



Niedersachsen ist am Zug!

*Strategien für den Schienenpersonen-
nahverkehr in Niedersachsen
2001-2005*



N
LNVG



Inhalt

Niedersachsens Akzente im öffentlichen Nahverkehr

Seite 5

Fortschreibung des SPNV-Konzepts für Niedersachsen

Seite 6

Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur

Seite 7

Attraktivere Stationen

Seite 12

Neue Vertriebskonzepte

Seite 15

Verbesserung des Fahrplanangebotes

Seite 16

Modernisierung des Fahrzeugparks

Seite 20

Stärkung des Wettbewerbs

Seite 22

Ausweitung und Neugründung von Verkehrsverbänden

Seite 24

Niedersachsen ist am Zug! – Zusammenfassung

Seite 26





Niedersachsens Akzente im öffentlichen Nahverkehr

Mit der Regionalisierung hat Niedersachsen, ebenso wie die übrigen Länder, die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) übernommen. Die rechtlichen und finanziellen Grundlagen dafür sind im Regionalisierungsgesetz festgeschrieben. Auf dieser Basis wird Niedersachsen in den nächsten fünf Jahren mit seinem Programm „Niedersachsen ist am Zug!“ insgesamt 1,6 Mrd. DM in ÖPNV-Projekte investieren. Ein Großteil der Mittel ist für den SPNV vorgesehen. Damit wollen wir noch mehr Menschen dazu bewegen, das Verkehrsmittel Bahn in Niedersachsen zu nutzen. Kürzere Reisezeiten, leicht merkbare Taktfahrpläne, bequeme und moderne Fahrzeuge sowie saubere und gut ausgebaute Bahnstationen sind die Voraussetzungen dafür.

Im Zuge unseres Investitionsprogramms sollen deshalb erhebliche Mittel in den Kauf oder die Förderung neuer Fahrzeuge fließen, aber auch in die Modernisierung der Bahnstationen. Den Erhalt und Ausbau von Bahnhöfen als Visitenkarten beim Zugang zum SPNV werden wir überwiegend im Rahmen strecken- oder teilnetzbezogener Gesamtkonzepte realisieren.

Auch moderne Fahrzeuge und Stationen nutzen wenig, wenn marode Schienenstrecken nur unattraktive Reisezeiten zulassen. Wir werden uns deshalb gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn (DB) AG kontinuierlich dafür einsetzen, dass in Niedersachsen dringend notwendige Maßnahmen zur Sanierung und zum Ausbau des Bahnnetzes zügig umgesetzt werden. Ungeachtet der formalen Zuständigkeit des Bundes, auf die wir nach wie vor verweisen, wird sich auch das Land finanziell für die Sanierung und Rationalisierung der Strecken im regionalen SPNV-Netz einsetzen, damit Fahrgäste schneller in den Genuss spürbarer Verbesserungen kommen.

Unsere Erfahrungen haben deutlich gemacht, dass auch Wettbewerb zu einer Verbesserung des Angebotes beiträgt. Das Land Niedersachsen verspricht sich daher vom verstärkten Einsatz dieses Marktinstrumentes sowohl eine Qualitätsoffensive als auch finanzielle Einsparungen, die gezielt für Ergänzungen des Fahrplanangebotes genutzt werden können.

Gemeinsame Tarifangebote und Fahrplanabstimmungen zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV tragen ebenfalls zu einem attraktiven Gesamtangebot bei. Niedersachsen wird daher auch Initiativen zur Neugründung oder Erweiterung von Verkehrsverbänden im Rahmen seiner Möglichkeiten organisatorisch und finanziell unterstützen.

Alle Maßnahmen im ÖPNV fließen in ein kundenorientiertes und auf Wirtschaftlichkeit ausgerichtetes Gesamtkonzept ein, das nach einer Konzentration der Förderung auf die Region Hannover im Vorfeld der EXPO 2000 nun die Akzente in anderen Regionen des Landes setzt.

Dr. Susanne Knorre
Niedersächsische Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr



Eichenberger Kurve während der Bauzeit



Ausbau der Deisterstrecke bei Wennigsen



Ausgebaute Strecke Hildesheim – Goslar – Vienenburg (Bahnhof Derneburg)



Ausgebaute Strecke Oldenburg – Osnabrück (Triebwagen im Bahnhof Huntlosen)

Fortschreibung des SPNV-Konzepts für Niedersachsen

Bereits mit dem ersten SPNV-Konzept von 1997 hatte sich das Land zum Ziel gesetzt, schrittweise das Wachstumspotential des Bahnverkehrs auszuschöpfen, ihn wirtschaftlicher und attraktiver zu gestalten und damit seinen Anteil am gesamten motorisierten Verkehr deutlich zu steigern.

Neben grundlegenden Verbesserungen der Infrastruktur bei Strecken und Stationen und dem Einsatz neuer Fahrzeuge muss, im Hinblick auf ein stimmiges Gesamtkonzept, auch das Fahrplanangebot wirksam verbessert werden. Die Optimierung und Weiterentwicklung der bisher erreichten Vorstufen eines integralen Taktfahrplans bis zum Aufbau eines „Niedersachsen-Takts“ zählt ebenso dazu wie die weiter auszubauende Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr an wichtigen Bahnknoten. Parallel müssen Bus- und Schienenangebote mehr aufeinander abgestimmt werden.

Auch wenn angesichts begrenzter Finanzmittel bei gleichzeitig oftmals langwierigen und schwierigen Planungen und Verhandlungen nicht alle Bausteine des SPNV-Konzepts von 1997 umgesetzt werden konnten, so hat das Land mit Hilfe seiner Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) dennoch die Weichen für die verkehrspolitischen

Zielsetzungen richtig gestellt. Die LNVG wird, aufbauend auf dem vorliegenden Programm „Niedersachsen ist am Zug!“, das 1997 mit Zielhorizont 2001 entwickelte SPNV-Konzept des Landes fortschreiben.

Niedersachsen ist am Zug! – Maßnahmen und Finanzbedarf

Fahrzeuge (Beschaffung/Förderung).....	995 Mio. DM
Streckeninfrastruktur (nur Landesmittel).....	240 Mio. DM
Angebotsverbesserung („Niedersachsen-Takt“).....	220 Mio. DM
Stationsmaßnahmen (ohne Teilnetz Weser-Ems).....	75 Mio. DM
Verbundförderung	70 Mio. DM
	1,6 Mrd. DM

Die Bereitstellung dieser 1,6 Mrd. DM wurde im Jahr 2001 zusätzlich zu den bereits in die Finanzplanung eingestellten Ansätzen beschlossen.

Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur

Das Land misst dem Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur hohe Bedeutung bei und hat dieses in der Vergangenheit durch seine finanzielle Beteiligung an zahlreichen Projekten zum Ausdruck gebracht. Es hat sich trotz originärer Zuständigkeit des Bundes durch die Bereitstellung von Komplementärmitteln zur Förderung des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) an den Kosten zur Sanierung und Rationalisierung des Bahnnetzes in Niedersachsen beteiligt. Zudem wurden auf Initiative des Landes Investitionsaktivitäten bei der DB AG angestoßen (z. B. Ausbau der Strecke Esens – Sande).

Darüber hinaus hat sich das Land in der Vergangenheit bereit gefunden, Projekte der DB AG von hoher verkehrlicher und strukturpolitischer Bedeutung vorzufinanzieren, um zeitnah eine Verbesserung der Infrastruktur zu erreichen. Hierzu zählen die Vorfinanzierungen des Ausbaus des Eisenbahnknotens Lehrte (1. Baustufe) und der Planungen für das dritte Gleis zwischen Stelle und Lüneburg.

Damit ist es gelungen, erhebliche Verbesserungen im Schienennetz in Niedersachsen, speziell für den SPNV, zu erzielen. Als Beispiele seien hier der Bau der Eichenberger Kurve, der Ausbau der Deisterstrecke im Zuge der S-Bahn Hannover oder der Ausbau der Strecke Hildesheim – Goslar – Vienenburg für den Einsatz von Neigetechne genannt. Auch die umfangreiche Sanierung und Rationalisierung im Teilnetz Weser-Ems inkl. einer Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h (Sande – Esens, Delmenhorst – Hesepe) bzw. 120 km/h (Oldenburg – Osnabrück) konnte nur durch intensive Verhandlungen erreicht werden; die letzten Bestandteile dieses Investitionspaketes werden mit erheblicher Verzögerung nun in diesem Jahr begonnen.

BSchwAG-Projekte und komplementäre Landesbeteiligung

BSchwAG-Projekte im Regionalnetz	Gesamtkosten in Mio. DM	Landesbeteiligung aus Regionalisierungsmitteln in Mio. DM
Eichenberger Kurve	16,7	4,0
Sanierung Oldenburg – Osnabrück	34,7	4,2
NeiTech-Ausbau Hildesheim – Vienenburg	63,9	4,1
Sanierung Delmenhorst – Hesepe	70,1	16,5
Zweigleisiger Ausbau Weetzen – Egestorf	58,2	9,1
Sanierung Ihrhove – Weener	25,6	6,6
Teilsanierung Braunschweig – Wieren	4,5	1,6
Summe	273,7	46,1



Strecke Uelzen – Langwedel bei Brockhöfe



Strecke Nordenham – Hude bei Sürwürden



Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven bei Jaderberg



Strecke Stade – Cuxhaven (Haltepunkt Himmelpforten)



Strecke Stelle – Lüneburg



Eisenbahnknoten Lehrte



Strecke Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg bei Bettmar



Strecke Löhne – Hannover bei Rehren



Sanierungs- und Ausbauprojekte der Streckeninfrastruktur für den SPNV in Nds.

- realisierte oder vertraglich gesicherte Projekte
- Ausbauprojekte (Realisierungszeitraum 2002 - 2008)
- - - geplante Projekte (Realisierungszeitraum offen)
- Reaktivierung einer z. Zt. nicht bedienten Strecke

Daneben hat das Land in Verhandlungen mit dem Bund und der DB AG erreicht, dass wichtige Investitionsvorhaben an folgenden Haupt- und Regionalstrecken zeitnah in Angriff genommen werden. Hierzu zählen

■ **die Sanierung und der Ausbau der Strecke Uelzen – Langwedel**

1. Baustufe: Ertüchtigung der Strecke bis 2003 für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h; 2. Baustufe: Installation neuer Signal- und Sicherungstechniken; 3. Baustufe: Elektrifizierung. Die Baustufen 2 und 3 sind zeitlich noch nicht definiert.

■ **die Sanierung und der Ausbau der Verbindung Nordenham – Hude**

Sanierung und Anhebung der Höchstgeschwindigkeit; Baubeginn ca. 2004, Fertigstellung ca. 2006.

■ **die Sanierung und der Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven**

1. Ausbaustufe: durchgehende Befahrbarkeit mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit bis 2003; weitere Ausbaustufen: verbesserte Anbindung des (Tiefwasser-) Hafens, Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung (Realisierung in zeitlichem Zusammenhang mit dem geplanten Tiefwasserhafen).

■ **die Sanierung der Eisenbahnverbindung Stade – Cuxhaven**

Ertüchtigung für eine durchgehende Höchstgeschwindigkeit von

120 km/h bis 2003; Ziel des Landes: Sicherung der vorhandenen Zweigleisigkeit.

■ **der dreigleisige Ausbau Stelle – Lüneburg**

Kapazitätserweiterung der Nord-Süd-Hauptstrecke Hamburg – Hannover. Land finanziert Planungskosten vor. Bahn AG beginnt kurzfristig mit den Planungen, damit das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2002 eingeleitet werden kann. Inbetriebnahme ab 2007.

■ **der weitere Ausbau des Eisenbahnknotens Lehrte**

Entflechtung der Verkehrsströme in diesem Streckenknoten; Fertigstellung der ersten, vom Land vorfinanzierten Baustufe bereits Anfang 2000; bis etwa 2005 endgültiger Ausbau und Ertüchtigung der Zulaufstrecken.

■ **der weitere Ausbau der Spange Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg.**

Zweigleisiger Ausbau zwischen Hildesheim und Braunschweig für Tempo 160 bis zum Jahr 2008 „unter rollendem Rad“; danach zweigleisiger Ausbau der Weddeler Schleife.

Darüber hinaus hat das Land beim Bund beantragt, die Schieneninfrastruktur in Niedersachsen mittel- und längerfristig weiter auszubauen, um die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu sichern und zu stärken; der weitere Ausbau der Verkehrswege ist zugleich ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Standortqualität. Um dieser Zielsetzung gerecht zu werden, muss die Leistungsfähigkeit der Strecken

■ **Bremen/Hamburg – Hannover („Y-Trasse“)** sowie
 ■ **(Ruhrgebiet –) Löhne – Hannover** qualitativ und quantitativ nachhaltig gesteigert werden. Land und DB AG, die diesen Projekten ebenfalls einen hohen Stellenwert beimisst, drängen in einem ersten Schritt auf die prioritäre Einstufung dieser Projekte in den neu aufzustellenden Bundesverkehrswegeplan und deren Anfinanzierung.



Langsamfahrstelle bei Hammah



Reaktivierungsstrecke „Haller Willem“ Dissen-Bad Rothenfelde – Osnabrück (ehem. Bhf. Hilter)



Triebwagen im Bahnhof Bodenbug



Heidebahn Buchholz/N. – Soltau – Bennemühlen bei Eickeloh

Neben der Sanierung und dem Ausbau von Hauptstrecken sieht das Land als vorrangiges Ziel die Sicherung und den Ausbau des Regionalnetzes. Hierbei geht es in erster Linie darum, die in den letzten Jahren und Jahrzehnten unterlassene Unterhaltung nachzuholen, um die Grundlagen für einen langfristigen Weiterbetrieb zu schaffen. Das Land wird sich bei Bund und DB AG dafür einsetzen, dass Mittel des Bundes auch für das Regionalnetz in Niedersachsen weiterhin zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist allerdings absehbar, dass die verfügbaren Bundesmittel für die Schienenwege weitgehend in die Hauptstrecken fließen werden und sich das Land somit auch finanziell für den Erhalt und den Ausbau des Regionalnetzes engagieren muss. Auch wenn die Verantwortung hier unverändert beim Bund verbleibt, wird das Land Pilotprojekte landesfinanzierter Infrastruktursanierung und –rationalisierung starten, bei denen nach Möglichkeit auch Wettbewerb bei Betrieb und Unterhaltung der Streckeninfrastruktur durch Übertragung an andere Infrastrukturbetreiber initiiert werden soll. Hervorzuheben ist auch die Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen Dissen-Bad Rothenfelde und Osnabrück („Haller Willem“). Hier sollen ab Dezember 2003 wieder Nahverkehrszüge rollen.



Strecken im Regionalnetz, die derzeit von der DB AG auf Sanierungsbedarf und Rationalisierungspotentiale untersucht werden

Gleichzeitig werden Land und LNVG in Zusammenhang mit den Überlegungen der DB AG zur Regionalisierung von Nebennetzen („REGENT“) Gespräche mit der DB Netz AG über die Zukunft von Strecken im Regionalnetz suchen. Die DB Netz AG untersucht z. Zt. insbesondere im südlichen und östlichen Niedersachsen eine größere Zahl von Regionalstrecken auf Sanierungsbedarf und Möglichkeiten zur Rationalisierung. In einem ersten Schritt soll die Strecke Hildesheim – Bodenbug mit finanzieller Unterstützung seitens des Landes bis Ende 2002 saniert und rationalisiert werden. Neben den vielfältigen Sanierungsanstrengungen genießen im Regionalnetz die Modernisierung der Strecken Buchholz/Nordheide – Soltau – Bennemühlen („Heidebahn“) und Göttingen – Bodenfelde hohe Priorität. Sicherung und Ausbau des Streckennetzes sind im Übrigen Voraussetzung, um mit neuen Fahrzeugen auch deren mögliche Höchstgeschwindigkeiten ausnutzen zu können. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wird dort angestrebt, wo mit vertretbarem finanziellem Aufwand Reisezeiten deutlich verkürzt oder Anschluss-situationen deutlich verbessert werden können.



Bahnhof Adelebsen an der Strecke Bodenfelde – Göttingen



Rationeller Betrieb durch Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser)



Neues Reisezentrum Lüneburg



Moderne Eingangshalle im Bahnhof Göttingen



Neugestalteter Bahnhof Delmenhorst

Seit der EXPO 2000 verfügt die Region Hannover über das modernste und einzige weitgehend behindertengerechte S-Bahn-System Deutschlands. Auch in den anderen Regionen Niedersachsens wurde inzwischen mit der Modernisierung verschiedener ausgewählter Bahnhöfe begonnen. Beispielhafte Projekte sind zuletzt dank Initiativen aus den Regionen umgesetzt worden: Der Hundertwasser-Bahnhof in Uelzen setzt über die Grenzen Deutschlands hinaus hinsichtlich seiner einzigartigen Architektur und seiner Integration in eine städtebauliche Entwicklungskonzeption Maßstäbe. In der Gemeinde Dörverden konnte im Mai 2000 die erste Bahnstation in Niedersachsen reaktiviert werden.

Der Ausbau der Nahverkehrsknotenbahnhöfe Lüneburg, Göttingen und Delmenhorst konnte in enger Kooperation zwischen der DB AG, der jeweiligen Kommune und der LNVG weitgehend abgeschlossen werden. Auch hier ist die Behindertengerechtigkeit, der leichte Zugang zu den Fahrzeugen für alle Fahrgäste und eine ganzheitliche Aufwertung der Station als Verknüpfung zum öffentlichen und privaten Verkehr sowie als Eingangstor zur Stadt erreicht worden.



Hundertwasser-Bahnhof in Uelzen

Im ländlichen Raum sind z. B. Bahnsteigausbauten in Königslutter, Dissen-Bad Rothenfelde, Soltau-Nord und Büsenbachtal umgesetzt, in Ottersberg und Sarstedt begonnen worden.

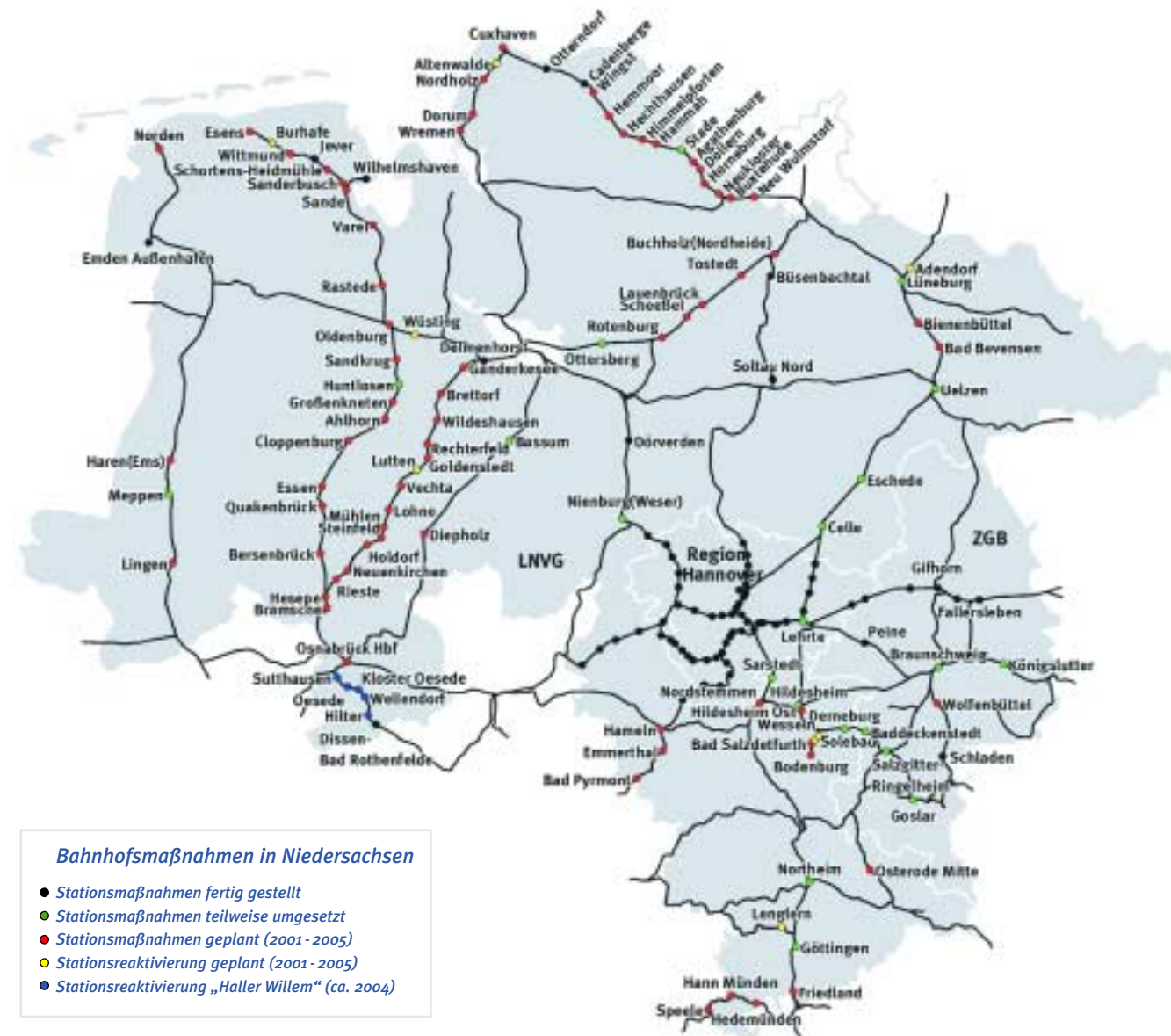
Sehr viel bleibt aber noch zu tun. Bei zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten ist ein erheblicher Ausbaubedarf vorhanden. Die LNVG hat ermittelt, dass etwa 80 % der Stationen in Niedersachsen dringend baulich angepasst werden müssen. Besonders auf Regionalstrecken ist der Nachholbedarf groß, aber auch die mittleren und größeren Stationen an den Hauptverkehrsachsen in Niedersachsen bedürfen dringender Verbesserungsmaßnahmen.

Die LNVG hat aktuell die Broschüre „Zeit für Bahnhöfe“ veröffentlicht, die anhand von Beispielen realisierter Projekte darstellt, was in Zusammenarbeit verschiedener Partner machbar ist und welche Fördermöglichkeiten in Anspruch genommen werden können. Für Städte, Gemeinden und Landkreise soll die Broschüre Anregung und Motivation zugleich sein, sich für „ihren“ Bahnhof zu engagieren und Vergleichbares vor Ort umzusetzen.



Erster reaktivierter Haltepunkt: Dörverden

Attraktivere Stationen



Die Stationen sollen ihren Teil zu einem attraktiven Auftritt des SPNV leisten. Bahnhöfe und Haltepunkte müssen in puncto Aufenthaltsqualität und Service wieder mehr bieten. Neben den stationsbezogenen Maßnahmen im Teilnetz Weser-Ems, für dessen Bahnhöfe bereits frühzeitig ca. 30 Mio. DM eingestellt wurden, stellt das Land bis Ende 2005 weitere 75 Mio. DM für Stationsmaßnahmen zur Verfügung.

Schwerpunkte bilden neben der Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Entwicklung von Nutzungskonzepten für vorhandene Gebäude und Flächen sowie deren städtebauliche Integration insbesondere auch die Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Bus und Bahn sowie die Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen.



Künftiger Standort des zu reaktivierenden Haltepunktes Wüstring



Lutten: Ehemaliger und künftiger Haltepunkt



Adendorf: zu reaktivierender Haltepunkt



Bahnhofsgebäude in Hann. Münden



Bahnhofsvorplatz in Nordenham

Die Stationen an den Strecken, die erfolgreich von der NordWest-Bahn befahren werden, sollen möglichst im Zeitraum bis Ende 2003 auf Grundlage des im September 2001 unterzeichneten Bau- und Finanzierungsvertrags mit DB Station&Service AG ausgebaut werden. Im Sinne eines Gesamtkonzepts wird auch die Entwicklung der Bahnhofsvorplätze und die Verknüpfung mit P+R und ÖPNV von der LNVG gemeinsam mit den Kommunen vorangetrieben.

Neben dem Programm zur Bahnhofsentwicklung im Teilnetz Weser-Ems sollen im Zuge eines streckenspezifischen Gesamtkonzepts auch zwischen Hildesheim und Bodenburg Stationen modernisiert und der Bahnhof Bodenburg verlegt werden.

Die Auswahl weiterer Stationen wird abhängig sein von Streckensanierungs- oder Ausbauprojekten und den Einsatzbereichen neuer Fahrzeuge.



Ganderkesee im Teilnetz Weser-Ems



Strecke Hildesheim - Bodenburg: Bahnhof Bad Salzdetfurth

Das Land wird sich in begründeten Einzelfällen auch für die Neueinrichtung oder die Reaktivierung von Stationen engagieren.

Die LNVG hat im Rahmen einer umfangreichen Untersuchung nach einer Vorauswahl 24 mögliche Stationen auf ihre Reaktivierungswürdigkeit untersucht. Nach dem Ergebnis dieser Studie ist die Reaktivierungswürdigkeit von 15 Stationen an heute vom SPNV befahrenen Strecken im Zuständigkeitsbereich der LNVG volkswirtschaftlich positiv zu beurteilen. Für fünf Stationen mit besonders günstigen Rahmenbedingungen kann nach derzeitigem Stand die Reaktivierung oder Neueinrichtung in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden (Adendorf, Altenwalde, Burhufe, Lutten, Wüstring). Weitere neue Stationen sollen als Bausteine streckenspezifischer Gesamtkonzepte in Zusammenhang mit Streckenausbau- oder Sanierungsmaßnahmen eröffnet werden. So ist für die Strecke Hildesheim - Bodenburg zeitnah die Einrichtung neuer Stationen in Wesseln und Bad Salzdetfurth-Solebad vorgesehen. Ebenso soll die Station Lengern zwischen Göttingen und Bodenfelde möglichst bald reaktiviert werden. Somit sollen insgesamt acht Stationen bis 2005 wieder in Betrieb gehen.

Unabhängig von der Reaktivierung oder Neueinrichtung von Stationen an heute vom SPNV befahrenen Strecken werden auch im Zuge der Reaktivierung des „Haller Willem“ zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde fünf neue Stationen eingerichtet.

Im Zusammenhang mit den Plänen der DB AG zur Schließung weiterer Fahrkartenverkaufsstellen wird die Optimierung der Vertriebswege von Fahrscheinen diskutiert. Dabei ist dem Land bewusst: bestehende Vertriebslösungen vor Ort sind auch in Niedersachsen nicht immer die kundenfreundlichsten. Die DB AG und die Aufgabenträger Region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), Land Bremen und LNVG erarbeiten deshalb ein gemeinsames Vertriebskonzept für Niedersachsen. Ausgehend von einer Bestandsaufnahme durch die DB AG werden gemeinsam Stärken und Schwächen der derzeitigen Vertriebsaktivitäten analysiert, um daraus landesweit gültige Lösungsansätze für eine Optimierung des Vertriebs unter besonderer Berücksichtigung flächendeckender Präsenz und der Kundenbedürfnisse ableiten und formulieren zu können. Ziel ist es, den Service für den Kunden unter dem Strich möglichst zu verbessern. Wo eine für den Kunden im Einzelfall bessere Lösung gefunden wird, kann Alternativkonzepten zugestimmt werden, z. B. wenn aus der geplanten Schließung von Fahrkartenverkaufsstellen der DB AG aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen eine Verlagerung der Vertriebsaktivitäten auf freie Agenturen oder Reisebüros im Bahnhofsgebäude selbst oder in unmittelbarer Umgebung resultiert. Fahrgäste werden so nicht nur weiterhin persönlich beraten und können ihre Fahrscheine erwerben, sondern kommen zudem oft in den Genuss von erweiterten Öffnungszeiten.

Neue Vertriebskonzepte

Derartige Alternativkonzepte werden im Einzelfall eng mit den betroffenen Kommunen erarbeitet und umgesetzt. Erste positive Erfahrungen gibt es beispielsweise in Hann. Münden und Nordenham. Dort wird mit vereinten Kräften versucht, nicht nur den Fahrkartenverkauf zu erhalten, sondern in einem Zuge auch das Bahnhofsgebäude zu revitalisieren. Diese Entwicklungen sind sehr zu begrüßen und auch für andere Stationen, z. B. für Walsrode oder Kirchweyhe, vorstellbar.



Bahnhofsgebäude Walsrode: Nutzungskonzept gesucht



InterRegio bei Banteln



Harz-Express bei Derneburg



Fahrplanangebot und Vertaktung zum 10.06.2001

- Umsteigeknoten Minute 0 und Minute 30
- Umsteigeknoten Minute 0
- Umsteigeknoten Minute 30
- einständliches Grundangebot
- zweistündliches Grundangebot
- kein Taktangebot

Verbesserung des Fahrplanangebotes

Das Fahrplanangebot stellt einen wichtigen Baustein für ein attraktives Angebot im SPNV dar. Ein Oberziel des Landes ist die stufenweise Einführung eines flächendeckenden, nachfragegerechten und finanzierbaren Integralen Taktfahrplans, des „Niedersachsen-Takts“. Auf den allermeisten Strecken konnte bereits eine weitgehende Vertaktung des SPNV-Angebotes mit kurzen Umsteigezeiten in den wichtigen Eisenbahnknoten erreicht werden.

Gegenüber dem Fahrplan 1993/94 hat die LNVG im Fahrplanjahr 2001/2002 etwa 2,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr mehr bestellt. Dies entspricht einer Steigerung um etwa 8,6 Prozent. Bezieht man die Aufgabenträger Region Hannover und ZGB mit ein, so sind für das Fahrplanjahr 2001/2002 in Niedersachsen insgesamt 4,2 Mio. Zugkilometer pro Jahr oder 10,4 % mehr bestellt worden.

Weggefallene InterRegio-Züge wurden teilweise durch vom Land finanzierte Nahverkehrszüge ersetzt. In der Regel stellen Nahverkehrszüge jedoch keinen gleichwertigen Ersatz für langlaufende InterRegio-Linien dar. Insbesondere für den Tourismus sind umsteigefreie Verbindungen mit attraktiven Reisezeiten von großer Bedeutung. Das Land wird sich daher weiter mit Nachdruck für den Erhalt von Fernverkehrsverbindungen einsetzen.

Einen Schwerpunkt für den Einsatz der dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel bildete in den letzten Jahren die

Förderung von Maßnahmen zur EXPO in Hannover. Dazu zählten der Ausbau der Strecken, die Modernisierung und behindertengerechte Umgestaltung aller Stationen, der Einsatz neuer Elektrotriebwagen und die Ausweitung des Angebotes um über 20 %. Der Flughafen Hannover hat seit Ende Mai 2000 einen Schienenanschluss und wird mit S-Bahn-Zügen im 30-Minuten-Takt bedient. Aber auch in der sogenannten „Fläche“ konnten bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Beispielhaft sind folgende realisierte Maßnahmen zu nennen:

- Lückenschluss zwischen Uelzen und Salzwedel im Dezember 1999 mit Nahverkehrszügen im Zweistundentakt.
- Einführung eines Zweistundentakts Hannover – Hildesheim – Goslar – Halle mit neuen Neigetechnik-Dieseltriebwagen und einer Reisezeitverkürzung zwischen Hannover und Goslar von 16 Minuten durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Hildesheim und Vienenburg auf 160 km/h.
- Einführung eines neuen RegionalExpress-Systems in der Relation Bremerhaven – Osterholz-Scharmbeck – Bremen mit kurzen Umsteigezeiten in Bremen zu den Fernverkehrszügen nach Hannover und Hamburg und in Bremerhaven zu den Regional-Bahn-Zügen in Richtung Cuxhaven.

- Einführung eines minutengenauen Stundentakts auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück zum 10.06.2001; seit November 2000 bereits Reisezeitverkürzung zwischen Oldenburg und Osnabrück um etwa 20 Minuten, für die Relation Wilhelmshaven – Osnabrück um mehr als 30 Minuten.
- Einführung eines Taktfahrplans auf der Strecke Esens – Sande mit nennenswerten Reisezeitverkürzungen und zusätzlichen Angeboten im Wochenend- und Tourismusverkehr.
- Verdoppelung des Angebotes auf der Strecke Delmenhorst – Hesepe im Fahrplanjahr 2001/2002 im Vergleich zum Angebot vor der Betriebsaufnahme der NordWestBahn im November 2000.
- Erstmalige Einrichtung eines Wochenendverkehrs auf den Strecken Delmenhorst – Hesepe und Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden.

Darüber hinaus wurden bedarfsgerecht in allen Regionen Niedersachsens zusätzliche Züge bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt, um Taktlücken zu schließen, das Angebot für Berufspendler und Schüler zu verdichten oder um Spätverbindungen anzubieten.

Das Fahrplanangebot soll künftig schwerpunktmäßig im Rahmen der Umsetzung von Gesamtkonzeptionen verbessert werden. Denn nur zusammen mit einer Streckeninfrastruktur, die attraktive Reisezeiten erlaubt, modernen Verkehrsstationen, Verknüpfungen zu den anderen Verkehrsträgern und vor allem modernen beschleunigungsstarken Fahrzeugen können durch Verbesserungen im Fahrplanangebot weitere Nachfragesteigerungen erreicht und der Anteil des ÖPNV am motorisierten Gesamtverkehr erhöht werden.

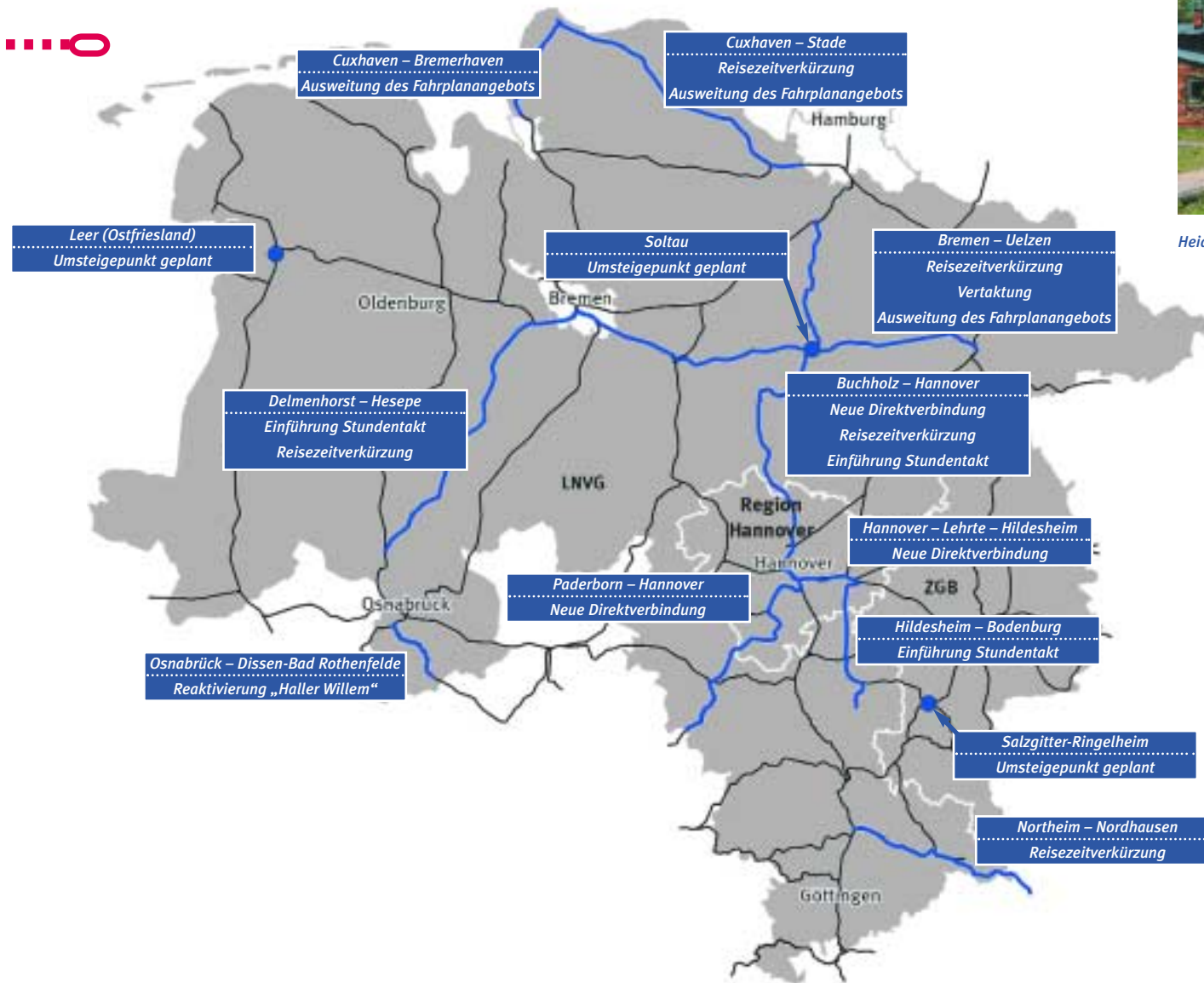
Als Beispiele können hier das S-Bahn-System in Hannover und das Teilnetz Weser-Ems genannt werden, deren Angebot im Fahrplan 2000/2001 jeweils um über 20 % ausgeweitet wurde. Die DB Regio AG hat nach der EXPO im S-Bahn-System Hannover Fahrgaststeigerungen von 40 % (gegenüber dem Zustand vor der EXPO) ermittelt. Im Teilnetz Weser-Ems hat die NordWestBahn eine Nachfragesteigerung von etwa 25 % erreicht, wobei auf der Strecke Delmenhorst – Hesepe sogar eine Steigerung von über 100 % festgestellt wurde.



RegionalExpress-System in Niedersachsen



S-Bahn-Zug bei Bad Pyrmont im Wochenendverkehr



Heidebahn bei Handeloh



RegionalBahn Uelzen – Bremen im Bahnhof Soltau

Geplante Verbesserungen des Fahrplanangebotes

Im Rahmen der Weiterentwicklung des SPNV-Konzepts wird die LNVG flächendeckend die mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des SPNV in Niedersachsen erarbeiten und darstellen. Dabei wird die LNVG auch den intensiven Dialog mit Partnern wie kommunalen Aufgabenträgern für den Busverkehr, benachbarten Aufgabenträgern des SPNV, Verkehrsunternehmen, der DB Netz AG und DB Station&Service AG suchen. Neben der Einführung des Niedersachsen-Takts seien beispielhaft einige Projekte genannt, deren Planungen allerdings noch vertieft werden müssen.

- Eines der vorrangigen Ziele ist die stufenweise Einrichtung eines landesweiten RegionalExpress-Systems in Niedersachsen, das an allen Wochentagen die wichtigen Zentren in Niedersachsen mit attraktiven Reisezeiten und modernen Fahrzeugen überwiegend im Stundentakt bedient.
- Nach Abschluss der Modernisierung von Bahnhöfen und Gleisen soll die Strecke von Hildesheim nach Bodenburg ab Dezember 2002 im Stundentakt bedient werden. In Hildesheim sollen Anschlüsse an den Fernverkehr sowie von und nach Hannover erreicht werden.
- Ab Dezember 2002 sollen zwischen Hameln und Paderborn neue Triebwagen eingesetzt werden, die in Hameln mit der S-Bahn gekuppelt werden können und so wieder täglich Direktver-

- bindungen im Stundentakt auch von Bad Pyrmont in die Landeshauptstadt schaffen.
- Ebenfalls sollen von Hildesheim über Lehrte wieder umsteigefreie Verbindungen nach Hannover angeboten werden.
- Nach Abschluss der Baumaßnahmen Ende 2003 kann auf der gesamten Strecke Delmenhorst – Hesepe durchgehend ein Stundentakt eingeführt werden.
- Das StadtExpress-System im Raum Bremen soll mit neuen Fahrzeugen stufenweise weiterentwickelt werden. Für die Linien von Bremen nach Nordenham und Oldenburg wird alternativ zur Bedienung mit neuen Elektrotriebwagen ein Konzept einer RegionalStadtBahn untersucht. Eine Entscheidung für ein System steht noch aus.

- Im Sommer 2001 starteten LNVG und DB Regio AG für die Heidebahn Hannover – Soltau – Buchholz/N. eine gemeinsame Marketingoffensive mit dem Ziel, das Image der Regionalbahn zu verbessern und die Reisedenzahlen auf der Schiene zu steigern. Neben der Verbesserung des Angebotes seit Mitte August 2001 durch Direktverbindungen (zwischen Hamburg-Harburg und Hannover an Sonntagen bzw. teilweise zwischen Buchholz und Bennemühlen/Hannover an Werktagen) werden derzeit Verhandlungen mit der DB Netz AG über einen Ausbau und eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit mit dem Ziel geführt, durch kürzere Reisezeiten und einen durchgängigen Stundentakt ein deutlich verbessertes Angebot bieten zu können.

- Nach der Sanierung der Strecke Northeim – Herzberg – Nordhausen wird sich die Reisezeit auf dieser Relation erheblich verkürzen. In Verbindung mit den bereits seit Fahrplanwechsel Juni 2000 dort eingesetzten modernen Nahverkehrstriebwagen vom Typ „Desiro“ kann eine erhebliche Angebotsverbesserung erzielt werden.
- Nach Abschluss der Streckensanierung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h soll zwischen Uelzen, Soltau, Langwedel und Bremen neben verkürzten Reisezeiten auch das Angebot ausgeweitet und konsequent vertaktet werden.
- Durch den Einsatz von Zweisystem-Fahrzeugen will Niedersachsen die Hamburger S-Bahn nach Buxtehude und optional auch bis Stade verlängern. Die dafür benötigten Fahrzeuge können sowohl im Gleichstromsystem der Hamburger S-Bahn als auch unter Wechselstrom im übrigen DB-Netz verkehren. Damit kann die Unterelbe-Region optimal in das S-Bahn-Netz eingebunden und direkt mit dem Zentrum der Hamburger Innenstadt verknüpft werden.
- Nach Sanierung der Strecke Cuxhaven – Stade soll durch neue Fahrzeuge in Verbindung mit Taktverdichtungen und einer Verkürzung der Reisezeit ein deutlich attraktiveres Angebot erreicht werden.



Moderner Dieseltriebwagen



Geplanter Einsatz neuer Fahrzeuge bis 2006

- Dieseltriebwagen
- Doppelstockzüge
- Elektrotriebwagen
- Zweisystem-Fahrzeuge



Elektrischer Triebwagen bei Uelzen

Modernisierung des Fahrzeugparks

Auf vielen Strecken in Niedersachsen kommt derzeit nicht mehr zeitgemäßes Fahrzeugmaterial im SPNV zum Einsatz. Die Loks sind stark überaltert, die Mehrzahl der Reisezugwagen wird trotz zwischenzeitlicher Modernisierungsmaßnahmen nicht mehr den heutigen Wünschen an einen modernen Nahverkehr gerecht. Ein ähnliches Bild ergibt sich für die auf Nebenbahnen eingesetzten Dieseltriebwagen. Auf den Hauptstrecken können die möglichen Reisezeiten nicht erzielt werden, wenn auf einer für 160 km/h zugelassenen Strecke Loks und Wagen zum Einsatz kommen, die lediglich 120 km/h fahren können. Da der Einsatz neuer oder modernisierter Fahrzeuge bei der DB AG nur mit erheblicher finanzieller Unterstützung durch die Länder erreichbar ist, war vor dem Hintergrund beschränkter Mittelverfügbarkeit der Einsatz neuer Fahrzeuge noch nicht flächendeckend zu verwirklichen. Dennoch konnten vom Land in den letzten fünf Jahren durch die Bereitstellung von 325 Mio. DM in erheblichem Umfang neue Fahrzeuge finanziert oder mitfinanziert werden:

- 49 neue, schnelle, klimatisierte Doppelstockwagen für Regional-Express-Züge in Nordostniedersachsen (Bremen – Hamburg, Uelzen – Hamburg) sorgen für ein erhöhtes Platzangebot.

- 3 Neigetechnik-Dieseltriebwagen verkehren seit November 2000 auf der Strecke Hannover – Goslar – Bad Harzburg – Halle (Saale) als „Harz-Express“.
- 23 von der LNVG beschaffte und von der NordWestBahn angemietete Dieseltriebwagen haben die Qualität des SPNV-Angebotes im Teilnetz Weser-Ems erheblich verbessert.
- 40 S-Bahn-Triebzüge für die S-Bahn Hannover ersetzen eine große Zahl veralteter Loks und Wagen.

In den kommenden Jahren wird das Land sein Engagement für den Einsatz neuer Fahrzeuge im niedersächsischen SPNV durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel erheblich intensivieren. Insgesamt ist für die Beschaffung oder Förderung neuer Fahrzeuge bis zum Jahre 2005 knapp 1 Mrd. DM vorgesehen. Neue Fahrzeuge sollen vor allem dort zum Einsatz kommen, wo derzeit das älteste Wagenmaterial eingesetzt wird und wo die meisten Fahrgäste von neuen Fahrzeugen profitieren können. Alle RegionalExpress-Linien sollen in den nächsten Jahren schrittweise mit neuen Fahrzeugen, überwiegend Doppelstockzügen, ausgestattet werden. Ziel ist der Aufbau eines qualitativ hochwertigen RegionalExpress-Netzes mit kurzen Reisezeiten und modernem Wagenmaterial als „Visitenkarte“ für den SPNV in Niedersachsen.

In einem ersten Schritt beschafft das Land 66 Doppelstockwagen und 10 Lokomotiven für das Teilnetz der RegionalExpress-Linien Bremen – Hamburg und Uelzen – Hamburg und verhandelt zur Zeit über Beschaffung und Förderung weiterer 40 Doppelstockwagen und 8 Lokomotiven durch die DB AG für andere RegionalExpress-Linien in Niedersachsen. Die seit November 2000 im Teilnetz RegionalExpress Hamburg verkehrenden Doppelstockzüge werden künftig auf anderen RegionalExpress-Linien in Niedersachsen zum Einsatz kommen und somit auch dort für deutliche Verbesserungen sorgen. Darüber hinaus sind bis 2005 weitere Finanzmittel für die Förderung der Beschaffung von zusätzlichen Doppelstockwagen und Lokomotiven eingeplant.

Zusätzlich zu den Doppelstockwagen sind weitere Modernisierungen des Fahrzeugparks geplant:

- Neue Dieseltriebwagen für ausgewählte Regionalstrecken.
- Ca. 45 neue elektrische Triebwagen für RegionalBahn-Züge oder Verlängerung von S-Bahn-Linien bis 2005 (Einsatz zunächst u. a. in Richtung Bad Bentheim und Bad Pyrmont).
- Um- und Neubau von Zweisystem-Fahrzeugen für die S-Bahn-Verlängerung nach Buxtehude mit Option der Verlängerung bis Stade.
- 14 beschleunigungsstarke Dieseltriebwagen größerer Platzkapazität für den RegionalExpress zwischen Cuxhaven und Hamburg bis 2006.

Auf zahlreichen Strecken wird zunächst nur ein Teil der Züge durch neue Fahrzeuge ersetzt werden können. Da der erhebliche finanzielle Aufwand keine vollständige Modernisierung des Fahrzeugparks binnen weniger Jahre zulässt, sind deshalb auch über den Zeitraum bis 2005 hinaus weitere Fahrzeugbeschaffungen oder -förderungen geplant. Ebenso sind zeitliche Verschiebungen, z. B. in Zusammenhang mit den notwendigen Abstimmungen mit der Region Hannover und dem Zweckverband Großraum Braunschweig, möglich.



Doppelstockzug bei Elze



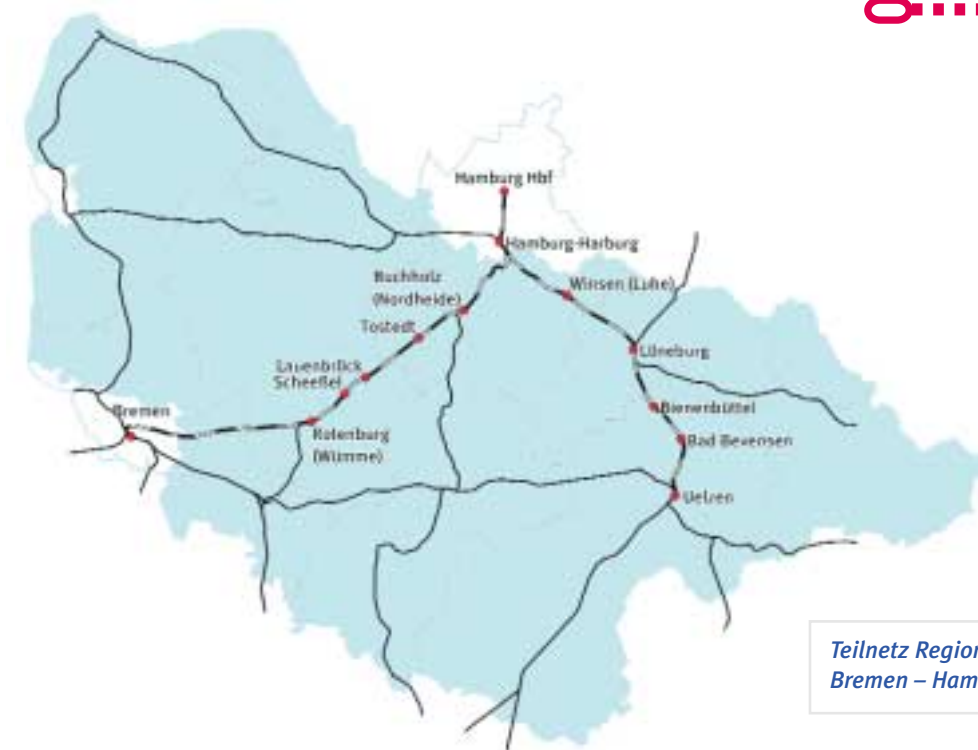
Triebwagen der NordWestBahn im Bahnhof Oldenburg



Teilnetz Weser-Ems



RegionalExpress bei Rotenburg/W.



Teilnetz RegionalExpress-Linien
Bremen – Hamburg, Uelzen – Hamburg

Stärkung des Wettbewerbs

Das Land Niedersachsen verfolgt mit der Einführung von Wettbewerb im SPNV das Ziel, den Zuschussbedarf bei gleicher oder verbesserter Qualität spürbar zu reduzieren. Dabei gilt es, in der Übergangszeit von der Monopolsituation der DB AG bis zu einem funktionierenden Wettbewerbsmarkt gezielt Wettbewerber zu etablieren. Der Aufbau eines Wettbewerbsmarktes soll langfristig zu Kostensenkungen führen und gleichzeitig die angebotene Qualität im SPNV durch Konkurrenz verbessern. Es geht somit nicht nur um einen Kostenwettbewerb, sondern auch um einen Qualitäts- und Leistungswettbewerb. Bisher wird die volle Ausschöpfung des durch Wettbewerb erzielbaren Kostensenkungs- und Qualitätssteigerungspotentials durch die faktische Monopolstellung der DB AG begrenzt.

Die LNVG hat als Pilotprojekt für den Wettbewerb bereits die Betriebsleistung im Teilnetz Weser-Ems neu vergeben, das mit einem

Umfang von ca. 3 Mio. Zugkilometern pro Jahr (Stand zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme) bis heute das größte nach einem Wettbewerbsverfahren in Betrieb genommene Teilnetz in Deutschland ist. Der große Erfolg der NordWestBahn gibt den Bemühungen des Landes und seiner Nahverkehrsgesellschaft recht. Zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 wurden Takte weiter verdichtet und zusätzliche Züge angeboten, um der erheblich gestiegenen Nachfrage Rechnung zu tragen. Der Umfang der von der LNVG bei der NordWestBahn bestellten Zugkilometer hat sich damit auf ca. 3,5 Mio. Zugkilometer pro Jahr erhöht.

Mit der Bereitstellung landeseigener Fahrzeuge durch die LNVG konnten gleiche Startbedingungen für alle potentiellen Betreiber gewährleistet werden. Das Modell des landeseigenen Fahrzeugpools hat dabei bundesweit Beachtung gefunden und ist Vorbild für vergleichbare Aktivitäten in anderen Bundesländern.

Derzeit bereitet die LNVG die Betriebsaufnahme für das Teilnetz der RegionalExpress-Linien Bremen – Hamburg und Uelzen – Hamburg zum Jahr 2003 durch ein von den Ostthannoverschen Eisenbahnen (OHE) geführtes Bieterkonsortium vor, das als günstigster Anbieter den Zuschlag für den Betrieb mit einem Umfang von 2,6 Mio. Zugkilometern pro Jahr erhalten hat. Hiervon fallen 1,9 Mio. Zugkilometer in den Zuständigkeitsbereich der LNVG. InterRegio als Angebot des Fernverkehrs und RegionalBahn sind von dieser Vergabe ausgenommen.

Zum Konsortium gehören die OHE in Celle, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) in Zeven, Hamburger Hochbahn AG und Bremer Straßenbahn AG (BSAG).

Zum Service der neuen Betreiber sollen gehören

- Verbesserungen im Fahrplan in der Hauptverkehrszeit
- Mehr Zugbegleiter
- Platzreservierung für Zeitkarteninhaber
- Bistroabteile und Mehrzweckräume

- Rampen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen
- Größeres Sitzplatzangebot durch mehr Wagen je Zug
- Moderne, vom Land finanzierte Doppelstockzüge (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, luftgefedert und klimatisiert)

Das ausgewählte Teilnetz wird voraussichtlich das erste in Deutschland sein, in dem durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen als der DB AG Doppelstockzüge auf elektrifizierten Hauptverkehrsstrecken eingesetzt werden.

Niedersachsen war und ist somit bundesweit Vorreiter beim Aufbau eines Wettbewerbsmarktes. Ziel des Landes ist es, bis zum Jahr 2004 etwa 20 % der SPNV-Betriebsleistungen im Zuständigkeitsbereich der LNVG in den Wettbewerb zu führen. In weiteren Stufen soll dieser Anteil sukzessive erhöht werden.

Eckdaten Teilnetz RE Hamburg

RegionalExpress-Linien	Hamburg – Bremen Hamburg – Uelzen
Netzparameter	ca. 170 km Streckennetz in Niedersachsen, 10 niedersächsische RE-Halte
Betriebsleistungen..	ca. 2,6 Mio. Zugkilometer

Eckdaten Teilnetz Weser-Ems

Betreiber	NordWestBahn GmbH (NWB)
Strecken.....	Wilhelmshaven – Osnabrück, Esens – Sande – Wilhelmshaven, Bremen – Vechta – Osnabrück
Netzparameter.....	ca. 300 km Streckennetz, ca. 10 % der nieders. SPNV-Strecken, 37 nieders. Bahnhöfe
Betriebsleistungen..	ca. 3 Mio. Zugkilometer ab November 2000, ca. 3,5 Mio. Zugkilometer ab Fahrplanjahr 2001/2002
Fahrzeuge.....	23 Dieseltriebwagen Landespool (Aufstockung um weitere 6 in Vorbereitung), 6 Dieseltriebwagen NWB (befristet geleast)



S-Bahn im Bahnhof Celle



RegionalExpress im Bahnhof Buchholz/N.

Ausweitung und Neugründung von Verkehrsverbänden

Mit Verkehrskooperationen kann eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden. Die Vorteile einer solchen Kooperation sind der einheitliche Tarif, der einheitliche Fahrschein und eine bessere Koordination bei der Fahrplangestaltung und Veröffentlichung. Das Land wird deshalb die Ausweitung und Neugründung von Verkehrsverbänden ideell und finanziell unterstützen. Anschubfinanzierungen wurden geleistet für die Gründung der Verbände im Bereich der Zweckverbände Großraum Braunschweig (ZGB) und Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN).

Seit längerer Zeit finden im Umland Hannovers Abstimmungen zwischen den einzelnen Beteiligten (Kommunen, KGH/Region Hannover, DB Regio AG, Busverkehrsunternehmen) mit dem Ziel der Erweiterung des Verbundraumes statt. Dabei geht es u. a. auch um die Höhe der von der öffentlichen Hand auszugleichenden Verluste bei DB Regio AG und anderen Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus überlappen sich Überlegungen zur Verbundausweitung teilweise auch mit Planungen einzelner Landkreise zur Einführung von kreisweiten Tarifen.

Für die Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) in das umliegende Niedersachsen werden derzeit Untersuchungen über mögliche Varianten der Ausdehnung und der sich daraus ergebenden Finanzierungsfolgen für die öffentliche Hand angestellt. Auf Basis der Ergebnisse werden gemeinsam mit den kommunalen

Aufgabenträgern grundsätzliche Entscheidungen über die HVV-Verbundtarifausweitung, den konkreten Zuschnitt und den künftigen Tarif zu treffen sein.

Sowohl Erweiterungen bestehender Verkehrsverbände als auch Neugründungen müssen sinnvoll abzugrenzenden Verkehrsregionen entsprechen. Die Landesregierung ist nach wie vor sowohl gegen eine flächendeckende Zwangseinführung von Verkehrsverbänden als auch gegen die Bildung eines niedersachsenweiten Verkehrsverbundes. Stattdessen sind Verkehrsverbände gemeinsam mit den Verkehrsträgern und den Gebietskörperschaften zu entwickeln. Gegen den Willen der Beteiligten soll dies nicht geschehen. Allerdings wird das Land prüfen, ob ein ausreichender Anreiz zur Bildung von Verkehrsverbänden geschaffen worden ist.

Im Gegensatz zur bisherigen Praxis, grundsätzlich alle Verkehrsmittel des ÖPNV in eine Verbundregelung zu integrieren, besteht zukünftig auch die Möglichkeit, mit einem Verkehrsmittel zu beginnen (z. B. nur Bus oder nur Bahn), ohne dass dies bereits formal den Begriff eines Verkehrsverbundes erfüllt, und sukzessive eine weitere Integration zu betreiben. Auch soll als Zwischenschritt die alleinige Einbeziehung von Monats- und Jahreskarten in eine Verbundregelung möglich sein. Ziel bleibt letztendlich jedoch die komplette tarifliche und verkehrliche Integration aller ÖPNV-Angebote.



Verkehrsverbände in Niedersachsen und geplante Ausweitungen

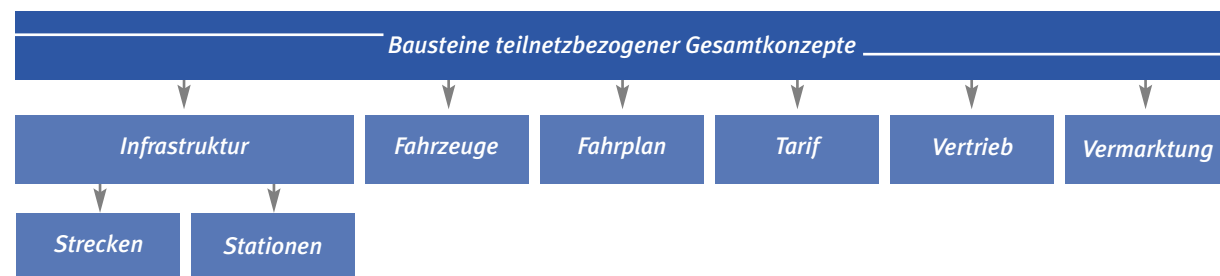
Niedersachsen ist am Zug! – Zusammenfassung

Voraussetzung für ein attraktives Angebot ist eine moderne, leistungsfähige und nutzerfreundliche Infrastruktur. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, die vorhandene Infrastruktur nach Möglichkeit zu sichern und darauf aufbauend schrittweise zu modernisieren. Angestrebt wird dabei, strecken- oder teilnetzbezogene Gesamtkonzepte unter Zusammenfassung aller relevanten Bausteine (Strecke, Stationen, Fahrzeuge, Fahrplan, Tarif, Vertrieb, Vermarktung) zu entwickeln. Alle Komponenten sollen schrittweise so angepasst bzw. standardisiert werden, dass sie langfristig gültig, verbindlich, für den Kunden transparent und damit kommunizierbar sind. Nur im Rahmen solcher Gesamtkonzepte kann mit den verfügbaren Mitteln der größtmögliche Nutzen erzielt werden.

Zusammengefasst enthält das Programm „Niedersachsen ist am Zug!“ folgende Grundelemente, die durch den Einsatz von 1,6 Mrd. DM bis zum Jahr 2005 realisiert werden sollen:

- Umfangreiche Erneuerung des Fahrzeugparks
- Offensive zur Stationsmodernisierung
- Sicherung und gezielter Ausbau der Streckeninfrastruktur für den SPNV
- Stufenweise Weiterentwicklung des Taktfahrplans
- Stärkerer Wettbewerb durch weitere Vergabe von Betriebsleistungen
- Aus- und Aufbau von Tarifverbänden durch gezielte Förderung von Kooperationen
- Entwicklung eines landesweiten Vertriebskonzepts mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Gezielte Marketingoffensiven in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen

Grundelemente der Angebotsgestaltung im Schienenpersonennahverkehr





Herausgeber:

*LNVG – Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Roscherstraße 7
30161 Hannover
Telefon 05 11/3 48 53 70
Telefax 05 11/3 48 53 99
info@lnvg.de
www.lnvg.de*

*Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover
Telefon 05 11/1 20 54 28
Telefax 05 11/120 57 72
info@mw.niedersachsen.de
www.mw.niedersachsen.de*

*Stand: November 2001
Auflage: 3.000 Exemplare
Fotos: Jürgen Hörstel, Uwe Müller, Contrack, LNVG
Grafische Umsetzung: B & B. Werbeagentur, Hannover
Druck: Gutenberg Beuys, Hannover
Gedruckt auf: Primat Offset*