

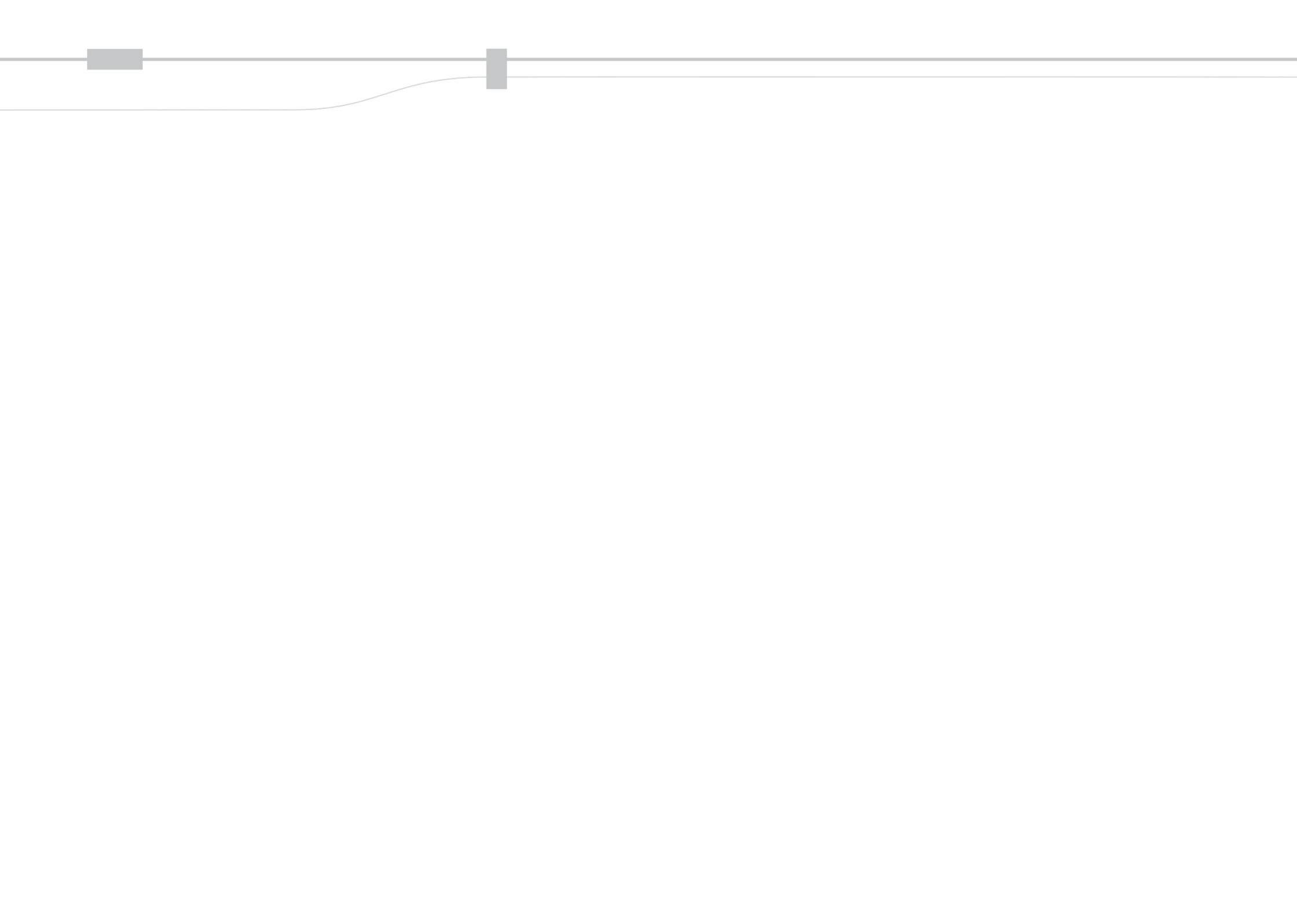


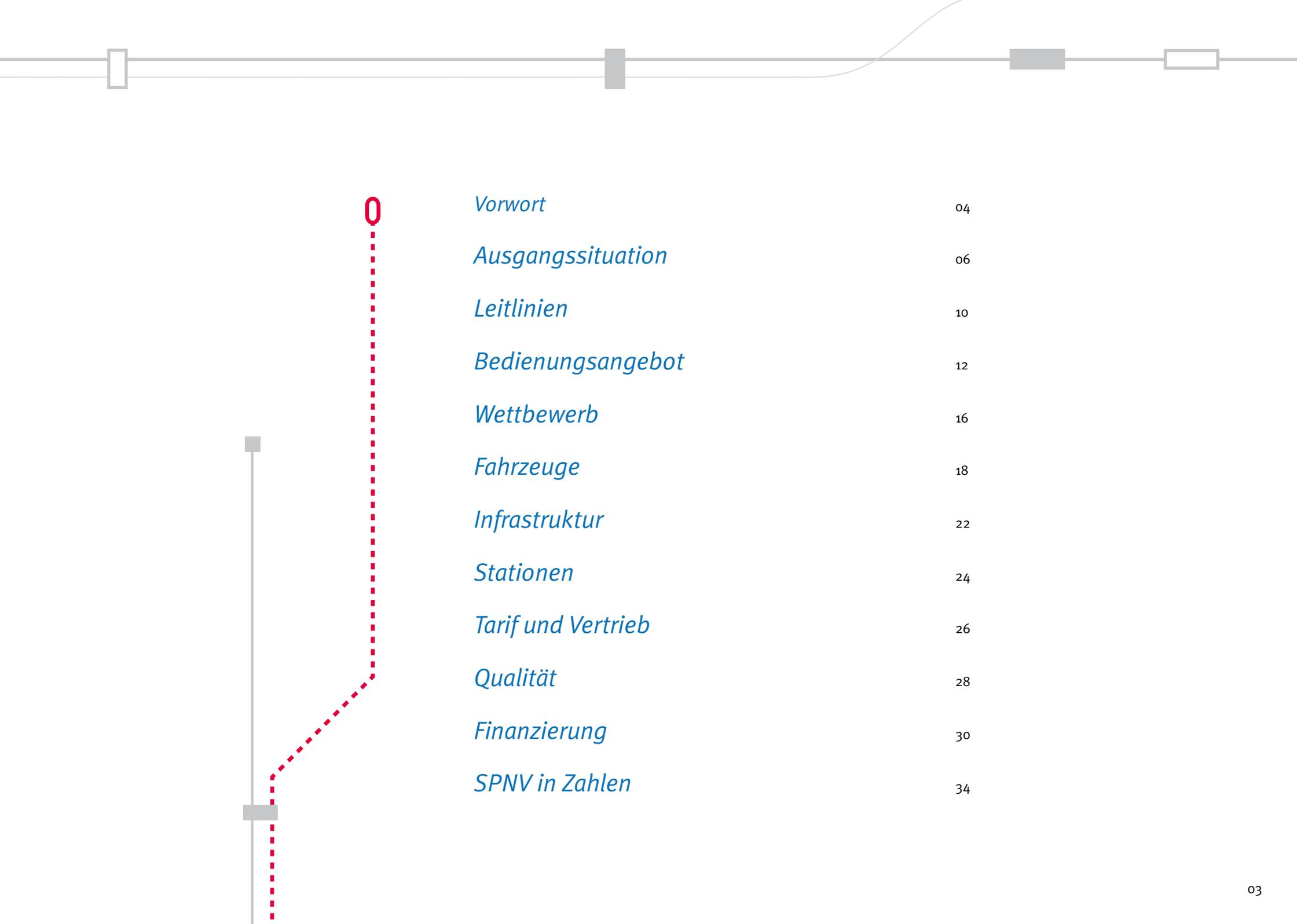
2013+

Konzept zum Schienenpersonennahverkehr



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH





0

<i>Vorwort</i>	04
<i>Ausgangssituation</i>	06
<i>Leitlinien</i>	10
<i>Bedienungsangebot</i>	12
<i>Wettbewerb</i>	16
<i>Fahrzeuge</i>	18
<i>Infrastruktur</i>	22
<i>Stationen</i>	24
<i>Tarif und Vertrieb</i>	26
<i>Qualität</i>	28
<i>Finanzierung</i>	30
<i>SPNV in Zahlen</i>	34



Liebe Leserinnen und Leser,

die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH organisiert im Auftrag des Landes Niedersachsen den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) außerhalb der Ballungsräume Braunschweig und Hannover. Daneben unterstützen wir in Abstimmung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Kommunen und Unternehmen, die in die Nahverkehrsinfrastruktur investieren wollen.

Mit dem SPNV-Konzept 2013+ stecken wir unsere mittel- bis langfristigen Ziele für die Weiterentwicklung des SPNV ab. Wir wollen die seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den SPNV im Jahre 1996 verfolgte Strategie im Lichte der aktuellen und absehbaren Rahmenbedingungen weiter entwickeln. Dank hoher Investitionen insbesondere in neue, attraktive Fahrzeuge, einer aktiven Wettbewerbspolitik und eines verbesserten Fahrplanangebotes konnte das Erscheinungsbild des SPNV in Niedersachsen in den letzten Jahren nachhaltig gesteigert werden. Hiervon profitieren Kunden und Regionen gleichermaßen. Es gilt

nun, die erreichte hohe Angebotsqualität zu wahren und gezielt weiter zu steigern.

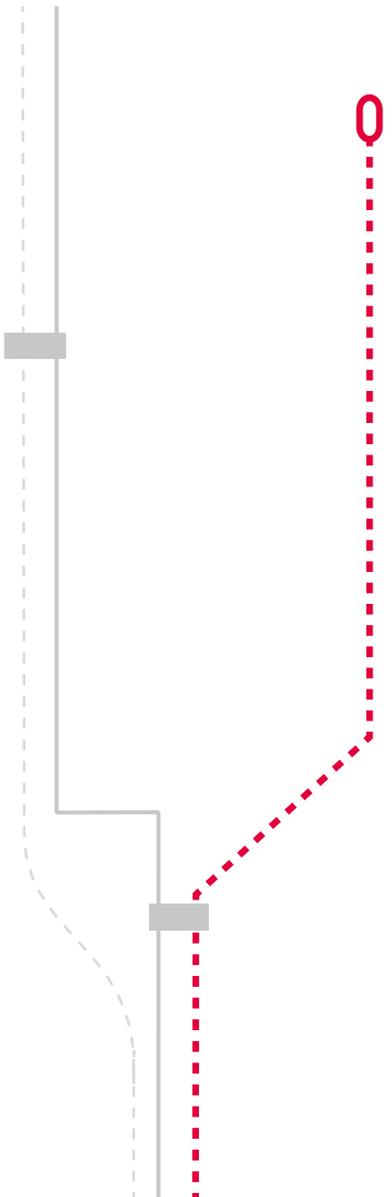
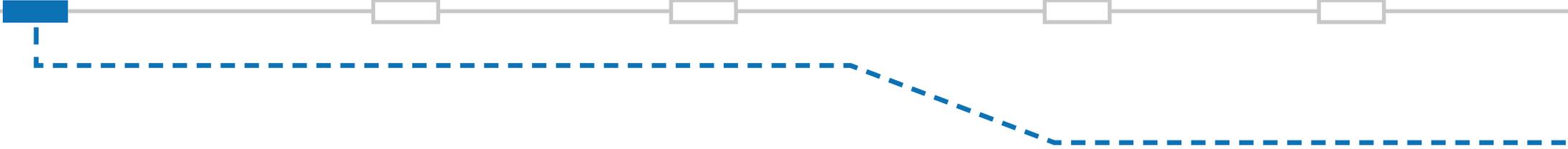
Gleichwohl stehen wir vor neuen Herausforderungen. Nicht nur die Entwicklung der verfügbaren Finanzmittel spielt eine maßgebliche Rolle, um die Mobilität von morgen zu sichern. Zunehmende Bedeutung werden künftig auch die Verfügbarkeit des Schienennetzes, das Grundlage für einen attraktiven SPNV ist, und gesamtgesellschaftliche Themen wie z. B. der demografische Wandel erlangen.

Die Erfahrung zeigt, dass der Erfolg umso größer ist, je enger die verschiedenen Akteure kooperieren und je homogener sich das Verkehrsangebot für den Kunden präsentiert. Gerade in ländlichen Regionen wollen wir alle Kräfte bündeln, um den Kunden ein auf Dauer verlässliches, attraktives Mobilitätsangebot unterbreiten zu können.

Niedersachsen als Flächenland braucht ein umfassendes und zukunftsweisendes Nahverkehrsangebot. Mit dem Konzept 2013+ haben wir unsere Planungsziele formuliert. Wir wollen damit dem Fahrgast ebenso wie den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern und den Kommunen, die den straßengebundenen Nahverkehr organisieren, für die nächsten Jahre eine verlässliche Orientierungshilfe an die Hand geben.

Geschäftsführer Hans-Joachim Menn

Geschäftsführer Klaus Hoffmeister



Wir sind auf dem Weg

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahr 1996 oblag es den Bundesländern, die Organisation für den SPNV und dessen Finanzierung zu regeln. Die Grundlagen finden sich im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz; es bestimmt die Region Hannover und den Zweckverband Großraum Braunschweig in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen als Aufgabenträger für den gesamten Nahverkehr auf Straße und Schiene. Außerhalb der Ballungsräume Hannover und Braunschweig ist dem Land die Organisationsverantwortung für den schienengebundenen Nahverkehr übertragen worden. Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe hat das Land 1996 die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gegründet. Mit dem neuen SPNV-Konzept 2013+ werden Planungsziele für den Zeitraum bis 2017 formuliert und Orientierungshilfen für die übrigen ÖPNV-Aufgabenträger gegeben. Inhaltlich knüpft die neue Konzeption an das erste SPNV-Konzept von 1997 an; dessen Oberziele haben noch heute Gültigkeit:

- Erhaltung und Stärkung des SPNV,
- Optimierung des Einsatzes der verfügbaren Mittel und
- Aktivierung der Marktkräfte.

Als flächenmäßig zweitgrößtes Bundesland haben Erreichbarkeit und Mobilität für Niedersachsen eine besondere Bedeutung. Mit 167 Einwohnern/km² (Bundesdurchschnitt 230 Einwohner/km²; Stand 31.12.2007) gehört Niedersachsen zu den Bundesländern mit der geringsten Bevölkerungsdichte. Diese Siedlungsstruktur erweist sich gerade außerhalb der Verdichtungsräume Hannover und Braunschweig als große Herausforderung. 26% der niedersächsischen Bevölkerung lebt in Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern, knapp 39% im ländlichen Raum. Dennoch erreicht das heutige SPNV-Angebot fast 70% der Bevölkerung. Dafür sorgt ein Netz aus 12 Express-, 16 Metropol- und 29 Regional-Linien. Überwiegend wird ein Stundentakt angeboten; Taktverdichtungen in besonders nachfragestarken Zeiten und auf ausgewählten Streckenabschnitten stehen geringere Taktfolgen auf einzelnen Linien in nachfrageschwächeren Zeiten gegenüber.

Insgesamt konnten fast alle Bausteine des SPNV-Konzepts von 1997 umgesetzt werden. Im Bereich der LNVG ist seit Übernahme der Verantwortung für den SPNV – mit Ausnahme der 4 km langen Stichstrecke nach Bad Lauterberg im Zusammenhang mit der Umsetzung eines neuen regionalen Nahverkehrskonzepts – keine Strecke aus der Bedienung herausgenommen worden. Vielmehr konnte das Streckennetz durch die Reaktivierung des „Haller Willem“ sogar erweitert werden. Die überaus positive Nachfrageentwicklung in den schwerpunktmäßig entwickelten Teilnetzen bestätigt die Richtigkeit unseres Ansatzes, gezielt auf Investitionen zu setzen und Stärken zu stärken:

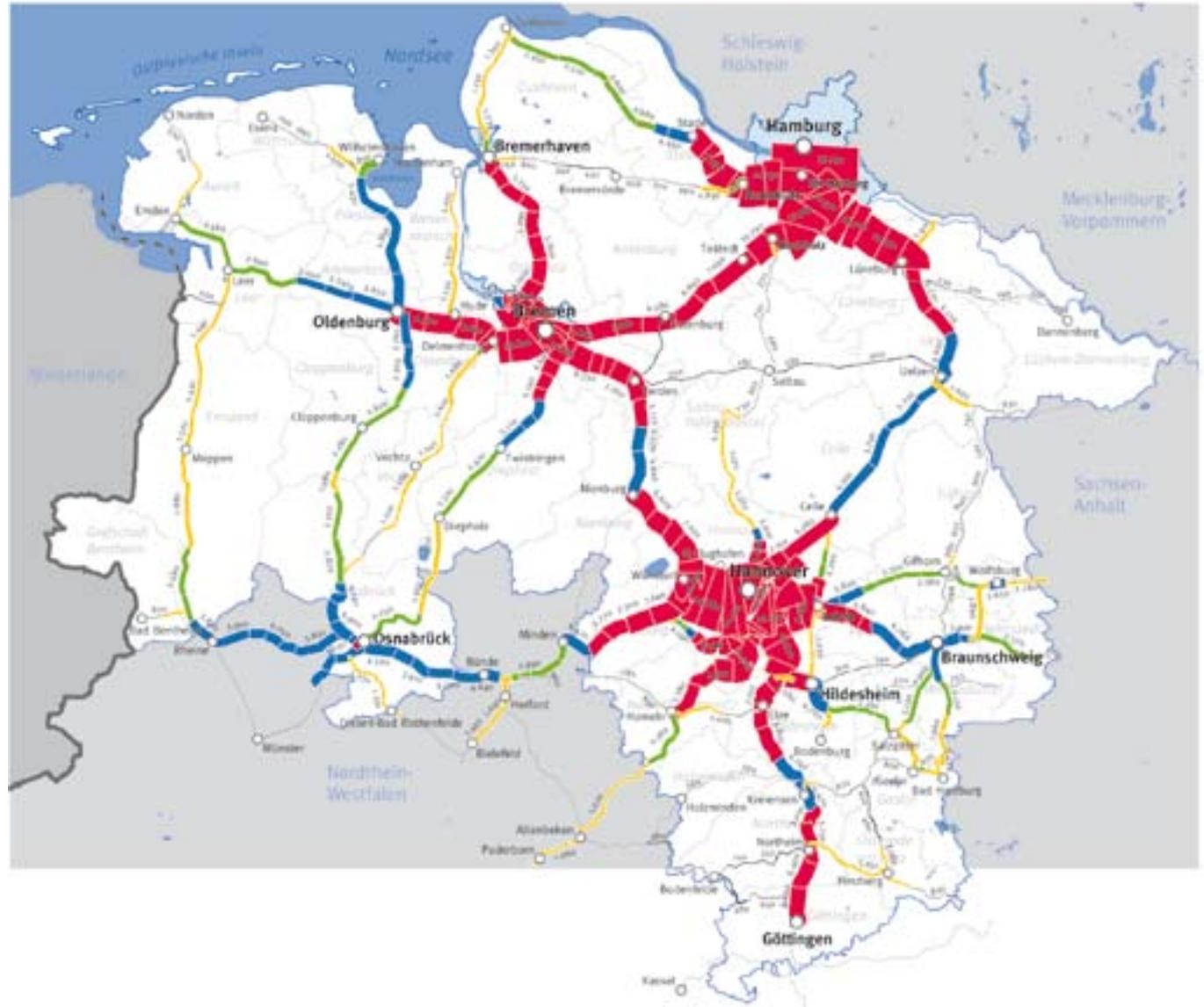
- Mit der Einführung der S-Bahn im Großraum Hannover im Jahr 2000 und der Einbeziehung angrenzender Mittel- und Oberzentren wie Celle, Minden, Nienburg, Paderborn und zuletzt Hildesheim im Jahre 2008 haben wir den Nahverkehr im Ballungsraum Hannover nachhaltig aufgewertet. Die seitdem registrierte Nachfragesteigerung von 100% unterstreicht die Attraktivität dieses neuen Angebotes.

0

Querschnittsbelastung Montag-Freitag

Fahrplan 2008

- █ Mehr als 5.000 Reisende pro Tag
- █ 3.000 bis 5.000
- █ 2.000 bis 3.000
- █ 1.000 bis 2.000
- █ 500 bis 1.000
- █ weniger als 500
- █ keine Angaben



- Noch erfreulicher war die Entwicklung im Dreieck Wilhelmshaven/Bremen/Osnabrück, dem so genannten Teilnetz Weser-Ems. Seit dem Start des neuen Verkehrsunternehmens NordWestBahn im Jahr 2000, dem Ausbau der Strecken und Stationen sowie dem Einsatz neuer, attraktiver Fahrzeuge konnte die Nachfrage in diesem Teilnetz um rund 150% gesteigert werden, in der Spitze – auf der Strecke zwischen Delmenhorst und Hesepe – sogar um 545%.
- Ferner wurden die schnellen Zugverbindungen (RegionalExpress, metronom) zwischen den aufkommensstarken Zentren durch den Einsatz moderner Doppelstockwagen und neuer, leistungsstarker Lokomotiven gezielt aufgewertet. Die aus Kunden- und Angebotssicht herausgehobene Stellung dieser Linien für den Nahverkehr in Niedersachsen konnte dadurch weiter gefestigt werden.

- Selbst in ländlichen Räumen sind unter günstigen Voraussetzungen und bei Ausschöpfen aller Potentiale beachtliche Fahrgastzuwächse zu erzielen: So wuchs nach dem Wechsel des Betreibers und dem Einsatz neuer Triebwagen die Nachfrage auf der Gesamtstrecke Bünde – Rinteln – Hameln – Hildesheim – Bodenburg (Weser-/Lammetalbahn) um knapp 70%, auf der „runderneuerten“ Lammetalbahn Hildesheim – Bodenburg allein sogar um 240%.

Ziel bleibt, alle Teilräume des Landes angemessen miteinander zu verknüpfen und das jeweilige Nahverkehrsangebot auf die spezifischen Erfordernisse der einzelnen Regionen abzustimmen. Dazu gehören z. B. spezifische verkehrliche Anforderungen von Fremdenverkehrsregionen, aber auch die jeweils prognostizierte demografische Entwicklung sowie übergeordnete siedlungs- und umweltpolitische Zielvorgaben.





Die bisherigen Erfolge bestärken uns, auf dem eingeschlagenen Weg weiter voranzuschreiten. Dabei gilt es, Bewährtes weiter zu entwickeln und um neue Ansätze zu ergänzen. Folgende Leitgedanken liegen dem Konzept 2013+ zugrunde:

- **Kontinuität:** Das Konzept 2013+ setzt auf der bisherigen Strategie auf. Seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft im Jahre 1996 sind messbare Erfolge sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite erzielt worden. Dennoch gibt es noch erheblichen Handlungsbedarf. An den Oberzielen – Steigerung der Attraktivität des SPNV, Optimierung des Mitteleinsatzes und Wettbewerb – soll daher weiter festgehalten werden.
- **Transparenz:** SPNV ist kein Selbstzweck, sondern Teil eines umfassenden Nahverkehrs- und Mobilitätsangebotes. Der Kunde soll durch klare und verständliche Informationen angesprochen werden.
- **Regionale Gesamtkonzepte:** Der SPNV ist das Rückgrat und Grundangebot des Nahverkehrs in ganz Niedersachsen. Spezifische regionale Anforderungen sollen so weit wie möglich berücksichtigt werden. Einzelmaßnahmen sollen dabei auf ein Gesamtkonzept ausgerichtet werden.

Unsere Ziele bringen Sie voran

- **Wirtschaftlichkeit:** Um ein nachhaltiges Verkehrsangebot auf der Schiene zu sichern, muss es ökonomisch dauerhaft auf eine sichere Grundlage gestellt werden.
- **Finanzierbare Offensivstrategie:** Aufsetzend auf dem Nachhaltigkeitsgedanken soll der SPNV in den aufkommens- und verkehrstarken Verdichtungsräumen und Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren ausgeweitet werden. Hier liegen die größten Potentiale. In der Fläche soll der SPNV im Sinne der Daseinsvorsorge prinzipiell als Grundangebot erhalten bleiben.

Diese Leitgedanken aufgreifend, ergeben sich für das künftige SPNV-Angebot folgende Zielvorgaben:

Das heutige SPNV-Netz soll langfristig erhalten bleiben. Die LNVG strebt keine Ausdünnung des heutigen Netzes an. Vielmehr sollen nachfrageschwache Strecken gezielt daraufhin untersucht werden, wie sich die Akzeptanz steigern lässt. Als allgemein anerkannter Mindestzielwert gilt eine durchschnittliche Nachfrage von 500 Personen pro Tag entlang einer Schienenstrecke.

Die Philosophie des Integralen Taktfahrplans, bei dem Züge in wichtigen Bahnhöfen in kurzen Zeitabständen eintreffen, damit Anschlüsse in andere Richtungen vermittelt werden können, soll weiter verfolgt werden: Dabei sind bestehende Taktlücken zu schließen, Linien und Halte konsequent zu strukturieren sowie Anschlüsse systematisch herzustellen. Der Stundentakt soll das Regelangebot darstellen; Ausnahmen sind in besonders nachfragearmen Zeiten oder bei sehr schwach frequentierten Strecken ebenso möglich wie Taktverdichtungen bei besonders hoher Nachfrage. Auch auf Strecken, bei denen perspektivisch von weniger als 1.000 Reisenden pro Tag ausgegangen werden muss, soll im Sinne der Daseinsvorsorge grundsätzlich ein zweistündliches Angebot als Mindeststandard erhalten bleiben.

Das Nahverkehrsangebot soll noch stärker auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Reisenden ausgerichtet und neu aufgestellt werden: Künftig charakterisieren die drei Produktgruppen Express-Linie, Metropol-Linie und Regional-Linie die Grundstruktur der jeweiligen Angebote. Jede Produktgruppe hat ihr eigenes

Profil; dieses spiegelt sich vor allem in der Bedienung der Unterwegshalte, der Taktdichte und den eingesetzten Fahrzeugen wider. Die Finanzierbarkeit des heutigen SPNV-Angebotes wie auch die angestrebten Verbesserungen bestimmen den weiteren Fahrplan: Maßgeblich werden die SPNV-Verkehre sowie die Investitionen aus den vom Bund bereit gestellten Regionalisierungsmitteln gespeist. Bei den Investitionen treten das GFVG-/Entflechtungsgesetz sowie das Bundesschienenwegeausbaugesetz als weitere Finanzierungsquellen hinzu. Sowohl das GFVG-/Entflechtungs- als auch das Regionalisierungsgesetz bieten Planungssicherheit nur bis 2013 bzw. 2014. Eine Verschlechterung dieser Rahmenbedingungen würde die LNVG wie auch andere Aufgabenträger daher vor große Herausforderungen stellen.

Ausgangssituation

Leitlinien

Bedienungsangebot

Wettbewerb

Fahrzeuge

0



Wir schaffen Verbindungen

Die LNVG hat das Bedienungsangebot in den letzten Jahren kontinuierlich ausgeweitet. Im Fahrplanjahr 2008 wurden insgesamt 33,06 Mio. Zugkilometer (Zugkm) bestellt – oder anders ausgedrückt: Die von der LNVG bestellten und finanzierten Nahverkehrszüge legen pro Tag zwischen Ems und Elbe knapp 100.000 km zurück. Das ist vergleichbar mit dem 2,5-fachen Erdumfang und entspricht einer Steigerung von fast 14% im Vergleich zum Fahrplan 1997/98; dabei fallen die Zuwachsraten auf den verschiedenen Linien sehr unterschiedlich aus. Im Teilnetz Weser-Ems, d. h. auf den Strecken Wilhelmshaven – Osnabrück, Bremen – Vechta – Osnabrück und Wilhelmshaven – Esens wurde das Zugangebot im Vergleichszeitraum um 64% erhöht, mit Verlängerung der S-Bahn Hamburg nach Stade Ende 2007 wurde das dortige Nahverkehrsangebot um inzwischen 28% aufgestockt.

Wirft man einen Blick auf die Nachfrageverteilung im Einzelnen, zeigt sich die herausgehobene Stellung der schnellen Zugverbindungen im Regionalverkehr. Obwohl die Produkte Regional-Express und metronom nur 38% aller Leistungen ausmachen,

vereinen sie 60% der Nachfrage auf sich. Zum Vergleich: Nur 24% der Nachfrage entfallen auf die Regionalbahnen, die 41% des Fahrplanangebotes darstellen.

Die herausgehobene verkehrliche Bedeutung der Express-Linien spiegelt sich auch in der hohen Auslastung der einzelnen Züge wider:

- Ca. 43% des Express-Netzes werden täglich von mehr als 3.000 Reisenden genutzt, bei Regional-Linien wird eine vergleichbare Nachfrage nur auf 6% des Netzes erreicht.
- Dagegen beträgt der Anteil des Express-Netzes, das von weniger als 1.000 Reisenden täglich genutzt wird, nur 7%; der Vergleichswert für die Regional-Linien lautet 60%.

Die hohe Nutzung der Express-Züge, selbst im Auslauf der Linien, dokumentiert die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene bei schnellen Verbindungen in die nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentren. Produktseitig soll das Angebot daher noch stärker

als bisher strukturiert und auf die Bedürfnisse des Fahrgastes ausgerichtet werden:

Express-Linien verbinden mit kurzer Reisezeit die regionalen Zentren. Diese Züge halten an den aufkommensstarken Unterwegshalten und verkehren in der Regel als Doppelstockzüge. Diese „Premium-Angebote“ stehen auch weiterhin im Fokus und sollen unter verkehrlichen, touristischen, raumordnerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten als „Motor“ weiter gestärkt werden. Ihrer Funktion entsprechend sollen diese Linien im Stundentakt über alle Wochentage und über den ganzen Tag hinweg verkehren. Das Angebot umfasst den Einsatz von Zugbegleitern in allen Zügen und lässt darüber hinaus besondere Serviceleistungen zu.

Metropol-Linien erschließen die dicht besiedelten Räume im Umfeld von Hamburg, Bremen und Hannover. Als Standard gilt auch hier die stündliche Bedienung an allen Wochentagen. Dem übrigen Verkehrsangebot in diesen Räumen angepasst soll eine

Verbesserungen im Bedienungsangebot

Fahrplan 2009

- 1 Aufwertung der Metropol-Linien von Bremen Richtung Bad Zwischenahn /Oldenburg, Bremerhaven, Nordenham, Twistringen und Verden auf S-Bahn-Niveau
- 2 Verknüpfung der Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen zu einer neuen Metropol-Linie Hamburg – Bremen
- 3 Verknüpfung der Linien Kreiensen – Holzminden und Holzminden – Paderborn (– Bielefeld)
- 4 Verlängerung der Regional-Linie Bad Harzburg – Kreiensen nach Göttingen
- 5 Express-Linie Osnabrück – Bremerhaven: Einführung eines Stundentaktes zwischen Bremen und Bremerhaven
- 6 Express-Linie Hannover – Norddeich: Einführung eines Stundentaktes zwischen Bremen und Oldenburg
- 7 Express-Linie Osnabrück – Wilhelmshaven: Bestellung zusätzlicher Verstärkerzüge
- 8 Regional-Linie Hildesheim – Braunschweig: Einführung eines Stundentaktes an Werktagen nach zweigleisigem Ausbau des Abschnittes Hildesheim – Groß Gleidingen
- 9 Regional-Linie Bremen – Uelzen: Konsequente Vertaktung und Verbesserung des Angebotes am Wochenende
- 10 Regional-Linie Buchholz i. d. Nordheide – Hannover: Verbesserte Durchbindung nach Hannover und Einführung eines Stundentaktes auch an Sonntagen
- 11 Verdichtung des Angebotes auf einen Stundentakt am Wochenende bzw. an Sonntagen



Bedienung auch bis Mitternacht erfolgen. Die Züge halten an allen Stationen. Auf diesen Linien kommen in der Regel Triebwagen mit Sprinter-Qualitäten zum Einsatz. Zugbegleiter sollen in mindestens 40% aller Züge und ab 21 Uhr in allen Zügen eingesetzt werden. Die Beispiele der S-Bahn Hannover und der S-Bahn-Anbindung von Buxtehude und Stade zeigen, dass mit klarer Produktphilosophie deutliche Nachfragesteigerungen erzielbar sind. Diese „Marke“ soll weiter ausgebaut werden.

Regional-Linien bedienen alle Unterwegshalte und sichern gerade in ländlichen Regionen den Anschluss an die Schiene. Bei diesen kommt es in besonderer Weise darauf an, regionale Bedürfnisse und Angebotsplanungen aufeinander abzustimmen und zusammen mit dem ÖPNV ein durchgängiges Nahverkehrskonzept aus einem Guss zu entwickeln. Die Bedienungshäufigkeit ist abhängig von der Nachfrage zu wählen: Prinzipiell soll ein Stundentakt vorgesehen werden; ein Zweistundentakt ist als Mindestangebot anzusehen. Abhängig von den Rahmenbedingungen kommen Elektro- oder Dieseltriebwagen zum Einsatz.

Auf mindestens 40% aller Züge soll Servicepersonal mitfahren. Grundsätzlich soll das Angebot dort weiter erhöht werden, wo noch Lücken bestehen und die Nachfrage bzw. Nachfragesteigerungen dieses rechtfertigen. Die Umsetzung soll sukzessive im Rahmen von Neukonzeptionen auf einzelnen Strecken oder Teilnetzen erfolgen.

Wesentliche Vorhaben, die im Zielkonzept 2013+ realisiert werden sollen, sind die

- Aufwertung der Metropol-Linien von Bremen Richtung Bad Zwischenahn/Oldenburg, Bremerhaven, Nordenham, Twistringen und Verden auf S-Bahn-Niveau,
- Verknüpfung der Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen zu einer neuen Metropol-Linie Hamburg – Bremen,
- Verknüpfung der Linien Kreiensen – Holzminden und Holzminden – Paderborn (– Bielefeld),
- Verlängerung der Linie Bad Harzburg – Kreiensen nach Göttingen und

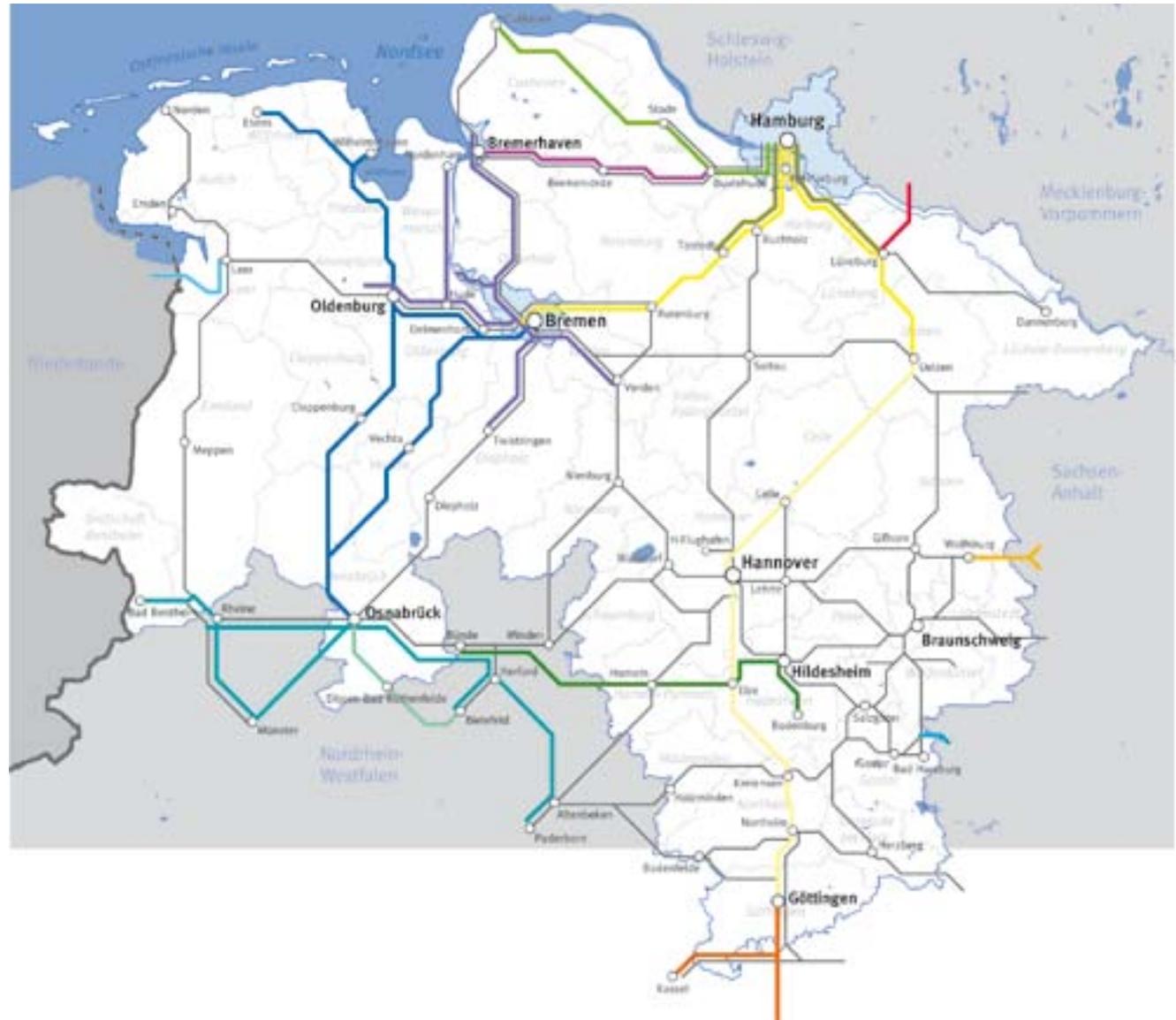
- Ausweitung des Bedienungsangebotes um rund 2,7 Mio. Zugkm p. a. (+ 8%); im Detail sind die Angebotsverbesserungen streckenbezogen in der nebenstehenden Grafik dargestellt.

Seit Übernahme der Aufgabenträgerschaft im Jahre 1996 und unter Berücksichtigung der in diesem Konzept geplanten Angebotsausweitung erhöht sich das Verkehrsangebot damit um nahezu 25%.

0 Bisherige Wettbewerbsverfahren

Stand 2009

- Teilnetz Weser-Ems
- Haller Willem
- Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (ab Ende 2010/2011)
- Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude
- RE Hamburg
- RE Uelzen – Göttingen
- RE Unterelbe
- RB Hamburg Süd
- Weser-/Lammetalbahn
- Groningen – Leer
- Nordost-Hessen-Netz
- Teutoburger-Wald-Netz
- Altmark-Börde-Anhalt-Netz
- Nordharz-Netz
- Schleswig-Holstein-Ost



So vielfältig wie unser Land

Die LNVG hat sich frühzeitig entschlossen, eines der tragenden Elemente unserer Wirtschaftsordnung auch im SPNV anzuwenden – Wettbewerb. Bereits im Jahr 2000 konnte der erste durch europaweite Ausschreibung ermittelte Betreiber an den Start gehen: Die NordWestBahn übernahm die Verkehrsleistungen auf den Strecken Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück, Wilhelmshaven – Esens und (Bremen –) Delmenhorst – Vechta – Osnabrück. Dies war bis dato bundesweit das größte an ein privates Eisenbahnunternehmen vergebene Teilnetz. Es folgten die Vergaben

- des Teilnetzes „RE Hamburg“ mit den Express-Linien Hamburg – Uelzen und Hamburg – Bremen (Betriebsaufnahme 2003). Dabei gingen erstmalig Verkehre mit Einsatz von Doppelstockwagen an eine Privatbahn.
- der Linie Bünde (Westf) – Rinteln – Hameln – Hildesheim – Bodenburg (sog. Weser-/Lammetalbahn; 2003),
- der Linie Uelzen – Hannover – Göttingen (2005),
- der Linie Cuxhaven – Hamburg (2007),
- des Teilnetzes „Hamburg Süd“ (Metropol-Linien Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt; 2007) sowie zuletzt
- der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (Nordenham – Bremen, Bremerhaven – Bremen – Twistingen, Bremen – Verden, Bad Zwischenahn/Oldenburg – Bremen; 2010/11). Erstmals hat hier ein privates Bahnunternehmen den Zuschlag für S-Bahn-ähnliche Verkehre erhalten.

Ferner wurden unter der Federführung benachbarter Aufgabenträger die Leistungen auf folgenden Teilnetzen/Strecken vergeben:

- „Haller Willem“ Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde – Bielefeld (2005),
- Leer – Groningen (2006),
- Nordost-Hessen-Netz (u. a. Göttingen – Kassel/Bebra; 2006),
- Teutoburger-Wald-Netz (u. a. Osnabrück – Münster, Bad Bentheim – Osnabrück – Herford – Bielefeld/Paderborn; 2007) sowie
- Schleswig-Holstein-Ost (u. a. Lübeck – Büchen – Lüneburg; 2009).

Damit sind im Bereich der LNVG bereits über 50% aller Leistungen ausgeschrieben worden. Inzwischen schicken acht Unternehmen in Niedersachsen Nahverkehrszüge auf die Reise. Der Kunde profitiert dabei von zwei erfreulichen Entwicklungen:

- eine überdurchschnittlich hohe Angebotsqualität,
- überproportional viele Mehrleistungen dank günstiger Preise.

Die großen Erfolge bisheriger Vergabeverfahren – bessere Qualität, weniger Zuschuss, mehr Fahrgäste – bestärkten die LNVG, auch 2009 zwei weitere Ausschreibungen einzuleiten:

- die Verkehre im Dreieck Bremen – Hamburg – Uelzen („Hanse-Netz“) und
- die Leistungen im S-Bahn-Netz Hannover (unter Federführung der Region Hannover).

Im Jahr 2010 stehen in einem weiteren Schritt die Express-Linien Norddeich – Hannover und Bremerhaven – Osnabrück („RE-Kreuz Bremen“), die Regional-Linien Bremen – Soltau – Uelzen und Buchholz – Soltau – Hannover („Heidekreuz“) sowie die „NordseeBahn“ Cuxhaven – Bremerhaven und die EVB-Strecke Bremerhaven – Buxtehude zur Vergabe an.

Ziel ist, bis 2014 für alle Verkehre, die mehrheitlich von der LNVG und den übrigen niedersächsischen Aufgabenträgern bestellt werden, Vergabeverfahren zu veranlassen. Dies gilt auch für Wettbewerbsnetze, deren Beauftragung ausläuft, wie z. B. auf der Weser-/Lammetalbahn Bünde – Hildesheim – Bodenburg.

Darüber hinaus beabsichtigen Aufgabenträger in angrenzenden Bundesländern bis nach Niedersachsen reichende Teilnetze auszuschreiben. Dazu zählen u. a. die Nahverkehrsleistungen auf den Strecken Uelzen – Salzwedel und Göttingen – Erfurt.



Modern und sicher reisen

Moderne Fahrzeuge sind für ein attraktives Verkehrsangebot unverzichtbar. Vorteile für die Kunden sind Qualitätsmerkmale wie barrierefreie Zugangsmöglichkeiten, verbesserte Fahrgastinformation, Mehrzweckabteile, Klimatisierung und eine zeitgerechte Innenraumgestaltung. Durch innovative und leistungsstarke Antriebstechnik lassen sich darüber hinaus regelmäßig kürzere Fahrzeiten realisieren. Daher stand die Bereitstellung neuer Fahrzeuge im Mittelpunkt der bisherigen Investitionsstrategie. Im Zeitraum 1996 bis 2009 wurden 57% aller Investitionsmittel (918 Mio. €) für neue Fahrzeuge eingesetzt. Dabei ist die LNVG – ganz im Sinne der Eisenbahn – zweigleisig vorgegangen:

- Zum einen wurden Verkehrsunternehmen Zuschüsse gewährt, damit diese Neufahrzeuge beschaffen können. Aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen erwächst in diesen Fällen ein nicht unerheblicher Regelungsbedarf, da die Vertragsbindung des Verkehrsunternehmens, Leistungen in einem bestimmten Netz zu erbringen, stets deutlich unter der Nutzungsdauer der bezuschussten Neufahrzeuge liegt.

- Zum anderen haben wir frühzeitig einen neuen Weg eingeschlagen: Die LNVG beschafft und finanziert die Fahrzeuge und vermietet sie an das Verkehrsunternehmen, das ein Ausschreibungsnetz gewonnen hat. Dieses Modell hat sich in den zurückliegenden Jahren hervorragend bewährt und ist schrittweise ausgeweitet worden. Der Fahrzeugpool entspricht dem Bedienungsspektrum und der Produktphilosophie der LNVG nach weitgehender Standardisierung und reicht vom Dieseltriebwagen über Doppelstockwagen bis zu Lokomotiven modernster Bauart. Er umfasst inzwischen 278 Fahrzeuge.

Folgende Linien wurden seit dem Jahr 2000 durch Mittel der LNVG mit modernen Fahrzeugen ausgestattet:

- Neu entwickelte Dieseltriebwagen des Typs LINT wurden ab dem Jahr 2000 erstmals im Teilnetz Weser-Ems eingesetzt. Zugleich wurden der S-Bahn-Betrieb im Raum Hannover mit neuen Elektrotriebzügen und der Verkehr mit Neigetechnikzügen auf der Relation Hannover – Goslar – Halle aufgenommen.

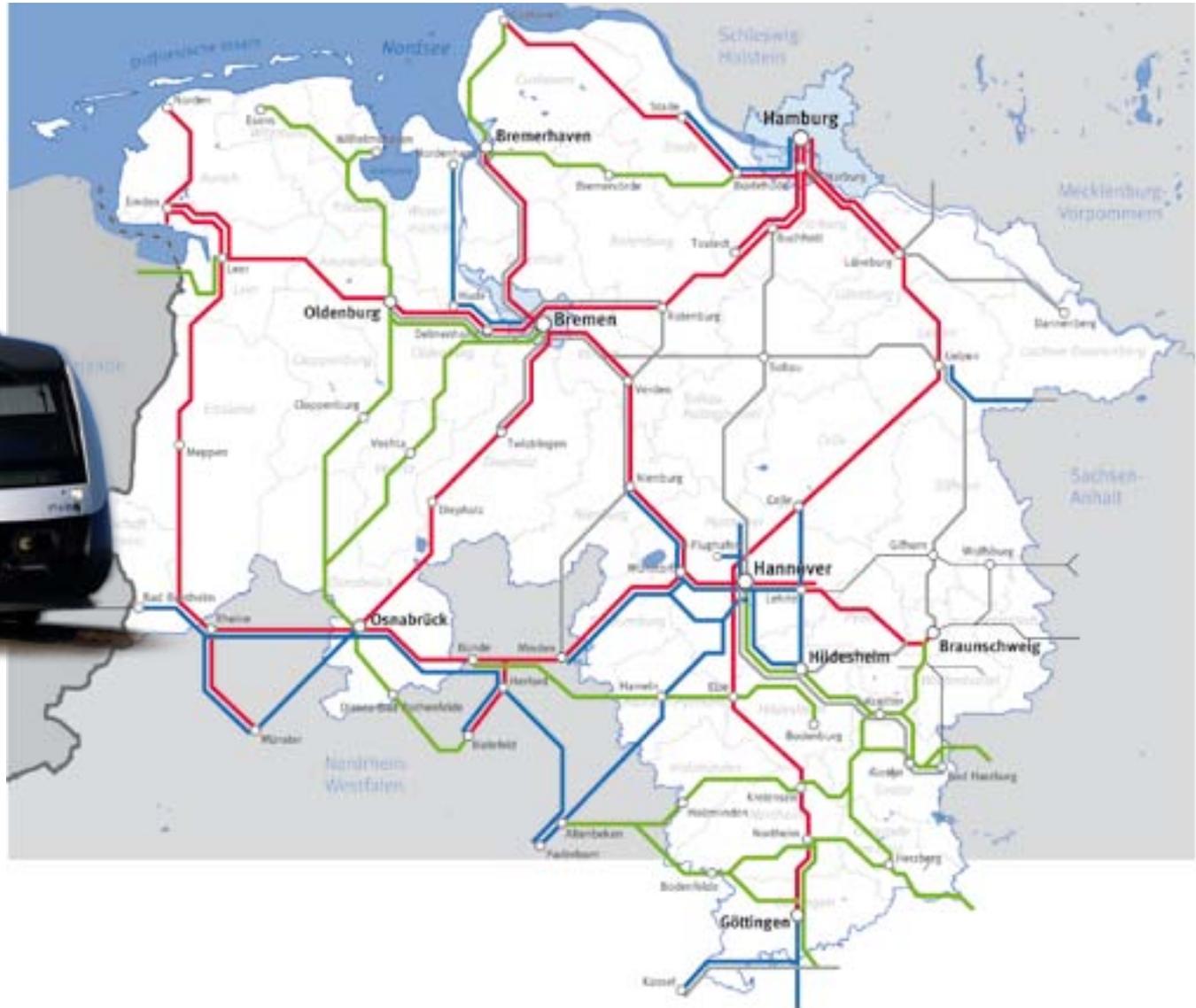
- Seit Dezember 2003 verkehren Doppelstockzüge mit leistungsstarken Elektrolokomotiven auf den Strecken Hamburg – Uelzen und Hamburg – Bremen. Ebenfalls seit 2003 werden moderne Dieseltriebwagen auf den Strecken Cuxhaven – Bremerhaven, Bremerhaven – Buxtehude sowie Bünde – Hameln – Hildesheim – Bodenburg eingesetzt.
- Seit Mitte 2005 kommen auf dem reaktivierten Abschnitt Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde neue Dieseltriebwagen zum Einsatz. Doppelstockzüge werten die Express-Linie von Uelzen über Hannover nach Göttingen seit Ende 2005 erheblich auf.
- Seit Dezember 2007 verkehren Doppelstockzüge mit modernen Diesellokomotiven auf der Strecke Cuxhaven – Hamburg. Gleichzeitig wurden veraltete Loks und Wagen auf den Metropolitan-Linien Hamburg – Tostedt und Hamburg – Lüneburg durch hochmoderne Doppelstockzüge ersetzt. Ebenfalls seit 2007 fahren S-Bahn-Züge zwischen Stade und Hamburg, die speziell für den Betrieb in unterschiedlichen Stromnetzen entwickelt wurden.

0

Einsatzstrecken neuer Fahrzeuge

Fahrplan 2009

- *Altfahrzeuge*
- *Doppelstockzüge*
- *Diesetriebwagen*
- *Elektrotriebwagen*



- Mit der Einbindung von Hildesheim in das S-Bahn-Netz Hannover kommen seit Ende 2008 zeitgemäße Triebzüge auch auf den Relationen Hannover – Sarstedt – Hildesheim und Hannover – Lehrte – Hildesheim zum Einsatz.

Schließlich wurde im Rahmen der Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bereitstellung weiterer Neufahrzeuge vereinbart. Das größte Investitionspaket wurde im Rahmen des Verkehrsvertrages 2002-2012 mit DB Regio geschlüsselt und umfasst Neufahrzeuge im Wert von 167 Mio. €, darunter 27 moderne Dieseltriebwagen für die Regionalstrecken im südlichen und südöstlichen Niedersachsen („HarzWeserNetz“) sowie Elektrotriebwagen für die Strecke Nordenham – Bremen. Weitere, im Zuge von länderübergreifenden Wettbewerbsverfahren beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen auf den Strecken Leer – Groningen, Bad Bentheim – Osnabrück – Bielefeld, Osnabrück – Münster und Göttingen – Kassel/Bebra neue Diesel- und Elektrotriebwagen ein.

Damit werden inzwischen 81 % aller Verkehre von neuen Fahrzeugen (Basis: ab 2000) erbracht. Mit der Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Ende 2010 steigt der Modernisierungsgrad auf über 90%.

Mit der Ausschreibung weiterer Strecken und Teilnetze sollen auch dort moderne Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Parallel wird die LNVG darauf hinwirken, dass der aktuelle Fahrzeugbestand durch geeignete Maßnahmen in seinem Wert erhalten und durch Nachbesserungen die Attraktivität für den Kunden sogar noch gesteigert werden kann.

Wesentliche Vorhaben, die im Zielkonzept 2013+ realisiert werden sollen, sind der

- Einsatz neuer Elektrotriebwagen auf den Linien Bremerhaven – Bremen – Twistingen, Bremen – Verden, Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen und Nordenham – Bremen,

- Einsatz neuer Fahrzeuge auf den Regional-Linien Bremen – Soltau – Uelzen, Buchholz – Soltau – Hannover und Hildesheim – Braunschweig,
- Einsatz neuer Fahrzeuge mit Mehrzweckabteil auf der Express-Linie Hannover – Bad Harzburg (– Halle/Saale) und der
- Einsatz zusätzlicher Doppelstockwagen auf den Express-Linien Uelzen – Göttingen und Norddeich – Hannover sowie den Metropol-Linien Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt – Rotenburg – Bremen zur Ausweitung der Kapazität.

Mit Umsetzung dieser Maßnahmen werden nahezu alle Verkehre mit modernen Fahrzeugen erbracht.

Wir investieren in die Zukunft

Von den insgesamt 4.200 Kilometer Schienennetz in Niedersachsen werden rund 3.070 km vom SPNV genutzt. Dieses Netz betreibt überwiegend die DB Netz AG; nach Artikel 87e Grundgesetz obliegt allein dem Bund die Verantwortung für Unterhalt, Erhalt und Ausbau.

Aufgrund der Dichte des SPNV-Liniennetzes und seiner Nutzungsintensität besteht eine hohe Wechselwirkung zwischen Nahverkehr und Infrastruktur; dieses erklärt auch das nachhaltige Interesse der LNVG an der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Streckennetzes.

Zum einen ist der SPNV der größte Nutzer des Schienennetzes:

- Etwa 2/3 aller Zugfahrten entfallen auf Züge des SPNV; aus betriebswirtschaftlicher Sicht decken sie als Grundlast weitestgehend die Vorhaltekosten für die gesamte Infrastruktur; auf 54 % der vom SPNV befahrenen Strecken ist der Nahverkehr sogar ausschließlicher oder ganz überwiegender Nutzer.

- Die Regionalstrecken im südlichen und südöstlichen Niedersachsen wurden durch Bestellgarantien der Aufgabenträger Zweckverband Großraum Braunschweig und LNVG dauerhaft in ihrem Bestand gesichert; zugleich wurde damit die Grundlage für Modernisierungs- und Rationalisierungsinvestitionen in diesem so genannten HarzWeserNetz gelegt.
- Insgesamt garantieren LNVG und benachbarte Aufgabenträger langfristig die Nutzung von Strecken mit einem Gesamtumfang von 700 km.

Damit hat der SPNV seit 1997 entscheidend zur Sicherung dieses Schienennetzes beigetragen.

Zum anderen entscheidet die Qualität der Eisenbahnstrecken maßgeblich über die Attraktivität des SPNV. Deswegen hat das Land seit 1997 rund 340 Mio. € Landesmittel für den Ausbau zahlreicher Eisenbahnstrecken in Niedersachsen, überwiegend im Netz der DB Netz AG, bereit gestellt.

Darauf aufbauend soll das Schienennetz dort weiter modernisiert werden, wo es den größten Nutzen für den Fahrgast verspricht. Zwei Entwicklungen gilt es dabei in besonderer Weise aufzugreifen:

- Auf den Hauptverkehrsachsen und insbesondere im Zulauf auf die Ballungszentren hat der Verkehr in den zurückliegenden Jahren deutlich zugenommen. Alle Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird, mit der Folge, dass diese Strecken und Eisenbahnknoten zusätzliche Zugfahrten kaum oder gar nicht mehr aufnehmen können. Als Engpässe erweisen sich insbesondere die Streckenabschnitte Hamburg – Hannover und Bremen – Hannover sowie die unmittelbaren Zulaufstrecken zu den Knoten Hamburg, Bremen und Hannover.
- Auf der anderen Seite wollen wir auch in der Fläche ein Angebot entwickeln, das gegenüber dem Auto wettbewerbsfähig ist. Dem steht in Teilen ein Schienennetz entgegen, das aufgrund seines Ausbauszustands (geringe Höchstgeschwindig-

keit; wenig Begegnungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken) keine angemessenen Reisezeiten erlaubt. Ein Beispiel dafür ist die Strecke Langwedel – Soltau – Uelzen.

Mit der prognostizierten Zunahme der Verkehre zu den Seehäfen muss mit einer Verschärfung der Kapazitätsprobleme auf weiteren Strecken gerechnet werden; betroffen wären neben den o. g. Streckenabschnitten insbesondere die Abschnitte Buchholz – Rotenburg, Rotenburg – Verden, Cuxhaven – Bremerhaven – Bremen, Oldenburg – Bremen und Cuxhaven – Hamburg.

Abseits der Hauptverkehrsachsen ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, durch Rationalisierungen, Bestellgarantien und Mehrbestellungen seitens der LNVG die wirtschaftliche Basis für die langfristige Sicherung dieser regional bedeutsamen Infrastruktur zu schaffen.

Der Ausbau der Hauptverkehrsachsen und Eisenbahnknoten dient in erster Linie dem überregionalen Verkehr und muss

grundsätzlich durch den Bund erfolgen. Besondere Bedeutung kommt der Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich ausgewiesenen Ausbaumaßnahmen einschließlich des Ausbaus des Eisenbahnknotens Hamburg zu. Aus Nahverkehrssicht können hier nur begrenzt Impulse gesetzt werden:

- Durch die teilweise Vorfinanzierung der Planungskosten für den dreigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Stelle – Lüneburg konnte inzwischen zumindest für einzelne Bauabschnitte Baurecht erwirkt werden. Der Ausbau wurde Ende 2009 begonnen und soll bis 2014 abgeschlossen werden.
- Mit finanzieller Begleitung des Landes soll auch die Strecke Hildesheim – Groß Gleidingen zweigleisig ausgebaut werden.

Diese Projekte sind ebenso wie der im Bundesverkehrswegeplan als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs eingestufte Ausbau der Strecke Langwedel – Uelzen für die Umsetzung der im Konzept 2013+ vorgesehenen Angebotsverbesserungen erforderlich.

Ein weiteres Vorhaben, das im ganz überwiegenden Interesse des SPNV liegt, ist der Ausbau der „Heidebahn“. Aufgrund der finanziellen Größenordnung wird diese Baumaßnahme stufenweise verfolgt. Mittelfristig soll die 107 km lange Strecke von Buchholz über Soltau nach Bennemühlen von heute 80 km/h auf 120 km/h Höchstgeschwindigkeit ertüchtigt werden.

Der erhebliche Investitionsbedarf im heutigen Schienennetz und die absehbar verfügbaren Mittel gebieten, diese dort einzusetzen, wo sie den größten Nutzen stiften. Die Erfahrung der letzten Dekade zeigt, dass der Fokus sinnvollerweise auf die Weiterentwicklung der heutigen Infrastruktur zu legen ist, um dort die Voraussetzungen für einen langfristig attraktiven und wettbewerbsfähigen SPNV zu erhalten bzw. zu schaffen. Zudem bestehen die größten Potentiale bei den lang laufenden, schnellen Express-Linien, also dort, wo die Eisenbahn ihre Systemvorteile am besten ausspielen kann. Die Reaktivierung von Strecken hat daher angesichts der vorstehenden Ausführungen keine Priorität.



Für die Durchreise fast zu schade

Bahnhöfe sind die Visitenkarten des Nahverkehrs. Die große Mehrzahl der Stationen liegt an den Strecken der DB AG. Somit trägt der Bund die Finanzverantwortung für beides.

Um die Modernisierung der Bahnhöfe zu beschleunigen und ihr Erscheinungsbild zu verbessern, hat die LNVG die Initiative ergriffen und seit 1996 mehrere Bahnhofsprogramme mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 234 Mio. € aufgelegt:

- 52 Stationen wurden im Zusammenhang mit der Einführung eines S-Bahn-Betriebs im Raum Hannover neu oder ausgebaut.
- Als erstes reines Bahnhofsprogramm wurden ab 2001 29 Stationen im Teilnetz Weser-Ems modernisiert.
- Es folgte im Jahr 2003 das Stationsprogramm „Niedersachsen ist am Zug!“, welches im Jahr 2007 erfolgreich abgeschlossen werden konnte: Insgesamt 188 Bahnhöfe wurden verschönert, für 32 Stationen wurden größere Umbaupakete realisiert.
- Jüngstes Projekt war der Ausbau von sieben Stationen im Rahmen der S-Bahn-Verlängerung nach Hildesheim im Jahr 2008.
- Weitere Stationsmaßnahmen wurden im Zuge der Modernisierung der Lammetalbahn (5), der Reaktivierung des „Haller Willem“ (5) und der Verlängerung der S-Bahn Hamburg nach Stade (7) umgesetzt.

Damit konnte fast die Hälfte der annähernd 380 Stationen in Niedersachsen modernisiert werden.

Über 48 % aller niedersächsischen Bahnhöfe sind inzwischen barrierefrei ausgebaut. In den nächsten Jahren soll dieser Anteil noch deutlich gesteigert werden. Dieser heute schon hohe Wert konnte nur durch Bereitstellung von Landesmitteln erreicht werden, denn der Bund fördert nur nachfragestarke Stationen, an denen mindestens 1.000 Personen täglich ein- und aussteigen.

Obwohl der Schwerpunkt bei der Erneuerung bestehender Stationen lag, sind seit 1996 auch elf Stationen reaktiviert und zwei Bahnhöfe an einem günstigeren Standort neu aufgebaut worden.

Spiegelt man die bisherigen Stationsmaßnahmen an dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen, wird deutlich, wie ausgeprägt das Engagement für ein umfassendes, alle Regionen des Landes erschließendes SPNV-Angebot ist und wie weit die Förderprogramme der LNVG in die Fläche reichen:

- An nur 22 Stationen im Bereich der LNVG (=9%) steigen werktäglich ungefähr 45 % aller Fahrgäste ein oder aus.

- Zum Vergleich: Die 85 Stationen mit dem niedrigsten Verkehrsaufkommen (= 35 %) nutzen nur 6 % aller Fahrgäste.

Trotz aller Anstrengungen und Erfolge, die wir bislang erreicht haben, gibt es nach wie vor noch erheblichen Handlungsbedarf. Ziel ist, allen Fahrgästen eine möglichst barrierefreie Station, umfassende Fahrgastinformation und eine gute Aufenthaltsqualität bieten zu können. Das ist angesichts der beschriebenen Förderpolitik des Bundes sehr anspruchsvoll und wird nur dann weiter umsetzbar sein, wenn wir auch künftig Mittel für den barrierefreien Ausbau und die Modernisierung auch schwächer genutzter Stationen bereit stellen können; über 50 Einzelvorhaben stehen auf der Prioritätenliste ganz oben:

- Mit „Niedersachsen ist am Zug! 2“ wird das erfolgreiche Bahnhofsprogramm fortgesetzt; in den nächsten Jahren werden 40 weitere Bahnhöfe grundlegend modernisiert.
- Alle Stationen im künftigen Regio-S-Bahn-Netz Bremen/Niedersachsen sollen ausgebaut werden; den Anfang machen die Haltepunkte Baden, Etelsen und Langwedel.
- Schließlich sollen die Stationen entlang der Heidebahn modernisiert werden.



Einfach einfach

Zwei Themen, die in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen haben, sind das Fahrpreissystem (Tarif) und der Vertrieb von Fahrscheinen.

Wenngleich die Verantwortung für die Gestaltung von Fahrpreisen grundsätzlich bei den Verkehrsunternehmen liegt, streben alle Aufgabenträger, auch die LNVG, trotz der neu in den Markt eintretenden Verkehrsunternehmen eine einheitliche Tarifstruktur im SPNV an.

Im Bereich des Hamburger Umlandes und im Umfeld Hannovers konnten durch

- die Erweiterung des HVV-Tarifverbundes in die Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade sowie die
- Einführung von GVH-Übergangstarifen für Zeitkarteninhaber in die Landkreise Celle, Hameln, Hildesheim, Nienburg, Peine, Schaumburg und Soltau-Fallingb.ostel

die Tarifstrukturen dieser Ballungsräume entsprechend dem sich verändernden Fahrgastverhalten ausgedehnt werden. Aber nicht nur in Verbundräumen haben die Kunden ein Interesse daran, dass ein Fahrschein unabhängig davon Gültigkeit hat, welches

Verkehrsunternehmen die jeweilige Zugfahrt anbietet. Die bunter werdende Wettbewerbslandschaft erfordert mehr denn je einen unternehmensunabhängigen Tarif mit einer sachgerechten und transparenten Zuteilung der Fahrkartenerlöse auf die verschiedenen Eisenbahnunternehmen. Zu diesem Zweck arbeitet die LNVG gemeinsam mit den beiden anderen niedersächsischen Aufgabenträgern und den Ländern Bremen und Hamburg an der Entwicklung eines landesweiten schienengebundenen Nahverkehrstarifs. Dieser Tarif soll optional auch die Nutzung des Bus- und Straßenbahnverkehrs im Vor- und Nachlauf zur Zugfahrt einbeziehen können. Ziel ist, die Nutzung des SPNV so weit wie möglich zu vereinfachen: Ein einfacher, übersichtlicher Tarif mit nur einem Fahrschein ist ein wichtiger Baustein auf diesem Weg.

Stellt sich noch die Frage, wie der Kunde zu seinem Fahrschein gelangt:

Der Vertrieb von Fahrscheinen ist ebenso wie die Tarifgestaltung zunächst eine rein unternehmerische Aufgabe. Dass sich die LNVG heute auf diesem Gebiet engagiert, steht in engem Zusammenhang mit früheren Plänen der DB AG zur Schließung

zahlreicher Reisezentren. Um personenbediente Verkaufsstellen langfristig zu sichern, hat die LNVG bereits im Jahr 2003 mit der DB AG Regelungen zur flächendeckenden Präsenz von Reisezentren und Agenturen vereinbart, die im Jahr 2005 um ein Öffnungszeitenkonzept ergänzt wurden. Ungeachtet dessen verkauft die DB AG bereits heute etwa 80% aller Nahverkehrsfahrkarten über stationäre Automaten an den Bahnhöfen. In ausgewählten Teilnetzen stehen zudem Fahrkartenautomaten in den Zügen zur Verfügung.

Die LNVG wird sich diesem Thema künftig noch stärker widmen. Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen soll unter Berücksichtigung von Kundenbedürfnissen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein für alle Verkehrsunternehmen transparenter, zuverlässiger und diskriminierungsfreier Vertrieb entwickelt werden. Standortbezogen personenbediente Verkaufsstellen festzuschreiben gehört hier ebenso dazu wie die Verfügbarkeit von mindestens einem Automaten an möglichst allen Bahnstationen zu garantieren. Elektronisches Ticketing und die standortunabhängige Möglichkeit, Fahrkarten zu erwerben, u. a. über das Internet sollen das Angebot abrunden.



Service, der gut ankommt

Last but not least muss die Qualität des Angebotes stimmen, wenn der SPNV als echte Alternative zum Auto wahrgenommen werden soll. Dazu gehören neben guten Standards für Fahrzeuge und eine leistungsfähige Infrastruktur natürlich auch Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit.

Hierzu wurden entsprechende Festlegungen in den Verkehrsverträgen mit den jeweiligen Eisenbahnunternehmen getroffen. Um die Einhaltung dieser Vorgaben zu prüfen, werden verschiedene Qualitätskontrollen durchgeführt; eine davon ist die Kundenbefragung, die bei jedem Verkehrsunternehmen zweimal jährlich durchgeführt wird.

So soll das tatsächliche Angebot noch stärker an den Kundenwünschen ausgerichtet werden. Daneben setzen die Qualitätskontrollen auch Anreize: Werden geforderte Vorgaben nicht eingehalten, müssen die Verkehrsunternehmen mit Abzügen bei den Betriebskostenzuschüssen rechnen.

Dass sich diese Strategie bewährt hat, zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit seit 1996: So konnte der Pünktlichkeitsgrad, d. h. eine Verspätung der Züge bis maximal fünf Minuten, von 90% im Jahr 1996 über 94% im Jahr 2007 auf 96% im ersten Quartal 2008 gesteigert werden.

Damit hat die Pünktlichkeit im SPNV ein vergleichsweise hohes Niveau erreicht – und das trotz der starken Belastung der durch Niedersachsen führenden Hauptverkehrsachsen und der dichten Zugfolge in den großen Eisenbahnknoten Hamburg, Bremen und Hannover. Angesichts der prognostizierten weiteren Zunahme des Zugverkehrs, speziell von und zu den Seehäfen, muss alles daran gesetzt werden, dieses Qualitätsniveau zu sichern. Weiter sollen die Fahrgastinformation und die Anschlussicherung verbessert werden. Ziel ist, Reisende über Störungen im Betriebsablauf auch unternehmensübergreifend zu informieren und Reiseketten – nicht nur zwischen Zügen, sondern auch zum übrigen ÖPNV – möglichst verlässlich zu gestalten.

Ein zentraler Baustein zur weiteren Verbesserung der Angebotsqualität in den Zügen ist, den Einsatz von Zugbegleitern zu intensivieren. Hierzu sind in Anlehnung an die Produktklassen Express-Linie, Metropol-Linie und Regional-Linie Mindeststandards für mehr Service und Sicherheit entwickelt worden.

Mit Inkrafttreten des Fahrgastrechtegesetzes am 29.07.2009 haben die Kunden bei Verspätungen im Eisenbahnverkehr, losgelöst von den Initiativen der LNVG, einen eigenständigen Anspruch beispielsweise auf Entschädigungen in Geld oder die Möglichkeit, auch auf andere Verbindungen umsteigen zu können.

0



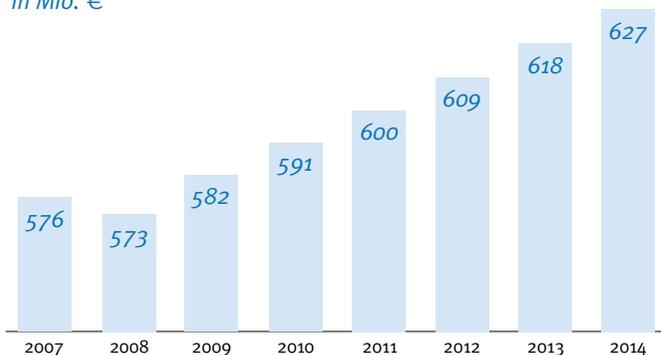


Vom Heute zum Morgen

Mit der Regionalisierung des SPNV wurden den Ländern Finanzmittel aus dem Steueraufkommen des Bundes zweckgebunden zur Verfügung gestellt, um Betriebsleistungen und Investitionen tätigen zu können (sog. Regionalisierungsmittel). Nach dem geltenden Regionalisierungsgesetz werden diese Mittel mit 1,5 % p. a. dynamisiert. Der Anteil Niedersachsens an den Regionalisierungsmitteln beläuft sich auf 8,59 %.

Entwicklung Regionalisierungsmittel

in Mio. €



Die Verteilung dieser Mittel innerhalb des Landes regelt das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz. Die LNVG als Aufgabenträger erhält zur Durchführung des SPNV knapp 50% der auf das Land entfallenden Mittel; somit hat die LNVG derzeit einen verfügbaren Finanzrahmen von annähernd 290 Mio. €, der nach geltender Rechtslage im Zeitraum 2010 bis 2014 mit 1,5 % jährlich fortgeschrieben wird. Davon werden mehr als drei Viertel für Bestellerentgelte und der Rest insbesondere für Investitionen in den SPNV ausgegeben.

Die Regionalisierungsmittel bilden die einzige Finanzierungsquelle der Aufgabenträger zur Abdeckung der laufenden Betriebskostenzuschüsse. Sie sind darüber hinaus die stärkste Säule auch bei der Finanzierung von Investitionen im Bereich des ÖPNV.

Da die Produktionskosten ausnahmslos nicht von den Fahrgeldeinnahmen abgedeckt werden, muss die LNVG als Besteller dieser Betriebsleistungen die verbleibende Finanzierungslücke

durch entsprechende Betriebskostenzuschüsse schließen. Die Erfahrung zeigt, dass die Kosten für Energie und für die Nutzung der Infrastruktur – ähnlich der Lkw-Maut muss für jede Zugfahrt und jeden Halt ein Infrastrukturnutzungsentgelt gezahlt werden – stärker als die Dynamisierungsrate bei den Regionalisierungsmitteln ansteigen. Diese Kostenblöcke machen nahezu 50% der Gesamtkosten aus und stellen mit ihrer überdurchschnittlichen Preisentwicklung eine zunehmende Belastung dar.

Daneben erwächst weiterer Finanzierungsbedarf aufgrund von Betriebsleistungen, die die LNVG bestellt, die aber bei der Bemessung der Regionalisierungsmittel durch den Bund nicht eingeflossen sind; dazu zählen die Mehrleistungen im bestehenden Netz sowie auf dem reaktivierten „Haller Willem“ und alle Verkehre auf Strecken mit besonders niedriger Nachfrage. In der Summe beläuft sich dieses von der LNVG „auf eigene Rechnung“ bestellte Leistungsvolumen auf 5 Mio. Zugkm/a.

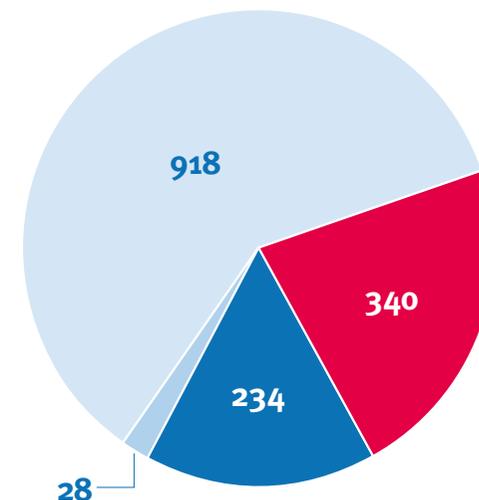
Auf die sich öffnende Schere zwischen gesetzlich garantierter Mittelausstattung und tatsächlicher Kostenentwicklung müssen in den nächsten Jahren Antworten gefunden werden. Da Nachfragesteigerungen nicht proportional zu Mehreinnahmen führen, müssen zur Absicherung des Leistungsangebotes zusätzliche Quellen erschlossen werden; die Ausschreibung von Verkehren und damit die Ermittlung marktkonformer Produktionskosten hat sich als ein sehr erfolgreiches Instrument erwiesen, um die Zuschüsse zu den Betriebskosten im Griff zu behalten. Die bisherigen Ausschreibungen haben gezeigt, dass sich durch Wettbewerb der notwendige Zuschussbedarf spürbar absenken lässt und dass sie weitergehend Spielraum eröffnen, um übermäßige Kostenentwicklungen in bestimmten Teilbereichen aufzufangen. Aus heutiger Sicht kann mit den eingeleiteten Maßnahmen das aktuelle Zugangebot trotz erwarteter Kostenrisiken mittelfristig finanziert werden.

Um dieses Verkehrsangebot längerfristig finanziell abzusichern sind weitere Ausschreibungen und Optimierungen in der Produk-

tion unerlässlich. Wettbewerb rückt damit noch stärker in eine Schlüsselrolle, um das Gesamtsystem finanzieren zu können.

Allerdings muss nach Ausschreibung aller Leistungen von einer Markt- und Preiskonsolidierung ausgegangen werden, so dass Ausschreibungsergebnisse auf längere Sicht an Ergiebigkeit einbüßen werden.

Neben der Finanzierung der laufenden Kosten des Betriebs hat die LNVG von Beginn an schwerpunktmäßig darauf hingearbeitet, das Nahverkehrsangebot durch gezielte Investitionen zu verbessern und auch produktiver zu machen. So sind von 1996 bis 2009 über 1,5 Mrd. € in neue Fahrzeuge und in den Ausbau der Infrastruktur (Strecken, Bahnhöfe und Werkstätten) geflossen. Diese Investitionen wurden aus Regionalisierungsmitteln sowie aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungs (GVFG)- bzw. Entflechtungsgesetzes bestritten; aus letzterem stehen derzeit knapp 50 Mio. € p. a. zur Finanzierung des ÖPNV (z. B. Stationen, P+R- und B+R-Anlagen) zur Verfügung. Gerade die In-



SPNV-Investitionen 1996 - 2009

in Mio. €



vestitionen in die Fahrzeuge des landeseigenen Pools haben aufgrund der deutlich niedrigeren Beschaffungs- und Finanzierungskosten stark dämpfend auf die Betriebskostenzuschüsse gewirkt, weil im Vergleich zu einer Fremdfinanzierung keine Kapitalkosten anfallen.

Dementsprechend wollen wir fortfahren: Investitionen tätigen, um die Attraktivität des SPNV weiter zu steigern und um den Kunden ein konkurrenzfähiges Mobilitätsangebot zu unterbreiten. Die Erfahrung zeigt, dass diese Strategie honoriert wird: Überall dort, wo wir dem Verkehrsangebot nicht nur durch einen besseren Fahrplan, sondern auch durch neue Fahrzeuge, modernisierte Stationen und Streckenausbauten ein neues Gesicht gegeben haben, konnten wir deutlich mehr Nachfrage „erfahren“.

Die Finanzierung neuer Fahrzeuge und der Ausbau der „Heidebahn“ werden in den nächsten Jahren Schwerpunkt der Investitionsplanung sein. Weitere größere Vorhaben werden im Rah-

men des längerfristig verfügbaren Finanzrahmens und unter Berücksichtigung der Folgekosten zu entwickeln sein.

Noch nicht absehbar sind die Auswirkungen der Revision des Regionalisierungsgesetzes und damit die Höhe der den Ländern ab dem Jahr 2015 zufließenden Regionalisierungsmittel. Darüber hinaus soll ab 2014 die heutige Zweckbindung der Mittel nach dem GVFG-/Entflechtungsgesetz aufgehoben werden. Um das heutige Fahrplanangebot langfristig finanzieren zu können, müssen deshalb die Regionalisierungsmittel, ausgehend vom gegenwärtigen Niveau, bedarfsorientiert dynamisiert werden. Entsprechend müssen die Weichen auch für die investive Förderung gestellt werden, damit die Anschlussfinanzierung von Projekten gesichert und die Rahmenbedingungen definiert werden, unter denen neue Vorhaben geplant werden können.

Als drittes Finanzierungsinstrument, dessen sich das Land bedienen kann, eröffnet das Bundesschienenwegeausbaugesetz in Abstimmung mit der DB AG Fördermöglichkeiten für den

Aus- und Neubau von bundeseigener Schieneninfrastruktur, die speziell dem SPNV dient. In der Vergangenheit sind u. a. der Ausbau der Strecke Stade – Hamburg-Neugraben zur Verlängerung der S-Bahn Hamburg sowie die weitere Ertüchtigung der Strecke Oldenburg – Osnabrück zur Einführung eines 30-Minuten-Taktes finanziert worden. Der Anteil Niedersachsens an diesen vom Bund zur Verfügung gestellten Mitteln beträgt für den Zeitraum 2009 – 2013 rund 74 Mio. €. Nach dem im Jahr 2009 begonnenen Ausbau der „Heidebahn“ im Abschnitt Walsrode – Bennemühlen soll auch der nachfolgende Bauabschnitt Soltau – Walsrode aus Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bestritten werden. Wir gehen davon aus, dass dieses Programm nach 2013 in gleichem Umfang fortgeführt wird.

1,5

Mrd. € sind seit 1996 in attraktive Fahrzeuge und in eine moderne Infrastruktur investiert worden. In den nächsten Jahren werden weitere Mittel für neue Fahrzeuge und für den Ausbau von Schienenstrecken und Stationen bereit gestellt.

25

% mehr Zugleistungen wird die LNVG mit Umsetzung des SPNV-Konzepts 2013+ gegenüber 1997, dem Jahr nach Übernahme der Verantwortung für den SPNV, bestellen. Die Zugleistung wird sich von 28,8 (1997) über 33,1 (2008) auf dann 35,8 Mio. Zugkilometer erhöhen.

48

% aller Stationen in Niedersachsen sind bereits barrierefrei. Durch weitere Stationsmodernisierungen werden wir diese Quote in den nächsten Jahren noch deutlich steigern.

50

% der Verkehrsleistungen sind ausgeschrieben und bei insgesamt 8 Verkehrsunternehmen beauftragt worden. Bis 2014 sollen alle mehrheitlich im Verantwortungsbereich der LNVG erbrachten Leistungen vergeben werden.

60

% der Nachfrage im SPNV werden von den Express-Linien bewältigt, obwohl diese nur 38 % aller Zugleistungen ausmachen. Sie bilden das Rückgrat des SPNV in Niedersachsen und sollen weiter gestärkt werden.

63

% aller Züge sollen künftig mit Zugbegleitern besetzt sein. Express-Züge sollen generell mit Zugbegleitern fahren und ebenfalls alle Metropol-Züge ab 21 Uhr – für ein Mehr an Service, Sauberkeit und Sicherheit.

81

% aller Zugleistungen werden mit neuen oder neuwertigen Fahrzeugen (Indienststellung 2000 oder später) durchgeführt. In absehbarer Zeit sollen nahezu alle Leistungen von modernen Fahrzeugen erbracht werden.

96

% aller Züge erreichen pünktlich oder mit einer Verspätung von bis zu 5 Minuten ihr Ziel (Stand 1. Quartal 2008). Dieses hohe Niveau wollen wir trotz erwarteter weiterer Zunahme der Verkehre halten und nach Möglichkeit noch steigern.

234

Mio. € haben wir seit 1996 in Stationen investiert. Erscheinungsbild und Qualität jeder zweiten Station konnten damit verbessert werden. In den nächsten Jahren werden wir mindestens 50 weitere Stationen nachhaltig aufwerten.

340

Mio. € wurden vom Land seit 1997 für den Ausbau des Schienennetzes bereit gestellt. Ziel ist, weitere Strecken wie z. B. die „Heidebahn“ als Voraussetzung für attraktive Angebote im SPNV zu ertüchtigen.

545

% beträgt die Nachfragesteigerung auf der Strecke Delmenhorst – Hesepe seit 1997. Dreistellige Steigerungsraten gab es auch im S-Bahn-Netz Hannover, dem Teilnetz Weser-Ems, der Strecke Bremerhaven – Bremerförde – Buxtehude und der Lammetalbahn Hildesheim – Bodenburg.

918

Mio. € hat das Land seit 1996 für neue Fahrzeuge bereit gestellt.



Herausgeber

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

Telefon 0511/5 33 33-0

Telefax 0511/5 33 33-299

info@lnvg.de

www.lnvg.de

März 2010

Auflage: 3.000 Exemplare

Fotos: Studio Thomas Grothmann, Dr. Jürgen Hörstel, Thomas Langreder

Umsetzung: image Marketing GmbH, Rastede

Druck: Text-Team GmbH, Rastede

