt wird dabei nicht auf eine möglichst kurze, sondern auf eine möglichst attraktive Verbindung gelegt. Eine Themenroute, die die touristisch interessanten Punkte im Projektgebiet BahnLANDLust durchgängig verbindet, existiert heute noch nicht, so dass zusätzliches touristisches Fahrgastpotenzial für die BahnLANDLust-Schiene aktiviert werden kann.

Für die beiden Maßnahmen „Anbindung an die überörtliche Themenrouten“ und „Ausweisung einer Erlebnisroute“ haben die Projektträger eine Anmeldung zum Programm „Nahmobilität“ (Wegweisung im Radverkehrsnetz NRW) mit der Bezirksregierung

Münster abgestimmt und als Grundlage der Einplanungsgespräche mit dem Ministerium eingereicht. Die Einplanungsgespräche für das Programm Nahmobilität finden voraussichtlich im Frühjahr 2015 statt.

Für die Finanzierung des Informationssystems und der Ausstattung der Erlebnisroute (z.B. Sitzgelegenheiten, Fahrradständer) werden mehrere Förderzugänge angestrebt:

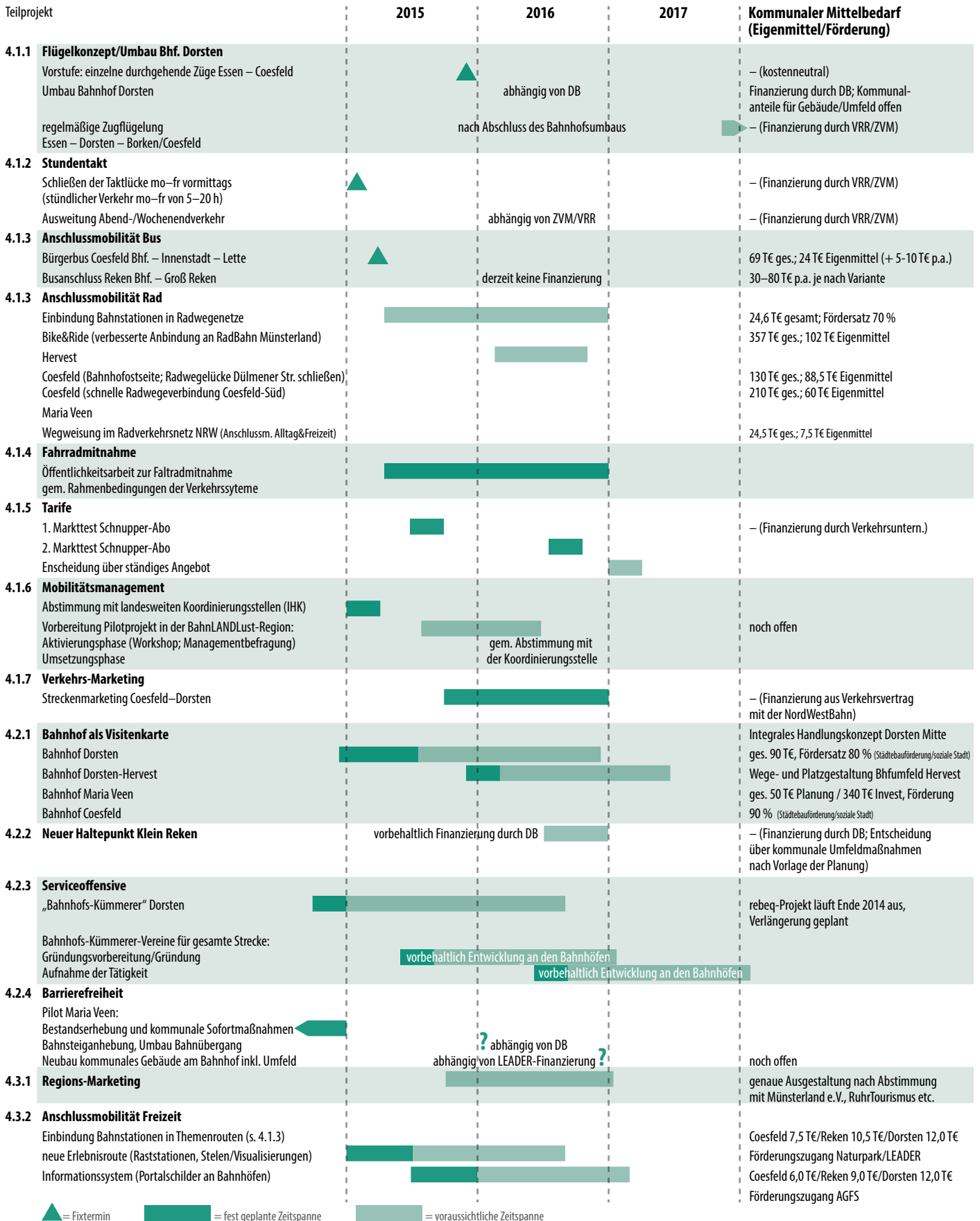
- Fördermittel für die Öffentlichkeitsarbeit der Mitgliedsstädte der AGFS – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW
- LEADER-Förderung
- Förderung von Projektteilen mit Naturparkbezug über Dez. 51

Die Förderung von Informationssystemen ist über Fördermittel für Öffentlichkeitsarbeit der AGFS - Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW vorgesehen. Eine ergänzende Förderung von Projektteilen mit Naturparkbezug wird über Dez. 51 angestrebt.

(s. Anlage 15)



5 Zeit- und Maßnahmenplanung





Stadt Dorsten
Gemeinde Reken
Stadt Coesfeld



BahnLANDLust
ZUKUNFTSSCHIENE
Coesfeld-Reken-Dorsten

www.bahnlandlust.de