



VCD Kreisverband Minden-Lübbecke – Herford
Bültestraße 70 b, 32584 Löhne

Stadt Minden / MindenBus
Bürgermeister Michael Jäcke
Beigeordneter Lars Bursian
mhv
Geschäftsführer Achim Overath

Kreisverband Minden-Lübbecke – Herford
Bültestraße 70 b
32584 Löhne
e-mail: minden-herford@vcd.org
Internet: www.vcd.org/minden-herford/

Minden, den 22. April 2020

OFFENER BRIEF – Betriebskonzept und Infrastruktur Stadtbus Minden zeitnah nachsteuern

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Jäcke, sehr geehrter Herr Bursian, sehr geehrter Herr Overath,

der VCD Minden-Lübbecke Herford meldet sich zu Wort.

Wir begrüßen die Angebotsverbesserungen im Stadtbusbetrieb vom Dezember 2019. Der Wegfall des Taktlücken – kaschiert als Freizeitnetz – war überfällig. Auch die Einführung der Ringbusse ist eine tolle Neuerung. Nichtsdestotrotz müssen wir aber sehr deutlich auf aktuelle, teils aber auch strukturelle Mängel hinweisen.

Diese Mängel stehen einem durchschlagenden Erfolg und Fahrgastzuwachs beim Stadtbus Minden doch sehr entgegen. Zunächst die – aus Sicht des VCD - strukturellen Mängel:

+ Es gibt – auch nach Gründung der Stadtverkehrsgesellschaft – innerhalb der Kernverwaltung Stadt Minden keinen „MindenBus-Kümmerer“.

Wir stellen fest: Niemand bringt die Anliegen eines funktionierenden Stadtbussystems für Minden zielgerichtet voran:

- Die aushängenden Netzpläne in Schaukästen am Bahnhof sind veraltet.
 - Der neu aufgelegte Netzplan – online abrufbar – und am ZOB ausgehängt, ist dennoch fehlerhaft:
 - + Die Halte „Kreishaus und Wittekindsallee“ fehlen.
 - + Die Ringbuslinie 15 fährt vom Bahnhof direkt zur Hermannstraße, am Halt „Kaiserstraße“ schließt sich der Ring (und nicht am ZOB).
 - + Der Verlauf der Ringbuslinie im Netzplan trifft nicht die topologischen Gegebenheiten. Es gibt entlang der Ringstraße einen Parallellauf von Ringbus und Linien 2 und 3. Die (neue) Haltestelle „Moltkestraße“ sollte besser „Ringstraße/Bismarkstraße“ heißen. Platt formuliert: Der Ringbus ist im Netzplan zu weit rechts in Bezug auf die anderen Linien verortet. **Die aktuell erstellte Grafik Netzplan ist also unzutreffend und damit verwirrend.**
 - Die Fahrplanaushänge in den Schaukästen am Bahnhof Minden (Gesamtfahrplan) weisen nicht das gesamte Fahrtenangebot aus, z.B. Abfahrten der neuen Ringbuslinie fehlen. Der Gesamtfahrplan macht an dieser Stelle aber Sinn.
 - Die Beschriftung der Haltestellenmasten ist nicht durchgängig um die Ringbuslinien 14 und 15 aktualisiert.
- ⇒ Es fehlt der „Kümmerer“ von Seiten der Stadt Minden, der für die nutzerfreundliche Ausgestaltung der Haltestelleninfrastruktur verantwortlich zeichnet. Ein ausführlicher Hinweis betreffs Nutzerfreundlichkeit findet sich als Anhang. Insbesondere zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang, dass bei Haltestellen für stadtauswärts führende Fahrten nur „Sammelabfahrtspläne“ aushängen, die alle Abfahrten in chronologischer Folge listen. Linienbezogene Abfahrtstafeln sind das einzig übersichtliche Informationsmittel und daher erforderlich.



+ Auch als strukturellen Mangel – es fehlt der „Kümmerer“ – sieht der VCD folgende selbstgewählte „Kinderkrankheiten“ des neuen Betriebskonzepts mit Ringbuslinie:

- Die **Fahrtzielanzeige** an den Bussen wird sofort bei Verlassen des ZOB bereits als „ZOB Minden über....“ angezeigt. Gleiches gilt für die Digitalanzeige am ZOB. Das ist ein „Webfehler“, ein gravierender Mangel in der Kommunikation. Denn ein Fahrzeug, das sich vom ZOB entfernt darf nicht Richtung „ZOB über“ beschriftet sein. (Spätestens beim Zustieg am Bahnhof ist der Kunde verwirrt, welchen der vielen Richtung „ZOB...“ gekennzeichneten Busse er nun besteigen muss, um direkt zum ZOB zu kommen). Derselbe Webfehler tritt auch in den Aushangfahrplänen an den Haltestellenmasten auf: In jedweder Richtung wird der ZOB Minden als Zieldestination ausgewiesen, eben auch bei den Zustiegstellen für ausbrechende Fahrten in die Stadtteile. Hochgradig verwirrend.
 - Derzeit und seit Monaten erreichen die Busse keine **Beeinflussung der Lichtsignalanlagen**. Somit sind (fast) alle Fahrzeuge auf der Achse ZOB – Bahnhof über Wesertor und in Gegenrichtung verspätet. Damit ist selbst der Bus-Bus-Übergang am ZOB aus Richtung Bahnhof nicht gesichert. Extrem kundenunfreundlich und daher abschreckend.
 - Auch eine der wesentlichen Zielsetzungen der Ringbuslinie 14 wird nun regelmäßig verfehlt: **Der Anschluß auf den wichtigen Zug RE 6 (Minden Bahnhof ab zu Minute 28) wird nicht zuverlässig erreicht**. Ein struktureller Mangel, der diese Linie letztlich zur Totgeburt verkommen lässt.
- ⇒ Es fehlt der „Kümmerer“ von Seiten der Stadt Minden, der solche betrieblichen Mängel zeitnah erkennt und für Abhilfe sorgt.

+ Die Linienführung der Ringbuslinien 14, 15 muss nachgesteuert werden.

Die Anschlusssicherung Zug/Bus am Bahnhof Minden muss oberste Priorität haben.

Neben den benannten Maßnahmen Beeinflussung der Lichtsignalanlagen in der Achse ZOB muss dringend auch über eine Anpassung der Linienführung und der Haltestelleninfrastruktur für die Ringbusse verhandelt werden. **Der Ringbus kann zum Rückgrat des MindenBus werden**. Das aber wird nur nach erheblicher Beschleunigung und geänderter Linienführung klappen.

Das heißt konkret:

Der Halt ZOB der Linie 14 und 15 ist mit einer Haltestelle am Klausenwall auf Höhe des ZOB einzurichten (statt auf den ZOB aufzufahren).

Die Bedeutung des Ringbus liegt nicht in der Bus-Bus-Verknüpfung am ZOB sondern in der Bus-Zug-Verknüpfung am Bahnhof.

Der aktuelle Zeitverlust beim Auffahren auf den ZOB ist systemrelevant und unverhältnismäßig. Er soll daher wegfallen.

Die Bedeutung des Ringbus liegt in der Bus-Zug-Verknüpfung am Bahnhof.

Der VCD empfiehlt, zwei Bussteige vor das Bahnhofsgebäude Minden (z.B. längs Gleis 11) zu legen. Das verkürzt den Bus-Bahn-Übergang systemrelevant.

Bus und Taxi müssen den Übergangspunkt am Bahnhof tauschen. Taxis und MIV / Kiss&Ride werden grundsätzlich auf die Anbindung über Bahnstraße verwiesen.

Der Bahnhofsvorplatz bleibt dem Umweltverbund aus Bus-, Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Zufahrt aus Richtung Innenstadt nur für Busse als Linksabbieger von der Viktoriastraße.

Weiterführung:

Der VCD sieht diese Lösung - zwei Bussteige vor dem Bahnhofsgebäude – als passend für alle Buslinien. Der Busbetrieb benötigt keine Wartezeiten am Bahnhof. Im Gegenteil. Pünktliches Eintreffen, Fahrgastwechsel und Abfahren. So läßt sich mit (nur) zwei Haltestellen die Zug-Bus-Verknüpfung im Stadtbus Minden optimal erreichen. Gerade auch für beide Ringbuslinien.

Die Pufferzeit der Ringbuslinien soll bei WAGO / FH liegen, die der anderen Linien am ZOB.



Der Halt „Kreishaus“ ist in die Linienführung der Linie 14 und 15 aufzunehmen, beide Linien sind über die Kreuzung Ringstraße mit Portastraße zu führen. *(Für Linie 15 bedeutet das die nicht unerhebliche Verlängerung von mehr als 2 km, für Linie 14 nur eher unbedeutende 900m).* So wird das Fahrgastpotential von über 1000 Beschäftigten am Kreishaus attraktiv angeschlossen (ein Job-Ticket-Angebot ist dort in Vorbereitung).

#Der Halt Agentur für Arbeit ist Bestandteil der aktuellen Linienführung und soll angeschlossen werden.

Das Fahrgastpotential ist erheblich, zudem kann ein Jobticket-Angebot weitere Potentiale erschließen.

Die Bedeutung des Ringbus liegt in der Bus-Bus-Verknüpfung im Westteil der Stadt an der Ringstraße. Das Fahrgastpotential dort „liegt am Weg“ und ist überhaupt nicht erschlossen. Die Schnittstellen der Ringbuslinien 14 und 15 mit den Durchmesserlinien sind als Umstiegsstellen zu entwickeln.

Stadtbuslinie 2 und 3 werden ohnehin kurz über den Ring geführt und sind an der Haltestelle „Moltkestraße“ (besser „Ringstraße/Bismarkstraße“) mit den Ringbuslinien verknüpft werden.

Für den morgendlichen Berufsverkehr vom Bärenkämpfen in die Stadt und zum Bahnhof lässt sich so auf Basis der aktuellen Fahrplanlage sofort eine attraktive Verknüpfung der Linie 3 stadteinwärts mit der Ringbuslinie 14 realisieren. Bei Taktverdichtung im Ringbus sind weitere Verbesserungen mit Attraktivitätssteigerung offensichtlich.

Mit einer Führung der Ringbuslinien über Portastraße / Kreishaus gewinnt auch eine Verknüpfung der Ringbuslinien mit dem Halbstundentakt der Linien 613/13 (Richtg. von/aus Dützen, Bad Oeynhausen) eine noch größere Bedeutung.

Die Verknüpfung kann – bei Einrichtung zusätzlicher Haltestellen durch eine Verknüpfung an der Kreuzung Ringstraße / Rodenbecker Straße attraktiv möglich werden. In der aktuellen Fahrplanlage kann so ein attraktiver Anschluss vom Ringbus der Linie 15 auf die stadtauswärts geführte Linie 13 bzw. 613 hergestellt werden. In der Gegenrichtung ist der Übergang stadteinwärts von Linie 13 bzw. 613 auf den Ringbus Linie 14 mit unter zehn Minuten Übergang nicht perfekt aber noch nützlich.

Gerne suchen wir den weiteren Austausch zu diesen Vorschlägen und verbleiben mit freundlichem Gruß!

Thomas Dippert

Lennart Lüders

Gotthard Korella

P.S.: Nachtrag: Aus gegebenem Anlass ist der Ticketverkauf im Bus eingestellt. Kunden werden auf den Vorverkauf verwiesen, das bedeutet für den Stadtbus dann die Verkaufsstelle am ZOB.

Unverständlich, dass dort das **Kurzstreckenticket** nicht verkauft wird. Ein für die Stadtbusnutzer wesentliches Ticketangebot ist damit aktuell nicht verfügbar. Kunden werden verprellt oder als Bittsteller vom Fahrpersonal „mildtätig“ mitgenommen. So bitte nicht! Gute Organisation und faire Kommunikation geht anders.

Außerdem: Her mit Faltplänen als Medium für Nutzerinformation. „Smartphone only“ klappt nicht bei wesentlichen Zielgruppen.

