2013+

Konzept zum Schienenpersonennahverkehr

LNVG
Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

Inhaltsverzeichnis 3

Vorwort 7

Abschnitt A Rahmenbedingungen für den SPNV 9

1 Rechtliche Grundlagen 9
1.1 Europäischer Rechtsrahmen 9
1.2 Nationaler Rechtsrahmen 10
1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz 11

2 Organisation 12
2.1 Aufgabenträger 12
2.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen 13
2.3 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 15
2.4 Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen 16

3 Finanzierungsinstrumente 18

4 Struktur und Entwicklung des Planungsraums 20
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur 20
4.2 Demografischer Wandel 23
4.3 Verkehrsmarkt 25

Abschnitt B Ausgangssituation für den SPNV 31

5 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage 31
5.1 SPNV-Angebot 2008 31
5.2 Verkehrsnachfrage 36
5.3 Virtueller Zuschussbedarf 49

6 Bisherige Investitionen 51
6.1 Fahrzeuge 51
6.2 Stationen 53
6.3 Schieneninfrastruktur 55

Abschnitt C	**Strategische Handlungsfelder**	**57**
7	**Wettbewerb**	**57**
7.1	Bisheriger SPNV-Wettbewerb	57
7.2	SPNV-Fahrzeugpool	60
7.3	Strategie für den künftigen Wettbewerb	61
7.4	Monetäre Aspekte des Wettbewerbs	63
7.5	Entwicklung der Fahrgastnachfrage in Wettbewerbsnetzen	65
8	**Fahrplan/Leistungsangebot**	**69**
8.1	Bilanz	69
8.2	Leitlinien für die Entwicklung des Fahrplanangebots	70
8.3	Umfang des SPNV-Netzes	71
8.4	Produktlinien	73
8.5	Bedienungsangebot	75
9	**Fahrzeuge**	**79**
9.1	Bilanz	79
9.2	Anforderungen an Fahrzeuge im SPNV	82
9.3	Ausblick zum Fahrzeugeinsatz bis 2015	82
10	**Streckeninfrastruktur**	**84**
10.1	Streckennetz	84
10.2	Ziele	86
11	**Station**	**89**
11.1	Bilanz	89
11.2	Reaktivierung von Haltepunkten	89
11.3	Ziele	90
11.4	Maßnahmen	92
12	**Fahrpreise**	**94**
12.1	Tarifangebote	94
12.2	Ausblick	95
12.3	Anforderungen an die Fahrpreisgestaltung	96
13	**Vertrieb**	**97**
13.1	Vertriebswege	97
13.2	Bewertung des derzeitigen Vertriebs	98
13.3	Strategische Ausrichtung für die nächsten Jahre	98
14	**Marketing und Kommunikation**	**100**
14.1	Bilanz	100
14.2	Strategische Ausrichtung für die nächsten Jahre	101

15	**Qualitätssicherung**	**102**
15.1	Qualitätsstandards	102
15.2	Qualitätskontrollen	102
15.3	Verfahren bei erkannten Mängeln	104
15.4	Grundsätze der Malusregelung	104
15.5	Erfolgsbilanz seit 1996	105
15.6	Fortentwicklung	105
Abschnitt D	**Das Angebotskonzept**	**107**
16	**Zielnetz 2013+**	**107**
16.1	Übersicht	107
16.2	Linienbeschreibungen	114
16.2.1	Express-Linien	114
16.2.2	Metropol-Linien	128
16.2.3	Regional-Linien	138
16.3	Liniensteckbriefe	156
Abschnitt E	**Künftige Finanzierung des SPNV**	**205**
17	**Künftiger Finanzierungsrahmen**	**205**
18	**Künftiger Finanzierungsbedarf**	**207**
18.1	Finanzierungsbedarf bis 2013	207
18.2	Finanzierungsbedarf ab 2013	208
Abbildungsverzeichnis		**209**
Abkürzungsverzeichnis		**213**

Vorwort

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 Fahrplanangebots 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.

In dieser Langfassung des SPNV-Konzepts 2013+ werden im **Abschnitt A** zunächst die rechtlichen, organisatorischen, finanziellen sowie raum- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen für den SPNV dargestellt. Dabei wird auch auf den demografischen Wandel und die Entwicklung des Verkehrsmarktes eingegangen.

Im **Abschnitt B** werden Angebot und Nachfrage im SPNV auf Basis des Jahres 2008 analysiert und dargestellt. Die Ergebnisse stellen eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Zielkonzepte dar. Abschließend wird ein Überblick über die bisherigen Investitionen für den SPNV gegeben.

Ausgehend von den Erfahrungen der vergangenen Jahre und den erkennbaren finanziellen, demografischen und verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen werden im **Abschnitt C** für die strategischen Handlungsfelder Wettbewerb, Fahrplan/Leistungsangebot, Fahrzeuge, Streckeninfrastruktur, Stationen, Fahrpreise, Vertrieb, Marketing und Kommunikation sowie Qualitätssicherung allgemeine Leitlinien für die zukünftige Ausgestaltung des SPNV formuliert.

Aufbauend auf diesen allgemeinen strategischen Ansätzen sowie einer Analyse der Stärken und Schwächen werden im **Abschnitt D** für jede Linie Entwicklungsziele und Bedienungskonzepte abgeleitet. Die zur Umsetzung erforderlichen Maßnahmen werden beschrieben. Am Anfang dieses Abschnitts wird zunächst eine Zusammenfassung des Zielkonzepts 2013+ gegeben. Anschließend werden für alle Linien die Entwicklungen in Bezug auf die Aussagen des SPNV-Konzepts aus dem Jahr 1997 beschrieben und das Zielkonzept 2013+ vorgestellt, das am Ende des Abschnitts für jede Linie übersichtlich in Form von Liniensteckbriefen dargestellt wird. Die Umsetzung ist für den Zeitraum 2010 bis 2017 geplant. Die Realisierungszeitpunkte hängen von der Betriebsaufnahme einzelner Wettbewerbsnetze sowie den Abschlüssen von Vereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen ab. Da der Redaktionsschluss im November 2009 lag, sind einige Maßnahmen bei Veröffentlichung des SPNV-Konzepts 2013+ bereits umgesetzt worden.

Voraussetzung für die Umsetzung der konzeptionellen Vorstellungen der LNVG ist, dass die benachbarten Aufgabenträger den Angebotskonzepten zustimmen und die dafür benötigten Finanzmittel zur Verfügung stehen. Der **Abschnitt E** geht daher auf den künftigen Finanzierungsrahmen und -bedarf ein.

Abschnitt A
Rahmenbedingungen für den SPNV

1 Rechtliche Grundlagen

1.1 Europäischer Rechtsrahmen

Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und Nachfolge-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Auf europäischer Ebene regelte lange Zeit die "Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs" die Beauftragung der Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des öffentlichen Nahverkehrs. Ziel der in Deutschland unmittelbar geltenden Verordnung war die Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung, und zwar vorrangig durch das Schließen von Verträgen zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Anders als die Auferlegung ermöglichte der Vertrag die Erbringung von Verkehrsdiensten durch öffentliche oder private Verkehrsunternehmen auch in einem wettbewerbsorientierten Umfeld, so dass ein Markt im subventionierten Bereich entstehen konnte.

Die Inhalte und vor allem die juristische Auslegung der Verordnung waren immer stark umstritten. Unterschiedliche Ansichten wurden insbesondere hinsichtlich der Frage vertreten, ob die Verkehrsverträge im Rahmen eines transparenten und nicht diskriminierenden Vergabeverfahrens vergeben werden müssen. Die EU-Kommission hatte im Oktober 2004 hinsichtlich der von einigen deutschen Bundesländern direkt an die Deutsche Bahn vergebenen Verkehrsverträge die Auffassung vertreten, dass dieses Vorgehen mit dem EG-Vertrag unvereinbar sei. Es sei zwar nicht zwingend ein förmliches Ausschreibungsverfahren nach dem europäischen Vergaberecht durchzuführen, dennoch folge aus Artikel 43 des EG-Vertrages, dass die Grundsätze der Transparenz und Nichtdiskriminierung in jedem Fall einzuhalten seien. Um die Einleitung eines Verfahrens vor dem Europäischen Gerichtshof durch die EU-Kommission zu vermeiden, hatte sich die Bundesrepublik daraufhin auf Basis eines "Verfahrenspapiers zur Vergabe von Verkehrsverträgen im SPNV" verpflichtet, Verkehrsverträge künftig nur noch im Rahmen von transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren mit mehreren Bewerbern und vorheriger öffentlicher Bekanntmachung zu vergeben (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 17. Februar 2006). Die EU-Kommission hatte daraufhin mitgeteilt, dass sie auf Grundlage dieser Selbstverpflichtung das Vertragsverletzungsverfahren einstellen werde. Sie werde aber die Praxis der Auftragsvergabe in Deutschland weiterhin aufmerksam beobachten und das Verfahren jederzeit wieder eröffnen, sollten sich die Bundesländer nicht an die Verpflichtungserklärung halten.

Vor diesem Hintergrund erstaunlich ist der diesbezügliche Inhalt der am 23. Oktober 2007 beschlossenen Nachfolge-Verordnung (EG) des Rates Nr. 1370/2007, die die Nr. 1191/96 am 3. Dezember 2009 abgelöst hat. Artikel 5 Absatz 6 regelt:

"Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr — mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen — direkt zu vergeben."

Diese Regelung hat bereits vielfache Kritik auf sich gezogen. Es wird nun zu klären sein, wie sich diese Möglichkeit zur Direktvergabe mit der Einhaltung der aus dem EG-Vertrag folgenden Grundsätze an Transparenz und Nichtdiskriminierung vereinbaren lässt und insbesondere ob die oben genannte Selbstverpflichtung der Bundesrepublik Deutschland weiterhin gelten soll. Zudem ist in Deutschland umstritten und nach wie vor höchstrichterlich nicht geklärt, ob das deutsche Vergaberecht einer Direktvergabe von Verkehrsverträgen nicht ohnehin entgegensteht.

Eine klarstellende Regelung durch den nationalen Gesetzgeber wäre wünschenswert.

1.2 Nationaler Rechtsrahmen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV)

Das Allgemeine Eisenbahngesetz dient gemäß § 1 der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs hinsichtlich Eisenbahnverkehrsleistungen und Betrieb der Infrastrukturen. Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und dass durch einen lauteren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz wird eine Vielzahl von Einzelheiten des öffentlichen Eisenbahnverkehrs geregelt. So enthält das Gesetz unter anderem Vorschriften zu den Themen Sicherheitspflichten, Eisenbahnaufsicht, Entflechtung, Tarife, Zugang zur Infrastruktur, Netzbeirat und Planfeststellungsverfahren.

Das AEG wurde im Rahmen der Umsetzung der so genannten Eisenbahnpakete der EU in nationales Recht wesentlich geändert. Erheblich verbessert wurde die Öffnung des Schienennetzes für Dritte als essentielle Voraussetzung für Wettbewerb, wobei genaue wettbewerbliche Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Für die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur ist seit dem 1. Januar 2006 die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen zuständig.

Zur vollständigen Umsetzung der Eisenbahnpakete der EU enthält die "Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur" (sog. Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung) detaillierte Vorschriften.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) ist die Grundlage für die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden in Niedersachsen durch das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz bestimmt (s. Kapitel 1.3).

Das Regionalisierungsgesetz definiert in § 1 die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Im Sinne des Regionalisierungsgesetzes ist "öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt."

Während der Schienenpersonenfernverkehr eigenwirtschaftlich, d. h. ohne staatliche Hilfe betrieben wird, wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Hilfe von Bundesmitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen finanziert. Die Verteilung dieser sog. Regionalisierungsmittel auf die einzelnen Länder regelt § 5 durch genaue Benennung eines Prozentsatzes für jedes Bundesland.

Aufgrund Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes vom 29. Juni 2006 stehen den Bundesländern seit 2006 erheblich geringere Mittel für den SPNV zur Verfügung als zuvor. Näheres zur künftigen Finanzierung des SPNV enthält Abschnitt E.

1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des ÖPNV und SPNV sowie die Verteilung der Finanzmittel auf die Aufgabenträger. Es benennt Grundsätze und Ziele, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu beachten sind und regelt Inhalt und Verfahren der Nahverkehrspläne.

Grundsätze und Ziele

In § 2 sind die Grundsätze und Ziele des Gesetzes definiert. So soll der öffentliche Personennahverkehr im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen. Die Aufgabenträger sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen:

- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.

Aufgabenverteilung

In § 4 sind die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs definiert. Aufgabenträger für den SPNV sind die Region Hannover in ihrem Gebiet, der Zweckverband Großraum Braunschweig in seinem Verbandsbereich und für die übrigen Landesteile das Land Niedersachsen.

Die Aufteilung der Finanzmittel auf die Aufgabenträger ist detailliert in § 7 geregelt. Gemäß § 7 Absatz 8 gewährt das Land Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln nach § 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes sowie, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes erhält. Näheres hierzu findet sich in Kapitel 3.

In § 8 ist nunmehr gesetzlich festgeschrieben, dass die LNVG die vorgenannten Aufgaben des Landes in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrnimmt und dabei der Fachaufsicht des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr unterliegt.

Der Nahverkehrsplan

Inhalt und Verfahren der Nahverkehrspläne sind in § 6 geregelt. Das Land als Träger des SPNV hat im Gegensatz zu den übrigen Aufgabenträgern im ÖPNV nicht die Pflicht, einen Nahverkehrsplan gemäß § 6 aufzustellen. Soweit das Land, vertreten durch die LNVG, jedoch eine Planung aufstellt, finden die allgemeinen Regeln nach § 6 Absatz 1 Nr. 1 bis 3 und 5 bis 7 Anwendung.

Das vorliegende SPNV-Konzept dient also der Darstellung,

- welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
- welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden und welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit zur Verwirklichung dieser Zielvorstellungen ergriffen werden sollen,
- welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
- welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der vorgenannten Maßnahmen ergibt und
- wie der vorgenannte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

2 Organisation

2.1 Aufgabenträger

Mit der Bahnreform wurde 1994 eine entscheidende Veränderung im nationalen Schienenverkehr eingeleitet: die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Bundesländer übernahmen zwei Jahre später die Verantwortung des Bundes für den SPNV. Für diese Übernahme erhielten sie einen verfassungsrechtlich abgesicherten finanziellen Ausgleich und gestalten seitdem den Nahverkehr auf der Schiene entsprechend ihrer Bedürfnisse vor Ort. Gleichzeitig erhielten die Länder die Möglichkeit, mit der Durchführung von Wettbewerb auf dem Schienennetz eine größere Qualität und Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Davon sollte insbesondere der Fahrgast profitieren.

Durch das Regionalisierungsgesetz wurden somit mit Wirkung zum 1. Januar 1996 die Bundesländer verantwortlich für Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs. Im Rahmen dieser Regionalisierung der Verantwortung für den Nahverkehr oblag den Ländern die Ausgestaltung der künftigen Aufgabenträgerschaft. Das Regionalisierungsgesetz zog somit den Erlass von individuellen Nahverkehrsgesetzen der Länder nach sich. Diese bildeten u. a. die Rechtsgrundlagen für die Schaffung von so genannten "Aufgabenträgergesellschaften" im SPNV, d. h. solchen Organisationen, die den SPNV gestalten, bei den Schienenverkehrsunternehmen Betriebsleistungen bestellen und diese finanzieren. Im Ergebnis entstanden bundesweit 33 Bestellerorganisationen für den SPNV. Die neuen Möglichkeiten als Besteller haben die Aufgabenträger des SPNV genutzt, um Fahrpläne zu verbessern, die Angebots-, Informations- und Servicequalität zu erhöhen und den Einsatz neuer Fahrzeuge zu erreichen.

Abbildung A-1
SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen und angrenzenden Bundesländern

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz vom 28. Juni 1995 bestimmte als Aufgabenträger für den SPNV das Land und die kommunalen Zweckverbände in den Großräumen Hannover und Braunschweig. Das Land wurde gleichzeitig ermächtigt, eine zentrale Stelle für den ÖPNV einzurichten. Damit wurde die Rechtsgrundlage für die Bildung einer Landesaufgabenträgergesellschaft in Niedersachsen geschaffen. Das Land übertrug der aus der vorbereitenden "Projektgesellschaft Nahverkehr" hervorgegangenen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) im März 1996 die Aufgabenträgerschaft für den SPNV. Der Abschluss von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrunternehmen über Betriebsleistungen und deren Qualität sowie die Erstellung einer SPNV-Planung wurden nun durch die LNVG übernommen. Darüber hinaus steuert die LNVG seitdem auch die Finanzmittel für ÖPNV und SPNV. Dabei verteilt sie die Regionalisierungsmittel für Betriebsleistungen sowie die pauschalen anteiligen Mittel der übrigen niedersächsischen Aufgabenträger und gewährt finanzielle Zuwendungen für SPNV- und ÖPNV-Maßnahmen.

Die Idee einer "Landesnahverkehrsgesellschaft" für die Aufgabenträger wurde auch von anderen Ländern aufgegriffen (z. B. Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Bayern). Niedersachsen und Baden-Württemberg ergänzten die Bestellerorganisationen des Landes durch kommunale SPNV-Aufgabenträger in den Ballungsräumen. In anderen Ländern gibt es kleinteiligere Einheiten, z. B. auf Zweckverbandsebene in Nordrhein-Westfalen oder Sachsen. In Nordrhein-Westfalen wurde mittlerweile mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes zum 1. Januar 2008 die Aufgabenträgerschaft von bisher neun auf drei Organisationen reduziert.

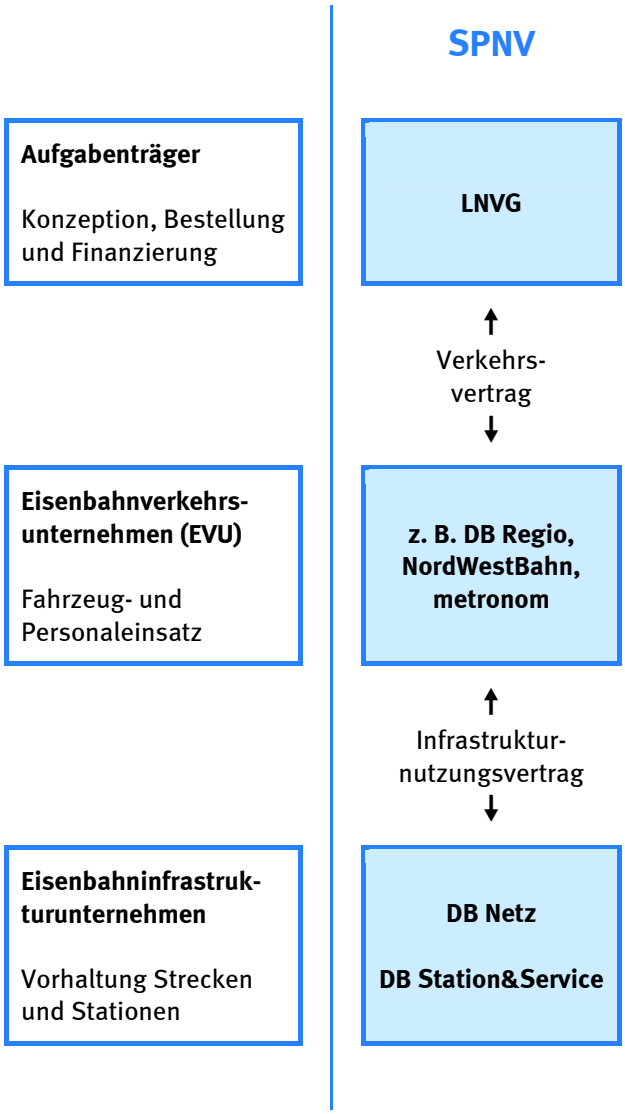


Abbildung A-2
Aufgabenteilung im SPNV

Die relativ großen Struktureinheiten der Mehrheit der genannten Bundesländer haben sich aus heutiger Sicht im Vergleich zu eher kleinteiligen Aufgabenträgerstrukturen in einigen anderen Bundesländern besser bewährt, ist es ihnen doch eher möglich, eigene Betriebskonzepte zu realisieren, sich auf verändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einzustellen und eine gewisse "Bestellermacht" gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen auszuüben.

2.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Betrieb der Züge und der Kontakt zum Fahrgast bleiben den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vorbehalten. Der Aufgabenträger gestaltet die Fahrplankonzeption, macht Qualitätsvorgaben und finanziert die Leistungen. Gibt es mehrere Verkehrsunternehmen, koordiniert er deren Leistungen, trägt für einen einheitlichen Tarif Sorge und unterstützt eine gerechte Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen.

Partner der LNVG für die Durchführung der Betriebsleistungen war am Anfang neben der relativ kleinen Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB), die nur auf einer Linie SPNV betrieb, in erster Linie die Deutsche Bahn, die gerade selbst erst in eine Aktiengesellschaft mit mehreren Spartengesellschaften umgewandelt worden war.

Frühzeitig entschied sich die LNVG, von der Möglichkeit des Wettbewerbs Gebrauch zu machen. 1997 wurde mit dem Verfahren zur Vergabe der Betriebsleistungen im so genannten Teilnetz Weser-Ems begonnen, aus dem die NordWestBahn als Sieger hervor und Ende 2000 als neuer Betreiber an den Start ging.

Die LNVG hat in den Folgejahren parallel sowohl durch Wettbewerb als auch im Rahmen eines großen Verkehrsvertrages mit DB Regio erhebliche Qualitätssteigerungen im niedersächsischen SPNV erreichen können. So ging zeitgleich mit der NordWestBahn im Teilnetz Weser-Ems auch die S-Bahn Hannover im Jahre 2000 als Bestandteil des Verkehrsvertrages mit DB Regio in Betrieb.

Im Jahr 2003 wurde ein neuer Verkehrsvertrag mit der DB Regio abgeschlossen. Dieser hat eine Laufzeit bis 2012 und enthält insbesondere Vereinbarungen für umfangreiche Fahrzeuginvestitionen und die Vergabe von weiteren Teilnetzen im Wettbewerb. DB Regio hatte in diesem Vertrag zugesichert, bis 2006 im Umfang von 167 Mio. € neue Fahrzeuge für den SPNV in Niedersachsen zu beschaffen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 gingen zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen mit der metronom Eisenbahngesellschaft mbH sowie auf der Weser- und Lammetalbahn mit der eurobahn zwei weitere neue Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen an den Start. Auch im nächsten Ausschreibungsverfahren war metronom erfolgreich und ist seit Ende 2005 auf der Linie Uelzen – Göttingen mit Zügen aus

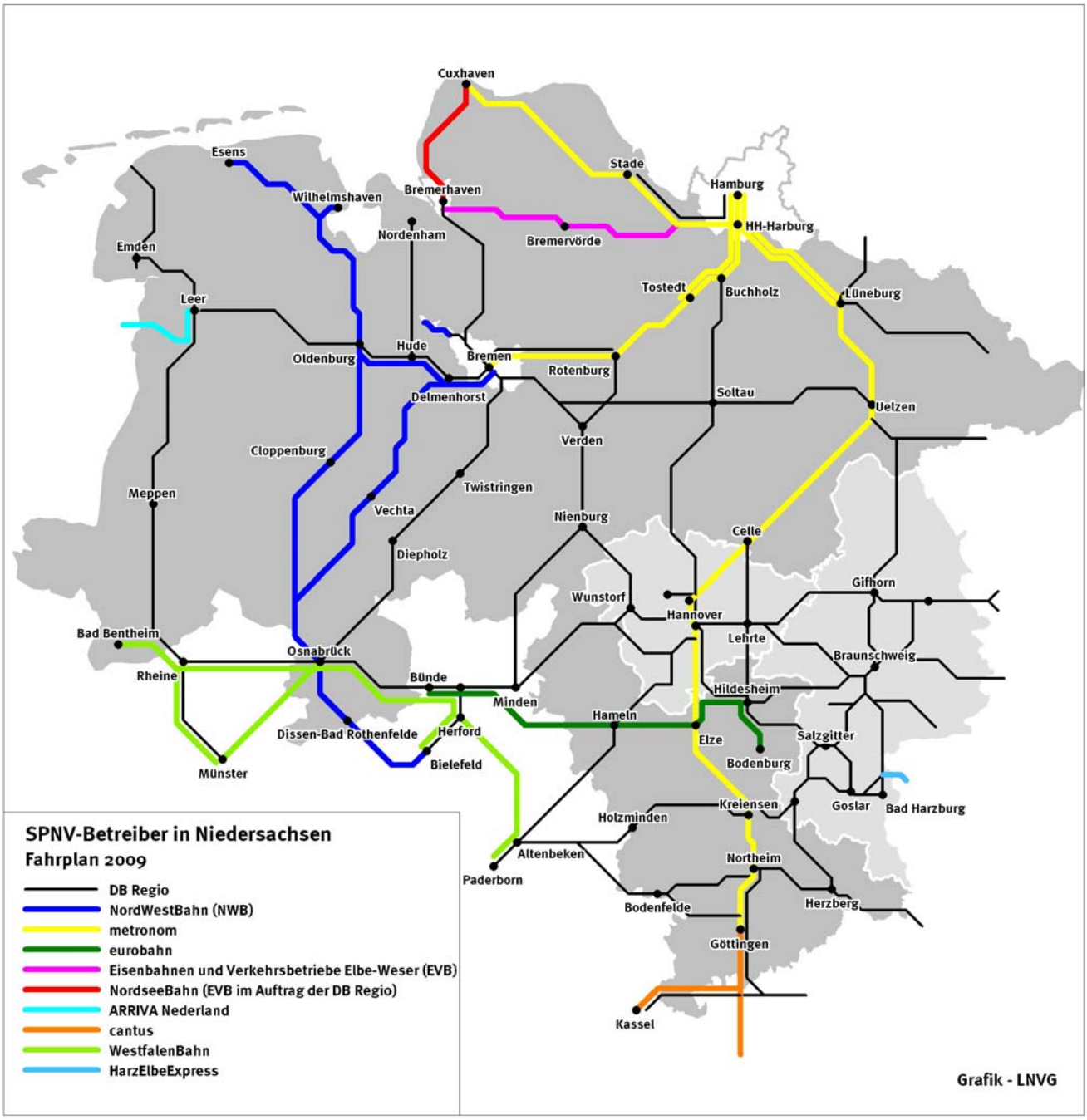


Abbildung A-3
SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen

dem LNVG-Fahrzeugpool unterwegs. Seit Ende 2007 werden auch die Linien Cuxhaven – Hamburg und Tostedt – Hamburg – Lüneburg nach Gewinn der jeweiligen Wettbewerbsverfahren durch metronom betrieben.

Zwischenzeitlich übernahmen mit ARRIVA Nederland (zwischen Leer und Groningen), cantus im Nordost-Hessen-Netz und der WestfalenBahn im Teutoburger-Wald-Netz drei weitere Unternehmen SPNV-Verkehrsleistungen im Zuständigkeitsbereich der LNVG. Insgesamt sind heute acht Eisenbahnverkehrsunternehmen für die LNVG tätig.

Insgesamt stellt sich die Landschaft im SPNV auch bundesweit heute wesentlich vielfältiger als vor zehn

Jahren dar. Da der SPNV-Markt attraktiv ist, wird der Wettbewerb sich in den nächsten Jahren noch intensivieren. Im von einer zunehmend größeren Zahl von Betreibern geprägten SPNV-Markt bedarf es mehr denn je des Aufgabenträgers als einer nach allen Seiten neutralen, das Gesamtangebot koordinierenden und finanzierenden Stelle.

Die LNVG hat als Grundlage für die Erbringung und Abrechnung der Zugleistungen im SPNV 13 Verkehrsverträge mit inzwischen acht Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio, NordWestBahn, metronom, eurobahn, EVB, ARRIVA Nederland, WestfalenBahn, cantus) geschlossen, die jährlich abzurechnen sind.

Die Verkehrsverträge regeln die Rechte und Pflichten der Verkehrsunternehmen, so z. B. Qualitätsanforderungen (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Personaleinsatz usw.), den Angebotsumfang und die Abrechnungsgrundlagen. Werden Qualitätsvorgaben nicht eingehalten oder bedingt durch Zugausfälle weniger Leistungen erbracht, erfolgen nach bestimmten Regularien Abzüge vom von der LNVG zu leistenden Zuschuss.

2.3 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Trotz des Übergangs der Zuständigkeit für den SPNV vom Bund auf die Länder behielt der Bund die grundgesetzliche Verantwortung für das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, also der Deutschen Bahn AG (DB). Dies gilt auch für Strecken der DB, auf denen ausschließlich SPNV stattfindet.

Die Eisenbahninfrastruktur des Bundes, die bis zur Bahnreform von der Bundesbahn betrieben wurde, ist heute in der Verantwortung der DB Netz AG (Strecken) und der DB Station&Service AG (Bahnstationen). Die Unterhaltung der jeweiligen Infrastruktur finanzieren diese durch die von den auf dem Schienennetz fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zu zahlenden Trassenentgelte (für jeden verkehrenden Zug) und Stationsgebühren (für jeden Zughalt an einer Bahnstation). Der von den Aufgabenträgern bestellte und finanzierte SPNV ist wesentliche Grundlage für die Finanzierung des Schienennetzes (über 60 % aller Trassen werden bundesweit durch den SPNV bestellt) und der Stationen (Finanzierung durch die Halte des Nah- und Fernverkehrs).

In Niedersachsen sind nicht alle für den SPNV genutzten Strecken im Eigentum der Deutschen Bahn. Schon vor der Bahnreform haben die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) die Nebenstrecken im so genannten "Nassen Dreieck" zwischen Elbe und Weser übernommen. Die EVB betreibt SPNV auf eigener Infrastruktur zwischen Bremerhaven und Buxtehude.

Seit Mitte 2005 gibt es eine weitere SPNV-Linie auf nichtbundeseigener Infrastruktur in Niedersachsen. Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) hat den zu Bundesbahnzeiten stillgelegten niedersächsischen Abschnitt (Osnabrück –) Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde des so genannten "Haller Willem" Osnabrück – Halle (Westf.) – Bielefeld langfristig gepachtet. Nach Abschluss umfangreicher Modernisierungsarbeiten ist hier nun die NordWestBahn durchgängig unterwegs, die bereits zuvor den Streckenabschnitt auf nordrhein-westfälischer Seite bedient hat.

Grundlage der Bestellung von Trassen und Stationshalten durch die EVU sind Infrastrukturbenutzungsverträge. Die Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV) formuliert die Zugangsansprüche und enthält Zugangsregelungen für die Netznutzer.

Wenn Strecken ausgebaut werden, um neue Betriebskonzepte umzusetzen oder wenn größere Instandhaltungsmaßnahmen anstehen, sind von den Infrastrukturbetreibern Investitionen zu tätigen. In der Regel sind Infrastrukturbetreiber dazu nur bereit, wenn ein langfristiger Betrieb der Strecke sichergestellt ist. Dazu werden Verträge zwischen den Infrastrukturbetreibern, den beteiligten Aufgabenträgern sowie dem Zuwendungsgeber abgeschlossen, in denen im Wesentlichen die Ausbaumaßnahmen und deren Finanzierung sowie das künftige Betriebskonzept festgelegt werden. Die Finanzierung des Eigenanteils an den Investitionskosten sowie der Kosten für die laufende Instandhaltung stellt das Infrastrukturunternehmen über die Trassenentgelte sicher. Die Aufgabenträger verpflichten sich im Rahmen der Infrastrukturverträge, in der Regel für einen Zeitraum von 20 Jahren, zur Bestellung eines Betriebsprogramms ("Bestellgarantie"). Würde der Umfang des Betriebsprogramms während der Vertragslaufzeit unterschritten werden, wären Ausgleichsbeträge an die Infrastrukturbetreiber zu leisten. Im Gegenzug sichert der Infrastrukturbetreiber eine vereinbarte Qualität der Strecke zu.

Im Rahmen von Infrastrukturnutzungsverträgen hat die LNVG Bestellgarantien gegenüber der VLO für die reaktivierte Strecke zwischen Hörne und Dissen-Bad Rothenfelde sowie gegenüber der DB Netz AG für folgende Strecken gegeben:

- Emden Hbf – Emden Außenhafen,
- Weener (Grenze) – Ihrhove,
- Esens – Sande,
- Oldenburg – Osnabrück,
- Delmenhorst – Hesepe,
- Hannover – Hildesheim – Goslar – Vienenburg (Neitech),
- Stade – Hamburg,
- Walsrode – Bennemühlen,
- Buchholz – Soltau sowie
- Strecken im Harz-Weser-Netz.

Insgesamt wurden für etwa 700 Streckenkilometer in einem Umfang von ca. 6,7 Mio. Zugkilometer (entspricht etwa 20 % der Betriebsleistungen im Bereich der LNVG) Bestellgarantien ausgesprochen.

2.4 Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen

Die Verantwortung für die Tarife – also die Gestaltung von Fahrpreisen – im SPNV liegt grundsätzlich bei den Verkehrsunternehmen. Ziel der LNVG und aller anderen Aufgabenträger bundesweit sind einheitliche Tarife im SPNV, d. h. die tarifliche Nutzbarkeit der Züge unabhängig davon, welches Unternehmen die jeweiligen SPNV-Betriebsleistungen erbringt.

Außerhalb der Verbünde und für Verkehre über Verbundgrenzen hinweg gilt im Nah- und Fernverkehr der Tarif der Deutschen Bahn (BB-DB). Um diesen einheitlichen Tarif in Niedersachsen auch bei zunehmender Betreibervielfalt zu gewährleisten, ist eine Tarif- und Vertriebskooperation zwischen DB AG und den von der LNVG mit SPNV-Leistungen beauftragten Wettbewerbsunternehmen zu schließen. Auf Basis dieser Kooperation sind Einnahmeaufteilungsverfahren zu entwickeln und abzustimmen. Grundlage der Einnahmeaufteilung sind Zählungen und Fahrgastbefragungen, bei denen die Nachfrage und die Fahrscheinnutzung erfasst werden. Von den Ergebnissen einzelner Erhebungen werden die Einnahmen auf das Kalenderjahr hochgerechnet und schließlich nach differenzierten Verfahren bzgl. der Fahrausweistypen untereinander aufgeteilt. Die getroffenen Annahmen müssen von allen Beteiligten (DB, neues EVU, LNVG) akzeptiert werden. Erhebungen zur Einnahmeermittlung finden zunächst vor und nach einer Betriebsaufnahme durch ein neues Unternehmen statt. Im Rahmen des Kooperationsvertrages zwischen dem neuen Betreiber und der DB AG werden über die Laufzeit des Verkehrsvertrages weitere Erhebungen veranlasst.

In den Verkehrsverbünden Bremen/Niedersachsen (VBN), Großraum Hannover (GVH), Region Braunschweig (VRB) und Südniedersachsen (VSN) sowie im niedersächsischen Teil des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) bestehen integrierte Tarifangebote für straßen- und schienengebundenen ÖPNV. Auch hier liegen Vereinbarungen über die Mechanismen der Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen zugrunde.

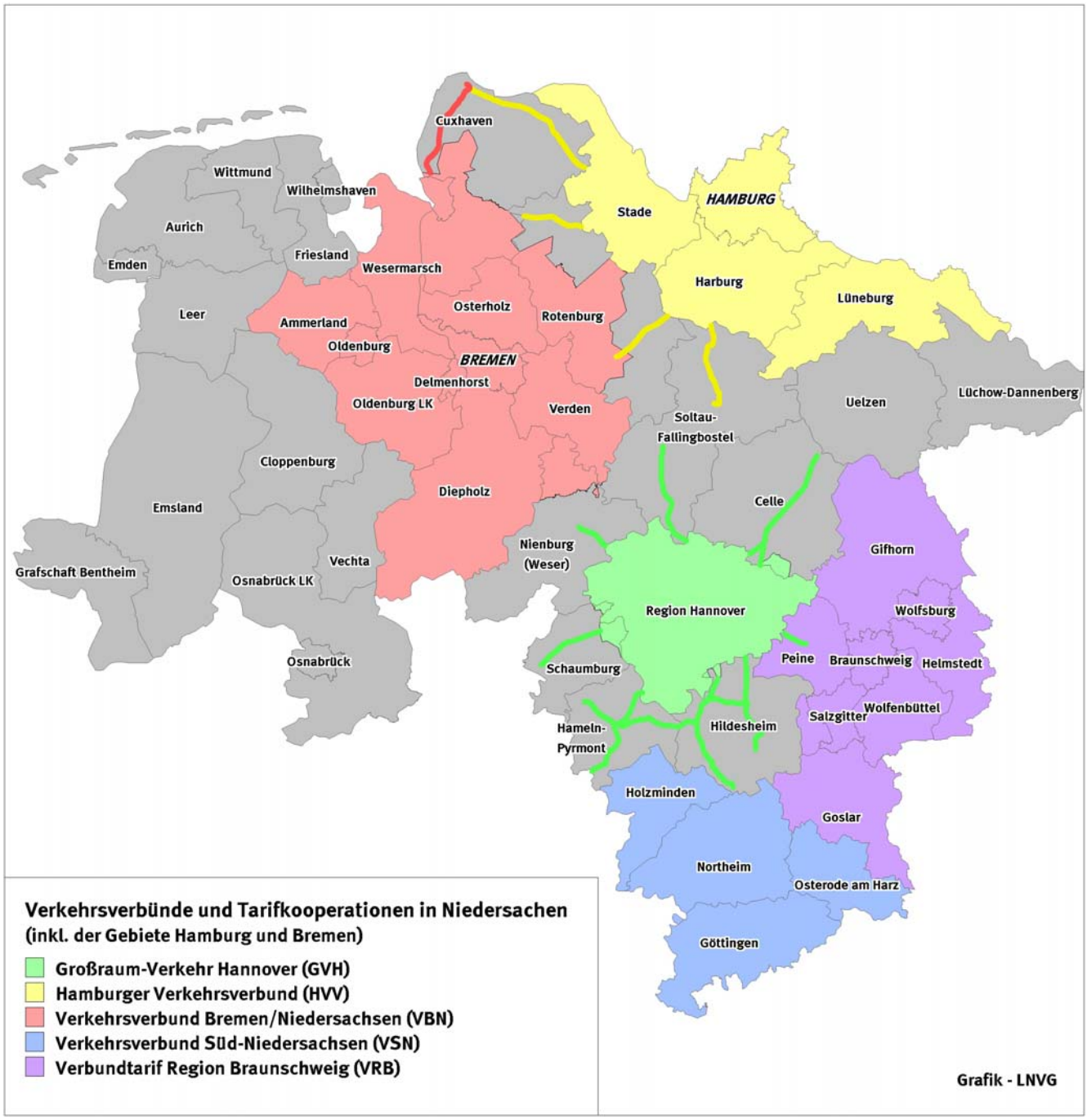


Abbildung A-4
Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen mit angrenzenden Übergangstarifen in Niedersachsen (inkl. der Gebiete Hamburg und Bremen)

3 Finanzierungsinstrumente

Die Länder bekommen vom Bund zweckgebundene Gelder für den ÖPNV zur Verfügung gestellt. Im Wesentlichen erfolgt das auf Grundlage von zwei Gesetzen, dem Regionalisierungsgesetz und dem Entflechtungsgesetz (vormals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Den größeren Mittelumfang hat dabei das Regionalisierungsgesetz. Es dient insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs und lässt sowohl eine konsumtive wie auch eine investive Verwendung zu. Es speist sich aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Aktuell stehen Niedersachsen 8,59 % der gesamten Regionalisierungsmittel des Bundes zu. Im Jahr 2008 sind das 573 Mio. €, die danach mit einer Dynamisierungsrate von 1,5 % jährlich fortgeschrieben werden. Diese Regelung gilt bis zum Jahr 2014, in dem die nächste Revision des Gesetzes vorgesehen ist. Dann kann sich sowohl die Höhe der Mittel, die Dynamisierungsrate als auch der prozentuale Anteil Niedersachsens an den Regionalisierungsmitteln verändern. Somit kann über die Mittelverfügbarkeit im Folgezeitraum derzeit nur spekuliert werden.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

In Niedersachsen erfolgt die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf Grundlage des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes. Demnach erhalten die drei SPNV-Aufgabenträger Region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig und das Land (vertreten durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) insgesamt 64 % der Regionalisierungsmittel für die Finanzierung von Bestellentgelten im SPNV. Darüber hinaus werden an sie weitere 9,1 % ausgeschüttet, mit denen entweder Betriebsleistungen bestellt oder Investitionen getätigt werden können. Die restlichen Mittel werden zum Teil an die ÖPNV-Aufgabenträger verteilt bzw. verbleiben beim Land (21,7 %). Dieses finanziert aus einem Großteil dieser Mittel die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG für den Schülertransport im ÖPNV. Der Rest wird vom Land für die Förderung von Investitionsmaßnahmen eingesetzt. In der Vergangenheit wurde daraus auch der landeseigene Fahrzeugpool im SPNV finanziert.

Entflechtungsgesetz (EntflG)

Das zweite große Finanzierungsinstrument ist das Entflechtungsgesetz. Es hat zum 1. Januar 2007 das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abgelöst. Demnach stellt der Bund dem Land Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. € für Investitionen zur Verfügung, die "zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden" dienen sollen. Das Land setzt diese Mittel für den Straßenbau und im ÖPNV ein. Gab es in den neunziger Jahren dabei ein leichtes Übergewicht des ÖPNV, so überwiegt seit 2003 der Straßenbau bei der Verteilung. Derzeit werden 60 % der Mittel im Straßenbau und 40 % im ÖPNV (inkl. SPNV) eingesetzt. Somit stehen dem ÖPNV etwa 49,4 Mio. € für Investitionen nach dem EntflG zur Verfügung.

Eingesetzt werden die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz für Investitionen in Verkehrsanlagen wie etwa Schienenstrecken, SPNV-Stationen, Verknüpfungsanlagen (z. B. Park + Ride, Bike + Ride, Kiss + Ride), zentrale Omnibushaltestellen und Bushaltestellen. Weiterhin werden daraus Fahrzeuge gefördert. Die Förderung der Vorhaben wird in der Regel von Dritten beim Land beantragt. Antragsteller für Förderanträge sind Kommunen, Verkehrsunternehmen und Privatpersonen. Seit der Verwaltungsreform zum 1. Januar 2005 ist die LNVG die zentrale Bewilligungsstelle des Landes für diese Vorhaben.

Der Bund hat die Zweckbindung des Entflechtungsgesetzes für die Länder auf das Jahr 2013 begrenzt. Danach stehen die Gelder den Ländern für allgemeine Investitionen zur Verfügung und müssen nicht mehr zwingend für Verkehrsprojekte eingesetzt werden.

Landesförderung

Außer diesen beiden großen Finanzierungsquellen setzt das Land eigene Haushaltsmittel für den Schienenverkehr ein. Diese werden einerseits gebraucht, um gesetzliche Ausgleichszahlungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) an die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) zu finanzieren. Nach dem AEG haben die NE-Bahnen Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die Unterhaltung von höhengleichen Bahnübergängen sowie für per Gesetz

auferlegte Zahlungen für Renten und Ruhegehälter. Diese Zahlungen sind abhängig vom Antragsstand und liegen in einer Größenordnung von jährlich etwa 3,9 Mio. €.

Andererseits werden landeseigene Mittel eingesetzt, um Investitionsmaßnahmen an der Streckeninfrastruktur der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, auf der Güterverkehr betrieben wird, zu finanzieren. Die Ausstattung dieses "Titels" hängt von der Haushaltslage des Landes ab und liegt derzeit in einer Größenordnung von jährlich etwa 2,7 Mio. €.

Zur Teilkompensation der Regionalisierungsmittelkürzung wurde vom niedersächsischen Landtag beschlossen für die Jahre 2008 und 2009 zusätzlich jeweils 15 Mio. Euro für den SPNV und ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)

Als weiteres Finanzierungsinstrument für die Eisenbahnen des Bundes wurde im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform 1993 das Bundesschienenwegeausbaugesetz geschaffen. Damit kam der Bund seiner grundgesetzlich verankerten Verantwortung für die Finanzierung von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes nach. Diese Finanzierung steht jedoch unter dem Vorbehalt ausreichend verfügbarer Haushaltsmittel.

Die BSchwAG-Mittel können für Investitionen der DB Netz AG in die Schieneninfrastruktur wie auch der DB Station&Service AG in die Stationsinfrastruktur verwendet werden. Jährlich stellt der Bund dafür etwa 2,5 Mrd. € der Deutschen Bahn zur Verfügung. Die Aufteilung auf Projekte der DB Netz und DB Station&Service nimmt die Deutsche Bahn eigenständig vor. Sie muss sich die Mittel allerdings projektbezogen vom Eisenbahnbundesamt genehmigen lassen. Nach § 8 (2) BSchwAG sind 20 % der Mittel für Investitionen in Nahverkehrsstrecken einzusetzen ("Länderquote"), über die sich die DB mit den Ländern ins Benehmen setzen muss. Die Länder haben jedoch keine direkte Verfügungsgewalt über diese Mittel. Häufig werden zusätzlich Landesmittel (aus dem RegG oder EntflG) zur Kofinanzierung eingesetzt, um BSchwAG-Mittel für das Land zu sichern. Obwohl die Schieneninfrastruktur in der Verantwortung des Bundes liegt, können die Länder nur über eine solche Mitfinanzierung sicherstellen, dass die BSchwAG-Mittel für Projekte in dem jeweiligen Bundesland eingesetzt werden.

In dem Flächenland Niedersachsen mit seinen weitläumigen Siedlungsstrukturen wirkt sich dabei ein Umstand besonders negativ aus. Das Bundesverkehrsministerium hat im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn im März 2006 festgelegt, dass zukünftig BSchwAG-Mittel nur noch dort eingesetzt werden sollen, wo mindestens 1.000 Reisende täglich ein- und aussteigen bzw. die Strecke nutzen. In Niedersachsen werden in vielen dünn besiedelten Räumen diese Nutzerzahlen auf der Schiene allerdings nicht erreicht. Damit ist für große Teile der niedersächsischen Schieneninfrastruktur eine Finanzierung aus BSchwAG-Mitteln – sei es als verlorener Zuschuss oder als zinsloses Darlehen – ausgeschlossen. Wenn ein Ausbau einzelner Strecken oder Bahnhöfe vom Land verfolgt wird, dann wird es in der Zukunft verstärkt Mittel aus dem EntflG oder dem RegG einsetzen müssen. Beispielhaft wird dies beim geplanten Ausbau der Heidebahn passieren, wo einer von drei Abschnitten komplett aus Regionalisierungsmitteln und von der EU zugewiesenen Mitteln aus dem Strukturförderfond (EFRE) finanziert werden soll, weil aufgrund der aktuellen Nutzerzahlen keine BSchwAG-Mittel zur Verfügung stehen.

4 Struktur und Entwicklung des Planungsraums

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Raumstruktur

Die Raumstruktur des Landes Niedersachsen wird von den Verdichtungsräumen Hannover sowie Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter geprägt. Große Bedeutung für ein weites niedersächsisches Umland haben darüber hinaus die benachbarten Stadtstaaten Hamburg und Bremen. Mit deutlichem Größenabstand folgen die Städte Osnabrück und Oldenburg im Westen sowie Göttingen und Hildesheim im Süden. Niedersachsen ist ansonsten überwiegend ländlich geprägt und ausgesprochen dünn besiedelt. Die Bevölkerungskennzahlen nach Ländern des Statistischen Bundesamtes zeigen, dass in Niedersachsen die Einwohnerdichte im Jahr 2006 mit 168 Einwohner/km² weit unter der des Bundesdurchschnitts mit 231 Einwohner/km² liegt und innerhalb der alten Bundesländer den niedrigsten Wert aufweist (Statistisches Jahrbuch 2008). Die LNVG als Aufgabenträger außerhalb der Verdichtungsräume Hannover sowie Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter muss sich damit überwiegend mit den Randbedingungen von bevölkerungsarmen Räumen und den daraus entstehenden Problemen für den ÖPNV auseinandersetzen.

Eine weitere differenziertere Betrachtung des Planungsraumes der LNVG kann auf Gemeindeebene vorgenommen werden (vgl. Abbildung A-5). Datenquelle ist die Statistik "Bevölkerung und Katasterfläche in Niedersachsen 31.12.2008" des Landesbetriebs für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN).

Innerhalb des Landes haben die großen Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren Hannover, Wolfsburg, Braunschweig, Osnabrück, Oldenburg und Göttingen eine sehr starke Sogwirkung auf Berufspendler aus dem jeweiligen Umland. Hamburg und Bremen sind bis weit in das niedersächsische Umland hinein dominierende Arbeitsmarktzentren.

Im Umfeld von Hannover gibt es mit Hildesheim, Hameln, Nienburg, Celle und Peine weitere kleinere regionale Arbeitsmärkte.

In weiten Teilen des dünnbesiedelten mittleren Weserraumes, der Heideregion sowie des nördlichen und nordöstlichen Niedersachsens ist der ländliche Raum durch eine geringe Dichte der wirtschaftlichen Aktivitäten und überwiegend kleine Arbeitsplatzzentren geprägt. Dominierende kleinere Zentren sind Lüneburg und Uelzen im ländlich geprägten nordöstlichen Niedersachsen sowie Stade, Cuxhaven und Rotenburg im Elbe-Weser-Dreieck.

Im westlichen Niedersachsen gibt es über die Großstädte Osnabrück und Oldenburg hinaus mehrere mittelgroße Standorte mit jeweils sich ergänzenden Einzugsbereichen, so z. B. Wilhelmshaven, Aurich, Emden, Leer und Papenburg im äußersten Nordwesten, Vechta, Cloppenburg, Wildeshausen und Lohne im südlichen Oldenburger Land sowie Nordhorn, Lingen und Meppen im Südwesten.

Einige wenige Gemeinden an der Landesgrenze sind überwiegend auf Standorte außerhalb des Landes orientiert, so z. B. auf Rheine, Minden und Höxter in Nordrhein-Westfalen sowie auf Kassel in Nordhessen.

Siedlungsstruktur

Die Rahmenbedingungen für die Auslastung und Attraktivität vorhandener und neu zu planender SPNV-Angebote werden im wesentlichen von der Siedlungsstruktur im Bereich der Bahnstrecken sowie ihrer weiteren Entwicklung bestimmt. Generell sind die niedersächsischen Landkreise und Regionen durch eine sehr unterschiedliche Verteilung der Bevölkerung auf Größenklassen von Gemeinden gekennzeichnet. Im ländlichen Raum dominieren kleine Gemeindegrößen. Insgesamt leben 26 % der niedersächsischen Bevölkerung in Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern, im ländlichen Raum sind es sogar knapp 39 %. Für den Nahverkehr auf der Schiene ergeben sich in der Fläche dadurch erhebliche strukturelle Nachteile.

In Abbildung A-6 sind die im Einzugsbereich von Bahnhöfen liegenden Gemeinden entsprechend ihrer Größe dargestellt. Die Aufteilung der insgesamt 268 im SPNV bedienten Gemeinden in Niedersachsen mit insgesamt ca. 5,5 Mio. Einwohnern erfolgt in Abbildung A-7. (Datenquelle ist auch hier die Statistik "Bevölkerung und Katasterfläche in Niedersachsen 31.12.2008" des LSKN.)

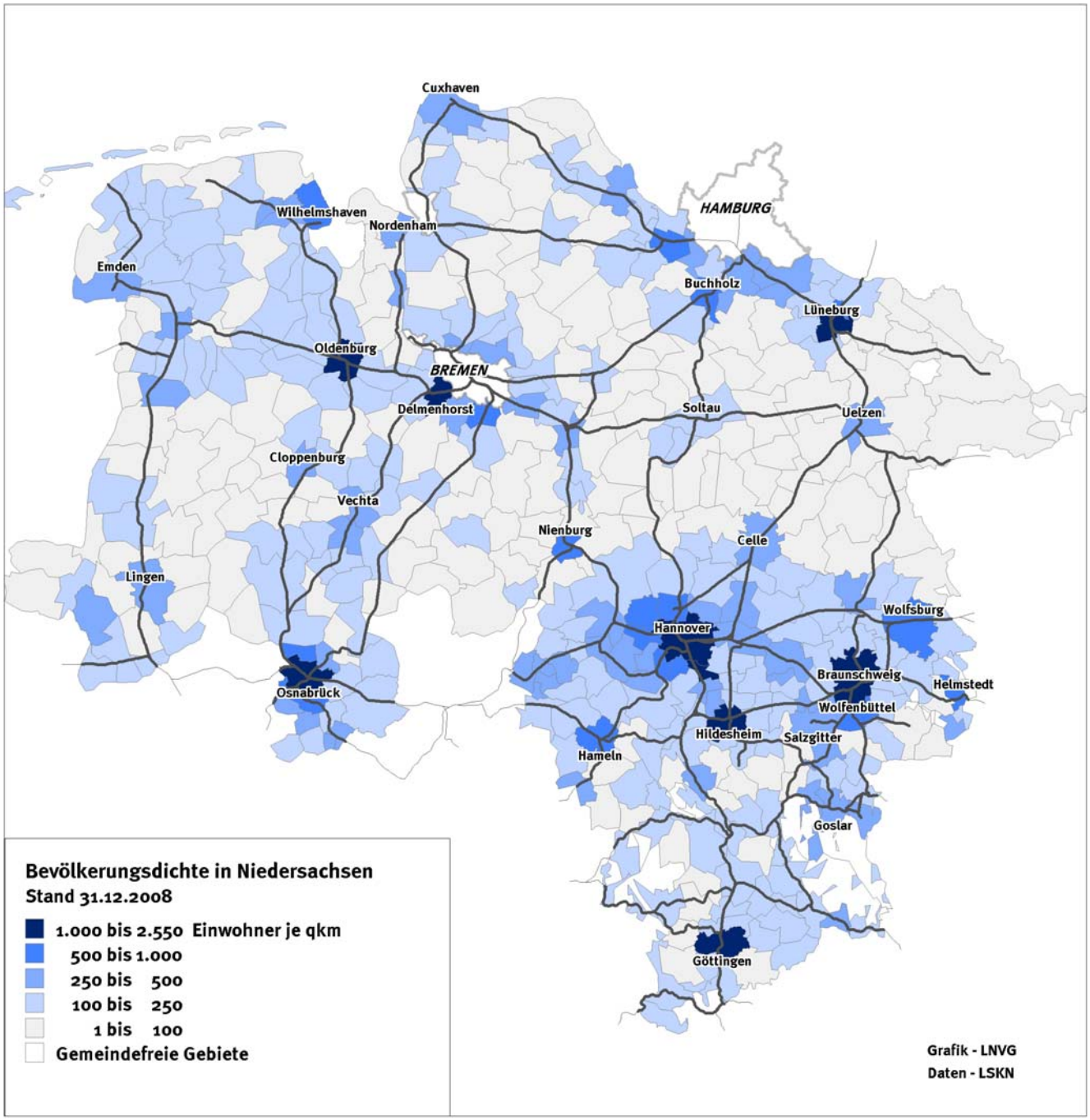


Abbildung A-5
Bevölkerungsdichte in den Einheits- und Samtgemeinden in Niedersachsen (Daten: LSKN 2008)

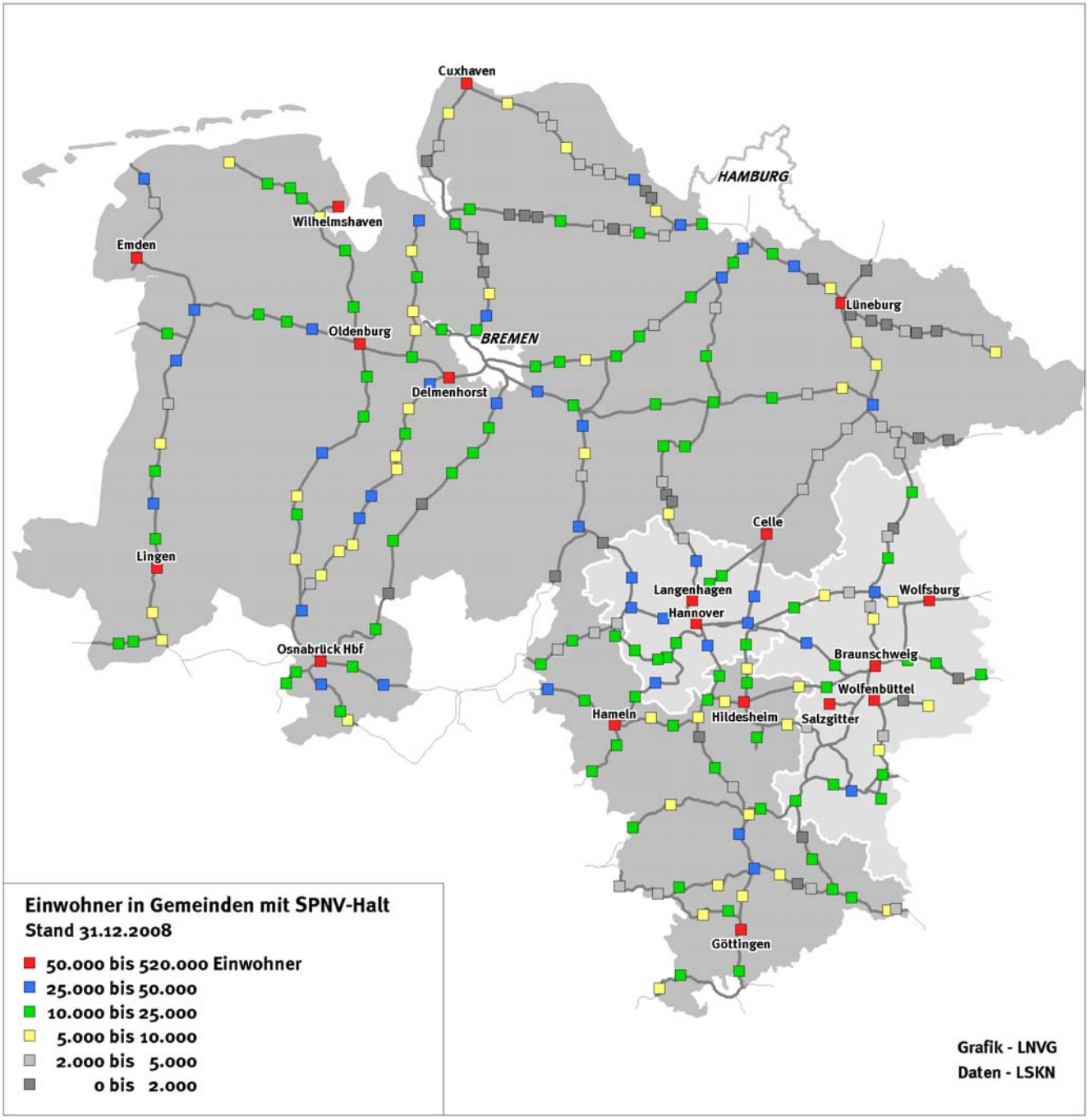


Abbildung A-6
Einwohnerzahlen der Gemeinden mit SPNV-Bedienung (Daten: LSKN 2008)

Kategorie Einwohner	Anzahl Gemeinden	Anzahl Bahnhöfe	Einwohner
unter 2.000	30	30	38.774
2.000 – 5.000	40	42	131.581
5.000 – 10.000	49	55	370.051
10.000 – 25.000	89	131	1.455.257
25.000 – 50.000	38	76	1.306.381
50.000 und mehr	18	43	2.156.490
Summe	**264**	**377**	**5.458.534**

Abbildung A-7
Gemeinden mit SPNV-Bedienung (Daten: LSKN 2008)

Zentrale Orte

Neben der Anzahl der Einwohner ist auch die Zentralität der Gemeinden ein wichtiger Indikator für die Bemessung des Verkehrsangebots. Das zentralörtliche System der Ober-, Mittel- und Grundzentren bildet für die Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge die räumliche Basis. Insbesondere in der Vernetzung der Ober- und Mittelzentren kommt dem SPNV eine wichtige landesweite Bedeutung für eine ausgeglichene und nachhaltige Siedlungs- und Versorgungsstruktur zu. Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Vernetzung sind hier besonders wirksam.

Dünn besiedelte ländliche Räume in Niedersachsen mit gleichzeitig größeren Entfernungen zu den Oberzentren sind die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen im nordöstlichen Niedersachsen, der südliche Landkreis Diepholz sowie der Oberweserraum (vor allem der Landkreis Holzminden) und der zentrale Elbe-Weser-Raum und das nordwestliche Emsland.

4.2 Demografischer Wandel

Nach der aktuellen Bevölkerungsprognose für die niedersächsischen Stadt- und Landkreise wird die Bevölkerung im Jahr 2010 mit knapp 8.033.000 Einwohnern ihren Höchstwert erreichen und ab 2011 zunächst langsam, in den Folgejahren dann mit zunehmender Geschwindigkeit zurückgehen, weil die zu erwartenden Wanderungsgewinne die steigenden Gestorbenenüberschüsse nicht mehr kompensieren können. (Datenquelle: "Regionalen Vorausschätzung der Bevölkerung Niedersachsens für die Jahre 2004 bis 2021" des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik)

Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb von Niedersachsen weist bereits seit langem ein relativ stabiles räumliches Grundmuster auf, das durch ein Umland-Stadt-Gefälle und ein West-Ost-Gefälle geprägt ist. Lediglich die Wiedervereinigung begünstigte vorübergehend vor allem die grenznahen ländlichen Regionen. In den letzten Jahren sind die Entwicklungsunterschiede zwischen nach wie vor wachsenden Regionen und solchen mit schrumpfender Bevölkerung noch deutlicher zu Tage getreten.

Nach der vorliegenden Bevölkerungsvorausschätzung bis zum Jahr 2021 muss mehr als die Hälfte der niedersächsischen Stadt- und Landkreise mit rückläufigen Bevölkerungszahlen rechnen.

Die mit Abstand ungünstigste Entwicklung mit einem Bevölkerungsrückgang von mehr als 15 % bis 2021 wird für die südniedersächsischen Landkreise Osterode am Harz und Holzminden sowie die kreisfreie Stadt Salzgitter vorausgesagt.

Verluste zwischen 5 % und 15 % werden in den kreisfreien Städten Wilhelmshaven und Delmenhorst sowie den Landkreisen Northeim, Goslar, Helmstedt, Lüchow-Dannenberg und Hameln-Pyrmont erwartet. Ebenfalls ungünstig dürfte auch die künftige Bevölkerungsentwicklung an der Mittelweser, in der Heide sowie im Unterweser-Raum und in Teilen der ostfriesischen Küste sein.

Bis Ende des nächsten Jahrzehnts noch wachsende Einwohnerzahlen sind im Umfeld der Großstädte sowie in den ländlichen Räumen des westlichen Niedersachsen zu erwarten. Im Landkreis Lüneburg könnte die Bevölkerung fast um weitere 16 %, in den Landkreisen Vechta, Cloppenburg, Oldenburg und Ammerland ca. 10 % zunehmen.

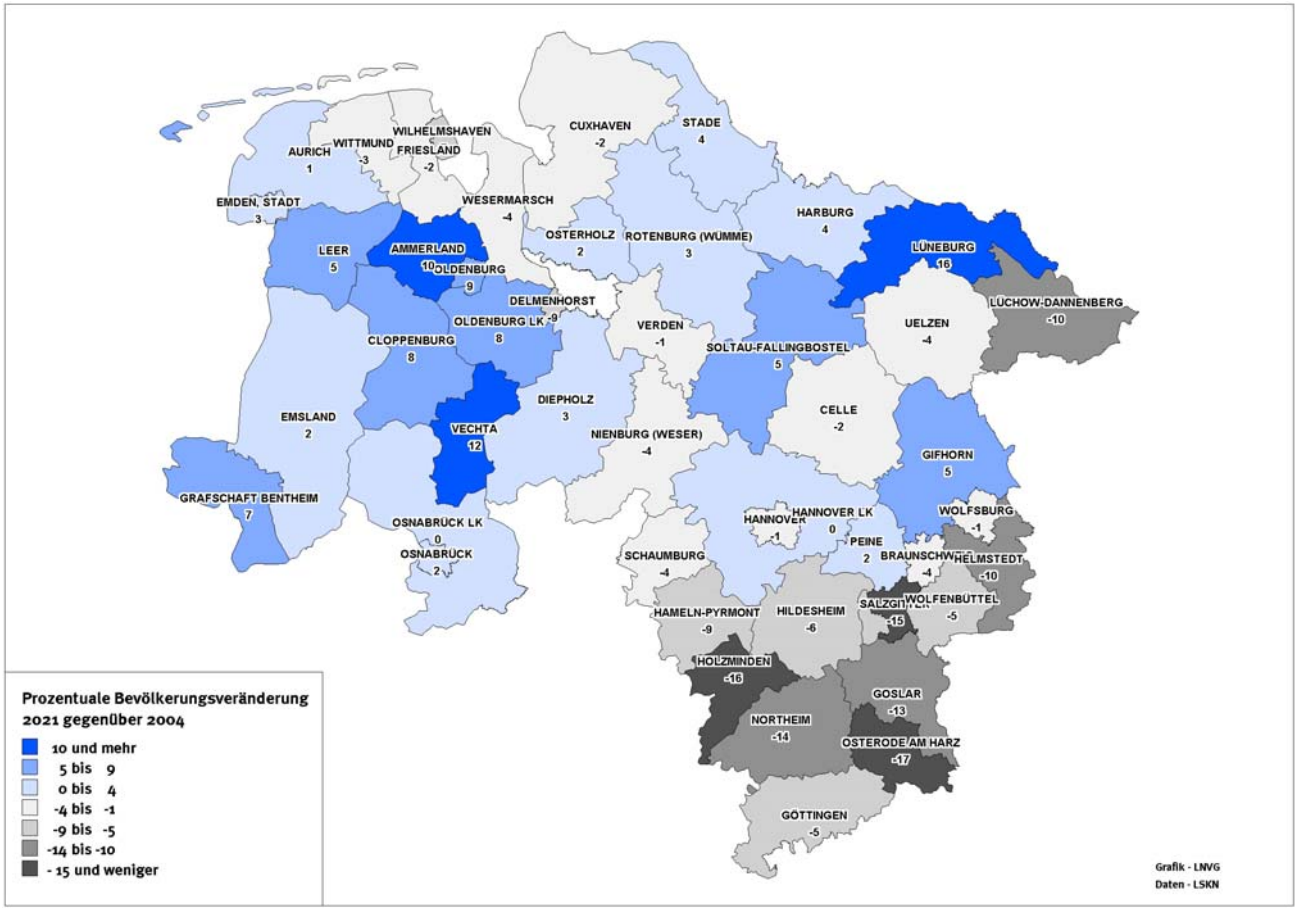


Abbildung A-8
Prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahlen in den Landkreisen und kreisfreien Städten Niedersachsens 2021 gegenüber 2004 (Daten: LSKN)

Altersstruktur der Bevölkerung

Die künftige Struktur der Bevölkerung ist auch in Niedersachsen weitgehend durch die derzeitige Bevölkerung determiniert. Bis zum Ende des Vorausschätzungszeitraumes soll sich die Anzahl der Kinder und Jugendlichen in Niedersachsen um 15 % reduzieren. Gleichzeitig soll der Anteil dieser Gruppe an der Gesamtbevölkerung von 22 auf 18 % sinken.

Die erwerbsfähige Bevölkerung wird sich voraussichtlich bis Anfang 2021 kaum verringern. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung bleibt weitgehend konstant. Diese auf den ersten Blick relativ geringe Abnahme lässt zunächst die Alterung der Erwerbsfähigengruppe nicht sichtbar werden. Wie sich aber anhand der Alterspyramide (vgl. Abbildung A-9) erkennen lässt wird es vermutlich Anfang 2021 relativ mehr ältere Erwerbsfähige und verhältnismäßig weniger jüngere Erwerbsfähige geben.

Weiterhin stark zunehmen wird die Zahl der Einwohner im Vorruhestands- und Ruhestandsalter. Die Bevölkerung im Alter zwischen 55 und 65 Jahren wird bis 2021 um 29 % und die Bevölkerung im Alter von 65 Jahren und älter um weitere 16 % ansteigen.

Die Veränderung der Alterspyramide ist für alle Regionen feststellbar, auch wenn es regional große Unterschiede gibt. In einigen kreisfreien Städten bzw. Landkreisen werden diese Verschiebungen schneller erfolgen als in Anderen.

Unterm Strich ist der demografische Wandel gekennzeichnet durch Rückgang der Bevölkerung, rasche Zunahme des Anteils älterer Menschen sowie durch Zunahme des Bevölkerungsteiles mit Migrationshintergrund. Je nach Ausgangssituation und Entwicklung der Wanderungen wird die regionale Bevölkerungsentwicklung unterschiedlich verlaufen. Absehbar ist derzeit ein Nebeneinander von Regionen mit günsti-

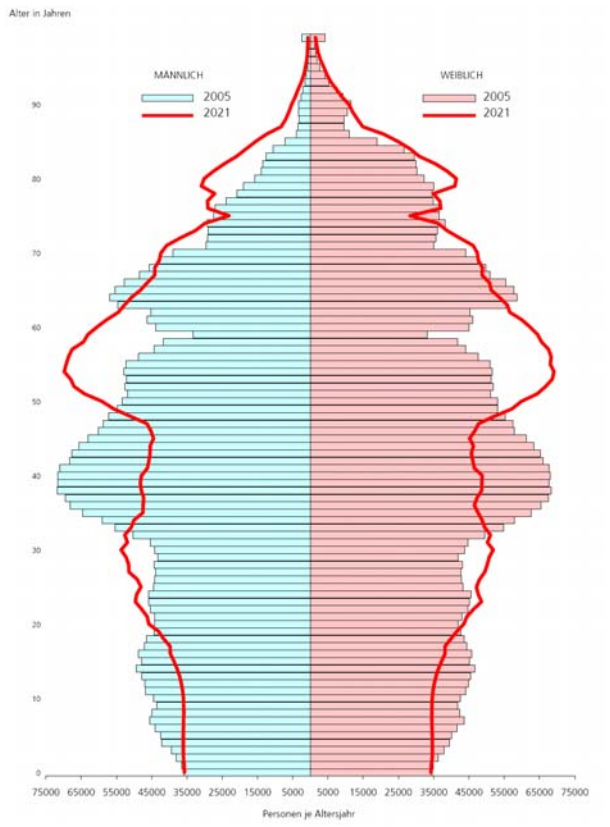


Abbildung A-9
Alterspyramide (Quelle: LSKN)

gen und solchen mit ungünstigen Bedingungen für die Bevölkerungsentwicklung. Insbesondere in dünner besiedelten Regionen und solchen mit anhaltenden wirtschaftlichen Strukturproblemen ergibt sich daher unmittelbarer Anpassungsbedarf, der bei Planungen und Maßnahme zur öffentlichen Infrastruktur und Daseinsvorsorge zu berücksichtigen ist.

4.3 Verkehrsmarkt

Allgemeines

Aufgrund der Langfristigkeit vieler Entscheidungen, insbesondere in Bezug auf Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sind für verlässliche Planungen Zukunftsinformationen erforderlich. Die zukünftige Entwicklung der Mobilität wird insbesondere durch den demografischen Wandel deutlich beeinflusst werden. Die zukünftige Entwicklung der Nachfragepotenziale lässt sich sowohl durch die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (ausgedrückt in Fahrten bzw. Wege) als auch durch die Entwicklung der Verkehrsleistung (ausgedrückt in Personenkilometer) beschreiben. Für die ökonomische Bewertung der Nachfragepotenziale ist dabei die Verkehrsleistung aussagekräftiger, da sie durch die Berücksichtigung von Reiseweiten eher Rückschlüsse auf die zu erwartenden Erlöse zulässt.

Die für den SPNV wichtigen Zielgruppen können über das wesentliche Motiv für das Mobilitätsbedürfnis, dem Wegezweck, charakterisiert werden. Die Ergebnisse der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführten Studie "Mobilität in Deutschland (MiD) 2002" (Auftragnehmer: INFAS, DIW) geben Aufschlüsse über die wesentlichen Zielgruppen im SPNV. In Abbildung A-10 ist die Verkehrsleistung in Deutschland sowie der Anteil des regionalen Eisenbahnverkehrs nach Hauptwegezweck dargestellt. Hierbei sind auch Fußwege berücksichtigt, die fast ein Viertel aller zurückgelegten Wege bilden. Aufgrund der kurzen Reiseweite fallen sie bei der Verkehrsleistung aber kaum ins Gewicht.

Diese pauschalen Aussagen entsprechen nicht in jedem Fall den regionalen und lokalen Gegebenheiten in Niedersachsen. Sie liefern aber Ansatzpunkte für eine realistische und nüchterne Betrachtung der Möglichkeiten und Chancen von SPNV-Angeboten und deren Inanspruchnahme. Als Chance für den ÖPNV aber auch als Ausdruck der schwierigen Situation neue Kunden zu werben kann ein Ergebnis der MiD-

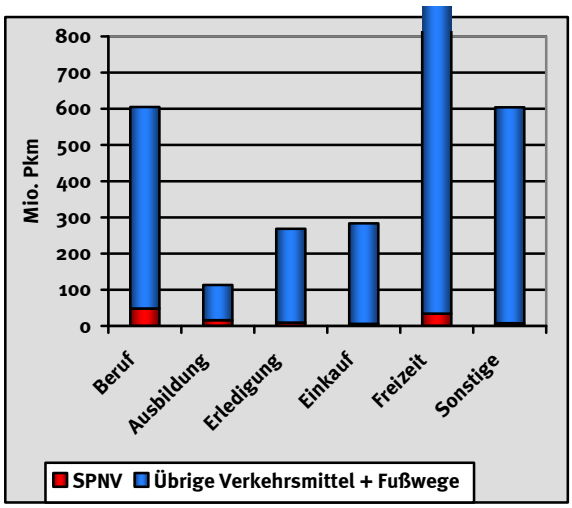


Abbildung A-10
Tägliche Verkehrsleistungen nach Fahrtzwecken in Deutschland (Daten: MiD)

Studie herangezogen werden, dass über 50 % der Befragten in Niedersachsen noch nie mit Bus oder Bahn gefahren sind.

Ein Großteil begründet die Entscheidung gegen den ÖPNV pauschal mit der Aussage, dessen Nutzung sei generell zu kompliziert. Während dem durch eine bessere und innovative Kommunikation möglicherweise noch begegnet werden kann, zählen für die Mehrheit harte Argumente gegen den ÖPNV. Der Großteil der Befragten, die nach eigener Einschätzung ihre Ziele mit dem ÖPNV sehr gut oder gut erreichen könnten, begründen dies vor allem mit dem Argument, der ÖPNV sei zu langsam.

Wo das Angebot qualitativ stimmt und zeitlich mit der Straße konkurrieren kann oder sogar schnellere Verbindungen bietet, liegen die ÖPNV-Marktanteile deutlich über dem Schnitt. Dies gilt vor allem für attraktive Schienenangebote im städtischen Bereich oder im Berufsverkehr. Sofern diese gegeben sind, ist zusätzlich eine aktive, anhaltende und beispielhafte Informationspolitik notwendig, um eingeschliffenen Nutzungsgewohnheiten der Autofahrer eine überzeugende Alternative entgegen zu setzen.

Um die Entwicklung der künftigen Nachfrage abschätzen zu können, sind für jede Zielgruppe folgende Fragen zu beantworten:

- Wie entwickelt sich das Nachfragepotenzial der einzelnen Zielgruppen?
- Welche Wege müssen sie zukünftig zurücklegen?
- Ändert sich das Mobilitätsverhalten der Zielgruppen aufgrund von Trends (z. B. Energiepreisentwicklung) oder bleibt es konstant?

Berufs- und Ausbildungsverkehr

Wesentliches Kennzeichen dieser Zielgruppe ist die Regelmäßigkeit sowohl hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs als auch hinsichtlich der räumlichen Beziehungen. Der typische Pendler fährt:

- arbeitstäglich zu weitgehend gleichen Tageszeiten,
- zwischen den gleichen Ausgangs- und Zielpunkten meist auf der gleichen Strecke und
- unter Benutzung der gleichen Verkehrsmittel.

Die Planung und Konzeption des Bahnangebots kann sich für diese Zielgruppe auf verlässliche Grundlagen und eingeübte Verhaltensweisen stützen. Durch die "Gebundenheit" dieser Zielgruppe ist die Planung eines auf diese Zielgruppe abgestimmten ÖPNV-Angebots und dessen Vermarktung vergleichsweise einfach.

Dieser Sachverhalt spiegelt sich in einem vergleichweise hohen Anteil des SPNV an den Verkehrsleistungen wider (vgl. Abbildung A-11). Nach den Ergebnissen der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführten Studie "Mobilität in Deutschland (MiD) 2002" (Auftragnehmer: INFAS, DIW) beträgt der Anteil des SPNV an der täglichen Verkehrsleistung im Berufsverkehr deutschlandweit ca. 8 %.

Inwieweit der SPNV in Niedersachsen auch zukünftig auf diese Zielgruppe aufbauen kann, ist abhängig von der Entwicklung der Zahl der Erwerbspersonen (Arbeitskräfteangebot) und damit von der demografischen Entwicklung sowie von der Entwicklung des

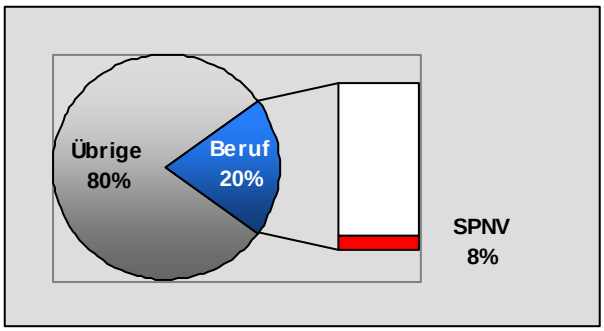


Abbildung A-11
Anteil Fahrtzweck Beruf an der täglichen Verkehrsleistung (Daten: MiD)

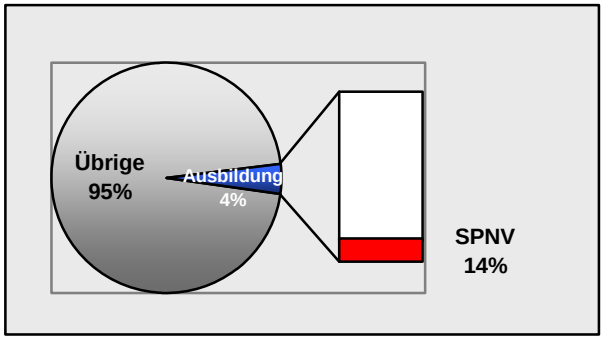


Abbildung A-12
Anteil Fahrtzweck Ausbildung an der täglichen Verkehrsleistung (Daten: MiD)

Arbeitsmarkts. Durch die Abnahme der Bevölkerung und Verschiebung der Alterspyramide (vgl. Kapitel 4.2) wird die Zahl der Erwerbspersonen überproportional abnehmen. Landesweit wird dieser Effekt erst nach 2020 an Dynamik gewinnen, dabei entwickeln sich die einzelnen Regionen durchaus gegenläufig. So verliert der Landkreis Osterode am Harz bis 2020 fast 20 % der Bevölkerung in der Altersgruppe der 15- bis 64-Jährigen, im Landkreis Lüneburg steigt deren Anteil dagegen um über 16 %.

Ob und in welchem Ausmaß der demografische Wandel zukünftig zu einer Erhöhung oder Verringerung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung führt ist jedoch offen, da sich Struktureffekte und ökonomische Veränderungen mischen und zudem erhebliche teilräumliche Unterschiede erwartet werden. So können insbesondere im ländlichen Raum durch Konzentrationsprozesse von Arbeitsstätten längere Wege entstehen, die prinzipiell die Verkehrsleistung erhöhen. Ebenso kann durch die Entwicklung des Arbeitsmarktes die Bereitschaft steigen, auch Arbeitsplätze in größerer Entfernung anzunehmen. Die Entwicklung der Beschäftigung auf regionaler Ebene ist zudem stark abhängig von der Entwicklung einzelner Unternehmungen, insbesondere wenn einzelne Großbetriebe eine dominierende Rolle im regionalen Arbeitsmarkt einnehmen.

Für den SPNV, der sich überwiegend auf regionale Verbindungen (mit längeren Reiseweiten) konzentriert, entstehen dadurch auch Chancen. Dies gilt insbesondere auf Relationen mit hohen Reisegeschwindigkeiten des SPNV, überlasteten Zufahrten und eingeschränkter Parkraumverfügbarkeit für den Individualverkehr in den Städten.

Ein ähnliches Bild ergibt sich beim Ausbildungsverkehr, der hinsichtlich seiner Charakteristik dem Berufsverkehr ähnelt. Durch den hohen Anteil an Captive-Rider ("Zwangskunden") ist der Modal Split bei dieser Zielgruppe sogar noch höher. Er liegt bundesweit bei 14 % (vgl. Abbildung A-12) bezogen auf die Verkehrsleistung (Quelle: MiD).

Die rückgängige Zahl der Auszubildenden (Schüler und Studenten) in Niedersachsen (ca. 20 % bis 2020) wird auch zu Anpassungsprozessen bei den Schulstandorten führen, die teilweise mit einer völligen Neustrukturierung des Schulangebots einhergehen. Wie sich dies auf die einzelnen Regionen auswirkt, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Durch die Überlagerung verschiedener Effekte kann es in Einzelfällen durchaus im SPNV zu Steigerungen der Verkehrsleistungen kommen, da der Anteil der Fahrschüler sowie deren Reiseweite spürbar steigen kann.

Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr bildet den Fahrtzweck mit dem stärksten Wachstum der Verkehrsnachfrage. Ein erheblicher Einfluss entstand aus der Ausweitung des Pkw-Bestands. Wie im Urlaubsverkehr werden auch im Freizeitverkehr zahlreiche Fahrten durch die Verfügbarkeit eines Pkw überhaupt erst ermöglicht. Deshalb fand in diesem Fahrtzweck kaum eine Substitution von Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wie etwa im Berufsverkehr, statt. Aus diesem Grund ist der Anteil des Individualverkehrs in diesem Fahrtzweck schon immer überdurchschnittlich hoch.

Insgesamt bildet der Fahrtzweck "Freizeit" die Ursache für fast 40 % der Verkehrsleistung. Freizeitverkehr umfasst verschiedene Aktivitäten, wie Wandern, Besuch bei Verwandten oder Sportaktivitäten. Im Gegensatz zum täglichen Pendelverkehr ist das Mobilitätsverhalten in der Freizeit nur schwer einzuschätzen. Um für die Bahn vorhandene Potenziale im Freizeitverkehr auszuschöpfen sind präzise Analysen erforderlich. Häufig werden verschiedene Freizeitaktivitäten verknüpft (Wanderung und Gastronomiebesuch). Daraus resultieren spezifische Wegeketten, die besondere Anforderungen an die Flexibilität der Verkehrsmittel stellen.

Der öffentliche Verkehr wird aufgrund der "Ungebundenheit" und gewünschten Flexibilität im Freizeitver-

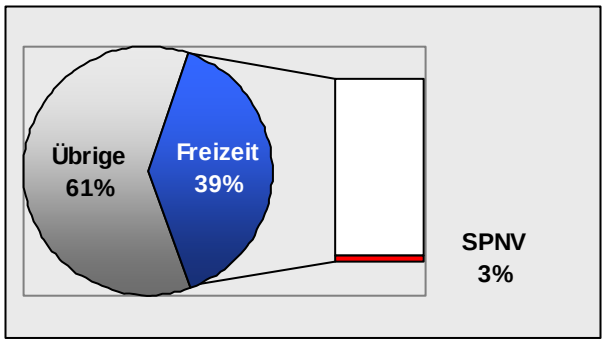


Abbildung A-13
Anteil Fahrtzweck Freizeit an der täglichen Verkehrsleistung (Daten: MiD)

kehr kaum mit dem Pkw konkurrieren können. Die SPNV-Planung hat sich daher bisher vorwiegend auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr konzentriert. Der niedrige Marktanteil von 3 % ist nur logisch.

Freizeitverkehr hat dennoch einige Aspekte, die für den SPNV günstig sind:

- Es besteht unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel eine hohe Nachfrage,
- in den relevanten Zeiten verfügen die Verkehrsunternehmen meist über ausreichende Kapazitäten.
- Die Freizeitziele liegen überwiegend im Nah- und Regionalbereich.

SPNV-Angebote für den Freizeitverkehr sollten daher in die strategische Planung aufgenommen werden. Serviceleistungen und Preispolitik des SPNV müssen dazu auf die Bedürfnisse des "Freizeit"-Menschen abgestimmt werden. Wichtige Ausflugsziele sollten schnell und einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Informationen, Werbung und Marketing sind weitere Schritte.

Urlaubsverkehr

Der Tourismus ist für Niedersachsen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Insbesondere für Regionen, die industriell schwach entwickelt sind und in größerer Distanz zu den Industrie- und Dienstleistungszentren liegen, kommt den Einnahmen aus dem Fremdenverkehr eine große Bedeutung für die Sicherung von Arbeitsplätzen und der Erhaltung sowie Förderung der regionalen Wirtschaftskraft zu. So liegt Niedersachsen im bundesweiten Vergleich der Übernachtungszahlen auf dem vierten Platz. Niedersachsens Reisegebiete entwickeln sich allerdings unterschiedlich. Vor allem die Nordseeküste, die Ostfriesischen Inseln und die Lüneburger Heide sind führend und tragen das Wachstum.

Laut den Zahlen des GfK-TravelScopes der Gesellschaft für Konsumforschung für das Reisejahr 2006/2007 bleibt das Reisegebiet Nordsee gemessen an den Urlaubsreisen (ab einer Übernachtung) das mit Abstand stärkste Reisegebiet in Niedersachsen (Anteil 52 % der niedersächsischen Gäste). Gut zwei Drittel der Nordseegäste bleiben mindestens fünf Tage. Sie kommen überwiegend aus Nordrhein-Westfalen (40 %) und zu drei Viertel mit dem eigenen Pkw. Die Bahn hat immerhin einen Anteil von 11 %. Die Nordsee ist das Reisegebiet für Familien (mit mindestens einem Kind), auf die überdurchschnittlich 41 % der Nachfrage entfallen.

Rund 12 % der Gäste geben die Regionen Harz, Weserbergland und Braunschweiger Land als Reiseziel an. Diese Regionen sind die Domänen der Kurzreisen, die 56 % der Reisen ausmachen und ein Urlaubsgebiet insbesondere für Gäste aus dem Norden, die mit 43 % deutlich überrepräsentiert sind. 84 % benutzen den Pkw, sonst spielt nur noch der Bus mit 8 % eine Rolle. Im Landesvergleich eher niedrig ist der Anteil an Familien (29 %).

Gut 10 % der Gäste besuchen die Lüneburger Heide. Auch hier liegen die Kurzreisen mit 52 % vor den langen Reisen. Der Anteil von Besuchen der Freizeit- oder Ferienparks ist mit 18 % beachtlich. Hier kommen die Gäste überwiegend aus den nördlichen Regionen (31 %), während auf Nordrhein-Westfalen 27 % entfällt. Auffällig stark sind die Gästezahlen (21 %) aus dem Osten. Das bevorzugte Verkehrsmittel ist auch in der Heide der Pkw (82 %). Der Familienanteil der Urlauber ist mit 38 % relativ hoch.

6 % der Gäste reisen in das Osnabrücker Land und das Emsland und machen mehrheitlich (53 %) eine Kurzreise. Die räumliche Nähe zu NRW macht sich auch in der Verteilung der Gäste auf die Herkunftsregionen bemerkbar. So stellt das bevölkerungsreichste Bundesland mit 45 % die mit Abstand stärkste Gruppe, während sich aus dem Norden nur vergleichsweise wenige aufmachen. Sie tun dies vor allem mit dem Pkw (82 %), nur der Bus (7 %) spielt hier noch eine erwähnenswerte Rolle. Auch diese Region hat eine überdurchschnittliche Affinität zum Familienurlaub (38 %).

Rund 4 % der deutschen Urlauber besuchten die städtisch geprägte Region Hannover und Hildesheim, die zu fast drei Vierteln nur als Kurzreisende unterwegs waren. Eine Besonderheit ist die Struktur der Herkunftsorte, die einen deutlich überdurchschnittlichen Anteil aus den südlichen Bundesländern (24 %) ausweist. Auch der Osten ist überproportional vertreten (28 %), so dass auch die durchschnittliche Anreiseentfernung deutlich höher liegt. Mit einem Anteil von 21 % beweist die Bahn in diesem Marktsegment ihre Stärke. Auch das Flugzeug bringt es immerhin auf 3 % oder der Bus auf 7 %, so dass insgesamt die Vorherrschaft des Pkw mit 66 % nicht so deutlich ausfällt wie in den anderen Regionen.

Fazit

Ausgehend von der demografischen Entwicklung in Niedersachsen, der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur sowie der künftigen Mobilitätsentwicklung können einige Eckpunkte formuliert werden, die bei der weiteren Planung des SPNV-Angebots unterstellt werden können. Zu berücksichtigen sind in jedem Fall regionsspezifische Besonderheiten, die im Einzelfall durchaus zu einer gegenläufigen Entwicklung führen können.

- Das Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege über alle Verkehrsarten) wird vor allem in Folge der insgesamt rückläufigen Bevölkerungszahlen stagnieren. Die Verkehrsleistung als wichtigste Kenngröße zur Bestimmung der Verkehrsentwicklung erhöht sich dagegen aufgrund der steigenden Fahrtweiten deutlich.
- Differenziert nach Fahrtzwecken wird der Freizeitverkehr seinen Anteil steigern und damit weiterhin den größten Anteil am Verkehrsaufkommen aufweisen. Auch der Urlaubsverkehr wird weiter steigen, aber angesichts des geringen Anteils am Verkehrsaufkommen wird dies nicht ins Gewicht fallen. In allen anderen Fahrtzwecken wächst das Aufkommen nur geringfügig (Berufsverkehr) bzw. geht sogar zurück (Ausbildungsverkehr).

Mögliche Verhaltensänderungen durch Trendbrüche oder veränderte Rahmenbedingungen können selbstverständlich nicht ausgeschlossen werden:

- Motorisierung und zu erwartende Verkehrsleistung sind eng vom Wohlstand und Verkehrspreisen abhängig. Überproportionale Preissteigerungen im Verkehrsbereich aufgrund steigender Energie- und Rohstoffpreise sowie übergeordnete Maßnahmen gegen den Klimawandel können zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens führen.
- Auch ein Wandel des raumordnerischen Leitbilds ("Reurbanisierung") kann durch veränderte steuerliche und finanzielle Rahmenbedingungen zu Änderungen im Verkehrsverhalten führen.
- Aufgrund der steigenden Lebenserwartung und des überproportional wachsenden Anteils von Senioren hat die "Altersmobilität" einen erheblichen Einfluss auf die zukünftige Verkehrsnachfrage. Eine verlässliche Prognose fällt hier schwer.

In den einzelnen Regionen wird sich die Nachfrage höchst unterschiedlich darstellen, da die regionale Entwicklung der Nachfrage in jedem Fall von der demografischen Entwicklung der einzelnen Regionen bestimmt wird. In den wachsenden Regionen werden die Wachstumsimpulse auch die Verkehrsleistungen betreffen. Sie werden stabil bleiben und sogar steigen. In den schrumpfenden Regionen wird der deutliche Bevölkerungsrückgang zu einem erkennbar rückläufigen Verkehrsaufkommen führen.

Die Nachfrage im SPNV wird somit nicht zwangsläufig steigen. Soll sie weiterhin wachsen, müssen bei insgesamt stagnierendem Verkehrsmarkt die Marktanteile der Bahn am Verkehrsmarkt gesteigert werden. Die Planung des SPNV-Angebots wird sich an den unterschiedlichen regionalen Rahmenbedingungen, der veränderten Altersstruktur und den entsprechenden Präferenzen der Bevölkerung orientieren müssen.

Wichtige Voraussetzung hierfür ist ein attraktives und transparentes SPNV-Angebot, zumal der Anteil der "Zwangskunden" (Schüler, Personen ohne Pkw) abnehmen wird.

Abschnitt B
Ausgangssituation für den SPNV

5 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

5.1 SPNV-Angebot 2008

Struktur

Die LNVG hat im Fahrplanjahr 2008 bei den Verkehrsunternehmen Leistungen in der Größenordnung von 33,06 Mio. Zugkilometer bestellt. Das Angebot ist dabei analog der Raum- und Siedlungsstruktur sowie der Verkehrspotentiale durchaus heterogen.

Die Struktur des Angebots wird durch die planmäßig im SPNV bedienten Linien geprägt. Die für den Zuständigkeitsbereich der LNVG relevanten Linien sind in Abbildung B-o dargestellt. Das Liniennetz setzt sich aus insgesamt 57 Linien zusammen, die in Abhängigkeit vom Verkehrsmarkt unterschiedlichen Anforderungen genügen müssen.

Ausgehend von diesen Anforderungen und den überwiegenden verkehrlichen Aufgaben können drei übergeordnete Produktlinien definiert und die Linien entsprechend zugeordnet werden:

- Unter der Produktlinie "Express" werden die Linien zusammengefasst, die mit kurzer Reisezeit die aufkommensstarken Zentren verbinden und daher nicht an allen Stationen halten. Aufgrund der hohen Nachfrage kommen dort in der Regel lokbespannte Doppelstockwagen-Züge zum Einsatz. Dazu zählen z. B. die Produkte RegionalExpress (RE) und metronom (ME).
- Als "Metropol"-Linien werden die Linien bezeichnet, die in den Verdichtungsräumen Hannover, Bremen und Hamburg das Express-Angebot ergänzen und insbesondere die Naherschließung dieser Räume übernehmen. Sie halten in der Regel an allen Stationen, so dass meist beschleunigungsstarke Triebwagen bzw. lokbespannte Züge mit entsprechend für die Hauptverkehrszeit ausgelegten Kapazitäten zum Einsatz kommen. Darunter fallen z. B. die klassische S-Bahn in Hannover, der seit Fahrplan 2008 verkehrende metronom regional (MEr) oder die Linien im Netz der zukünftigen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen.
- Ebenfalls Erschließungsfunktion außerhalb der Verdichtungsräume Hannover, Bremen und Hamburg übernehmen die "Regional"-Linien und stellen die Bedienung der "Fläche" sicher. Hier werden typischerweise kleinere Dieseltriebwagen eingesetzt, die an allen Stationen halten. Typische Produkte dieser Kategorie sind eurobahn (ERB), NordWestBahn (NWB) und z. T. auch RegionalBahn (RB). Einzelne Regional-Linien außerhalb der Metropolregionen werden mit Elektrotriebwagen gefahren (z. B. WestfalenBahn)

Auf einigen Streckenabschnitten überlagern sich Linien indem

- identische Produkte auf der Stammstrecke in einem gemeinsamen Takt verkehren und im Nachlauf unterschiedliche Strecken bedienen oder
- verschiedene Produkte sich im Zulauf auf Oberzentren überlagern und unterschiedliche Zielgruppen bedienen.

Aufgabenträger	Mio. Zugkm/Jahr	Anteil
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)	33,06	70 %
Region Hannover (RH)	8,54	18 %
Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)	5,55	12 %
Niedersachsen	**47,15**	**100 %**

Abbildung B-o
Zugkilometer der Aufgabenträger in Niedersachsen (Fahrplan 2008)

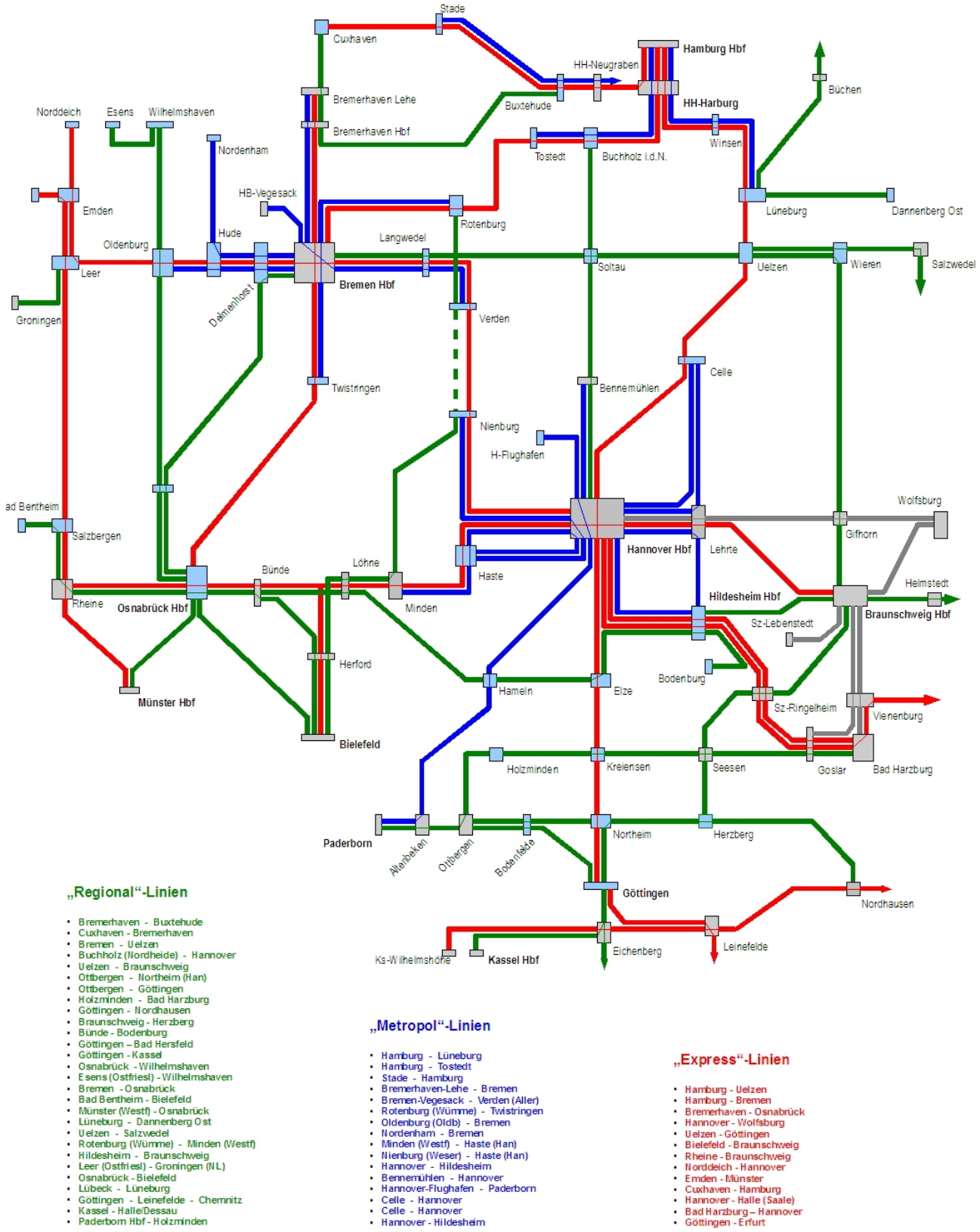


Abbildung B-1 **Liniennetz im SPNV in Niedersachsen (Fahrplan 2008)**

Produktlinie	Funktion	Mio. Zugkm/Jahr	Anteil
Express	Schnelle Verbindung	12,60	38 %
Metropol	Erschließung "Verdichtungs-raum"	6,86	21 %
Regional	Erschließung "Fläche"	13,60	41 %
Summe		**33,06**	**100 %**

Abbildung B-2
Produktlinien (Fahrplan 2008)

Für das Fahrplanjahr 2008 ergibt sich die in Abbildung B-2 dargestellte Verteilung auf die genannten Produktlinien.

Da nicht für alle nachgefragten Relationen aus Kundensicht wünschenswerte Direktverbindungen angeboten werden können, ist eine Vernetzung der SPNV-Linien bzw. der Linien mit dem Fernverkehr durch entsprechende Gestaltung der Anschlüsse in den sogenannten Knotenbahnhöfen erforderlich.

Angebotsdichte/Taktfrequenz

Die Verteilung der Betriebsleistungen (Zugkilometer) über die Verkehrstage Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag ist in Abbildung B-3 dargestellt.

Erwartungsgemäß werden Montag bis Freitag die meisten Züge gefahren und damit das höchste Leistungsvolumen erbracht. Knapp 100.000 Kilometer (Zugkm) legen die Züge im Bereich der LNVG an einem durchschnittlichen Werktag zurück. Aber auch am Wochenende werden alle Linien bedient. Immerhin fast 75 % des werktäglichen Leistungsvolumens werden an Sonntagen angeboten.

Auf den meisten Strecken fahren die Nahverkehrszüge mittlerweile von Montag bis Freitag mindestens stündlich und weitgehend vertaktet – entweder als reiner 1-h-Takt oder als Überlagerung zweier 2-h-Takte (vgl. Abbildung B-5). Dies gilt mit Abstrichen auch für das Wochenende.

Mit einem Stundentakt kann ein an den wesentlichen Bedürfnissen der Zielgruppen orientierter Fahrplan konzipiert und vermarktet werden. Trotzdem verkehren auf einigen Strecken die Züge nur vereinzelt oder im Zweistundentakt (vgl. Abbildung B-4). Auf diesen Strecken ist entweder das Nachfragepotential zu gering oder das Angebot aufgrund der Infrastruktur nur mit erhöhtem Aufwand zu verdichten. Der Fahrplan ist meist einseitig auf bestimmte Zielgruppen (z. B. Pendler, Schüler) optimiert.

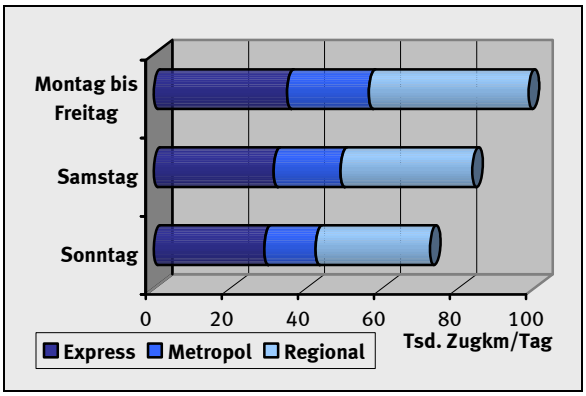


Abbildung B-3
Anteil Betriebsleistungen je Verkehrstag (Fahrplan 2008)

Linienabschnitt	Züge/Mo-Fr
Emden Hbf – Emden Außenhafen	ca. 6
Lüneburg – Dannenberg	10
Leer – Nieuweschans	16
Rotenburg – Verden Nienburg – Minden	14 14
Langwedel – Soltau Soltau – Uelzen	14 19
Wieren – Salzwedel	16
Wieren – Wittingen	18
Norddeich – Emden	20
Bodenfelde – Göttingen Bodenfelde – Northeim	21 22
Hildesheim Hbf – Braunschweig	22
Holzminden – Kreiensen	25

Abbildung B-4
Strecken mit geringem SPNV-Angebot (Fahrplan 2008)

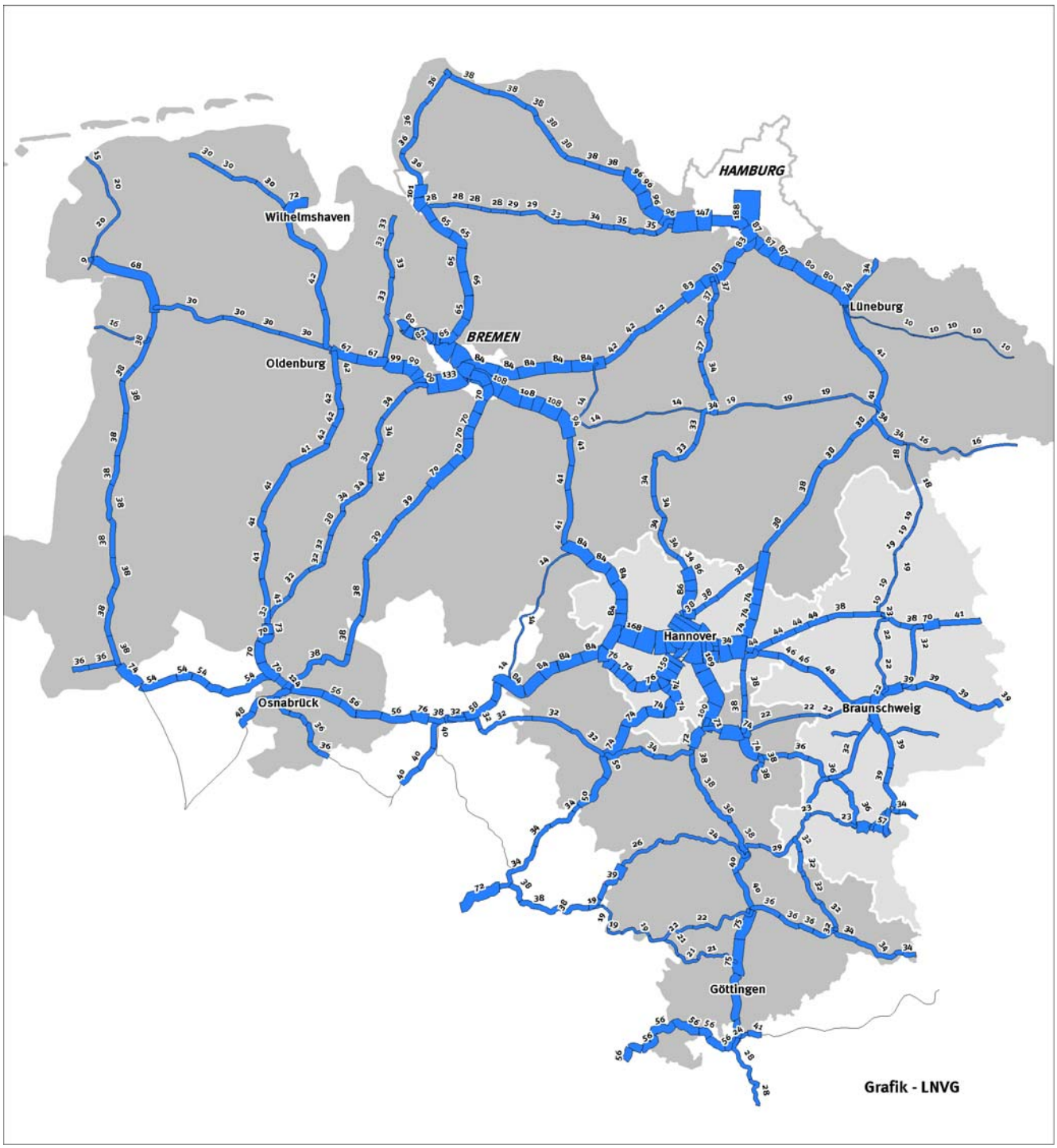


Abbildung B-5
Bedienungshäufigkeit im SPNV Montag bis Freitag (Züge pro Tag; Fahrplan 2008)

Die typischen Angebotsmerkmale der einzelnen Produktlinien werden bei genauerer Betrachtung erkennbar.

So sind in Abbildung B-6 für das Liniennetz der Produktlinie Express die Anteile der jeweiligen Taktdichten differenziert nach den Verkehrstagen dargestellt. Das ca. 1.000 km umfassende Liniennetz wird überwiegend im Stundentakt bedient. Dieser Bedienungsstandard wird von einigen Ausnahmen abgesehen auch am Wochenende fortgeführt. Auch wenn die Züge einzelner Linien nur zweistündlich verkehren, ergibt sich durch eine abschnittsweise Überlagerung dort häufig ein Stundentakt (z. B. Rheine/Bielefeld – Löhne – Braunschweig). Taktverdichtungen oder Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit sind eher die Ausnahme.

Anders sieht das Angebot auf dem insgesamt ca. 460 km langen Netz der Metropol-Linien aus (vgl. Abbildung B-7). Die Taktdichte variiert erheblich zwischen den einzelnen Verkehrstagen. Als "Pendler-Linien" sind diese Linien durch einen dichten Takt an Werktagen gekennzeichnet. Ein 30-Minuten-Takt (zwei Züge je Stunde) in der Hauptverkehrszeit ist auf vielen Linien Standard. Das Angebot nimmt am Wochenende jedoch ab. Während an Samstagen die Züge auf den einzelnen Linien meist stündlich verkehren, reduziert sich das Angebot an Sonntagen oft auf einen 2-h-Takt. Entsprechend sinkt das Leistungsvolumen am Wochenende auf etwas über 60 % des werktäglichen Wertes.

Auch im ca. 1.480 km umfassenden Liniennetz der Regional-Linien gibt es erhebliche Unterschiede bei der Taktdichte für die einzelnen Verkehrstage. Allerdings bewegt sich das Bedienungsniveau auf insgesamt niedrigerem Niveau, so dass die Unterschiede im Bedienungsstandard zwischen den einzelnen Verkehrstagen nicht ganz so extrem sind. Die Regional-Linien weisen während der Woche fast keine Verstärkerleistungen auf und verkehren am Wochenende seltener. Insofern ist an Werktagen ein stündliches, am Wochenende ein zweistündliches Angebot auf den meisten Linien Standard (vgl. Abbildung B-8).

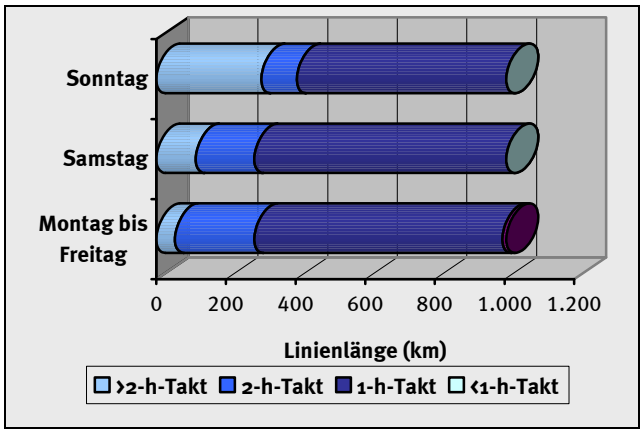


Abbildung B-6
Express-Linien Bedienungshäufigkeit (Fahrplan 2008)

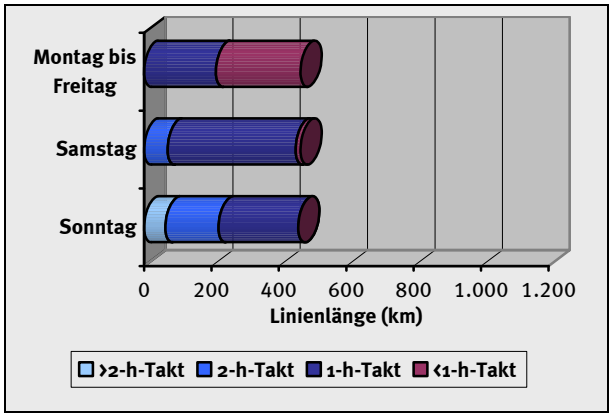


Abbildung B-7
Metropol-Linien Bedienungshäufigkeit (Fahrplan 2008)

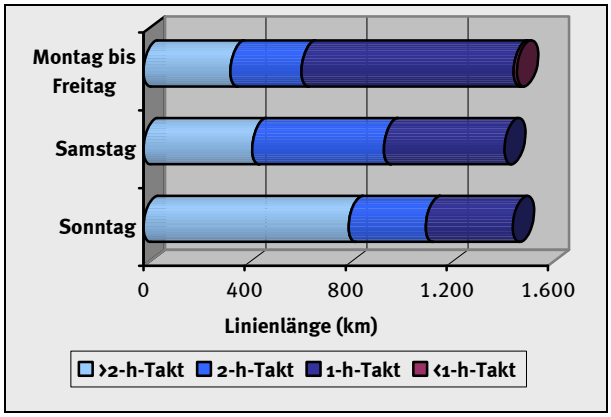


Abbildung B-8
Regional-Linien Bedienungshäufigkeit (Fahrplan 2008)

5.2 Verkehrsnachfrage

Verkehrsleistung

Die tägliche Verkehrsleistung im Bereich der LNVG schwankt je nach Verkehrstag zwischen 5,5 und 6,6 Mio. Personenkilometer (Pkm) (vgl. Abbildung B-9). Bemerkenswert ist das hohe Verkehrsaufkommen an Samstagen, das noch über dem Wert für die Tage Montag bis Freitag liegt, sowie der relativ hohe Wert auch an Sonntagen. Ausschlaggebend für diesen Effekt sind der hohe Anteil der Express-Linien am Verkehrsaufkommen sowie deren spezifische Nachfragestruktur. Diese Linien übernehmen am Wochenende begünstigt durch Tarifmaßnahmen überregionale Funktionen. Entsprechend höhere Reiseweiten sorgen für einen Anstieg der Verkehrsleistung.

Der Vergleich von Angebot und Nachfrage durch Gegenüberstellung von Betriebs- und Verkehrsleistung ergibt in Form der mittleren Besetzung einen ersten Anhaltspunkt über die Auslastung der Züge. Eine Differenzierung nach Produktlinien bestätigt den Sachverhalt, dass die höchsten mittleren Besetzungswerte innerhalb der Produktlinie Express erreicht werden. Sie weisen mit Abstand die höchsten Besetzungen auf. Die höhere Nachfrage am Wochenende bei fast konstantem Angebot macht sich hier durch eine höhere Besetzung bemerkbar. Die mittlere Besetzung der beiden übrigen Produktlinien liegt an allen Verkehrstagen weit darunter (vgl. Abbildung B-10).

Zu den Linienabschnitten mit geringer Nachfrage im Bereich der LNVG gehören die in Abbildung B-11 aufgeführten Abschnitte (Stand: Fahrplan 2008). Aufgelistet sind alle Linienabschnitte, die über einen längeren Abschnitt eine niedrigere mittlere Streckenbelastung als 500 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Pkm/km Bl) aufweisen. Dieser Wert ist nicht gleich zu setzen mit der Anzahl der Fahrgäste. Bei einer 20 km langen Strecke mit einem Zwischenhalt nach 10 km kann sich z. B. ein Wert von 100 Pkm/km Bl ergeben, in dem 100 Fahrgäste die kompletten 20 km zurücklegen oder 200 Fahrgäste jeweils nur ein Teilstück von 10 km auf dem betrachteten Streckenabschnitt zurücklegen.

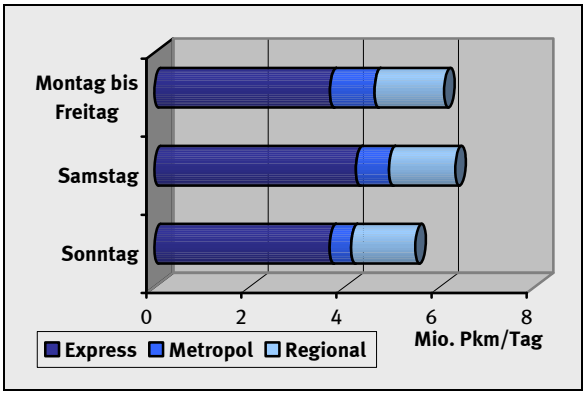


Abbildung B-9
Anteil der Personenkilometer je Verkehrstag (Fahrplan 2008)

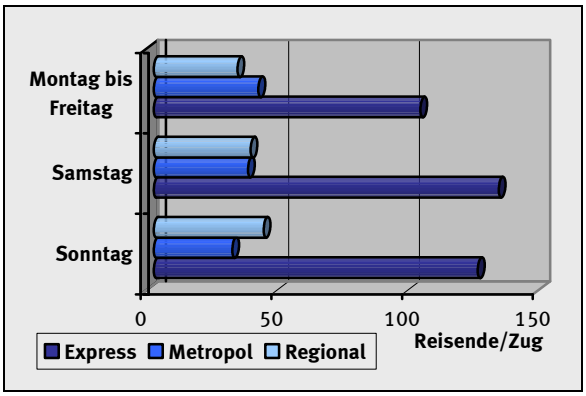


Abbildung B-10
Mittlere Zugbesetzung je Verkehrstag (Fahrplan 2008)

Linienabschnitt
Lüneburg – Dannenberg
Langwedel – Soltau – Uelzen
Rotenburg – Verden, Nienburg – Minden
Hildesheim – Braunschweig
Holzminden – Kreiensen
Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen, Bodenfelde – Northeim
Seesen – Herzberg
Leer – Nieuweschans

Abbildung B-11
Strecken mit geringerer Nachfrage (Fahrplan 2008)

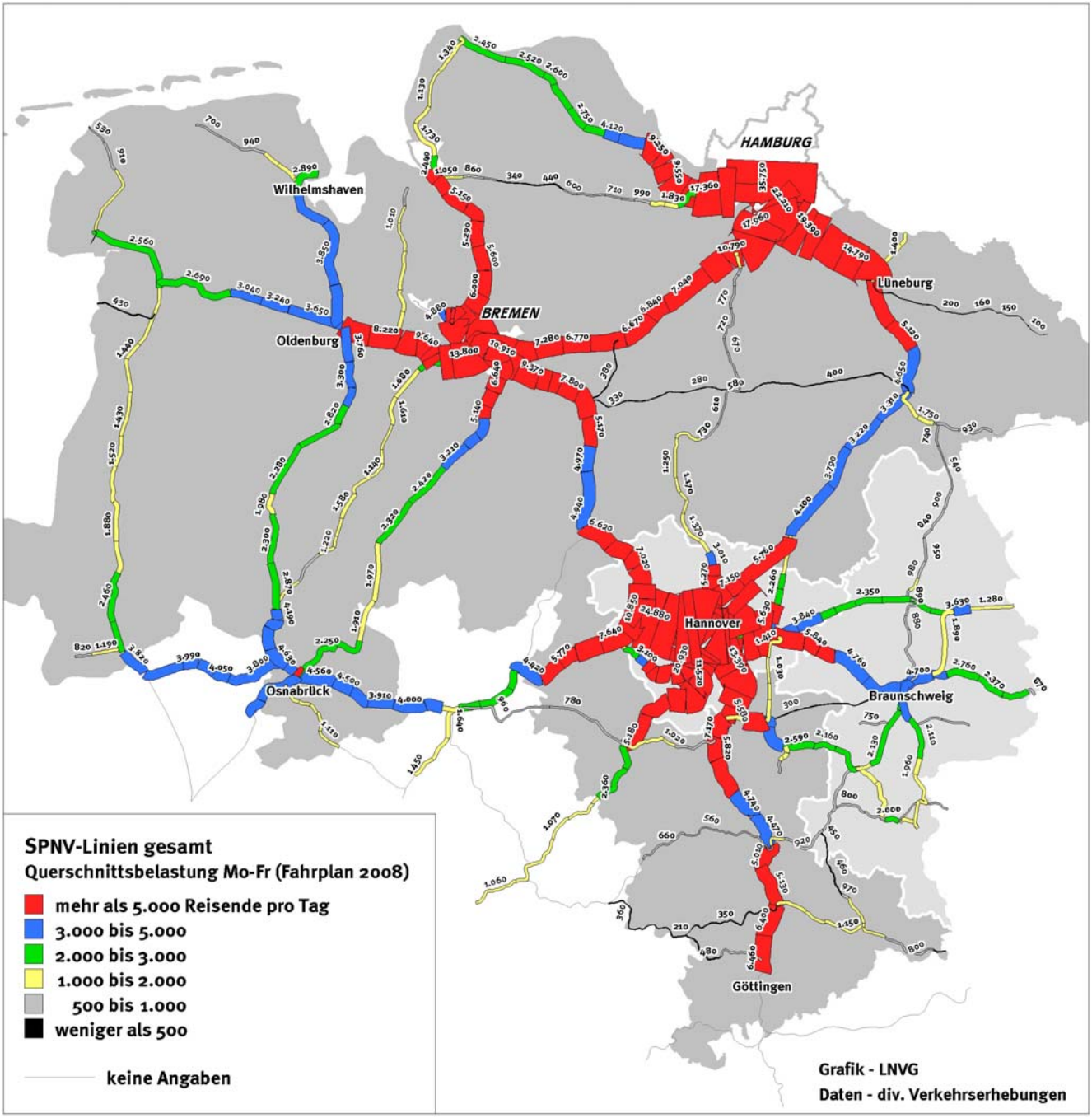


Abbildung B-12
Querschnittsbelastung im SPNV Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

In den Abbildung B-12 bis Abbildung B-14 sind die Querschnittsbelastungen für die Wochentage Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag jeweils für das Gesamtangebot im SPNV, also ohne die Nachfrage in den Zügen des Fernverkehrs, dargestellt. Hier sind die Streckenbelastungen zwischen allen benachbarten Stationen angegeben. Somit entspricht der Wert der Streckenbelastung hier der Anzahl der Reisenden pro Tag, die in allen Zügen auf dem betrachteten Streckenabschnitt gezählt wurden. Auf Abschnitten mit mehreren Linien ist die Gesamtnachfrage aller Linien dargestellt.

Die Daten wurden aus mehreren Verkehrserhebungen und -zählungen aus dem Jahr 2008, in Einzelfällen aus zurückliegenden Jahren zusammengeführt. Bei

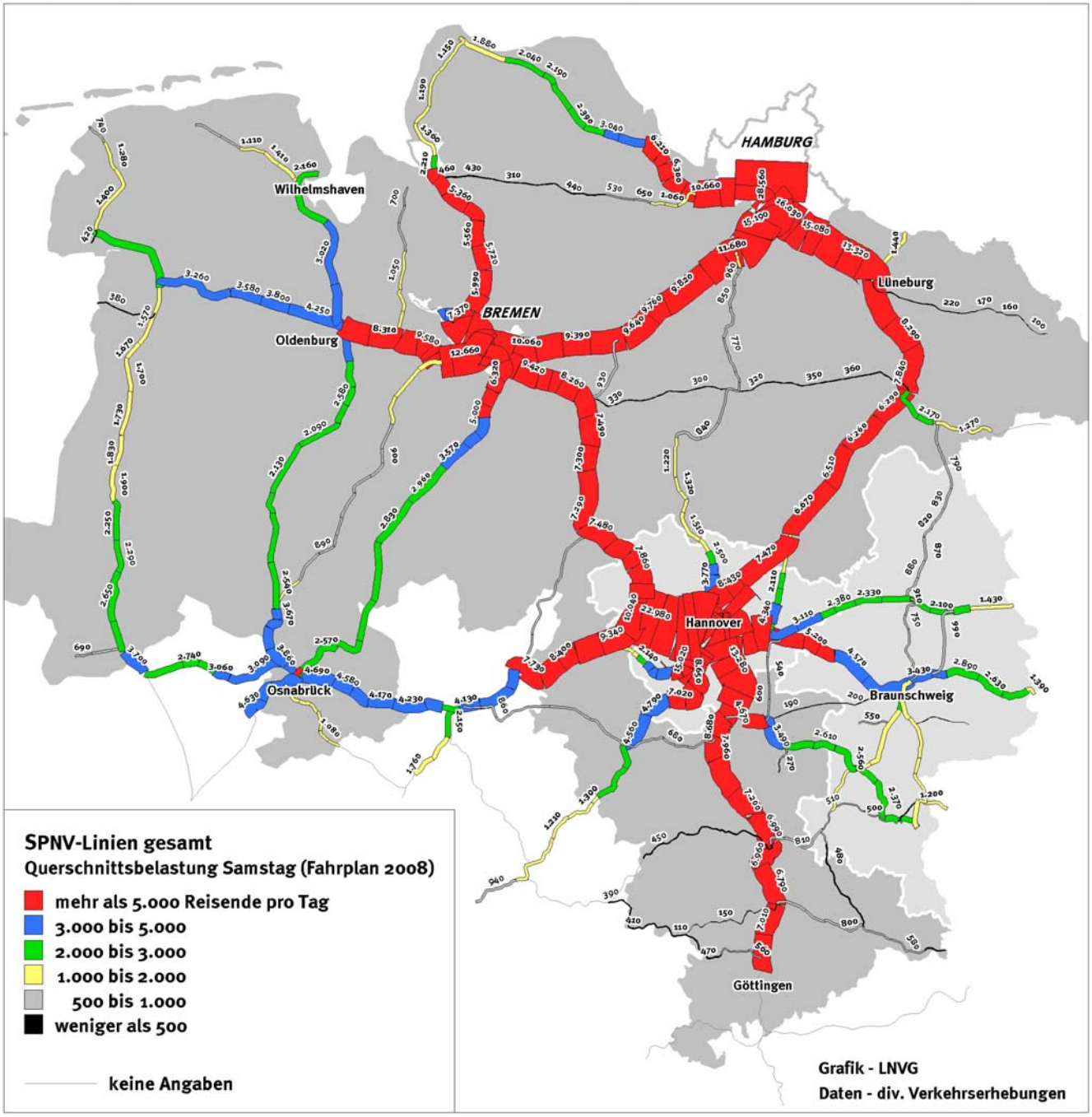


Abbildung B-13
Querschnittsbelastung im SPNV Samstag (Fahrplan 2008)

einer vergleichenden Betrachtung ist auch zu berücksichtigen, dass auf einigen Strecken bereits hohe Nachfragezuwächse durch Angebotsverbesserungen erreicht wurden, während auf anderen Strecken diese Nachfragesteigerung aufgrund der Umsetzung von attraktivitätssteigernden Maßnahmen noch erwartet werden.

Die Abbildung B-15 bis Abbildung B-20 zeigen getrennt für die Produkte Express, Metropol und Regional jeweils die Querschnittsbelastungen und die mittlere Besetzung der Züge für die Wochentage Montag bis Freitag.

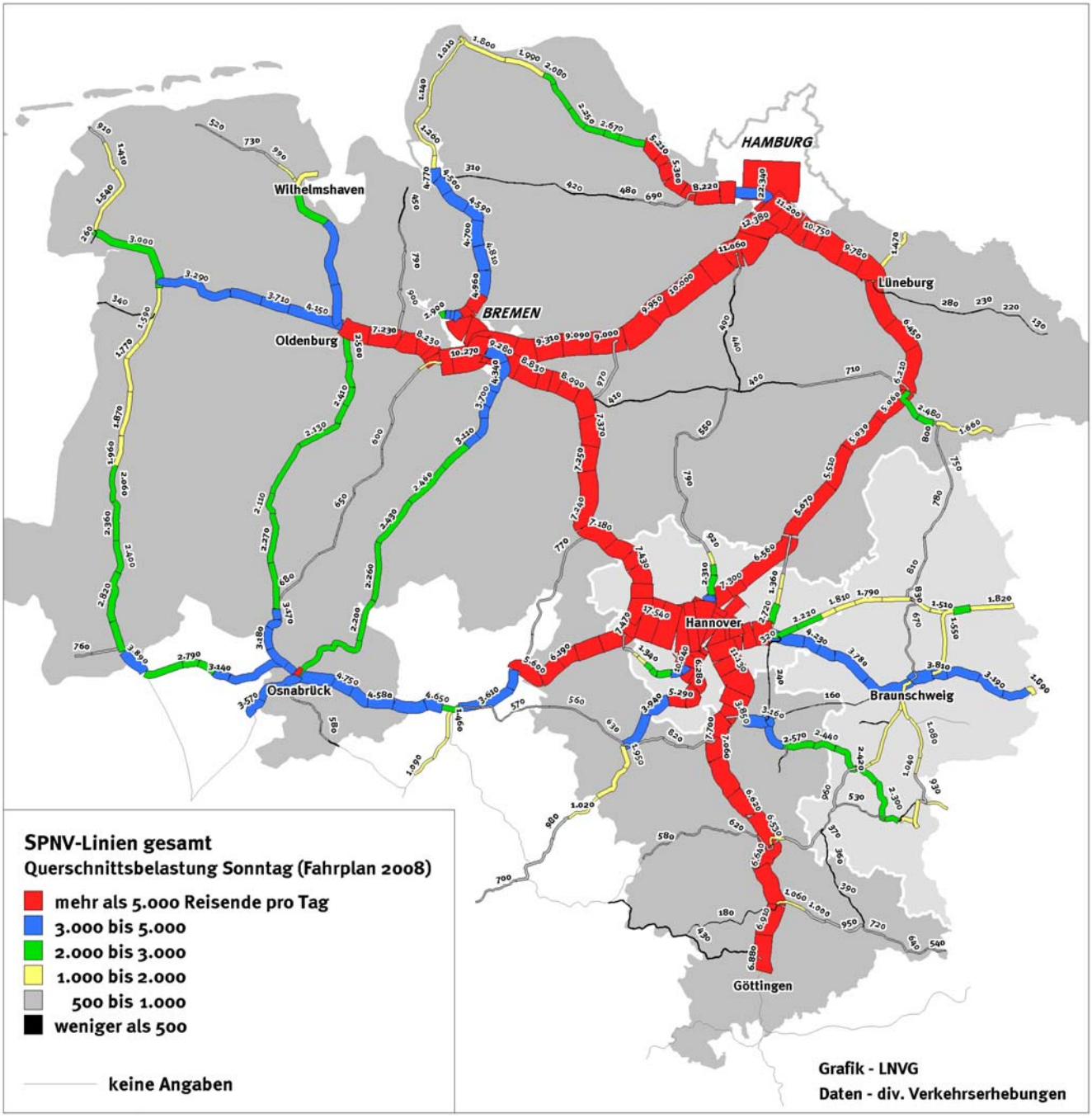


Abbildung B-14
Querschnittsbelastung im SPNV Sonntag (Fahrplan 2008)

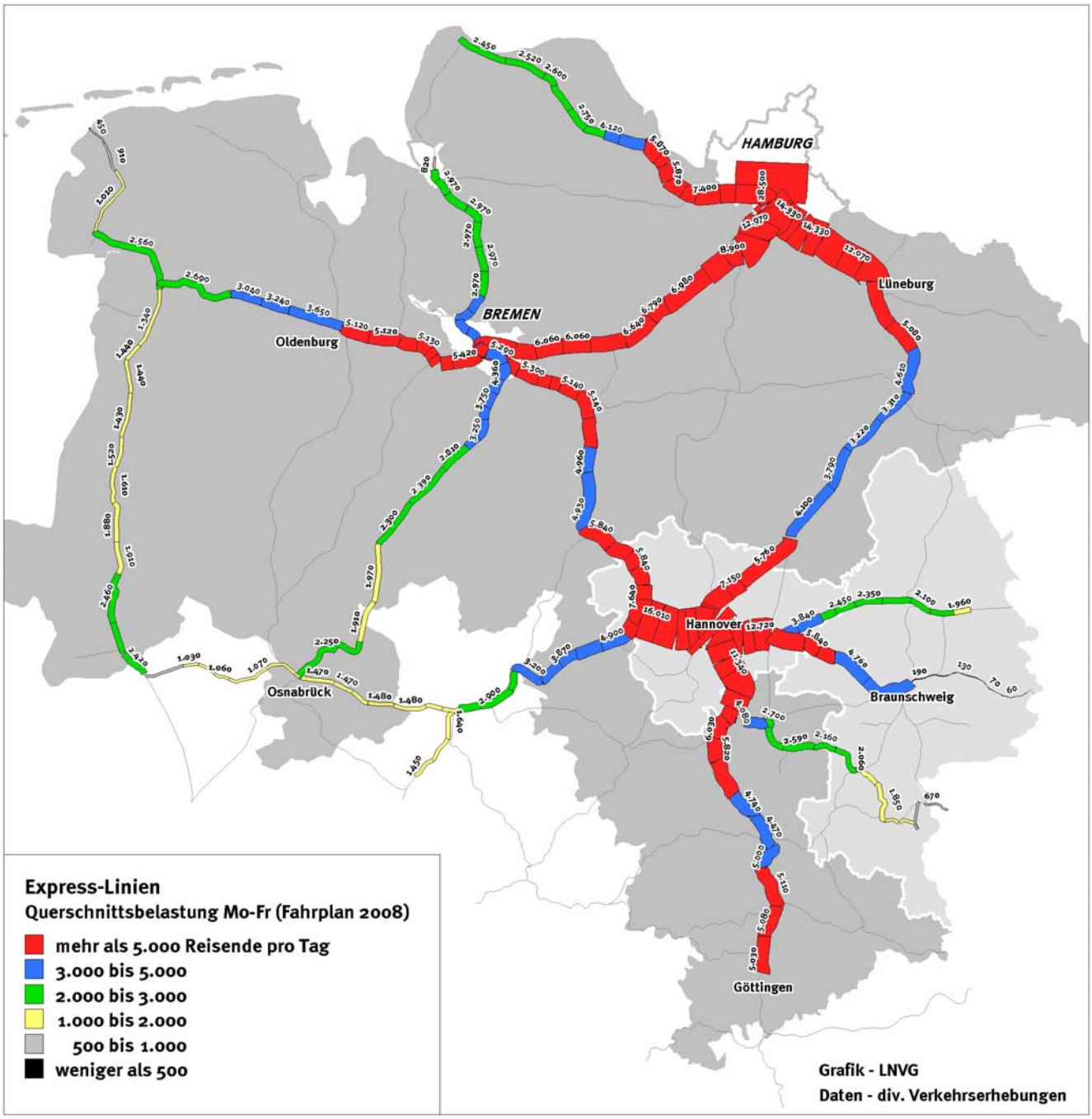


Abbildung B-15
Express-Linien Querschnittsbelastung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

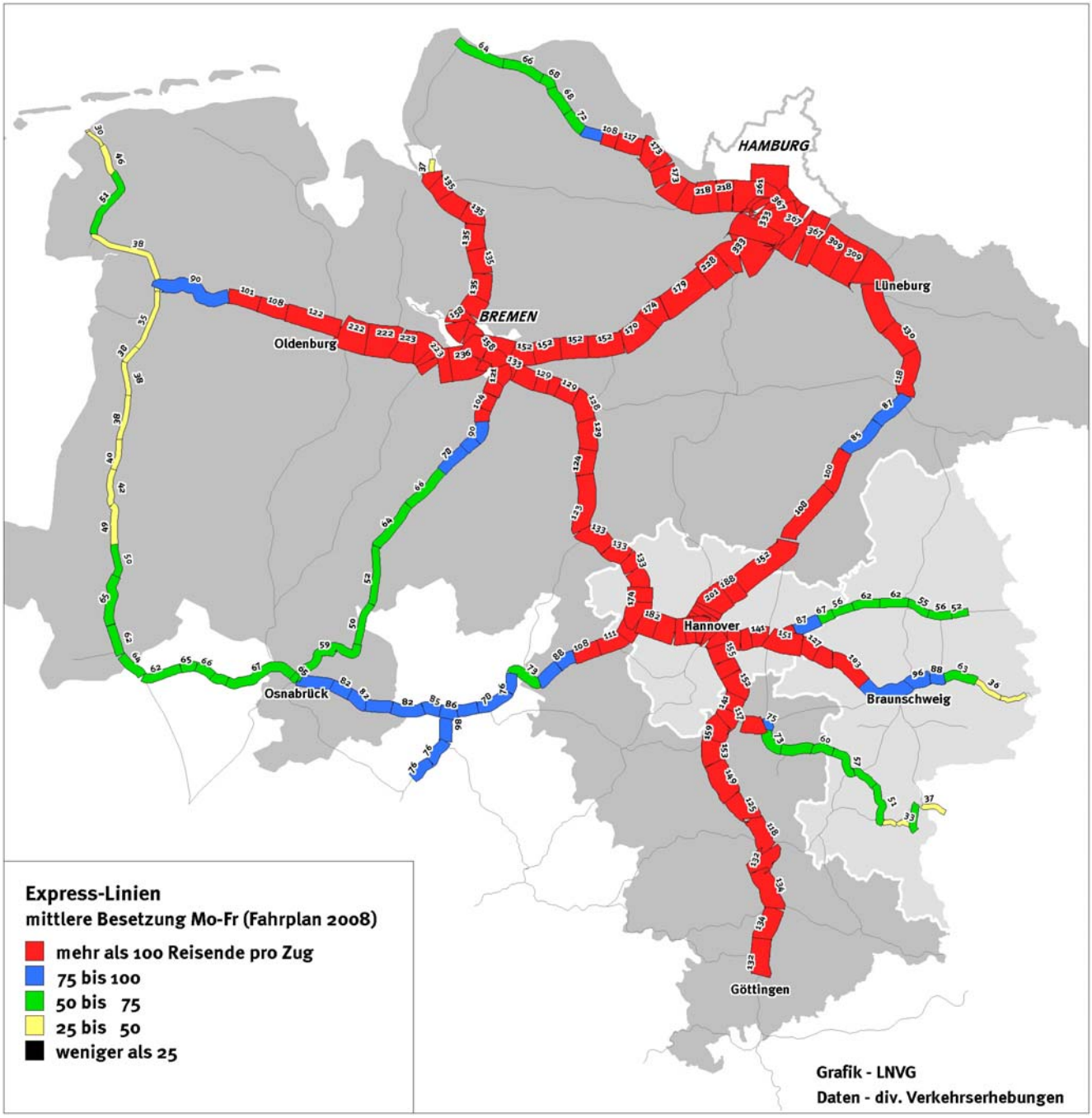


Abbildung B-16
Express-Linien mittlere Zugbesetzung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

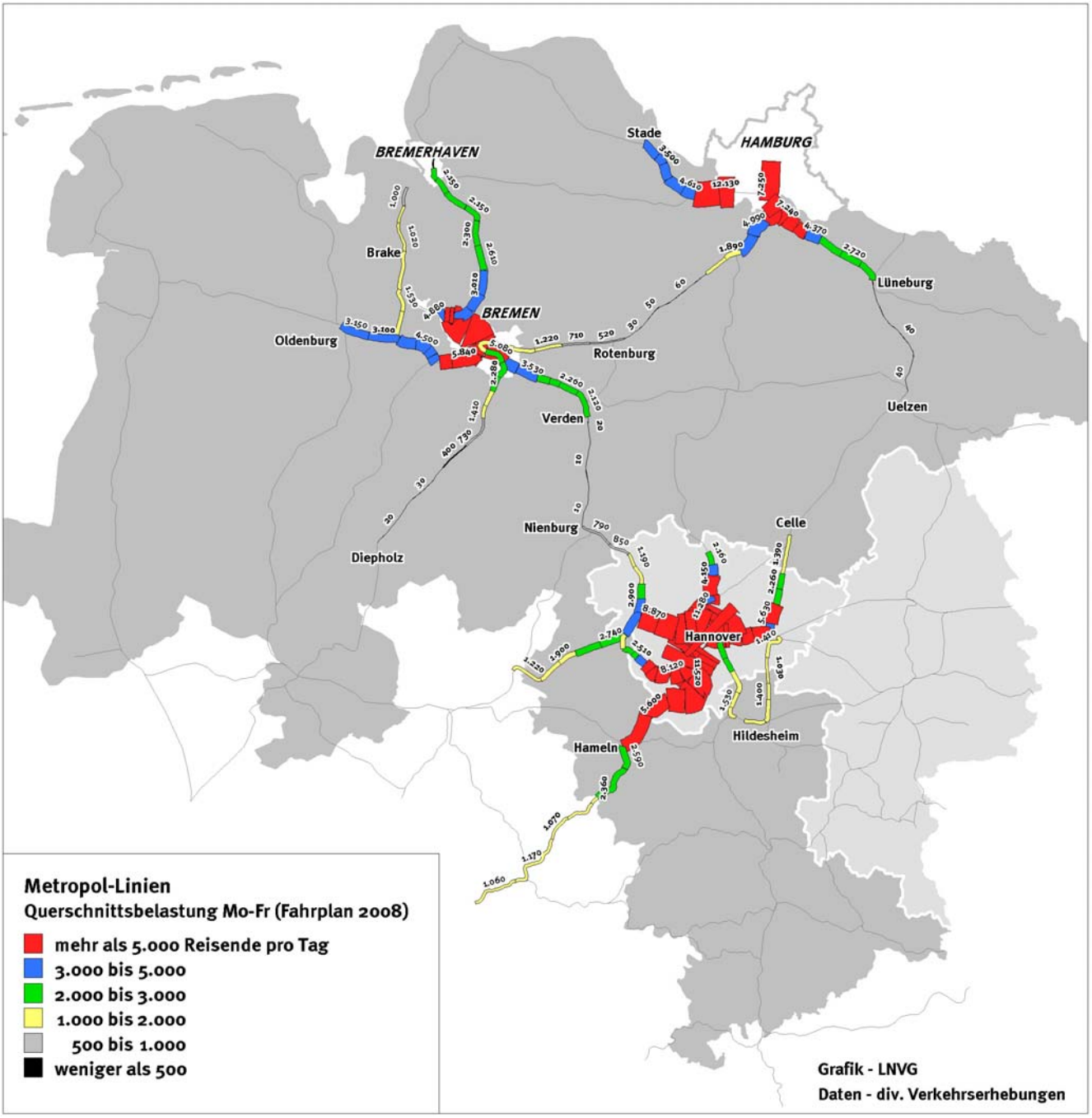


Abbildung B-17
Metropol-Linien Querschnittsbelastung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

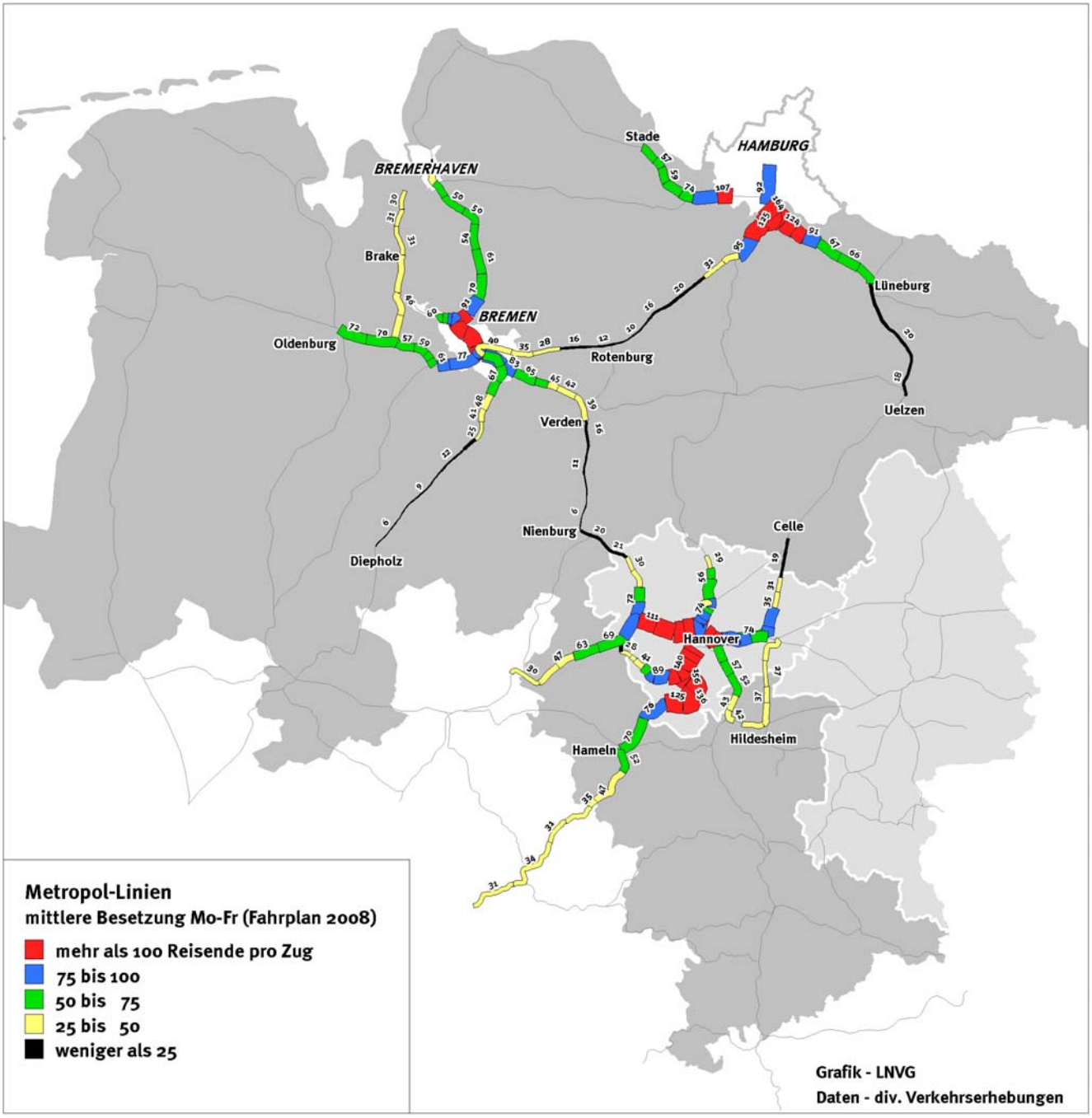


Abbildung B-18
Metropol-Linien mittlere Zugbesetzung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

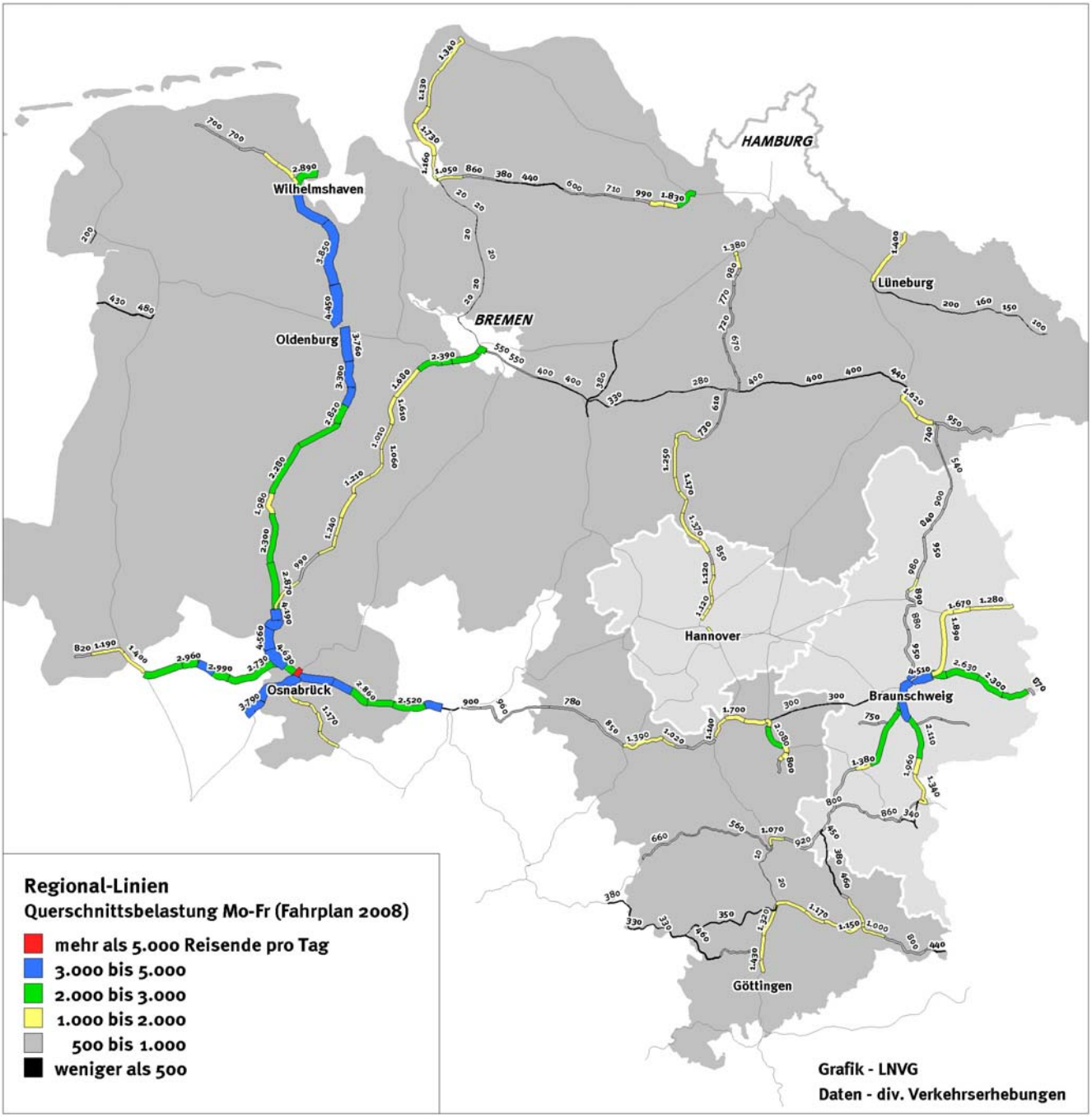


Abbildung B-19
Regional-Linien Querschnittsbelastung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

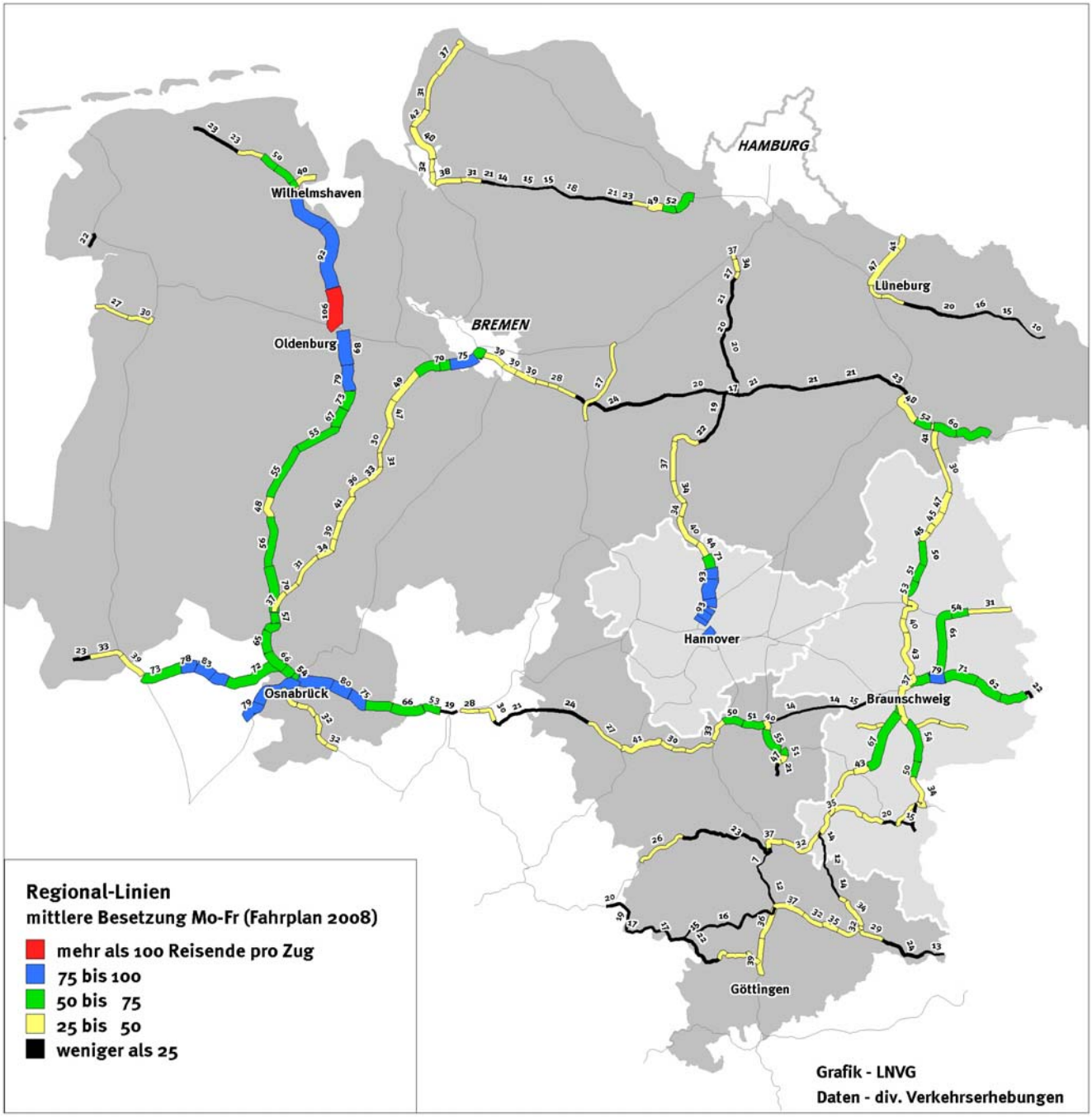


Abbildung B-20
Regional-Linien mittlere Zugbesetzung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

Nachfrage und Auslastung der Produktlinien

Express

In Abbildung B-21 sind für das Netz der Express-Linien die Liniennetzanteile der jeweiligen Nachfrageklassen differenziert nach den Verkehrstagen dargestellt. Das über 1.000 km umfassende Liniennetz hat mit Abstand die höchste Querschnittsnachfrage. Auf ca. 40 % des Liniennetzes beträgt das tägliche Reisendenaufkommen über 3.000 Reisende. Auf einigen Linien werden z. T. Querschnittswerte von über 10.000 Reisenden/Tag erreicht. Der Anteil am Liniennetz mit einem Aufkommen von weniger als 1.000 Reisende/Tag ist dagegen äußerst gering.

Eine Analyse der mittleren Besetzung zeigt für die Express-Linien, dass ca. 50 % der Linienabschnitte an Werktagen eine mittlere Besetzung von über 100 Reisende/Zug aufweisen (vgl. Abbildung B-22). Linienabschnitte mit niedriger Besetzung (‹ 25 Reisende/Tag) sind fast nicht anzutreffen. Von einem Überangebot zu bestimmten Zeiten kann bei dieser Produktlinie nicht gesprochen werden. Noch höhere Besetzungen weisen die Züge am Wochenende auf.

Metropol

Ein etwas anderes Bild stellt sich bei der Produktlinie Metropol im Bereich der LNVG dar (s. Abbildung B-23). Trotz hoher Angebotsdichte weist ein hoher Anteil des entsprechenden Liniennetzes ein Reisendenaufkommen von unter 1.000 Reisenden/Tag auf. Dies trifft insbesondere auf die Verkehrstage Samstag und Sonntag zu. Hier machen sich zwei Faktoren bemerkbar. Zum einen ist das Angebot am Wochenende bei

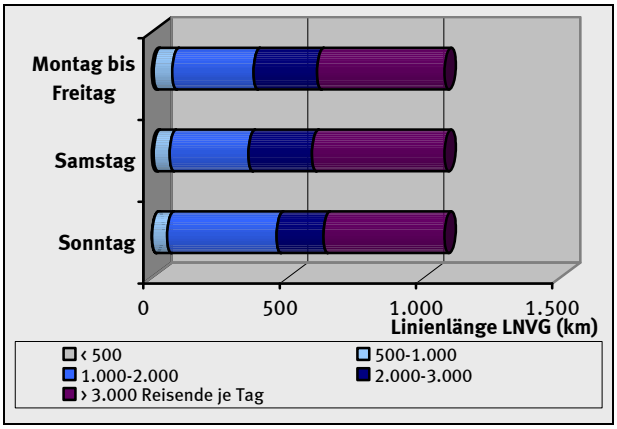


Abbildung B-21
Express-Linien Nachfrage (Fahrplan 2008)

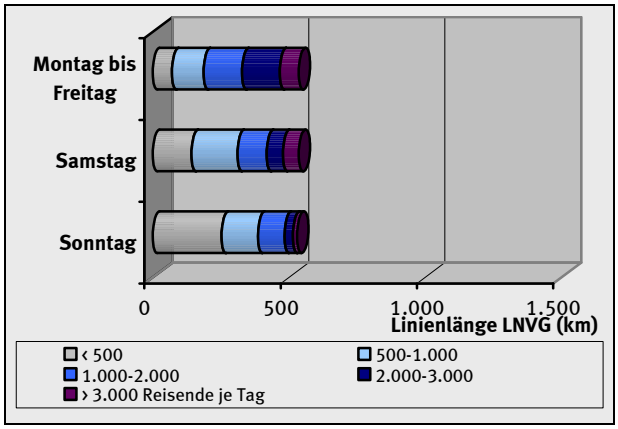


Abbildung B-23
Metropol-Linien Nachfrage (Fahrplan 2008)

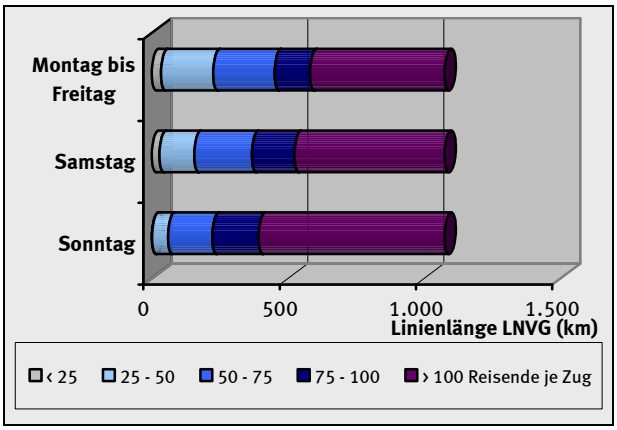


Abbildung B-22
Express-Linien mittlere Besetzung (Fahrplan 2008)

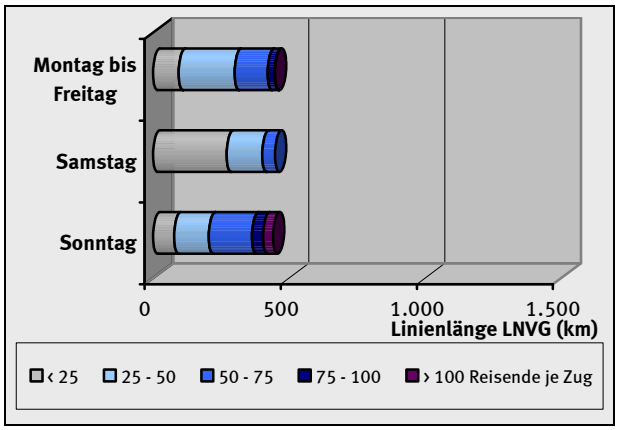


Abbildung B-24
Metropol-Linien mittlere Besetzung (Fahrplan 2008)

einigen Metropol-Linien erheblich reduziert und dadurch unattraktiv. Dies betrifft z. B. die Linien M 21 und M 22 im Hamburger Umland, die zudem an Wochenenden generell in Hamburg-Harburg enden bzw. beginnen. Zum anderen liegen gerade im Metropol-Netz die nachfragestarken Abschnitte außerhalb des Bereichs der LNVG und wurden damit nicht berücksichtigt.

Die vergleichsweise geringe Nachfrage trotz dichterem Angebot macht sich bei der Produktlinie Metropol durch geringere Besetzungen bemerkbar (vgl. Abbildung B-24). Ca. zwei Drittel der Linienabschnitte weisen eine mittlere Besetzung von unter 50 Reisende/Zug auf. Diese täglichen Mittelwerte resultieren aus durchaus hohen Besetzungen einzelner Züge innerhalb und eher niedrigen Besetzungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Dieses Merkmal typischer "Pendler-Züge" wird auch durch die geringere Besetzung an den Wochenenden deutlich. Die niedrige Grundauslastung bei hohen Belastungsspitzen einzelner Züge stellt für die Dimensionierung des Angebots eine Herausforderung dar.

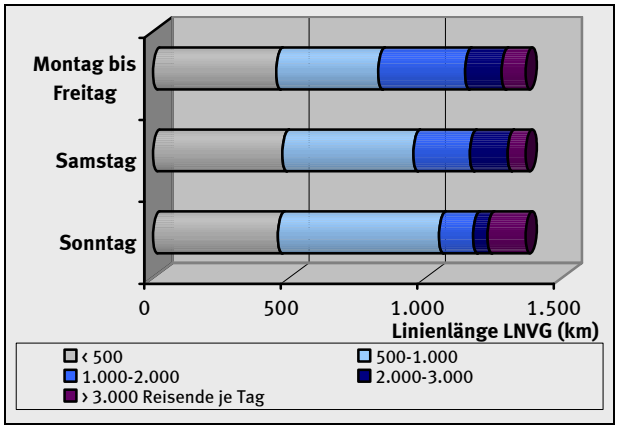


Abbildung B-25
Regional-Linien Nachfrage (Fahrplan 2008)

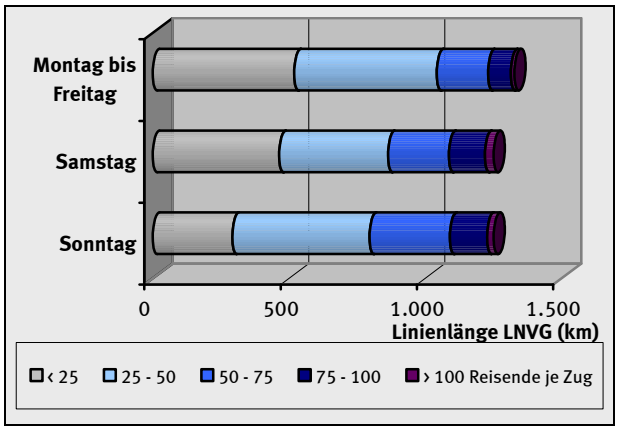


Abbildung B-26
Regional-Linien mittlere Besetzung (Fahrplan 2008)

Regional

Bei der Produktlinie Regional ist das im Vergleich zu den beiden anderen Produktlinien niedrige Aufkommen von unter 1.000 Reisende/Tag auf vielen Abschnitten im Liniennetz Normalität (vgl. Abbildung B-25). Signifikant ist die relativ stabile Verteilung der Nachfrageklassen über die unterschiedlichen Verkehrstage.

Die mittlere Besetzung innerhalb der Produktlinie Regional ist an Werktagen niedrig (vgl. Abbildung B-26). Allerdings verkehren auf diesen Linien überwiegend an die geringere Nachfrage angepasste Triebwagen. Die mittlere Besetzung steigt allerdings an Wochenenden, so dass dort durchaus im Durchschnitt akzeptable Besetzungen erreicht werden.

Ein- und Aussteiger an den Stationen

Die Stationen im Bereich der LNVG werden höchst unterschiedlich frequentiert (vgl. Abbildung B-28).

Wurden bisher nur durchschnittliche Tageswerte ausgewiesen, zeigt Abbildung B-27 über alle Linien die

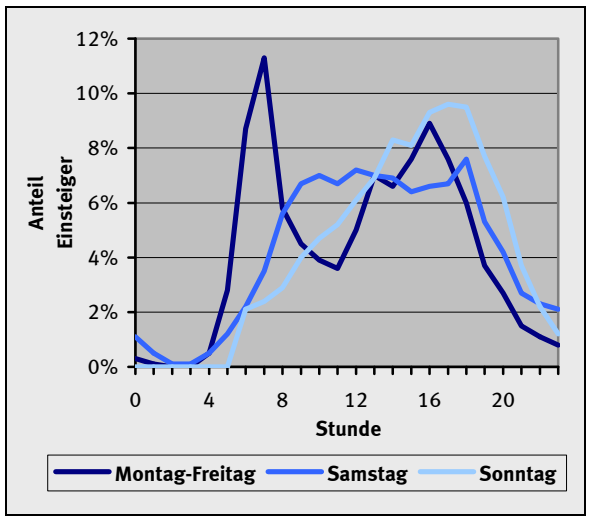


Abbildung B-27
Tagesganglinie im SPNV (alle Linien) (Fahrplan 2008)

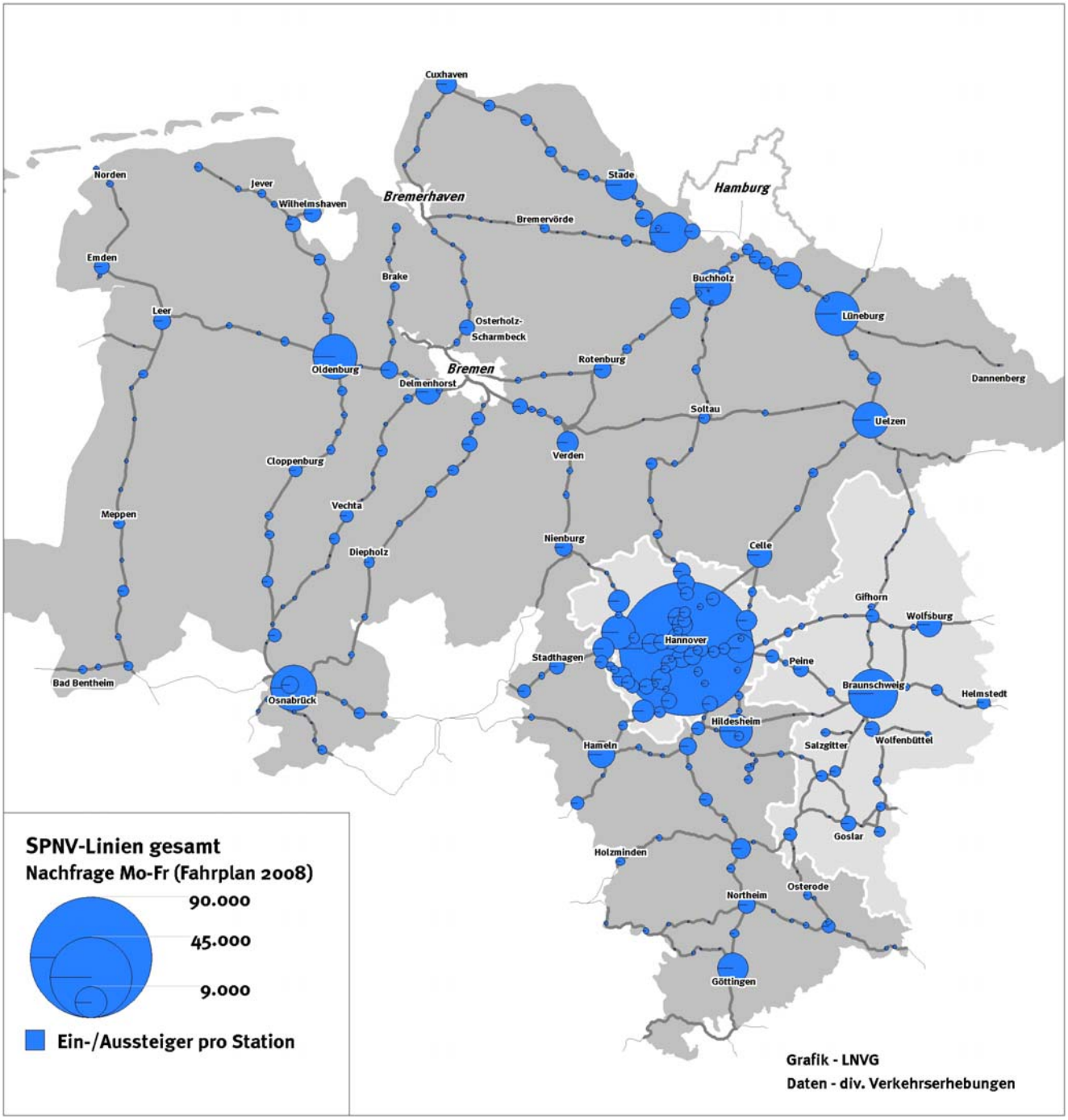


Abbildung B-28
Ein-/Aussteiger Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)

Verteilung der Nachfrage (hier alle Einsteiger an den Stationen). Insbesondere an den Wochentagen Montag bis Freitag wird deutlich, dass es eine durchschnittliche Nachfrage nicht gibt. Eindeutige Spitzenwerte werden in der ersten Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen 7 und 8 Uhr erreicht. Hier fallen Berufs- und Ausbildungsverkehr in einem schmalen Zeitfenster zusammen. Die zweite HVZ beginnt langsam mit Einsetzen des Schülerverkehrs ab 13 Uhr und erreicht Spitzenwerte bei der Nachfrage zwischen 17 und 18 Uhr. Insbesondere zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ist die Nachfrage sehr niedrig. Die Tagesganglinie im motorisierten Individualverkehr verläuft im Übrigen ähnlich.

Am Wochenende verteilt sich die Nachfrage kontinuierlicher ohne signifikante Spitzenwerte. An Samstagen setzt die Hauptnachfrage ab 10 Uhr ein und erstreckt sich relativ gleichmäßig bis etwa 20 Uhr. An Sonntagen steigt die Nachfrage stetig bis zu einem Höhepunkt um ca. 18 Uhr.

Die Verkehrsstationen haben ein höchst unterschiedliches Reisendenaufkommen. So steigen an einem normalen Werktag an den 22 Stationen mit dem höchsten Aufkommen im Bereich der LNVG (9 % der Stationen) ungefähr 45 % aller Fahrgäste ein- und aus. Werden die Stationen am anderen Ende des Spektrums betrachtet ergibt sich ein umgekehrtes Bild. Die 85 Stationen mit dem niedrigsten Aufkommen (= 35 %), werden nur von 6 % aller Fahrgäste genutzt.

5.3 Virtueller Zuschussbedarf

Damit das Leistungsangebot langfristig finanzierbar bleibt, muss dessen Wirtschaftlichkeit ständig überprüft und ggf. verbessert werden. Kenntnisse über die Effizienz des Angebots sind deshalb erforderlich.

Die mittlere Besetzung hat nur eine begrenzte Aussagekraft bei der Beurteilung der Effizienz des Angebots, da darin der Aufwand für dessen "Produktion" nicht berücksichtigt wird. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots bzw. einzelner Linien kann beurteilt werden, wenn die tatsächlichen Produktionskosten und die erzielten Nachfrageerlöse abgeschätzt werden können. Auf Basis von spezifischen Marktpreisen und -erlösen kann unter Annahme pauschalierender Rahmenbedingungen eine überschlägige Kosten- und Erlösrechnung aufgestellt und damit ein virtueller Zuschussbedarf für Linien ermittelt werden. Virtuell bleibt der Zuschussbedarf deshalb, da nicht die Ermittlung des tatsächlichen Wettbewerbserfolges, sondern der wirtschaftliche Vergleich von Linien im Rahmen einer vereinfachten Linienerfolgsrechnung im Vordergrund steht. Diese soll Ansatzpunkte für eine weitere Optimierung des Angebots liefern.

Wird so für jede Linie der virtuelle Zuschussbedarf ermittelt und auf die entsprechende Leistungsmenge (z. B. Zugkilometer) umgelegt, so ergibt sich das in Abbildung B-29 dargestellte Spektrum für den spezifischen Zuschussbedarf (in €/Zugkilometer) für die einzelnen Linien. In dieser Darstellung ist gut zu erkennen, dass es neben hoch produktiven Linien auch "Problemfälle" gibt, die näher betrachtet werden müssen. Hier muss eine detaillierte Analyse ansetzen, damit durch entsprechende Maßnahmen die Produktivität verbessert und letztlich ein langfristig tragbares Angebotskonzept ermöglicht wird.

Mit der o. a. Abbildung kann zwar der finanzielle Aufwand für den Aufgabenträger sowie die Effizienz der Produktionsstrukturen abgeschätzt werden. Es ist aber nicht erkennbar, wie der Zuschussbedarf im Verhältnis zum Gesamtnutzen steht. Der Gesamtnutzen kann z. B. durch die Verkehrsleistung (Personenkilometer) je Linie quantifiziert werden. Dann ergibt sich der in Abbildung B-30 dargestellte spezifische Zuschussbedarf bezogen auf die Verkehrsleistung. Damit wird ausgedrückt, dass beispielsweise bei gleichem Zuschussbedarf, Züge mit hoher Nachfrage

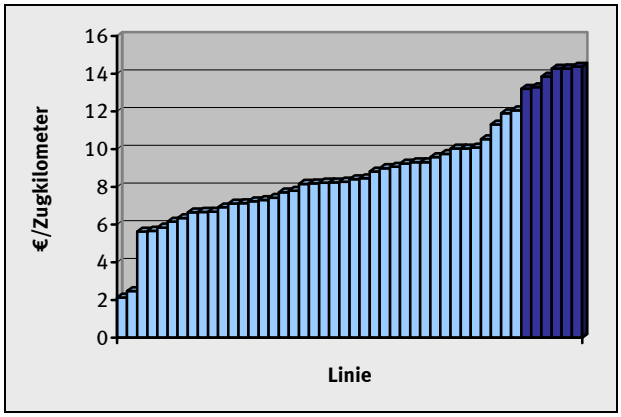


Abbildung B-29
Spezifischer Zuschussbedarf der SPNV-Linien (in €/Zugkilometer)

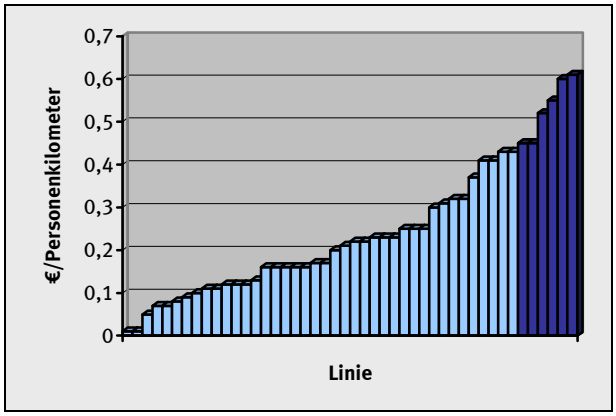


Abbildung B-30
Spezifischer Zuschussbedarf der SPNV-Linien (in €/Personenkilometer)

"wirtschaftlicher" sind als Züge mit geringer Nachfrage. Ein Triebwagen, der trotz geringem Zuschuss keine Kunden befördert, leistet letztendlich keinen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität.

6 Bisherige Investitionen

Mit der Bahnreform 1994 wurden die Weichen für die Regionalisierung des Nahverkehrs gestellt, die 1996 erfolgte. Viele Länder entschieden sich damals, mit den für das Grundangebot nicht benötigten Mitteln nach § 8.2 RegG umfangreiche Mehrbestellungen im SPNV zu finanzieren. Das Land Niedersachsen verfolgte dagegen seit Beginn der Regionalisierung die Strategie, möglichst viele Verbesserungen für den Fahrgast durch Investitionen in die Infrastruktur zu erzielen. Neben einem gewissen beschäftigungspolitischen Effekt wird so die Infrastruktur dauerhaft verbessert. Dieses hat sich in Niedersachsen in einer überdurchschnittlich gestiegenen Nachfrage im SPNV ausgewirkt.

Insgesamt wurden vom Land 1.520 Mio. € im Zeitraum von 1996 bis 2009 direkt in die Infrastruktur des SPNV investiert. Etwa 36 % davon flossen in die Stationen und Strecken der Deutschen Bahn AG. Dies ist insofern bemerkenswert, als nach Artikel 87e des Grundgesetzes allein der Bund die Verantwortung für die Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur trägt. Die restriktive Haltung der Deutschen Bahn AG bezüglich des Einsatzes von Eigenmitteln sowie die strengen Förderkriterien des Bundes bei der Vergabe von Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz machten es jedoch häufig erforderlich, dass das Land die entscheidenden Mittel als Komplementärfinanzierung für die Umsetzung von Nahverkehrsprojekten einsetzte. Ohne diese Mittel wären etliche Projekte nicht realisiert worden.

Wie Abbildung B-31 zeigt, ist der Löwenanteil der Landesinvestitionen in die Finanzierung von Fahrzeugen gegangen (61 %, entspricht 918 Mio. €). Danach folgen mit 22 % (340 Mio. €) die Investitionen in die Streckeninfrastruktur von DB und NE-Bahnen, wobei der Aufbau des S-Bahn-Systems in Hannover fast zwei Drittel dieser Mittel beanspruchte, und die Investitionen in SPNV-Stationen mit einem Anteil von 15 % (234 Mio. €). Zu guter Letzt steht die Förderung von SPNV-Werkstätten bei NE-Bahnen, die allerdings mit 28 Mio. € bzw. 2 % der Gesamtinvestitionen nur einen geringen Raum einnimmt.

6.1 Fahrzeuge

Die LNVG hat früh erkannt, dass die Qualität der Fahrzeuge ein sehr bedeutender Faktor bei der Akzeptanz des SPNV durch den Fahrgast ist. Zu Beginn der Regionalisierung wurden die SPNV-Leistungen in Niedersachsen fast ausschließlich (bis auf die von der EVB betriebene Strecke Bremerhaven – Buxtehude) von der DB Regio erbracht. Sie setzte weit überwiegend überarbeitetes, in der Grundsubstanz jedoch Jahrzehnte altes Wagenmaterial ("Silberlinge") bei den Lok bespannten Zügen ein. Dieses entsprach häufig nicht mehr den Anforderungen der Fahrgäste an moderne und attraktive Züge.

Deshalb entschloss sich das Land, den Schwerpunkt der SPNV-Investitionen bei den Fahrzeugen zu setzen. Insgesamt wurden 918 Mio. € im Zeitraum von 1996 bis 2009 für die Beschaffung neuer Fahrzeuge investiert. Ein großer Teil davon floss als Förderung an die DB Regio (285 Mio. €), ein geringer Teil auch an die

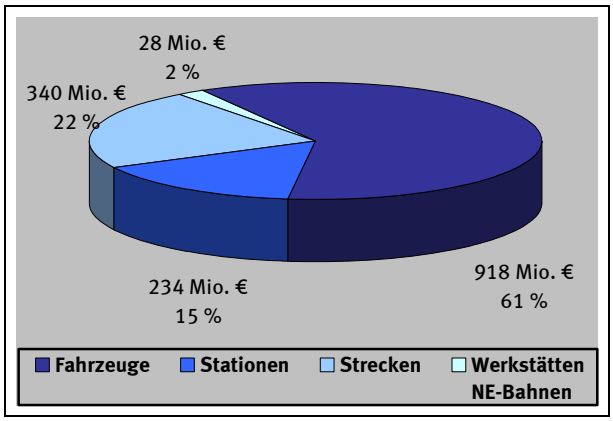


Abbildung B-31
SPNV-Investitionen (1996 bis 2009)

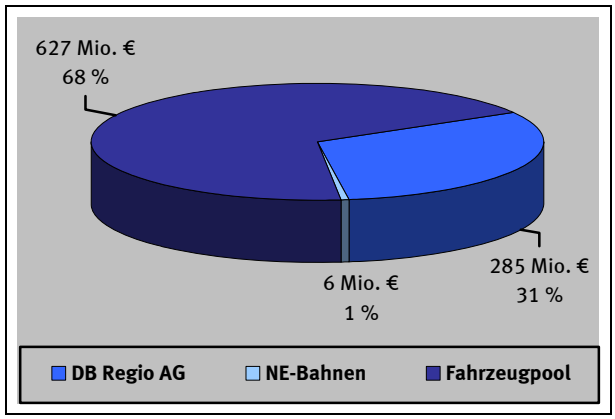


Abbildung B-32
Fahrzeuginvestitionen und -förderung

NE-Bahnen (6 Mio. €). Daneben hat DB Regio einen Eigenanteil von etwa 80 Mio. € ergänzend zur Landesförderung der Fahrzeuge getragen. Weitere 167 Mio. € wurden von DB Regio im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrages in zusätzliche neue Fahrzeuge investiert. Der weitaus größte Betrag der Landesmittel (627 Mio. €) wurde verwendet, um den landeseigenen Fahrzeugpool aufzubauen.

In Summe wurden damit rd. 1,2 Mrd. € in den letzten 14 Jahren in Niedersachsen in neue Fahrzeuge investiert.

Fahrzeugbeistellung

Dank der Regionalisierungsmittel verfügte das Land ab 1996 über den nötigen Spielraum, neues Wagenmaterial zu beschaffen bzw. zu fördern. Vor dem Hintergrund des verfolgten Wettbewerbsmodells hat sich das Land früh entschieden, einen eigenen Fahrzeugpool aufzubauen.

Die LNVG hat die Fahrzeuge beschafft und hat als Eigentümer somit auch die volle Verfügungsgewalt über sie. Die Fahrzeuge werden an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die jeweiligen Verkehrsausschreibungen gewonnen haben, streckenbezogen vermietet. Das EVU übernimmt dann die Halterschaft und setzt die Fahrzeuge zur Erfüllung des Verkehrsvertrages ein.

Die letzten bestellten Fahrzeuge gingen dem Fahrzeugpool im Jahr 2008 zu. Damit umfasst der Pool 278 Fahrzeugeinheiten (s. Abbildung B-33). Weitere 72 Einheiten sind derzeit bestellt und werden bis 2011 ausgeliefert. Durch lang laufende Instandhaltungsverträge hat die LNVG sichergestellt, dass die Fahrzeuge ordnungsgemäß nach Herstellervorgaben instand gehalten werden. Somit ist langfristig eine hohe Verfügbarkeit gewährleistet. Derzeit werden die Fahrzeuge an den vier Werkstattstandorten Osnabrück, Bremervörde, Bielefeld und Uelzen instand gehalten.

Fahrzeugtyp	EVU/Teilnetz	in Betrieb seit
54 LINT 41	NWB/ Weser-Ems EVB/ Nordseebahn, HBV – Buxtehude eurobahn/ Weser-, Lammetalbahn	2000 bis 2003
10 E-Loks BR 146.1 17 E-Loks BR 146.2 11 Dieselloks BR 246 37 Dosto-Steuerwagen 149 Dosto-Mittelwagen	metronom/ RE Hamburg, RE Uelzen – Göttingen, RE Unterelbe, RB Hamburg-Süd	2003 2005 2007 2007

Abbildung B-33
Fahrzeugbestand des niedersächsischen Fahrzeugpools (Stand 2009)

Fahrzeugförderung

Trotz Einführung des landesweiten Fahrzeugpools hat das Land parallel auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Beschaffung von rollendem Material für den SPNV gefördert, um die Defizite in diesem Bereich zu beseitigen. Dabei lag die Förderquote üblicherweise bei 50 %. Hiervon wurde dann abgewichen, wenn mit der Zuwendung die Auflage gemacht wurde, im Fall eines Betreiberwechsels die Fahrzeuge auf den neuen Betreiber übergehen zu lassen. Damit wurde sichergestellt, dass die Landesmittel auf Dauer (üblicherweise 20 Jahre) zweckentsprechend verwendet werden, auch wenn die Fahrzeuge in einem der für den Wettbewerb vorgesehenen Netze eingesetzt werden. In solchen Fällen konnte die Landesförderung bis zu 100 % betragen.

Fahrzeugtyp	EVU/Teilnetz	in Betrieb seit
59 ET 424/425	DB Regio/ S-Bahn Hannover	2000 bis 2008
9 ET 474 (Umrüstung) 33 ET 474.2 (Neubau)	S-Bahn Hamburg/ S-Bahn-Verlängerung HH-Neugraben – Stade	2007
8 E-Loks BR 146.1 19 Dosto-Steuerwagen 70 Dosto-Mittelwagen	DB Regio/RE-Linien Norddeich - Hannover Bremerhaven – Osnabrück Rheine/Bielefeld – Braunschweig	1997 bis 2003
3 VT 612	DB Regio/ Hannover – Halle	2000
2 VT "Talent"	NWB/ Haller Willem	2005

Abbildung B-34
Fahrzeugförderung in Niedersachsen

Fast ausschließlich war dabei die DB Regio AG der Zuwendungsempfänger (s. Abbildung B-34). Lediglich bei der Fahrzeugförderung für den Haller Willem wurde auch der NordWestBahn eine Zuwendung gewährt.

Fahrzeugbeschaffung im Rahmen von Verkehrsverträgen

DB Regio hat sich im laufenden Verkehrsvertrag verpflichtet einen Betrag von 167 Mio. € in neue Fahrzeuge zu investieren. Folgende Fahrzeuge wurden, auch in Abstimmung mit der LNVG, beschafft:

Fahrzeugtyp	Einsatzstrecke/ Teilnetz	in Betrieb seit
6 ET 425	Nordenham – Bremen	2005
10 E-Loks BR 146.1 14 Dosto-Steuerwagen 18 Dosto-Mittelwagen	RE-Linien Norddeich – Hannover Bremerhaven – Osnabrück Rheine/Bielefeld – Braunschweig Emden – Münster	2003
3 VT 612	Hannover – Halle	2003
27 VT „LINT 41“	Harz-Weser-Netz	2005

Abbildung B-35
Fahrzeuginvestitionen durch DB Regio

Fahrzeugbeschaffung im Rahmen von Wettbewerbsverfahren

Im Rahmen von Wettbewerbsverfahren unter Federführung benachbarter Aufgabenträger wurde ebenfalls der Fahrzeugpark modernisiert. So werden zwischen Leer und Groningen Dieseltriebwagen vom Typ GTW 2/6 der Fa. Stadler eingesetzt. Sowohl im Teutoburger-Wald-Netz zwischen Bad Bentheim, Osnabrück und Bielefeld, als auch im Nordost-Hessen-Netz zwischen Kassel und Göttingen werden als Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens neue Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT der Fa. Stadler eingesetzt.

6.2 Stationen

Die Bahnhöfe und Haltepunkte sind die Visitenkarten des Bahnverkehrs. Ihr Erscheinungsbild, die Ausstattung und der gebotene Komfort beeinflussen die Wahrnehmung durch den Fahrgast und die generelle Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene ganz entscheidend.

Die große Mehrzahl der Bahnhöfe in Niedersachsen befindet sich an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG. Deren Tochter DB Station&Service ist für die Unterhaltung und den Neu- und Ausbau zuständig. Die Finanzverantwortung für die Infrastrukturanlagen der Deutschen Bahn liegt per Gesetz allein beim Bund. Die Deutsche Bahn ist jedoch, aufgrund der häufig nicht ausreichenden Mittelausstattung durch den Bund, nach der Bahnreform ihrer Aufgabe nur ungenügend nachgekommen. Um die Qualität der Bahnhofsinfrastruktur zu erhalten und zu verbessern, sah sich das Land Niedersachsen veranlasst, auch bei Maßnahmen an Bahnstationen Regionalisierungs- und GVFG-Mittel für eine dauerhafte Verbesserung einzusetzen. Dabei wurden diese weit überwiegend ergänzend zur Finanzierung aus Bundesmitteln (BSchwAG) aufgebracht.

Die Investitionstätigkeit des Landes an Bahnstationen setzte Ende der 90er Jahr ein. Seit 1996 wurden mehrere Bahnhofsprogramme aufgelegt. Dabei war etwa die Hälfte der Programme Teil eines umfassenden Streckenausbaus (wird deswegen finanztechnisch nicht separat geführt):

- Ausbau S-Bahn Hannover (EXPO, 52 Stationen),

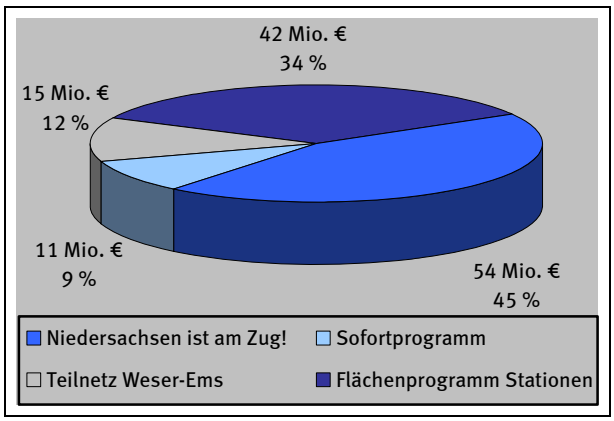


Abbildung B-36
Investitionen in Stationen (ohne EXPO)

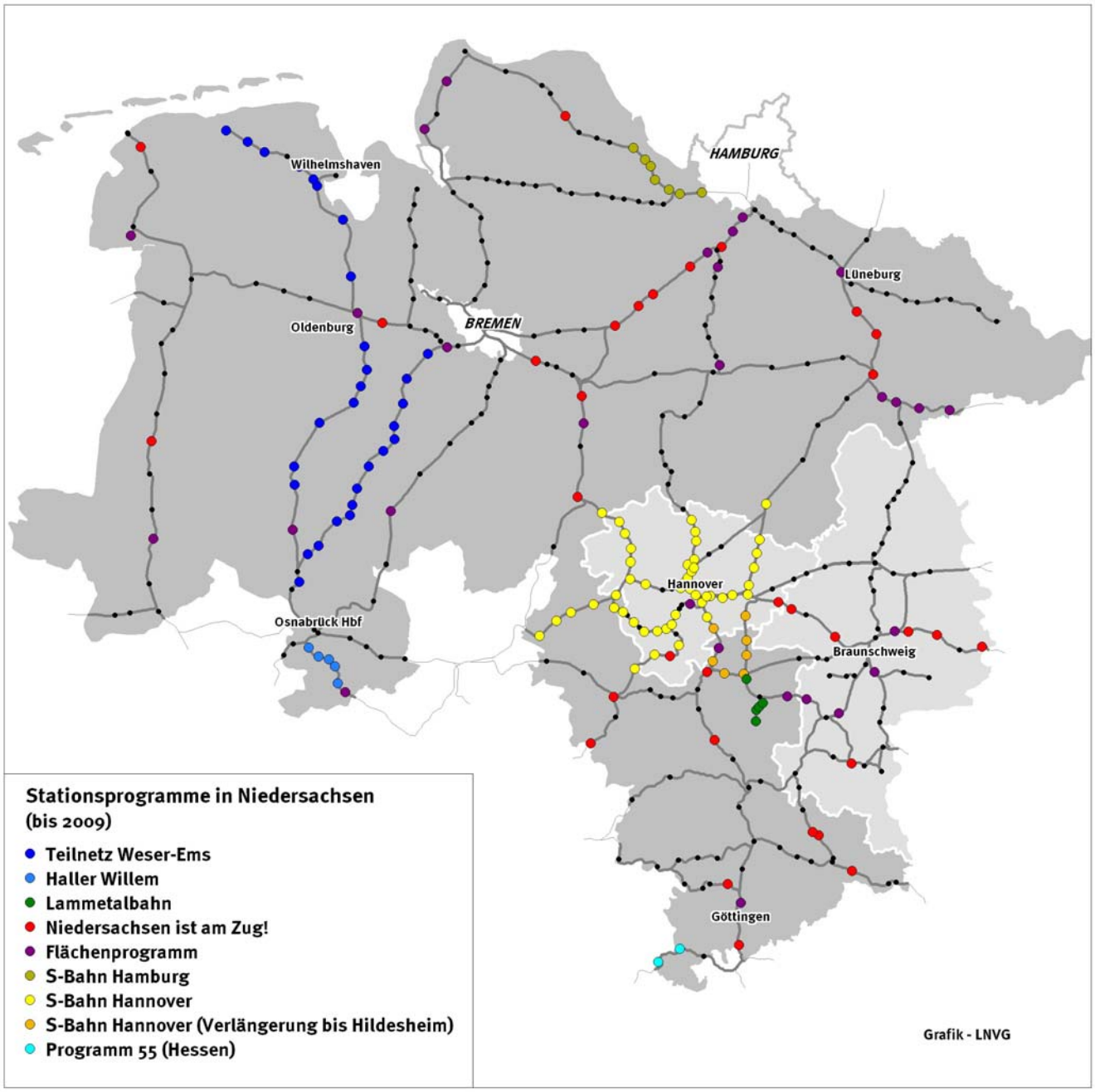


Abbildung B-37 **Stationsprogramme in Niedersachsen**

- Ausbau Lammetalbahn (5 Stationen),
- Reaktivierung Haller Willem (5 Stationen),
- S-Bahn-Verlängerung Stade – Hamburg (7 Stationen).

Einige Programme sind als reine Bahnhofsprogramme geführt worden:

- Teilnetz Weser-Ems (29 Stationen),
- Programm NVV 55 (2 Stationen),
- Niedersachsen ist am Zug! (32 Stationen),
- S-Bahn-Verlängerung Hannover – Hildesheim (7 Stationen).

Exemplarisch seien hier nur die wichtigsten Bahnhofsprogramme beschrieben.

Im Vorfeld der Weltausstellung EXPO 2000 wurde das S-Bahn-System Hannover ausgebaut (Strecken, Stationen, Fahrzeugbehandlungsanlagen). Es wurden 52 S-Bahn-Stationen barrierefrei mit Bahnsteigkanten, einer 76 cm Höhe und Bahnsteiglängen von 210 m ausgebaut. Insgesamt hat das Land für die Infrastruktur des gesamten S-Bahn-Systems 341 Mio. € zur Verfügung gestellt, davon entfiel etwa ein Drittel auf die Stationen.

Bestandteil des Bahnhofspakets Teilnetz Weser-Ems war der Um- und Ausbau von Stationen an den Strecken Oldenburg – Osnabrück, Esens – Oldenburg und Delmenhorst – Hesepe. Aufgrund des Umfangs des Programms werden die Stationen im Abschnitt Oldenburg – Hesepe erst im Jahr 2010 umgebaut. In Summe hat das Land am Ende rund 15 Mio. € eingesetzt.

Im Jahr 2003 wurde als Teil des umfangreichen Investitionspakets "Niedersachsen ist am Zug!" eine Vereinbarung mit DB Station&Service AG über den Aus- und Neubau von 32 Bahnhöfen in Niedersachsen geschlossen. Die Stationen sind über ganz Niedersachsen verteilt und wurden unter Dringlichkeits- und Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten ausgewählt. Dank der gemeinsamen Anstrengungen aller beteiligten Partner konnten sämtliche Bahnhöfe bis Ende 2007 fristgerecht in Betrieb gehen, ohne dass es zu Kostenerhöhungen gekommen ist. Von den Gesamtkosten von rund 85 Mio. € trug das Land mit 55 Mio. € den Löwenanteil. Die weiteren Finanzierungspartner waren Bund (BSchwAG), der Zweckverband Großraum Braunschweig und die Region Hannover. Das Programm war so erfolgreich, dass es mittels einer Folgevereinbarung fortgesetzt wird (vgl. Kapitel 11.4).

Parallel dazu wurde ab dem Jahr 2003 ein so genanntes "Sofortprogramm" geschnürt, das an über 150 Stationen kleinere Investitionsmaßnahmen vorsah, deren Umsetzung bis Ende 2007 zu einer Aufwertung des Bahnhofs führte. Hier beteiligte sich auch die Deutsche Bahn AG finanziell. Das Land steuerte ca. 11 Mio. € an Regionalisierungsmitteln bei.

Jüngstes Projekt war der Ausbau der Stationen für die S-Bahn-Verlängerung von Hannover nach Hildesheim. Hier wurden bis zur Inbetriebnahme Ende 2008 an den zwei Streckenabschnitten sieben Bahnhöfe mit 140 m bzw. 170 m langen und 76 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet. Der wesentliche Teil wurde über BSchwAG finanziert, das Land steuerte knapp 3 Mio. € bei.

Seit der Regionalisierung sind in Niedersachsen elf Bahnstationen reaktiviert worden (Burhafe, Dörverden, Lenglern, Lutten, Wesseln, Wüsting und fünf Stationen an der Strecke Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde). Zwei Stationen wurden neu eingerichtet (Bad Salzdetfurth-Solebad, Osterode-Leege) und zwei an einen neuen Standort verlegt (Bad Lauterberg-Barbis und Osterode-Mitte).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Investitionsbereitschaft des Landes seit 1996 mehr als die Hälfte der niedersächsischen Stationen auf Vordermann gebracht worden ist. Dies stellt im bundesweiten Vergleich einen Spitzenwert dar.

6.3 Schieneninfrastruktur

Neben den Investitionen in die Bahnhofsinfrastruktur hat sich das Land auch beim Ausbau von Schienenstrecken finanziell engagiert. Man hatte erkannt, dass sich am teilweise ungenügenden Zustand einzelner SPNV-Strecken nur dann etwas ändern würde, wenn man ergänzend zum Bund finanzielle Anreize für die DB Netz AG setzt. Teilweise waren die Investitionen in die Streckeninfrastruktur Voraussetzung für die Konstruktion eines neuen Betriebskonzepts als Grundlage für ein Wettbewerbsverfahren im SPNV. Und im Fall der EVB-Strecke Bremerhaven – Buxtehude, auf der SPNV betrieben wird, war das Land als alleiniger Fördermittelgeber ohnehin in der Pflicht, da hierfür in der Vergangenheit keine Bundesmittel gewährt wurden.

Insgesamt wurden vom Land seit 1996 rund 340 Mio. € in den Ausbau von Schienenstrecken investiert, die sich entsprechend der Abbildung B-38 verteilen.

Ausbaumaßnahmen

Den Hauptanteil an den Investitionen in Schienenstrecken hat die DB Netz AG. An sie wurden vom Land zwischen 1996 und 2009 rund 314 Mio. € an Fördermitteln für den Ausbau von SPNV-Strecken ausbezahlt. Größte Einzelmaßnahme war dabei der Aufbau der S-Bahn Hannover im Zuge der EXPO mit ca. 230 Mio. € an Landesfördermitteln für den Ausbau der Strecken, gefolgt von der Verlängerung der S-Bahn von Hamburg-Neugraben nach Stade, für die das Land 25 Mio. € aufgewendet hat. Bei diesen weiteren DB-

Strecken hat sich das Land am Ausbau ebenfalls finanziell beteiligt:

- Hildesheim – Vienenburg,
- Oldenburg – Osnabrück,
- Delmenhorst – Hesepe,
- Leer – Groningen,
- Weetzen – Egestorf (Deister-Strecke),
- Wieren – Gifhorn,
- Eichenberger Kurve,
- Minden – Bückeburg – Kirchhorsten (S-Bahn-Strecke).

Für den Ausbau des Südabschnittes der Heidebahn wurden die Mittel in Höhe von 12,5 Mio. € bereits im Jahr 2007 bereit gestellt; der tatsächliche Bau wird bis 2012 erfolgen. Der Ausbau des Nordabschnitts begann in 2009 und wird ebenfalls bis 2012 abgeschlossen sein.

Bei den NE-Bahnen ist die Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Weser-Ems (EVB) mit Sitz in Zeven der Hauptempfänger der Landeszuwendungen für Streckeninfrastruktur gewesen. Dies gründet sich darauf, dass die von der Bundesbahn Anfang der 90er Jahre übernommene Strecke Bremerhaven – Buxtehude damals einen großen investiven Nachholbedarf aufwies. Dieser wurde und wird sukzessive über Fördermaßnahmen des Landes aufgeholt. Weitere Zuwendungen wurden für die Strecken der Inselbahnen auf Borkum, Wangerooge und Langeoog gewährt.

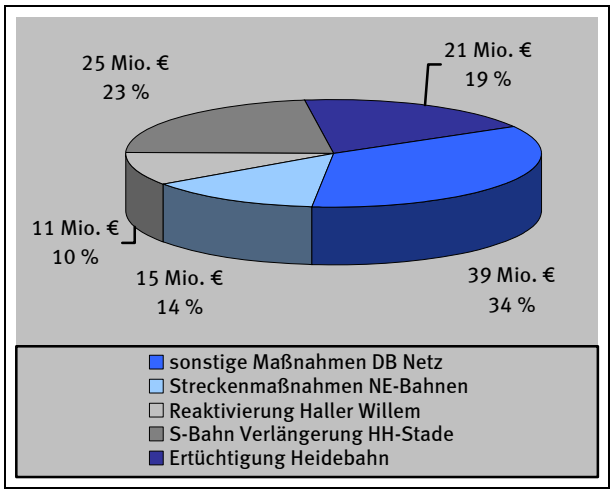


Abbildung B-38
Investitionen in Schienenstrecken 1996 bis 2009 (ohne EXPO)

Reaktivierung von Schienenstrecken

Neben dem Ausbau von Schienenstrecken wurden Mittel für die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken eingesetzt. Hierzu hat die LNVG um die Jahrtausendwende die in Frage kommenden fast 60 Strecken in Niedersachsen unter volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht. Den erforderlichen Investitionen und den resultierenden Betriebskosten wurden die Einnahmen aus der prognostizierten Fahrgastnachfrage gegenüber gestellt. Als einzige Strecke wies dabei der "Haller Willem" ein positives Ergebnis aus und konnte als rentabel eingestuft werden. In Verlängerung der Linie Dissen-Bad Rothenfelde – Bielefeld musste für das Projekt in Niedersachsen der stillgelegte Abschnitt zwischen (Osnabrück –) Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde reaktiviert werden, um wieder zu einer durchgehenden Verbindung Osnabrück – Bielefeld zu kommen. Die Entscheidung darüber fiel im Jahr 2000; Mitte 2005 konnte schon der durchgängige SPNV-Betrieb aufgenommen werden.

Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) hatte die Strecke im Jahr 1999 für 30 Jahre von der Deutschen Bahn angemietet. Als Streckenbetreiberin wurden die Arbeiten von der VLO federführend durchgeführt. Auf etwa 23 Kilometern wurden neue Schienen verlegt, die eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erlauben. Eine neue innovative Signaltechnik wurde installiert. An fünf Orten entstanden neue Haltepunkte: Sutthausen, Oesede, Kloster Oesede (an neuem Standort), Wellendorf und Hilter. Sämtliche Arbeiten wurden innerhalb von nur 16 Monaten abgeschlossen.

Insgesamt hat das Vorhaben 16,3 Mio. € gekostet. Darauf hat das Land eine Zuwendung von 10,7 Mio. € gewährt.

Abschnitt C
Strategische Handlungsfelder

7 Wettbewerb

7.1 Bisheriger SPNV-Wettbewerb

Ziele des Wettbewerbs im SPNV

Wettbewerb dient sowohl der Qualitätssteigerung als auch der Kostensenkung. Wettbewerbsbedingte Einsparungen sind die Voraussetzung dafür, Mittelkürzungen kompensieren zu können, Leistungen des so genannten Zusatzangebots, für die der Bund aufgrund geringer Reisendenzahlen keine Mittel bereitstellt, zu finanzieren und über dem Dynamisierungssatz der Regionalisierungsmittel liegende Energie- und Infrastrukturkostensteigerungen ausgleichen zu können.

Wettbewerb im SPNV schafft darüber hinaus die notwendigen finanziellen Spielräume, um Investitionen tätigen zu können, die der Bund trotz grundgesetzlicher Verantwortung nicht finanziert (z. B. Ausbau von Stationen, Ausbau von Strecken mit weniger als 1.000 Reisenden), und um neue Projekte in boomenden Regionen in Form der Bestellung von Mehrleistungen umsetzen zu können. Der Wettbewerb dient damit der langfristigen Sicherung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots.

Bisherige Wettbewerbsverfahren

Begonnen hat der SPNV-Wettbewerb in Niedersachsen mit dem im November 2000 in Betrieb gegangenen Teilnetz Weser-Ems. Ende 2003 gingen die wettbewerblich vergebenen Teilnetze RE Hamburg und Weser-/Lammetalbahn in Betrieb. Ende 2005 folgte die ausgeschriebene Linie Uelzen – Göttingen. Weitere Wettbewerbsnetze waren die Linien Cuxhaven – Hamburg und Tostedt – Hamburg – Lüneburg, die nach vorheriger Ausschreibung im Dezember 2007 in Betrieb gegangen sind. Ebenfalls abgeschlossen ist das Verfahren zur Vergabe des Teilnetzes Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, dessen erster Teil Ende 2010 startet.

Unter Federführung von Nachbaraufgabenträgern wurden der Haller Willem (Betriebsaufnahme Juni 2006), die Strecke Leer – Groningen (Ende 2005), das Teutoburger-Wald-Netz (Ende 2007) und das Nordost-Hessen-Netz (Ende 2006) sowie das Teilnetz Schleswig-Holstein-Ost (Betriebsaufnahme Dez. 2009) vergeben (s. Abbildung C-2 und Abbildung C-3).

Bezogen auf den Zuständigkeitsbereich der LNVG sind heute bereits über 50 % der Leistungen ausgeschrieben worden. Die LNVG hat damit einen überdurchschnittlich großen Anteil der von ihr bestellten SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben.

Erfolge des Wettbewerbs

Durch den frühzeitigen und konsequenten Wettbewerb im Zuständigkeitsbereich der LNVG, bei dem auch der landeseigene Fahrzeugpool für die Etablierung neuer, leistungsfähiger Wettbewerber eine besondere Rolle spielte, hat sich die Betreiberlandschaft im SPNV grundlegend verändert. Als Ergebnis der Wettbewerbskonzeption unter Einsatz des Fahrzeugpools haben die Marktanteile der NE-Bahnen im Zuständigkeitsbereich der LNVG bis zum Jahr 2009 ca. 43 % der Betriebsleistungen erreicht. Unter Berücksichtigung des Teilnetzes Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, das an die NWB vergeben wurde, aber erst Ende 2010 in Betrieb geht, sind es sogar 53 % (bundesweit ca. 18 %) (s. Abbildung C-1). Acht verschiedene Unternehmen erbringen inzwischen SPNV in Niedersachsen. Vor dem Hintergrund der bisherigen Marktentwicklung ist deshalb auch langfristig mit einem gesunden Markt leistungsfähiger Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen zu

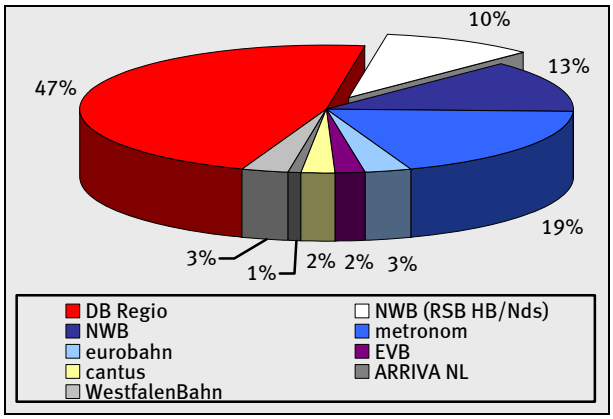


Abbildung C-1
Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Aufgabengebiet der LNVG (Zugkilometer inkl. vergebene Leistungen; Stand 2009)

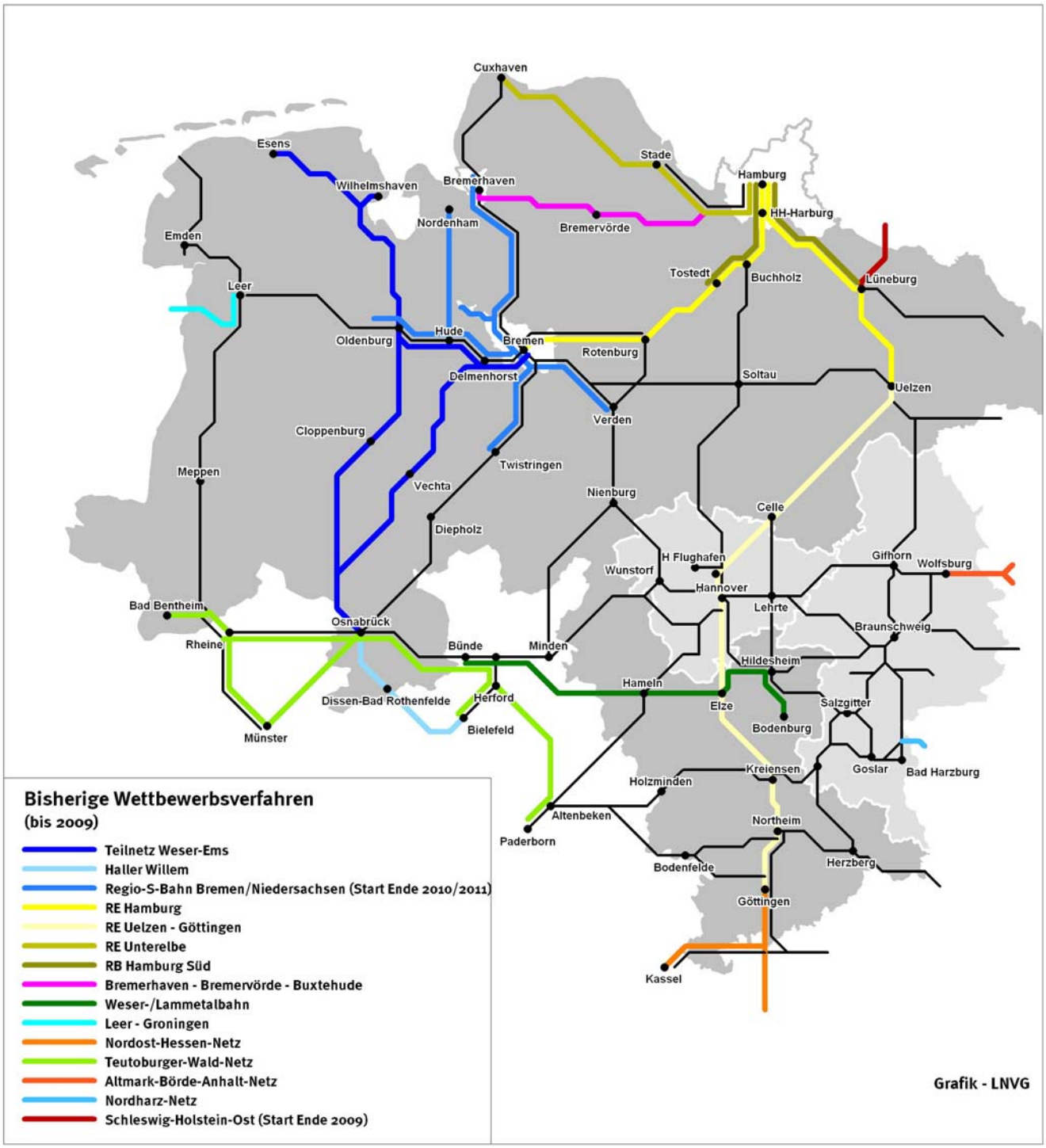


Abbildung C-2
Bisherige Wettbewerbsverfahren der LNVG und angrenzender Aufgabenträger

rechnen.

In den Wettbewerbsnetzen konnten wegen günstiger Preise überdurchschnittlich viele Mehrleistungen bestellt werden. Aufgrund der verbesserten Angebotsqualität sind erhebliche Nachfragesteigerungen zu verzeichnen. Trotz Ausweitung des Fahrplanangebots konnten in den Teilnetzen Zuschusseinsparungen gegenüber der Vorwettbewerbszeit realisiert werden.

Teilnetz	EVU	Betriebsstart	Aufgabenträger	Zugkm-Anteil (in Mio.)
Teilnetz Weser-Ems	NordWestBahn	11/2000	LNVG Bremen ZVM	3,96 0,10 0,19
RE Hamburg	metronom	12/2003	LNVG Hamburg Bremen	2,16 0,45 0,20
Weser-/Lammetalbahn	eurobahn	12/2003	LNVG VVOWL	1,05 0,26
Haller Willem	NordWestBahn	06/2005	LNVG VVOWL	0,36 0,43
RE Uelzen – Göttingen	metronom	12/2005	LNVG Region Hannover	2,10 0,64
Leer – Groningen	ARRIVA Nederland	12/2006	LNVG Niederlande	0,14 k. A.
Nordost-Hessen-Netz	cantus	12/2006	LNVG NVV RMV NVS	0,57 2,41 0,35 0,23
RE Unterelbe	metronom	12/2007	LNVG Hamburg	1,11 0,29
RB Hamburg Süd	metronom	12/2007	LNVG Hamburg	0,93 0,21
Teutoburger-Wald-Netz	WestfalenBahn	12/2007	LNVG ZVM VVOWL nph	0,93 1,70 1,04 0,38
Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB)	12/2008	LNVG	0,74
Schleswig-Holstein-Ost	DB Regio	Ende 2009	LNVG Schleswig-Holstein Hamburg	0,22 5,8 1,0
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	NordWestBahn	Ende 2010/2011	LNVG Bremen	2,9 1,8

Abbildung C-3
Bisherige Wettbewerbsverfahren der LNVG und angrenzender Aufgabenträger mit Angaben der Betreiber und Zugkm-Anteil

Zudem hat die LNVG die Erfahrung gemacht, dass sich Wettbewerb auch in auf den ersten Blick unwirtschaftlich erscheinenden Teilnetzen lohnt, wenn es z. B. gelingt, geringe Erlöse mit niedrigen Betriebskosten auszugleichen und zusätzlich durch ein attraktives Angebot auch die Potenziale in solchen Netzen möglichst optimal auszuschöpfen.

Die großen Erfolge durch Wettbewerb im niedersächsischen SPNV – bessere Qualität, mehr Fahrgäste, weniger Zuschuss – bestärken die LNVG darin, dass es richtig war, frühzeitig auf Wettbewerb zu setzen.

7.2 SPNV-Fahrzeugpool

Hintergrund der Einführung eines landeseigenen Fahrzeugpools für den SPNV

Bereits 1997 entschloss sich die LNVG in Zusammenhang mit der Ausschreibung der SPNV-Betriebsleistungen im Teilnetz Weser-Ems, einen Fahrzeugpool zu bilden und selbst Eigentümer von Fahrzeugen zu werden. Zum damaligen Zeitpunkt hatte die Deutsche Bahn AG die Kapazitäten aller relevanten Fahrzeughersteller mit Großaufträgen ausgelastet. Die Ausgangsbedingungen zur Beschaffung neuer Fahrzeuge waren somit zwischen der DB AG und ihren potentiellen Wettbewerbern extrem unterschiedlich.

Annähernd gleiche Startbedingungen für alle potentiellen Betreiber zu schaffen und unter Berücksichtigung der Produktionszeiten für Schienenfahrzeuge schon vor der Entscheidung über den künftigen Betreiber die Fahrzeuge bestellen zu können: Das waren die Ziele der LNVG. Die Entscheidung wurde auch wesentlich dadurch begünstigt, dass private Fahrzeugpools, aus denen der spätere Betreiber Fahrzeuge hätte anmieten können, zum damaligen Zeitpunkt weder finanziell konkurrenzfähig noch am Markt etabliert waren. Hinzu kam, dass längere Verkehrsvertragslaufzeiten (15 bis 20 Jahre), die einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die vollständige Abschreibung neuer Fahrzeuge innerhalb einer Verkehrsvertragsperiode ermöglicht hätten, nicht in Frage kamen, da zum damaligen Zeitpunkt überhaupt keine Erfahrungen bezüglich Qualität und Zuverlässigkeit neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen vorlagen.

Finanzielle Vorteile des LNVG Fahrzeugpools

Für das Land Niedersachsen und die LNVG ergeben sich durch den Fahrzeugpool diverse Vorteile, die sich zuschussmindernd in den Wettbewerbsverfahren auswirken:

- Zinsvorteile (keine Kapitalzinsen wegen Finanzierung durch Regionalisierungsmittel),
- günstigere Fahrzeugpreise durch größere Stückzahlen bei Beschaffungen für mehrere Teilnetze im Vergleich zu teilnetzspezifischen Beschaffungen durch den jeweiligen Betreiber,
- Rationalisierungsvorteile und Mehrerlöse durch Fahrgaststeigerungen aufgrund des Einsatzes neuer Fahrzeuge,
- vorgezogener Betriebsaufnahmezeitpunkt durch frühzeitige Fahrzeugbestellung generiert Wettbewerbsgewinne bis zu zwei Jahren früher,
- günstige Wartungskosten (langfristige LCC-Verträge Bestandteil der Fahrzeugausschreibungen),
- Verteuerungen durch verkürzte Abschreibungskalkulationen auf Seiten der Verkehrsunternehmen kann ausgeschlossen werden (kein Risiko beim EVU bzgl. Fahrzeugverwendung nach Vertragsende),
- Fahrzeugpool erleichtert Markteinstieg und erhöht damit Zahl der Marktteilnehmer, funktionierender Wettbewerb führt zu geringeren Zuschüssen.

Eine von der LNVG bei einem Wirtschaftsprüfungsinstitut in Auftrag gegebene Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass durch den Fahrzeugpool der LNVG bis Ende 2005 gegenüber anderen Finanzierungsformen oder herkömmlichen Beschaffungsarten ein monetärer Gesamtvorteil für das Land Niedersachsen – und damit für den Steuerzahler – in Höhe eines dreistelligen-Millionen-Euro-Betrages erzielt worden ist. Die Untersuchung hat auch ergeben, dass weder durch Leasing-Modelle noch durch eine 100%ige Landesförderung vom EVU beschaffter Fahrzeuge ein ähnlich gutes Ergebnis zu erreichen ist.

Der Aufgabenträger-Fahrzeugpool stellt infolge des Wegfalls aller Refinanzierungs- und Wagniskosten aus Sicht des Aufgabenträgers immer noch die wirtschaftlichste Variante der Fahrzeugfinanzierung dar. Unter finanziellen Gesichtspunkten wären Aufgabenträger-Pools somit auch in Zukunft weiterhin sinnvoll. Auch die Betreiberneutralität des Poolmodells im Vergleich zu Fahrzeugförderungen ist im Hinblick auf EU-Wettbewerbs- und Beihilferegelungen nach wie vor ein wesentlicher Vorteil.

Es wird aber von der Entwicklung des SPNV-Marktes und seiner Rahmenbedingungen abhängen, ob öffentlich vorgehaltene Fahrzeugpools darüber hinaus langfristig auch noch erforderlich oder zumindest vorteilhaft sind, um fairen Wettbewerb zu ermöglichen, die SPNV-Angebote qualitativ und quantitativ zu verbessern und die gebotene Sparsamkeit im Umgang mit den staatlichen Transfermitteln sicherzustellen.

7.3 Strategie für den künftigen Wettbewerb

Im Ergebnis ist weiterhin mit positiven Wettbewerbsergebnissen zu rechnen. Hierzu trägt auch der erkennbar zunehmende Wettbewerb zwischen Fahrzeugherstellern, aber auch innerhalb der Anbieter von Fahrzeugfinanzierungen, bei. Synergieeffekte bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Netzarrondierungen sind ebenfalls deutlich festzustellen.

Die LNVG wird deshalb auf dem Wettbewerbsweg konsequent fortschreiten (s. Abbildung C-4 und Abbildung C-6). Mit der S-Bahn Hannover (Vergabe unter Federführung der Region Hannover) soll zum Auslauftermin des Verkehrsvertrages mit DB Regio im Dezember 2012 ein weiteres wirtschaftlich attraktives bis dato noch nicht wettbewerblich vergebenes Netz ausgeschrieben werden. Das RE-Kreuz Bremen (Norddeich – Hannover, Bremerhaven – Osnabrück) soll zum Dezember 2013 vergeben werden. Bis Ende 2014 sollen alle weiteren SPNV-Teilnetze, die mehrheitlich in Niedersachsen liegen bzw. bei denen die LNVG die Federführung hat, mindestens einmal ausgeschrieben worden sein. Die Teilnetze, deren größter Teil außerhalb Niedersachsens liegt, sollen in Abhängigkeit von der Verkehrsvertragssituation der benachbarten Aufgabenträger (s. Abbildung C-5) bis Ende 2017 mindestens einmal ausgeschrieben worden sein.

Darüber hinaus sind in den kommenden Jahren die Teilnetze erneut auszuschreiben, bei denen die erste Verkehrsvertragsperiode abläuft und bei denen somit eine erneute Vergabe ansteht.

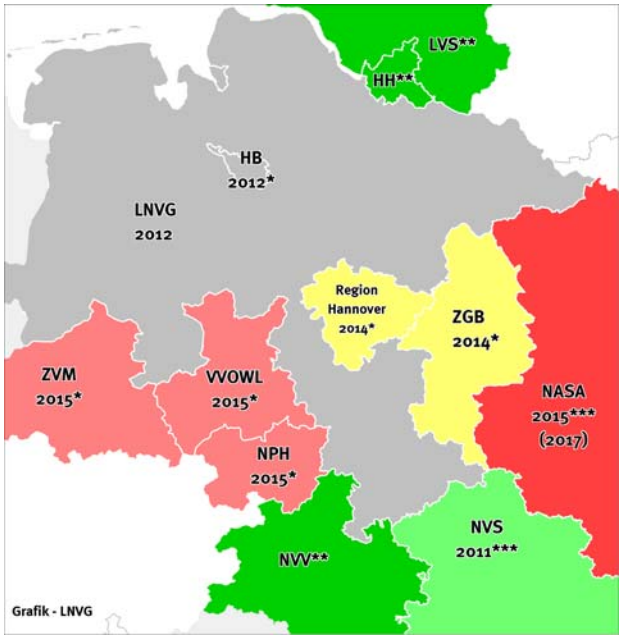
erstmalige Vergabe

- Heide-Kreuz (Ende 2011)
  mit den Linien Bremen – Uelzen und
  Buchholz – Soltau – Hannover
- S-Bahn Hannover (Ende 2012)
  unter Federführung der Region Hannover
- RE-Kreuz Bremen (Ende 2013)
  mit den RE-Linien Norddeich – Bremen – Hannover und
  Bremerhaven – Bremen – Osnabrück
- Harz-Weser-Netz (Ende 2014)
  Dieselstrecken Harz und Weserbergland
- RE "Emsland und Mittelland" (Ende 2014)
  mit den RE-Linien Emden – Münster und
  Bielefeld/Rheine – Hannover – Braunschweig
- RegionalStadtBahn Braunschweig (Ende 2014)
  unter Federführung des ZGB
- Teilnetz Hannover – Wolfsburg /
  Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg (Ende 2014)
  unter Federführung des ZGB

erneute Vergabe

- Hanse-Netz (Ende 2010)
  (bisherige Teilnetze "RE Hamburg" sowie
  "RB Hamburg Süd" und RB-Linie Rotenburg – Bremen)
- Teilnetz Weser-/Lammetalbahn (Ende 2011)
- Weser-Elbe-Netz (Ende 2011)
  mit den Linien Cuxhaven – Bremerhaven und
  Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude
- Haller Willem (Ende 2013)
- Teilnetz Uelzen – Göttingen (Ende 2013)

Abbildung C-4
Geplante Inbetriebnahmezeitpunkte zukünftiger Wettbewerbsverfahren bis 2014



* Verkehrsverträge sehen für einzelne Strecken frühere Abbestelloption vor

** für relevante grenzüberschreitende Strecken ist bereits Wettbewerb vereinbart

*** für einzelne grenzüberschreitende Strecken kommt es zu einer Vertragsverlängerung

Abbildung C-5
Vertragslaufzeiten der DB-Verkehrsverträge angrenzender SPNV-Aufgabenträger

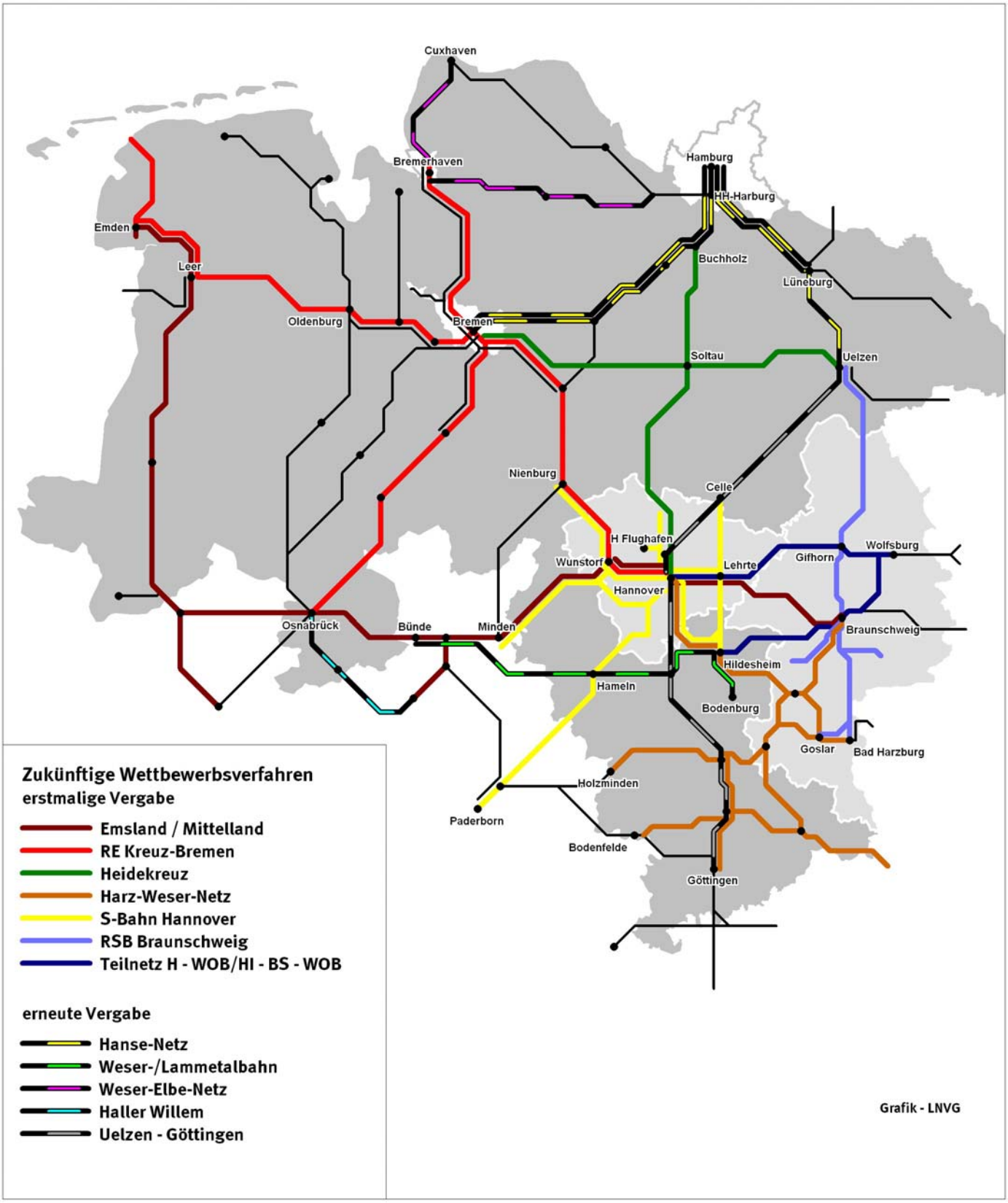


Abbildung C-6
Zukünftige Wettbewerbsverfahren der LNVG und angrenzender Aufgabenträger (bis 2014)

7.4 Monetäre Aspekte des Wettbewerbs

Im vorherigen Kapitel wurde bereits auf den Umstand hingewiesen, dass in den Wettbewerbsnetzen der Zuschussbedarf erheblich reduziert werden konnte. An dieser Stelle können keine teilnetzbezogenen Wirtschaftlichkeitsergebnisse ausgewiesen werden; da die wirtschaftlichen Ergebnisse von Ausschreibungen und die wirtschaftlichen Aspekte von Verkehrsverträgen dem Vertraulichkeitsschutz unterliegen.

Der in der Fachliteratur (Der Nahverkehr 3/2008) genannte Zuschusssatz in Höhe von rd. 6,50 €/Zugkilometer (bei Kosten in Höhe von rd. 10 €/Zugkm und Erlösen von rd. 3,50 €/Zugkm) ist nach Einschätzung der LNVG auf eher kleinere Züge mit rd. 150 bis 250 Sitzplätzen übertragbar. Aufgeschlüsselt nach Kostengruppen ergibt sich das in Abbildung C-7 dargestellte Bild.

Für längere S-Bahn-Züge oder Doppelstock-Züge sind die o. a. Kosten nicht gültig. In diesen Fällen sind insbesondere die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur höher (5 bis 6 €/Zugkm) sowie natürlich sämtliche fahrzeugbezogenen Kostenkomponenten. Hinzu kommt, dass der Einsatz an Servicekräften in der Regel umfangreicher ist als im Regional-Netz.

Die Analyse, in welchen Bereichen durch Wettbewerb Kostenreduzierungen erreicht werden konnten, zeigt folgendes Ergebnis:

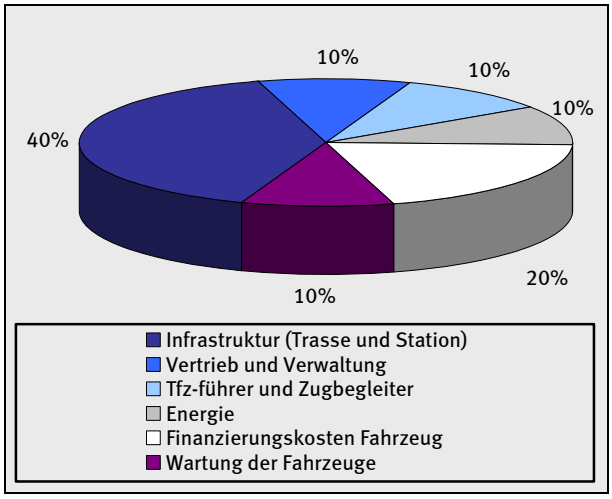


Abbildung C-7
Aufteilung der Kosten im SPNV
(Quelle: Der Nahverkehr 3/2008)

- Bei den Entgelten für die Nutzung der Infrastruktur (Trassen- und Stationspreise), die ca. 40 bis 50 % der Gesamtkosten ausmachen, konnten keine Kostenreduzierungen erreicht werden. Im Gegenteil: Nach übereinstimmenden Einschätzungen der LNVG und der BAG-SPNV deutet manches daraufhin, dass Höhe und Struktur der vom SPNV zu zahlenden Infrastruktur-Nutzungsentgelte nicht angemessen sind. Die Preissysteme sind zudem intransparent und bieten keinen Anreiz für Mehrverkehre.
- Bei Wagnis- und Risikozuschlägen, Renditeerwartungen und Zuschlägen für Pönalen sowie den Abschreibungszeiträumen für langlebige Investitionsgüter sind im Zuge von Wettbewerbsverfahren erhebliche Kostenreduzierungen erreichbar, weil nur diejenigen EVU eine Chance auf den Zuschlag haben, die mit realistischen, risikoäquivalenten Ansätzen kalkulieren. Die kostenreduzierenden Wirkungen, die mit den o. g. kalkulatorischen Randbedingungen zusammenhängen, können im Rahmen von ex post-Analysen insbesondere bei den Kalkulationen des Kapitaldienstes (Abschreibungskosten und Zinsen) für Fahrzeuge und Werkstätten nachgewiesen werden. Bei Wettbewerbsnetzen mit Fahrzeugen des LNVG-Fahrzeugpools sind weitere finanzielle Vorteile zu verzeichnen (vgl. Kapitel 7.1).
- Bei den Kosten für Energie ergeben sich auf der einen Seite Kostenreduzierungen die aus realistischen Verbrauchskalkulationen der Bieter resultieren. Auf der anderen Seite könnten die Kostenreduzierungseffekte bei elektrischen Fahrzeugen noch größer ausfallen, wenn der Strombezug auch von anderen Bietern als von DB Energie GmbH finanziell attraktiv wäre. Dieses ist jedoch gerade nicht der Fall, da aufgrund der intransparenten Kalkulation der DB Energie GmbH für die Nutzung der Strominfrastruktur der Strombezug von einem Dritten erheblich teurer kommt als von DB Energie.
- Hinsichtlich der Kosten für die Wartung der Fahrzeuge sind Kostenreduzierungen durch Wettbewerbsverfahren erzielbar, weil Einsparungen, die aus wartungsarmen, weil neuen und modern konzipierten, reparaturfreundlichen Fahrzeugen resultieren, auch an die Aufgabenträger weitergegeben werden.

- Bei den Kostenblöcken allgemeine Verwaltung – Overheadkosten generell – und wie auch immer bezeichneten (Konzern-)Umlagen, sind unter Wettbewerbsbedingungen dann erhebliche Einspareffekte erzielbar, wenn diesen Umlagen adäquate Leistungen der Zentrale an die Niederlassungen gegenüber stehen. Bieter haben nur dann Chancen auf den Zuschlag, wenn sie in diesen Positionen mit realistischen Ansätzen kalkulieren.
- Bei den Kosten für Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter sowie das Personal für Leitstellen und Werkstätten sind im Rahmen von Wettbewerbsverfahren ebenfalls Einsparungen im moderaten Maße erzielbar. Die Einsparungspotenziale bei den Personalkosten sollten jedoch keinesfalls überschätzt werden: Ex post-Analysen von Ausschreibungsergebnissen zeigen, dass hinsichtlich des wirtschaftlichen Ergebnisses, die Personalkosten zwar ein mitwirkender Faktor sind, jedoch keinesfalls der Bedeutendste oder Entscheidende. Dem entsprechend liegen nach Untersuchungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) die Löhne der DB Regio AG unter regional vergleichbaren etwa um 10 bis 15 % höher als bei NE-Bahnen (vgl. DIW Wochenbericht 43/2007 "Zu den Löhnen der Lokomotivführer der Deutschen Bahn AG"). Bei den von der LNVG durchgeführten Wettbewerbsverfahren war bisher "Lohndumping" nicht zu beobachten. Es konnte die Erfahrung gemacht werden, dass die bei Wettbewerbsverfahren jeweils zum Zuge gekommenen EVU mit ihrem Lohnniveau jeweils in der Lage sind
    1. Personal in ausreichender Anzahl zu rekrutieren,
    2. Personal zu rekrutieren, das motiviert ist und sich bei Fahrgästen hoher Akzeptanz erfreut und
    3. Personal zu rekrutieren, das einen zuverlässigen und sicheren Eisenbahnverkehr gewährleistet.
- Die den Wettbewerbsverfahren seitens der LNVG unterlegten Fahrplankonzepte bestimmen im Zusammenwirken mit einer geschickten Umlaufplanung für die Fahrzeuge und Dienstpläne für das Personal im erheblichen Maße den Wettbewerbserfolg. Die Aufgabenträger legen in den Ausschreibungsbedingungen Wert auf einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz, der in hohen Laufleistungen pro Fahrzeug zum Ausdruck kommt. Von den EVU werden die günstigen Rahmenvorgaben durch eine effiziente Umlauf- und Personaleinsatzplanung geschickt umgesetzt.
- Bisher konnten in sämtlichen Wettbewerbsnetzen erhebliche Zuwächse der Fahrgastnachfrage registriert werden (vgl. Kapitel 7.5). Da mit ansteigender Fahrgastnachfrage auch immer ein Anstieg der Erlöse verbunden ist – zwar nicht im Verhältnis 1:1 – trägt der Nachfragezuwachs im erheblichen Maße zum Wettbewerbserfolg bei. Die noch bestehenden Monopolstrukturen im Zuge der Anwendung des DB-Tarifs nebst damit obligatorisch verbundener Nutzung der Vertriebsstrukturen der DB Vertrieb GmbH führen zu mangelnder Transparenz bei der Einnahmeaufteilung und der Anerkennung von Einnahmeansprüchen sowie bei der Bemessung der Vertriebsprovisionen. Aus dieser Intransparenz heraus können sich Diskriminierungspotenziale zu Lasten der Erlöshöhe in Wettbewerbsnetzen und damit zu Lasten des Wettbewerbserfolgs ergeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wettbewerbserfolge im Wesentlichen durch Innovationen und Effizienzsteigerungen sowie durch Nachfragesteigerungen erzielt werden konnten. Die reinen Personalkosten spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Wettbewerbserfolge sind im Übrigen bei allen SPNV-Produktlinien gleichermaßen und in etwa im gleichen Umfang erzielbar, egal ob es sich um Express-, Metropol- oder Regional-Linien handelt, weil niedrige Zugförderkosten (Personal, Energie, Fahrzeug) und niedrige Infrastrukturentgelte und niedrige Erlöse bei den Regional-Linien relativ hohen Zugförderkosten, Infrastrukturentgelten und Erlösen bei den Metropol-Linien entgegenstehen. Bemerkenswert ist des Weiteren, dass auch dann, wenn eine NE-Bahn ein Wettbewerbsverfahren gewonnen hat, rd. 50 % der Leistungen auf der Kostenseite im DB Konzern eingekauft werden müssen (in der Regel Entgelte für Trassen- und Stationsnutzungen; Leistungen von DB Energie GmbH und DB Vertrieb GmbH). Es gibt starke Indizien dafür, dass die genannten Leistungen sehr auskömmlich kalkuliert sind.

Die in der Vergangenheit erzielten und in Zukunft erzielbaren Wettbewerbsgewinne sind zwingend erforderlich. Im Einzelnen sind folgende Aspekte zu benennen:

- Ausgleich der mangelhaften Dynamisierung der Regionalisierungsmittel im Vergleich zur Fort-

schreibung des Zuschussbedarfs gemäß Regelungen in den verschiedenen Verkehrsverträgen. Zum Hintergrund: das RegG sieht eine Dynamisierung der Mittel in Höhe von 1,5 % pro Jahr vor. Die Regelungen zur Fortschreibung des Zuschussbedarfs in den Verkehrsverträgen orientieren sich an den tatsächlichen Steigerungen für die wesentlichen Kostenkomponenten wie Infrastrukturnutzung, Personal, Energie, Material. Die Deutsche Bahn ist im Jahr 2007 z. B. in ihrer Mittelfristplanung von einer Erhöhung der Trassenentgelte um 11 % im Zeitraum bis 2012 ausgegangen (was einer durchschnittlichen Erhöhung von über 2 % pro Jahr entspricht). Auch für Personal, Material sowie insbesondere Energie ist in der mittelfristigen Perspektive von Steigerungen von deutlich über 1,5 % pro Jahr auszugehen. Infolge der mangelhaften Dynamisierung resultiert ein steigender Fehlbetrag, der durch Wettbewerbsgewinne ausgeglichen werden muss. Eine Modellrechnung zu den finanziellen Wirkungen aus den o. a. Aspekten ist in Kapitel 18.1 enthalten.

- Finanzierung von Leistungen des Zusatzangebots. Bei der Revision des RegG im Jahr 2002 wurde zwischen Grundangebot und Zusatzangebot unterschieden. Für Leistungen des Zusatzangebots, die sich vor allem durch eine besonders niedrige Fahrgastnachfrage auszeichnen, werden Regionalisierungsmittel nicht mehr gewährt. Diese Leistungen müssen aus anderen Quellen finanziert werden, vor allem aus Wettbewerbsgewinnen.
- Finanzierung von SPNV-Leistungen von NE-Bahnen, die nie in die Berechnung der Regionalisierungsmittel eingeflossen sind. In Niedersachsen betrifft dies den SPNV der EVB zwischen Bremerhaven und Buxtehude (rd. 0,8 Mio. Zugkilometer/Jahr).
- Finanzierung von SPNV-Leistungen auf Reaktivierungsstrecken die ebenfalls nicht in die Berechnung der Regionalisierungsmittel eingeflossen sind und aus Wettbewerbsgewinnen erwirtschaftet werden müssen. Auf dem LNVG-Gebiet betrifft dies den niedersächsischen Abschnitt des Haller Willem von Osnabrück nach Dissen-Bad Rothenfelde.
- Finanzierung von Mehrleistungen im Vergleich zum Fahrplan 1997/1998 und 2001. Auch auf dem Gebiet der LNVG wurde das Leistungsangebot moderat ausgebaut (vgl. Kap. 8.1). Beispielhaft seien die Verkehre von Leer nach Nieuweschans, von Hannover nach Hildesheim (S-Bahn) oder verschiedene Ersatzleistungen für den Fernverkehr genannt.

Die in den letzten vier Punkten genannten Aspekte entsprachen im Fahrplanjahr 2008 einem Betriebsleistungsvolumen von rd. fünf Mio. Zugkm/Jahr. Die Aufzählung macht deutlich, dass Wettbewerbsgewinne zunächst dafür genutzt werden müssen, das aktuelle SPNV-Angebot in Umfang und Qualität zu sichern.

7.5 Entwicklung der Fahrgastnachfrage in Wettbewerbsnetzen

Nachfolgend werden für die Wettbewerbsnetze, die bis Ende 2005 in Betrieb genommen worden sind sowie für die von der EVB betriebene Strecke Bremerhaven – Buxtehude die Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsnachfrage dargestellt. Die Verkehrsnachfrage wird dabei anhand der Determinanten Fahrgäste oder Verkehrsleistung (Personenkilometer kurz Pkm) ausgewiesen.

Nachfragezuwächse von über 100 % schon nach wenigen Jahren sind in den Wettbewerbsnetzen keine Seltenheit. Dort, wo ein neues Gesamtangebot geschaffen wurde, wo in Fahrzeuge, in Stationen und P+R-Anlagen investiert worden ist, honorieren die Fahrgäste die bessere Angebotsqualität.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass auch auf anderen Strecken durch Verbesserung von Angebot und Infrastruktur beachtliche Nachfragesteigerungen erzielt werden konnten (z. B. S-Bahn Hannover, RE Norddeich – Hannover).

Teilnetz Weser-Ems (NordWestBahn)

Im Teilnetz Weser-Ems konnte die Verkehrsnachfrage von rd. 195 Mio. Pkm im Jahr 2001, also im ersten Jahr nach Betriebsaufnahme, auf rd. 280 Mio. Pkm im Jahr 2006 gesteigert werden. Dies entspricht einem Zuwachs in Höhe von rd. 43 %. Im Vergleich zum Zustand vor Betriebsaufnahme der NWB im November 2001 (1998 = rd. 113 Mio. Pkm) ist sogar ein Nachfragezuwachs von rd. 150 % zu notieren. Bei einer streckenbezogenen Betrachtung ist die Kbs 394 Bremen – Delmenhorst – Osnabrück besonders hervorzuheben. Hier konnte die Nachfrage von rd. 9 Mio. Pkm (1998) über rd. 36 Mio. Pkm (2001) auf rd. 60 Mio. Pkm im Jahr 2006 gesteigert werden. Dies entspricht einer

Steigerung der Verkehrsleistung im Vergleich zu 1998 um 545 % und seit Betriebsaufnahme um rd. 68 %.

In Abbildung C-8 kommt ein weiterer bemerkenswerter Sachverhalt zum Ausdruck: der Anstieg der Verkehrsleistung ist mit + 150 % ausgeprägter gewesen, als die Ausweitung der Betriebsleistung (+ 64 %). Normalerweise geht man in der Verkehrsplanung davon aus, dass mit einer Verdoppelung der Betriebsleistung – unter ansonsten gleichen Bedingungen – eine Steigerung der Nachfrage in Höhe von 30 % bis max. 50 % erreichbar ist (Elastizität von + 0,3 bis + 0,5). Auf das Teilnetz Weser-Ems übertragen bedeutet dies, dass eine Nachfragesteigerung von 19 bis 32 % (= rd. 135 bis 150 Mio. Pkm/Jahr) erwartbar gewesen wäre. Dass die Nachfrageentwicklung einen ganz anderen Verlauf genommen hat, als nach der Faustformel zu erwarten gewesen wäre, liegt daran, dass die Betriebsleistung nicht isoliert ausgeweitet worden ist, sondern in ein gesamtes Maßnahmenpaket von Angebotsverbesserungen eingebettet wurde.

	Zugkm [Mio./Jahr]	Pkm [Mio./Jahr]	Besetzung [Personen/Zug]
1998	2,590 (100 %)	113 (100 %)	43
2001	3,302 (127 %)	195 (173 %)	59
2006	4,246 (164 %)	280 (248 %)	66

Abbildung C-8
Entwicklung der Verkehrs-, Betriebsleistung im Teilnetz Weser-Ems

Teilnetz Weser-/Lammetalbahn (eurobahn)

Im Teilnetz Weserbahn/Lammetalbahn war bereits fünf Monate nach der Betriebsaufnahme der eurobahn ein Zuwachs der Verkehrsleistung um rd. 24 % festzustellen. Auf der Lammetalbahn betrug der Zuwachs rd. 160 %, was damit zusammenhängt, dass im Lammetal mit der Betriebsaufnahme der eurobahn der Busverkehr zugunsten der Schiene angepasst worden ist. Im Jahr 2006 waren im Vergleich zum Zustand vor Betriebsaufnahme Nachfragezuwächse in Höhe von knapp 70 % bezogen auf das gesamte Teilnetz bzw. rd. 240 % bezogen auf die Lammetalbahn zu notieren gewesen.

Insbesondere die Nachfragezuwächse für die Lammetalbahn sind bemerkenswert; mit einer durchschnittlichen Querschnittsbelastung von rd. 1.300 Reisenden pro Tag kann diese Strecke, die noch 1997 als problematische Schwachlaststrecke eingestuft werden musste, als "kerngesund" bezeichnet werden. Auf der anderen Seite zeigt sich, dass erhebliche finanzielle Ressourcen für neue Fahrzeuge, die Modernisierung der Streckeninfrastruktur und das laufende Betriebsprogramm erforderlich waren und nach wie vor sind. Es zeigt sich somit, dass vorhandene Infrastrukturen und Bahnverkehre nur dann dauerhaft gesichert wer-

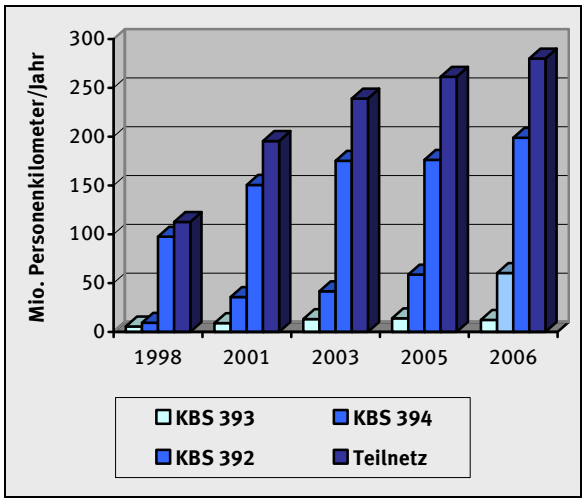


Abbildung C-9
Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz Weser-Ems 1998 bis 2006 (NordWestBahn)

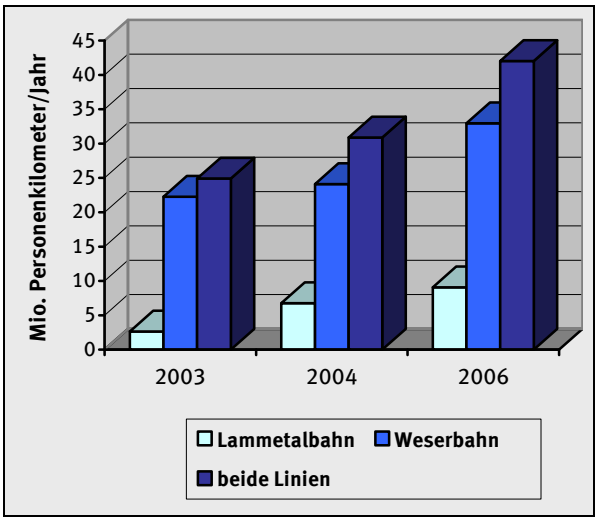


Abbildung C-10
Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Netz Weser-/Lammetalbahn 2003 bis 2006 (eurobahn)

den können, wenn Finanzmittel entsprechend priorisiert werden.

Teilnetz Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (EVB)

Für das Teilnetz der EVB-Strecke von Bremerhaven nach Buxtehude (und bis Dezember 2007 weiter bis Hamburg-Neugraben) zeigt ein Langzeitvergleich folgende Ergebnisse:

- Anstieg der Fahrgastnachfrage von 1993 (dem Jahr der Betriebsaufnahme der EVB) bis 2007 von rd. 500.000 Fahrgäste/Jahr auf rd. 1.500.000 Fahrgäste/Jahr (+ 200 %).
- Anstieg der Beförderungsleistung von 1993 bis 2007 von rd. 12 Mio. Personenkilometer/Jahr auf rund 32 Mio. Personenkm/Jahr (+ rd. 170 %).

Teilnetz RE Hamburg (metronom)

Auch im Teilnetz RE Hamburg sind in dem recht kurzen Zeitraum seit Betriebsaufnahme im Dezember 2003 eindrucksvolle Leistungsdaten zu notieren:

- Bereits ein Jahr nach Betriebsaufnahme war ein Anstieg der Verkehrsnachfrage von über 20 % zu verzeichnen.
- Auch verursacht durch die Erweiterung des HVV nach Niedersachsen entwickelte sich die Verkehrsnachfrage im Jahr 2005 ausgesprochen positiv: im Vergleich zu 2003 rd. + 35 % gemessen an der Anzahl der Fahrgäste und knapp + 50 % gemessen an der Verkehrsleistung (Pkm).
- Im Jahr 2007 wurden rd. 11,5 Mio. Fahrgäste (+ 50 % i. Vgl. zu 2003) und rd. 675 Mio. Pkm (+ rd. 70 % i. Vgl. zu 2003) befördert. In diesen Zahlen kommt auch zum Ausdruck, dass die mittlere Reiseweite im metronom von rd. 51 km pro Fahrgast auf rd. 59 km pro Fahrgast zugenommen hat.

Die Frequentierung der Züge mit Fahrgästen konnte von bereits beachtlichen rd. 160 Pkm/Zugkm im Jahr 2003 auf über 240 Pkm/Zugkm gesteigert werden. Mit diesen Leistungsdaten nimmt der metronom im Teilnetz RE Hamburg im niedersächsischen SPNV eine Spitzenstellung ein.

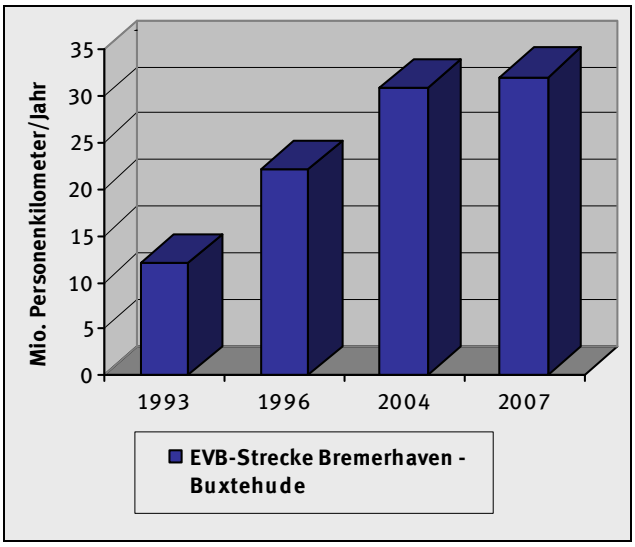


Abbildung C-11
Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude 1993 bis 2007 (EVB)

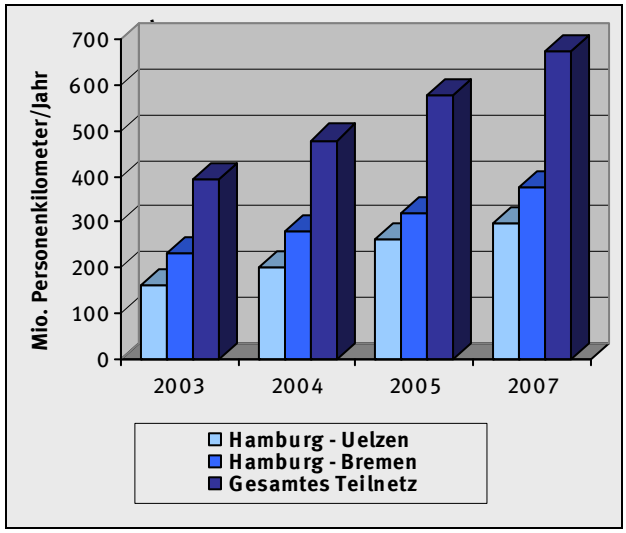


Abbildung C-12
Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz RE-Hamburg 2003 bis 2007 (metronom)

Die dargestellte Nachfrageentwicklung ist auch deshalb so bemerkenswert, weil vor Betriebsaufnahme des metronom bereits moderne Doppelstockwagen eingesetzt worden sind und die Betriebsleistung kaum ausgeweitet worden ist.

Teilnetz RE Uelzen – Göttingen (metronom)

Im metronom Uelzen – Göttingen ist im Jahr 2007, also zwei Jahre nach Betriebsaufnahme im Dezember 2005, ein Anstieg der Fahrgäste um rd. 10 % und der Verkehrsleistung (Pkm) um knapp 40 % zu registrieren.

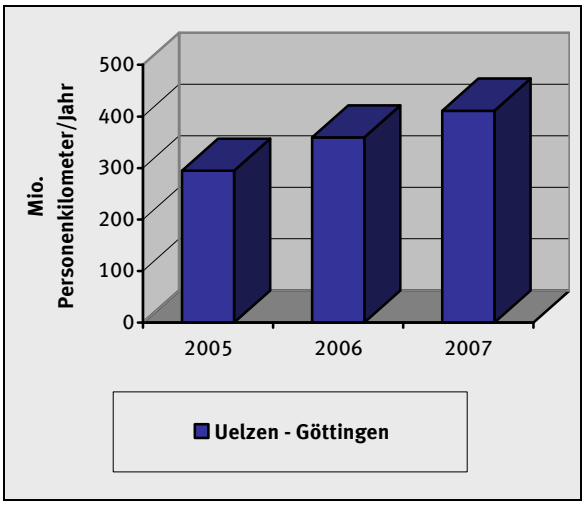


Abbildung C-13
Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz Uelzen – Göttingen 2005 bis 2007 (metronom)

8 Fahrplan/Leistungsangebot

8.1 Bilanz

Im Vergleich zum Fahrplanjahr 1997/98 hat die LNVG im Fahrplanjahr 2008 in ihrem Bereich 4,0 Mio. Zugkilometer mehr bestellt. Dies entspricht einer Steigerung von 13,9 % (s. Abbildung C-14). Insgesamt werden im Zuständigkeitsbereich der LNVG im Fahrplan 2008 33,1 Mio. Zugkilometer bestellt.

Die LNVG hat in der Vergangenheit schwerpunktmäßig dort Mehrleistungen bestellt, wo das Fahrplanangebot im Rahmen der Umsetzung von Gesamtkonzeptionen verbessert wurde. Zusammen mit einer Streckeninfrastruktur, die attraktive Reisezeiten erlaubt, modernen Verkehrsstationen und Fahrzeugen, die den Komfort und das Erscheinungsbild verbessern, konnten Optimierungen im Fahrplanangebot ihren vollen Nutzen entfalten. Diese Strategie wurde durch die dadurch erzielten Nachfragesteigerungen und erhöhte Wirtschaftlichkeit des Gesamtangebots oft eindrucksvoll bestätigt.

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

In den Fahrplanjahren 2007 und 2008 mussten Leistungen im Umfang von ca. 300.000 Zugkm/a bzw. 400.000 Zugkm/a gestrichen werden. Dies entspricht einer Kürzung von ca. 2 %. Denn mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 hatte der Bund eine deutliche Kürzung der Regionalisierungsmittel vorgenommen. Durch die vom niedersächsischen Landtag beschlossene Teilkompensation konnten die Kürzungen auf sehr nachfrageschwache oder sehr unwirtschaftliche Leistungen beschränkt werden.

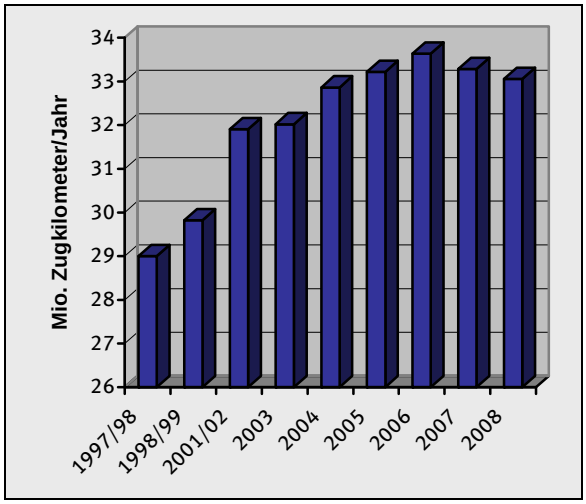


Abbildung C-14
Entwicklung Betriebsleistung LNVG

Die Veränderungen im Leistungsangebot orientierten sich zum einen an den im SPNV-Konzept von 1997 formulierten Entwicklungszielen für die einzelnen Strecken. In Einzelfällen mussten aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen die Ziele und daraus abgeleiteten Maßnahmen angepasst werden. Insgesamt kann aber festgehalten werden, dass der Maßnahmenkatalog des damaligen SPNV-Konzepts weitestgehend umgesetzt wurde:

- Die festgestellten Schwachstellen im Angebot des "Express"-Systems bezüglich Fahrzeuge, Fahrzeiten und Taktdichten wurden beseitigt.
- Das Prinzip des Integralen Taktfahrplans, das durch weitgehende Vertaktung, konsequente Haltesystematik und Linienführung sowie systematische Anschlüsse gekennzeichnet ist, wurde schrittweise eingeführt.
- Die prognostizierten Mehrleistungen von ca. 8 bis 13 % für Taktverdichtungen, Ausdehnung der Bedienungszeiträume und Schließung von Bedienungslücken wurden umgesetzt.

Mehrleistungen wurden zum anderen aber auch im Rahmen von Wettbewerbsverfahren bestellt. Durch die Kenntnisse der Produktionsstrukturen sowie der Grenzkosten für zusätzliche Mehrleistungen, die unter Wettbewerbsbedingungen kalkuliert wurden, konnte durch die LNVG in den meisten Fällen ein angebotsorientierter Fahrplan eingeführt werden, ohne den Zuschussbedarf zu vergrößern. So wurden in diesen Teilnetzen, offensiver als im SPNV-Konzept formuliert, Mehrleistungen im größeren Umfang bei den Verkehrsunternehmen bestellt.

8.2 Leitlinien für die Entwicklung des Fahrplanangebots

Ausgehend von den Erfahrungen der vergangenen Jahre und den erkennbaren finanziellen, demografischen und verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen der Zukunft werden im Folgenden allgemeine Leitlinien für die zukünftige Ausrichtung des SPNV-Angebots formuliert. Bei der Formulierung der Entwicklungsziele der einzelnen Linien sind diese neben den konkreten Rahmenbedingungen zu beachten.

Finanzierbare Offensivstrategie

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass ein Angebotskonzept nur dann zu einem marktgerechten und damit zu einem nachgefragten SPNV-Angebot wird, wenn dessen Qualitäten wahrgenommen werden. Umgekehrt hat das ausschließlich an der Senkung der Produktionskosten orientierte Vorgehen in der Vergangenheit den Angebots- und Nachfragerückgang auf vielen Nahverkehrsstrecken beschleunigt.

Im Gegenzug kann eine expansive Angebotsausweitung, die nicht mit den vorhandenen Marktpotentialen rückgekoppelt ist, bei insgesamt begrenzten Finanzmitteln nicht vertreten werden. Dies hat die LNVG insbesondere in den Diskussionen um die Reaktivierung von Strecken immer wieder deutlich gemacht.

Die LNVG verfolgt im Rahmen einer finanzierbaren Offensivstrategie das Ziel, den SPNV da zu stärken, wo ein möglichst hohes Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen ist. Dies ist in der Regel in Verdichtungsräumen und bei Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren der Fall.

Die LNVG verfolgt aber auch das Ziel, den SPNV als Gerüst des ÖPNV zu erhalten, um dadurch ein ausreichendes Maß an Mobilität sicherzustellen.

Wirtschaftlichkeit

Ein zukunftsfähiges SPNV-Angebot kann nur auf Grundlage ökonomischer Produktionsstrukturen sowie marktgerechter Orientierung auf vorhandene Potentiale aufgebaut werden.

Die LNVG als Aufgabenträger legt mit der Dimensionierung des Angebots durch Vorgabe von Angebotsumfang und -struktur weitgehend fest, ob und wie Marktpotentiale ausgeschöpft und Produktionskosten minimiert werden können. Damit werden auch die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Auftritt der Verkehrsunternehmen am Markt geschaffen, der letztendlich durch verringerte Zuschüsse die finanzielle Basis für eine langfristige Bestellung von SPNV-Leistungen liefern soll.

Aus Abbildung B-29 wird ersichtlich, dass die Produktivität der einzelnen Linien höchst unterschiedlich ist und noch genügend Ansatzpunkte für weitere Optimierungen bietet.

Ein marktgerechtes aber auch ökonomisches Angebotskonzept soll den Zuschussbedarf insgesamt senken oder zumindest stabilisieren. Dadurch wird die ökonomische Basis für eine langfristig Finanzierung von SPNV-Leistungen sowie der erforderlichen Investitionen geschaffen.

Regionale Gesamtkonzepte

Das Bahnangebot wird als Ganzes wahrgenommen und nicht als die Summe einzelner Maßnahmen. Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass der erzielte Fahrgastzuwachs eher Folge einer insgesamt verbesserten Angebotsqualität als von einzelnen Maßnahmen ist. Die Umsetzung von Angebotskonzepten war überall dort erfolgreich, wo Unterstützung aus verschiedenen Bereichen (z. B. Infrastruktur, Fahrzeuge, Busangebot, Marketing, Meinungsbildung) und vor Ort erfolgte. Voraussetzung für diese Unterstützung ist auch eine intensive Auseinandersetzung mit den regionalen Gegebenheiten und Partnern.

Auch wenn Angebotsstandards im Interesse einer ausgewogenen Entwicklung der Regionen sinnvoll sind, gibt es kein Bedienungsangebot "von der Stange". So kann z. B. auf Strecken mit ausgeprägtem Urlaubs- und Freizeitverkehr die Einrichtung einzelner umsteigefreier Verbindungen sinnvoll sein. Auf einigen Linien ist der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern besonders Rechnung zu tragen.

"Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile". Ein Gesamtkonzept mit aufeinander abgestimmten Einzelmaßnahmen kann Kunden auf allen Ebenen ansprechen und wird dadurch (erst) wahrgenommen.

Anforderungen an die Angebotsgestaltung auf den einzelnen Strecken führen zu unterschiedlichen regi-

onalen Gesamtkonzepten, bei denen produktspezifische als auch regionale Ziele und Maßnahmen sowie unterschiedliche Akteure berücksichtigt werden können.

Transparenz

Damit der SPNV als Alternative wahrgenommen wird, muss er verstanden werden und daher einfach zu nutzen sein. Das bedeutet, dass die gesamte "Beförderungskette" erkennbar und auch für Gelegenheitskunden mit abschätzbarem "Risiko" zu bewältigen sein muss. Dies setzt eine entsprechende transparente Gestaltung des Fahrplanangebots voraus. Insbesondere die Anschlussgestaltung in den Verknüpfungspunkten ist vor diesem Hintergrund sehr sensibel zu betrachten, da erforderliche Umsteigezwänge für viele Kunden eine erhebliche Barriere darstellen.

Im Hinblick auf den wachsenden Markt der Gelegenheitskunden und älterer Menschen muss das Angebot als solches wahrgenommen werden. Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende Transparenz des Angebots, die Kommunikation und Vermarktung erleichtert.

Kontinuität

Die Entscheidung für ein bestimmtes Angebotskonzept zieht weitere Investitionsentscheidungen nach sich. Da Rollmaterial sowie Strecken- und Stationsinfrastruktur langlebige Investitionen sind, müssen die entsprechenden Investitionsentscheidungen auf eine langfristige Planung aufbauen können.

Auch der Verkehrsmarkt reagiert oft träge auf Angebotsveränderungen. Eventuell müssen jahrelang eingeübte Gewohnheiten geändert werden, damit aus theoretischen Potentialen auch echte Kunden werden.

Angebotskonzepte mit einer Halbwertzeit von einer Fahrplanperiode überzeugen keinen Fahrgast. Eine gesicherte Kontinuität des Angebots ist Voraussetzung für eine stabile Nachfrage.

Dies erfordert jedoch auch langfristig verbindliche Finanzierungsgrundlagen. Fehlen diese, ist eine erfolgreiche Angebotsstrategie nicht umsetzbar und die Effizienz des Finanzmitteleinsatzes nicht gewährleistet.

8.3 Umfang des SPNV-Netzes

Im niedersächsischen Nahverkehrsgesetz wird als Planungsauftrag an die Aufgabenträger die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge formuliert.

Als Aufgabenträger für den SPNV hat daher die LNVG in Abstimmung mit den regionalen Aufgabenträgern die Frage zu beantworten,

- wo eine Grundversorgung mit der Bahn (statt Bus) angebracht ist, d. h. auf welchen Strecken ein SPNV-Angebot bereitgestellt wird,
- wie eine ausreichende Bedienung im SPNV aus Gründen der Daseinsvorsorge ausgestaltet wird, d. h. welches Angebot bereitgestellt werden muss.

Bei zunehmend knapper werdenden Finanzmitteln und bei sich unterschiedlich entwickelnden Regionen ergibt sich ein Zielkonflikt mit dem Grundsatz, dass der öffentliche Nahverkehr dort auszubauen ist, wo er im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen sowie der Verkehrssicherheit zu einer Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV beiträgt. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV bindet im erheblichen Maße Ressourcen, die dann möglicherweise für zielgerichtete Verbesserungen des SPNV an anderer Stelle nicht zur Verfügung stehen.

Die o. a. Fragen können jedoch nicht nur nach betriebswirtschaftlichen Kriterien beantwortet werden sondern müssen auch verkehrs- und strukturpolitische Gesichtspunkte berücksichtigen. Schon im SPNV-Konzept für Niedersachsen aus dem Jahr 1997 wurde diese Fragestellung eingehend untersucht. Der damaligen Schlussfolgerung, "dass ein eindeutiges und allgemeingültiges Votum für die Aufrechterhaltung des SPNV auf nachfrageschwachen Strecken oder für dessen Umstellung auf straßengebundenen ÖPNV nicht möglich ist" ist auch heute nichts hinzuzufügen. Daher verfolgt die LNVG mittelfristig eine Strategie, die auf folgenden Prämissen aufbaut:

- Durch die umfangreichen Stilllegungen von Strecken im Personenverkehr vor Übernahme der Aufgabenträgerschaft in 1996, stellt das derzeitige SPNV-Netz ein konsolidiertes Netz dar. Prinzipiell kann diesem Netz für die grundlegende Raumerschließung eine wichtige Rolle zukommen. Eine

dauerhafte Sicherung dieses SPNV-Netzes ist anzustreben.

- Umgekehrt ist unter den derzeitigen Randbedingungen eine weitere Ausdehnung des SPNV-Netzes durch Reaktivierungen nicht darstellbar (s. Kapitel 10.2).
- Die Rahmenbedingungen für den SPNV im ländlichen Raum verändern sich ("demografischer Wandel"). Auch wenn sie sich prinzipiell negativ auf den ÖPNV auswirken, bestehen durchaus auch Chancen.
- Deshalb müssen alle Potentiale ausgeschöpft werden, damit die Nachfrage (auch in schrumpfenden Regionen) stabilisiert werden kann. Dazu gehört z. B. die Beseitigung von Bus-/Bahn-Parallelverkehren. Gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern ist eine übergreifende Planungsstrategie für Bus und Bahn zu erarbeiten.
- Eine zukunftsfähige Entwicklung des SPNV kann nur auf Basis von effizienten Produktionsstrukturen erfolgen. Der Stundentakt bildet dabei einen verkehrlichen und ökonomischen Mindeststandard. Er setzt jedoch eine entsprechende Nachfrage voraus. Die durchschnittliche Nachfrage sollte dabei perspektivisch auf mindestens 1.000 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge angehoben werden können.
- Ist diese perspektivisch nicht vorhanden, kann aus Gründen der Daseinsvorsorge unter bestimmten Voraussetzungen ein ausgedünntes Angebot (Zweistundentakt) vertreten werden.
- Ist die durchschnittliche Nachfrage auch perspektivisch nicht über den derzeitigen Schwellenwert von 500 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge anzuheben, ist die Abbestellung von SPNV-Leistungen und die Umstellung auf den Bus zu prüfen.

Auf Basis dieser Prämissen wird der SPNV "in der Fläche" zu entwickeln sein.

Insbesondere auf den folgenden Strecken stellt sich die Frage einer ausreichenden Nachfrage im SPNV:

- Lüneburg – Dannenberg
- Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen
- Bodenfelde – Northeim
- Seesen – Herzberg
- Langwedel – Uelzen
- Hildesheim – Braunschweig
- Rotenburg – Verden, Nienburg – Minden
- Holzminden – Kreiensen
- Weener (Grenze) – Ihrhove

Nur bei einer erhöhten SPNV-Nachfrage kann langfristig der Erhalt der SPNV-Bedienung auf diesen Strecken in Aussicht gestellt werden. Aufgrund der komplexen Einflüsse und Wirkungen, der vielen direkt und indirekt Beteiligten können erfolgreiche Lösungen zur Steigerung der Nachfrage nur mit Hilfe der Akteure vor Ort entwickelt werden. Zu den wesentlichen Akteuren gehören neben den SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträgern

- Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen,
- Landkreise und Kommunen sowie
- Tourismus- und Fahrgastverbände.

Notwendig ist die zielgerichtete Mitarbeit dieser Akteure, die sich z. B. vor Ort durch eine schienenorientierte Raumentwicklung, einem integrierten Verkehrsangebot und offensiver Vermarktung des Bahnangebots auch im Rahmen touristischer Angebote äußern kann. Mögliche Maßnahmen sollten zu einem Gesamtpaket zusammengestellt werden, mit dem bestehende Hemmnisse zur Nutzung des SPNV abgebaut werden können.

Die LNVG wird bei der weiteren Entwicklung dieser Strecken aktiv die Mitwirkung dieser Akteure einfordern und dazu bei Bedarf ein gemeinsames Forum etablieren, das kontinuierlich den Planungs- und Umsetzungsprozess begleiten und unterstützen soll.

8.4 Produktlinien

Der Verkehrsmarkt stellt unterschiedliche Ansprüche an den SPNV. So soll er die regionalen Zentren über große Distanzen miteinander verbinden. Andererseits soll er auch die Feinerschließung in den Metropolen übernehmen. Zudem soll er die Fläche erschließen und dort die Grundmobilität sicherstellen. Damit Marktpotentiale durch ein zielgerichtetes Angebot optimal ausgeschöpft werden können, sollte das Angebot nach seiner wesentlichen Verkehrsaufgabe differenziert werden.

Die funktionale Abgrenzung des Angebots anhand von Produktlinien (s. Kapitel 5.1) ist ein erster Ansatz, um das Angebot nach den unterschiedlichen Beförderungswünschen der Kunden ausrichten und standardisieren zu können. Damit ist die Basis geschaffen für eine weitere Profilierung und Vermarktung des Angebots.

Die Differenzierung nach Produktlinien

- Express
- Metropol
- Regional

orientiert sich an den Anforderungen des Verkehrsmarkts und den Produktionsbedingungen im SPNV.

Express-Netz

Verbindet die regionalen Zentren auf entsprechend ausgebauten (elektrifizierten) Hauptstrecken möglichst schnell und umsteigefrei im Stundentakt an allen Wochentagen. Zielgruppen sind Pendler- und Gelegenheitsverkehre mit höheren Reiseweiten.

- Höchstgeschwindigkeit 160 km/h im elektrifizierten Netz bzw. mindestens 120 km/h im Dieselnetz
- Halt ausschließlich an aufkommensstarken Stationen (bei Parallelbedienung durch Regional- bzw. Metropol-Linien)
- große Haltestellenabstände (im Mittel größer als 10 km)
- hohe Beförderungsgeschwindigkeiten (70 bis 100 km/h) und damit konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw
- systematische Linienführung und Bedienung der Halte
- definierte Verknüpfungspunkte und gleichbleibende Takte über die ganze Woche für optimale Anschlüsse aus dem Regional-Netz und an den SPFV
- konsequenter Stundentakt über die ganze Woche auch in den Hauptverkehrszeiten (bei Parallelbedienung durch Regional- bzw. Metropol-Linien kann zugunsten dieser Linien der Bedienungszeitraum ab ca. 22 Uhr eingeschränkt werden)
- Einsatz von Doppelstock-Zügen im elektrifizierten Netz aufgrund hoher Nachfrage auch außerhalb der HVZ und am Wochenende
- Einsatz von Zugbegleitern in allen Zügen
- besondere Serviceleistungen

Abbildung C-15
Systemmerkmale Express-Netz

Produktlinie "Express"

Schon im SPNV-Konzept 1997 wurde dem schnellen überregional bedeutsamen SPNV eine wichtige Rolle beigemessen. Zum einen stellt ein miteinander verknüpftes Netz an schnellen SPNV-Linien in Verbindung mit dem Fernverkehr die gute Erreichbarkeit auch peripher gelegener Wirtschaftszentren sowie Tourismusregionen in Niedersachsen sicher. Zum anderen hat sich gezeigt, dass diese Linien bei entsprechender Qualität des Angebots sehr große Nachfragepotentiale mobilisieren können (s. Kapitel 5.2). Die zugehörigen Linien zeichnen sich durch hohe Besetzungen über den ganzen Tag aus (vgl. Abschnitt B). Am Wochenende ist die Nachfrage in der Regel sogar noch höher als Montag bis Freitag.

Für diese Produktlinie sieht die LNVG weiterhin die größten Wachstumspotentiale. Unter raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist daher dieses Netz weiter auszubauen und zu stärken. Eine Profilierung hinsichtlich folgender Systemmerkmale (s. Abbildung C-15) ist anzustreben und als "Markenzeichen" auszubauen.

Durch Überlagerungen mit Metropol-Linien können in den Hauptverkehrszeiten und in den Abschnitten mit der höchsten Nachfrage die Kapazitäten im SPNV angepasst und die Express-Linien entlastet werden.

Das Express-Netz bildet das Rückgrat im SPNV. Die systemspezifischen Vorteile der Bahn kommen hier am besten zum Tragen. Aufgrund der hohen standardisierten Beförderungs- und Bedienungsqualität, versprechen Investitionen hier den größten Nutzen.

Produktlinie "Metropol"

Die Metropol-Linien übernehmen die Feinerschließung in den Metropolen Hannover, Bremen sowie Hamburg. Sie zeichnen sich dort durch eine hohe ganztägige Auslastung aus, wo sie z. B. als S-Bahn auf eigenen Strecken ein eigenes Profil entwickeln konnten. Die Entwicklung der Nachfrage im S-Bahn-Netz Hannover beweist dies ausdrücklich.

Auch bei den übrigen Metropol-Linien sollten deshalb verbindliche Systemmerkmale (analog der S-Bahn) sowie weitere angebotsorientierte Maßnahmen umgesetzt werden, um so die Nachfrage außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu steigern und damit insgesamt die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Eine Profilierung (s. Abbildung C-16) ist anzustreben und als "Markenzeichen" auszubauen.

Produktlinie "Regional"

Regional-Linien weisen bei Angebot und Nachfrage ein breites Spektrum auf. Geprägt durch regionale Besonderheiten und Randbedingungen lassen sich allgemeine Ziele nur schwer formulieren (s. Abbildung C-17). Während bei der Planung von Express- und Metropol-Linien regionale Besonderheiten eher in den Hintergrund treten und das "System" mit entsprechenden Eigenschaften im Vordergrund steht, müssen sich die Planungen für Regional-Linien oft an konkreten Bedürfnissen potentieller Nutzergruppen vor Ort orientieren.

Auf Linien mit niedrigem Aufkommen müssen alle Reisendenpotentiale systematisch analysiert und ausgeschöpft werden. Diese Linien vertragen keine konkurrierenden öffentlichen Verkehrsangebote. Darum sind bei Bedarf gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern integrierte SPNV/ÖPNV-Verkehrs-

Metropol-Netz

Verkehrt innerhalb Verdichtungsräumen und verdichtet/ergänzt das Angebot im Express-Grundnetz bzw. verkehrt auf eigenen Strecken als S-Bahn im Stundentakt an allen Wochentagen. Zielgruppen sind Pendler und Gelegenheitsverkehre mit geringer Reiseweite.

- Metropol-Linien verkehren im elektrifizierten Netz und befahren meist Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 bis 160 km/h und ergänzen häufig das Express-Netz auf aufkommensstarken Relationen
- Einsatz beschleunigungsstarker Elektrotriebwagen oder Doppelstock-Züge
- Bedienung aller Halte
- geringe durchschnittliche Haltestellenabstände (ca. 5 km)
- Beförderungsgeschwindigkeiten zwischen 60 und 80 km/h
- angebotsorientierter konsequenter Stundentakt über die ganze Woche (bei Parallelbedienung durch Express- oder Regional-Linien soll im Bedienungszeitraum ab ca. 22 Uhr nur ein Produkt mit Bedienung aller Zwischenhalte verkehren)
- langer Bedienungszeitraum (letzte Fahrmöglichkeit aus der Metropole gegen Mitternacht)
- Einsatz von Zugbegleitern in mindestens 40 % aller Züge, nach 21 Uhr soll jeder Zug begleitet sein

Abbildung C-16
Systemmerkmale Metropol-Netz

Regional-Netz

Weist ein breites Spektrum hinsichtlich Angebots- und Nachfragestruktur auf und stellt die Erschließung in der "Fläche" auf in der Regel nicht elektrifizierten Regionalstrecken sicher oder übernimmt die Feinerschließung von Oberzentren im elektrischen Netz. Bedienung mit einem nachfrageorientierten Taktfahrplan (mindestens im Zweistundentakt)

- Regional-Linien verkehren in der Regel auf nicht elektrifizierten Regionalstrecken, teilweise übernehmen sie auch die Feinerschließung von Oberzentren im elektrifizierten Netz
- Einsatz von kleineren Diesel- oder Elektrotriebwagen, die auch in Mehrfachtraktion gefahren werden können
- Bedienung aller Halte
- breites Spektrum bei Beförderungsgeschwindigkeiten (ca. 50 km/h auf Regionalstrecken und zwischen 60 und 80 km/h im elektrifizierten Netz)
- Nachfrageorientierter Taktverkehr: Mindestbedienungsstandard 2-Stunden-Takt (Regional -); Bedienungsstandard Stundentakt bei einer Nachfrage von mindestens 1.000 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Linienbelastung) oder wenn perspektivisch die durchschnittliche Nachfrage auf diesen Wert angehoben werden kann (Regional +)
- häufig starke Ausrichtung auf Hauptnutzer (z. B. Pendler, Schüler)
- Einsatz von Zugbegleitern in mindestens 40 % aller Züge
- Sicherstellung Daseinsvorsorge

Abbildung C-17
Systemmerkmale Regional-Netz

angebote zu konzipieren. Gemeinsam mit den regionalen Entscheidungsträgern müssen die Schienenstrecken und ihre Stationen bei Bedarf als Entwicklungsachsen ausgebaut werden. Bei der Abwägung von kommunalen Interessen darf diese Orientierung auf nachhaltige Verkehrsstrukturen nicht nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Durch die Möglichkeit einer entsprechenden Konfiguration der Triebwagen ist eine flexible Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage und damit eine wirtschaftliche Bedienung möglich.

8.5 Bedienungsangebot

Integraler Taktfahrplan

Ausgehend von den in Kapitel 8.2 formulierten Leitlinien kann das Modell des Integralen Taktfahrplans weiterhin als Leitbild für die Entwicklung des Angebots im Schienenpersonenverkehrsangebot dienen. Unter den Gesichtspunkten

- Vernetzung der öffentlichen Verkehrssysteme (Bahn und Bus),
- Abstimmung der Fahrpläne angesichts zunehmender Anzahl von EVU im SPNV
- Planungssicherheit und
- zielgerichteter, systematischer und effizienter Infrastrukturausbau

ist der integrale Taktfahrplan optimal.

Das derzeitige und zukünftige Liniennetz muss sich orientieren:

- an den nachgefragten Verkehrsbeziehungen,
- an den infrastrukturellen Möglichkeiten,
- an möglichen Verknüpfungen zwischen den Linien sowie
- an wirtschaftlichen Produktionsstrukturen.

Soweit möglich sollten die wesentlichen von den Kunden nachgefragten Relationen direkt, d. h. ohne Umsteigen, erreicht werden. In Einzelfällen können wirtschaftliche oder betriebliche Erfordernisse diesem Ziel entgegen stehen.

Mit dem geplanten Linienkonzept kann nicht allen Verkehrsbedürfnissen entsprochen werden (s. Abbildung D-1). Durch systematische Verknüpfungen der Linien an Stationen (Knoten) werden daher weitere Umsteigebeziehungen hergestellt werden.

Auch wenn innerhalb des SPNV-Netzes oder zwischen SPNV und SPFV eine Vielzahl von Verknüpfungen in Form von Anschlüssen möglich sind, können nur ein Teil der Anschlüsse offensiv vermarktet und in ihrer Qualität langfristig gesichert werden.

Zum einen entsteht durch die Verknüpfungen der Linien untereinander ein komplexes Netzwerk, dass durch die Fahrzeiten zwischen den Knoten und die Übergangszeiten in den Knoten bestimmt wird. Änderungen dieser Parameter durch Veränderungen im Fahrplan, Bauarbeiten usw. führen schnell zu veränderten Anschlusssituationen und daraus resultierenden Anschlussverlusten in den Knotenbahnhöfen.

Zum anderen führt der Wunsch nach kurzen Umsteigezeiten und garantierten Anschlüssen oft zum Spa-

Was ist ein Integraler Taktfahrplan?

Beim Taktfahrplan verkehren die Züge in regelmäßigen Abständen z. B. im Stunden- oder Halbstundentakt.

Ein Integraler Taktfahrplan (ITF) ist ein Taktfahrplan, bei dem Linien so verknüpft sind, dass die Züge sich in wichtigen Knotenbahnhöfen zur gleichen Zeit befinden. Damit bestehen im Idealfall Anschlüsse in alle Richtungen. Hierzu sind aber auch längere Aufenthaltszeiten in den Knotenbahnhöfen erforderlich, um den Umstieg der Reisenden zu ermöglichen.

Der ITF stellt auch eine neue Planungsmethodik dar. Der Fahrplan als langfristige Angebotsstrategie bildet die Basis für eine Optimierung der Infrastruktur. Nach dem Grundsatz: "So rasch wie nötig" und nicht "so schnell wie möglich".

Beispiel

Der Bahnhof in Elze wird in jeder zweiten Stunde zu einem klassischen ITF-Knoten. Zur Minute 53 treffen die Züge der Linie 81 (Löhne – Hildesheim) aus Hameln bzw. Hildesheim am Bahnsteig Gleis 1 und Gleis 4 ein. Reisende haben nun 5 Minuten Zeit um in die Züge der Linie 5 (Hannover – Göttingen) zu erreichen. Diese kommen zur Minute 57 in Elze auf Gleis 2 und 3 an und fahren eine Minute später in Richtung Hannover bzw. Göttingen wieder ab. Umgekehrt können Umsteiger aus der Linie 5 in 5 Minuten in die Linie 81 umsteigen. Diese Züge verlassen den Bahnhof Elze zu Minute 02 und haben damit in Elze eine Aufenthaltszeit von neun Minuten.

Abbildung C-18
Integraler Taktfahrplan

gat bei der Bemessung der Übergangszeiten. Die bisherige Praxis Übergangszeiten zur Stabilisierung des Fahrplans bei Unpünktlichkeiten zu erhöhen, führt zu zunehmenden Reisezeiten bei umsteigenden Kunden aber auch bei in den Zügen wartenden Kunden. Sind die Übergangszeiten zu kurz, können die Anschlüsse im Verspätungsfall oft nicht garantiert werden.

Anschlussgarantien sind daher nur ab einer bestimmten Nachfrage sinnvoll. Es wäre zum Beispiel unzweckmäßig eine nachfragestarke durchgehende Verbindung mit einer längeren Aufenthaltszeit zu belasten, um eine wenig nachgefragte Umsteigebeziehung zu verbessern.

Auch für die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV bildet der Integrale Taktfahrplan ideale Voraussetzungen. Durch Definition von Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn sowie einer entsprechenden Ausgestaltung der Schnittstellen können Umsteigezwänge minimiert und Nachfragepotentiale insbesondere in der Fläche mobilisiert werden. Entsprechende Festlegungen sollten in den Nahverkehrsplänen der kommunalen Aufgabenträger getroffen werden.

Bedienungsstandard

Ziele und Grundsätze der Gestaltung des ÖPNV sind in § 2 NNVG dargelegt. Danach soll sich das Bedienungsangebot nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten sowie zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist im Übrigen eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Die Festlegung von Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum ergibt sich aus der kritischen Abwägung folgender Fragestellung:

- Was erwartet der (potentielle) Kunde?
- Was ist unter der Prämisse beschränkter Haushaltsmittel leistbar?

Hilfreich dabei ist die Definition von Bedienungsstandards als Orientierung für die Festlegung des Leistungsangebots auf den einzelnen Linien. In Abbildung C-19 sind die Bedienungsstandards für die einzelnen Produktlinien aufgeführt, nach denen die Bedienungsqualität unterschieden werden kann. Diese Standards sollen nicht als fixe Vorgabe verstanden werden, sondern als Eckwerte, die in Abhängigkeit von den regionalen Gegebenheiten der einzelnen Linien durchaus variieren können. So soll zum Beispiel der letzte Zug aus den Metropolen Hannover, Bremen und Hamburg, auch gegen Mitternacht verkehren. Aus anderen Oberzentren sollte eine Rückfahrt mit dem Zug nach Nutzung des kulturellen Angebots (Theater, Kino usw.) möglich sein, wenn die Nachfrage eine so späte Fahrt rechtfertigt.

Gemäß dem Leitbild des Integralen Taktfahrplans wird bei der Definition der Bedienungsstandards von einem Taktverkehr ausgegangen. Neben der erhöhten Produktivität von Rollmaterial und Personal durch optimierten Einsatz der Ressourcen, erfüllt er auch am ehesten die Erwartungen und Wünsche der Kunden nach Transparenz und Merkbarkeit des Angebots.

Die LNVG sieht als Mindestbedienungsstandard für ein vermarktungsfähiges und damit erfolgreiches Angebot einen Stundentakt vor, da dieser sowohl von vielen Gelegenheitskunden als auch Pendlern erst als Alternative wahrgenommen wird. Dieser kann auch durch die Überlagerung von Linien, die im Zweistundentakt verkehren erreicht werden. Der Zweistundentakt ist dagegen nicht geeignet neue Kunden zu gewinnen, da die Angebotsdichte insbesondere im Gelegenheitsverkehr kaum überzeugen kann. Unter dem

Produktlinie	Verkehrs-tag	Takt	Bedienungs-zeitraum	Anzahl Züge
Express	Mo-Fr Sa So	1-h 1-h 1-h	6 – 22 Uhr 6 – 22 Uhr 7 – 22 Uhr	34 34 32
Metropol	Mo-Fr Sa So	1-h 1-h 1-h	5 – 23 Uhr 6 – 23 Uhr 8 – 23 Uhr	38 36 34
Regional +	Mo-Fr Sa So	1-h 1-h* 1-h*	6 – 22 Uhr 7 – 22 Uhr 8 – 22 Uhr	34 32 30
Regional -	Mo-Fr Sa So	2-h 2-h 2-h	6 – 22 Uhr 6 – 22 Uhr 8 – 22 Uhr	18 18 16
*) Samstag ab ca. 16 Uhr und Sonntagvormittag ggf. 2-h-Takt				

Abbildung C-19
Richtwerte für Angebotsstandards

Diktat begrenzter Finanzmittel kann er als Mindeststandard im Rahmen der Sicherung einer Grundmobilität angesehen werden (s. Kapitel 8.3).

Ein starres und damit einprägsames Taktschema ist ideal für Gelegenheitskunden. Die Bedürfnisse der Pendler in den Hauptverkehrszeiten lassen sich jedoch insbesondere in der morgendlichen HVZ oft nicht in ein starres Taktschema pressen. Eine Verdichtung des Angebots durch Verstärker bzw. Abweichung vom starren Taktschema ist im Einzelfall zu prüfen.

Nach den bisherigen Erfahrungen der LNVG kann als Orientierung für die Festlegung des Taktangebots die Nachfrage in Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Linienbelastung) herangezogen werden. So sollte für einen Stundentakt mindestens ein Wert von etwa 1.000 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge erreicht werden. Verdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt sind ab einer Nachfrage von mindestens 3.000 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge zu rechtfertigen.

Kapazitätsbemessung

Die Bemessung der erforderlichen Sitzplatzkapazitäten der Verkehrsunternehmen sowie der Aufgabenträger sind überwiegend auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr gerichtet. Aufgrund seiner "Gebundenheit" (s. Kapitel 4.3) lässt dieser sich vergleichsweise einfach planen, so dass auch die Potentiale mobilisiert werden können. Entsprechende Kapazitäten werden in den Hauptverkehrszeiten bedarfsorientiert bereitgestellt, um die oftmals hohe Nachfrage bewältigen zu können. In den Nebenverkehrszeiten wurde bisher angebotsorientiert meist ein mehr oder weniger umfangreicher Taktverkehr bestellt.

Dieses verkehrspolitisch gewünschte Vorgehen kann unter ökonomischen Gesichtspunkten zu einer ungünstigen Entwicklung führen. Dies ist dann der Fall, wenn durch die ausschließliche Bemessung der Ressourcen an der Spitzennachfrage erhebliche Sprungkosten z. B. durch den Bedarf an zusätzlichen Wagen oder sogar Zügen entstehen. Stehen diesen Kosten keine entsprechenden Einnahmen gegenüber, da die hohe Nachfrage nur bei wenigen Zugleistungen auftritt, erhöht sich der Zuschussbedarf erheblich. Dies wird bei den auf vielen Linien üblichen Verstärkerleistungen, die nur in der Hauptverkehrszeit verkehren, besonders deutlich.

Diesem Konflikt zwischen der verkehrspolitisch gewünschten Verlagerung des Berufsverkehrs auf die Schiene und den ökonomischen Zwängen kann mit verschiedenen Maßnahmen begegnet werden:

- Reduzierung der "Sprungkosten" durch betriebliche Maßnahmen (z. B. innovatives Wartungskonzept, so dass in den Hauptverkehrszeiten auf Reservefahrzeuge zurückgegriffen werden kann, Einsatz von längeren statt zusätzlicher Züge),
- Einschränkung des Beförderungskomforts in den Hauptverkehrszeiten (für kurze Distanzen sind auch Stehplatzkapazitäten bei der Dimensionierung zu berücksichtigen),
- Abbau von Nachfragespitzen durch Push- and Pull-Strategien im Bereich Tarif. Dazu gehören auch die Tarifangebote "Schönes-Wochenende-Ticket" und "Niedersachsen-Ticket" der DB, mit denen die Einnahmesituation in den Zügen außerhalb der Hauptverkehrszeiten verbessert werden kann. Ein Bumerang wird daraus, wenn aufgrund der dann eintretenden hohen Nachfrage zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden müssen.
- Förderung einer ausgewogenen Nutzerstruktur, die zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Fahrgastaufkommens im Tagesverlauf führt.

Abhängigkeit vom Schienenpersonenfernverkehr

Im Interesse eines stabilen SPNV-Angebotskonzepts sind die SPNV-Planungen grundsätzlich mit den Planungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) zu koordinieren, da sowohl verkehrlich als auch betrieblich auf bestimmten Strecken und in bestimmten Knoten erhebliche Wechselwirkungen bestehen.

Auf einzelnen Strecken (z. B. Oldenburg – Bremen, Rheine – Hannover) ist der SPNV auf den SPFV ausgerichtet, um Parallelangebote zu vermeiden. Dies kann das Nahverkehrsangebot verbessern, wenn eine Integration der Angebote und der Tarife gelingt. Auf der anderen Seite haben die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt, dass durch die postulierte Eigenwirtschaftlichkeit im SPFV die Planungszyklen sehr kurz sind. So können SPFV-Angebote insbesondere in den Randbereichen nicht langfristig garantiert werden. Das kurzfristige Streichen einzelner Züge oder sogar Auslegung ganzer Linien aber auch Anschlussverluste infolge Fahrplanänderungen aus überregionalen

Gründen sind durchaus an der Tagesordnung und wurden in der Vergangenheit nur in Einzelfällen rechtzeitig bekanntgegeben. Eine verlässliche und langfristig stabile SPNV-Angebotsplanung wird dadurch erschwert. Wünschenswert wäre daher ein langfristiger und integrierter Planungsansatz für alle Schienenpersonenverkehre, der kontinuierlich fortgeschrieben und Planungssicherheit für alle Beteiligten schaffen würde.

9 Fahrzeuge

9.1 Bilanz

Der für den SPNV eingesetzte Fahrzeugpark hat in den vergangenen Jahren eine deutliche Verjüngung erfahren. Durch Neubeschaffung – zumeist unterstützt über eine Förderung durch das Land Niedersachsen – hat die DB Regio AG ihren Fahrzeugpark in den zurückliegenden Jahren spürbar modernisiert. Eine noch größere Anzahl von Neubaufahrzeugen wurde direkt durch den Aufbau des LNVG-Fahrzeugpools beschafft und den EVU im Rahmen von Wettbewerbsverfahren zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind noch weitere Neubaufahrzeuge im Rahmen gewonnener Wettbewerbsverfahren durch die EVU selbst beschafft worden. Dies betraf bisher vorrangig Wettbewerbsverfahren unter der Federführung benachbarter Aufgabenträger in anderen Bundesländern.

Im SPNV-Konzept von 1997 wurde noch davon ausgegangen, dass auf den meisten elektrifizierten Regionalstrecken moderne Elektrotriebwagen zum Einsatz kommen. Tatsächlich verkehren heute die schnellen Regionalzüge (RE, metronom) auf elektrifizierten Strecken in der Regel als lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen. Für diesen Strategiewandel gibt es zahlreiche Gründe:

- Die in den Jahren 1997 bis 2002 am Markt verfügbaren Elektrotriebwagen waren in ihrer Grundkonzeption S-Bahn-Fahrzeuge, deren Raumaufteilung, Innengestaltung und Komfort auf diese Verkehrsart abgestellt wurde. Für den RE-Verkehr sind jedoch aufgrund der größeren Reiseweiten und der damit verbundenen längeren Aufenthaltszeiten im Fahrzeug andere Komfortmerkmale zu erfüllen.
- Der barrierefreie Zugang mobiltätseingeschränkter Personen, insbesondere aber von Rollstuhlfahrern, wäre bei Elektrotriebwagen nur an Bahnsteigen möglich gewesen, deren Kantenhöhe an die Höhe des Fahrzeugfußbodens (800 mm) bereits angepasst sind. Noch heute sind, trotz des Investitionsprogramms "Niedersachsen ist am Zug!", zahlreiche RE-Halte nicht mit derartigen Bahnsteigen ausgestattet.
- Höhengleiche oder fast höhengleiche Einstiege sind bei Doppelstock-Zügen an jenen Wagen möglich, die Einstiege im Untergeschoss bieten. Dies ist je Doppelstock-Zug bei dem stets vorhandenen Steuerwagen möglich. Eine elektrisch ausfahrbare Überfahrrampe ermöglicht es Rollstuhlfahrern, spaltfrei von allen Bahnsteigen mit Kantenhöhen 380 bis 760 mm über Schienenoberkante in den Wagen bzw. umgekehrt zu fahren. Den anschließenden großzügigen Mehrzweckraum ergänzt eine behindertengerechte Toilette.
- Die zu erwartende Fahrgastnachfrage konnte mit dem Sitzplatzangebot von Elektrotriebwagen (auch in Mehrfachtraktion) nicht abgedeckt werden.

Trotz vielfältiger Investitionen in den Fahrzeugpark wird noch eine nennenswerte Menge von Altbaufahrzeugen im niedersächsischen SPNV mit einem Alter von mehr als 15 Jahren eingesetzt. Dies sind vor allem Dieseltriebwagen der Baureihen 614 und 628 sowie lokbespannte Wagenzüge mit n-Wagen ("Silberlinge") und Diesel- bzw. Elektrolokomotiven der Baureihen 218, 110, 111, 112 und 143. Die Wagen wurden zwar in den zurückliegenden Jahren mit einer neuen Farbgebung und zum Teil auch neuen Sitzen versehen. Sie erhielten aber keine weiteren Komfortmerkmale wie beispielsweise Klimaanlage, behindertenfreundlicher Zugang, Mehrzweckabteil, behindertenfreundliches, mit geschlossenem Abwassersystem ausgerüstetes WC. Sie stellen für den Fahrgast hinsichtlich Akustik, Belüftung/Heizung, Türen/Einstieg, WC, Fahr- und Sitzkomfort kein zeitgemäßes Angebot mehr dar.

In Abbildung C-20 werden die Linien, auf denen Altfahrzeuge sowie moderne Diesel- und Elektrotriebwagen und Doppelstockwagen eingesetzt werden, dargestellt. Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 von den über 33 Mio. Zugkilometer, die im Bereich der LNVG jährlich gefahren werden, ca. 27 Mio. Zugkilometer mit modernen Fahrzeugen erbracht werden. Dies entspricht einem Modernisierungsgrad von ca. 81 %. Bei Berücksichtigung des Teilnetzes "Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen", das Ende 2010 mit neuen Fahrzeugen in Betrieb geht, liegt der Modernisierungsgrad sogar über 90 %.

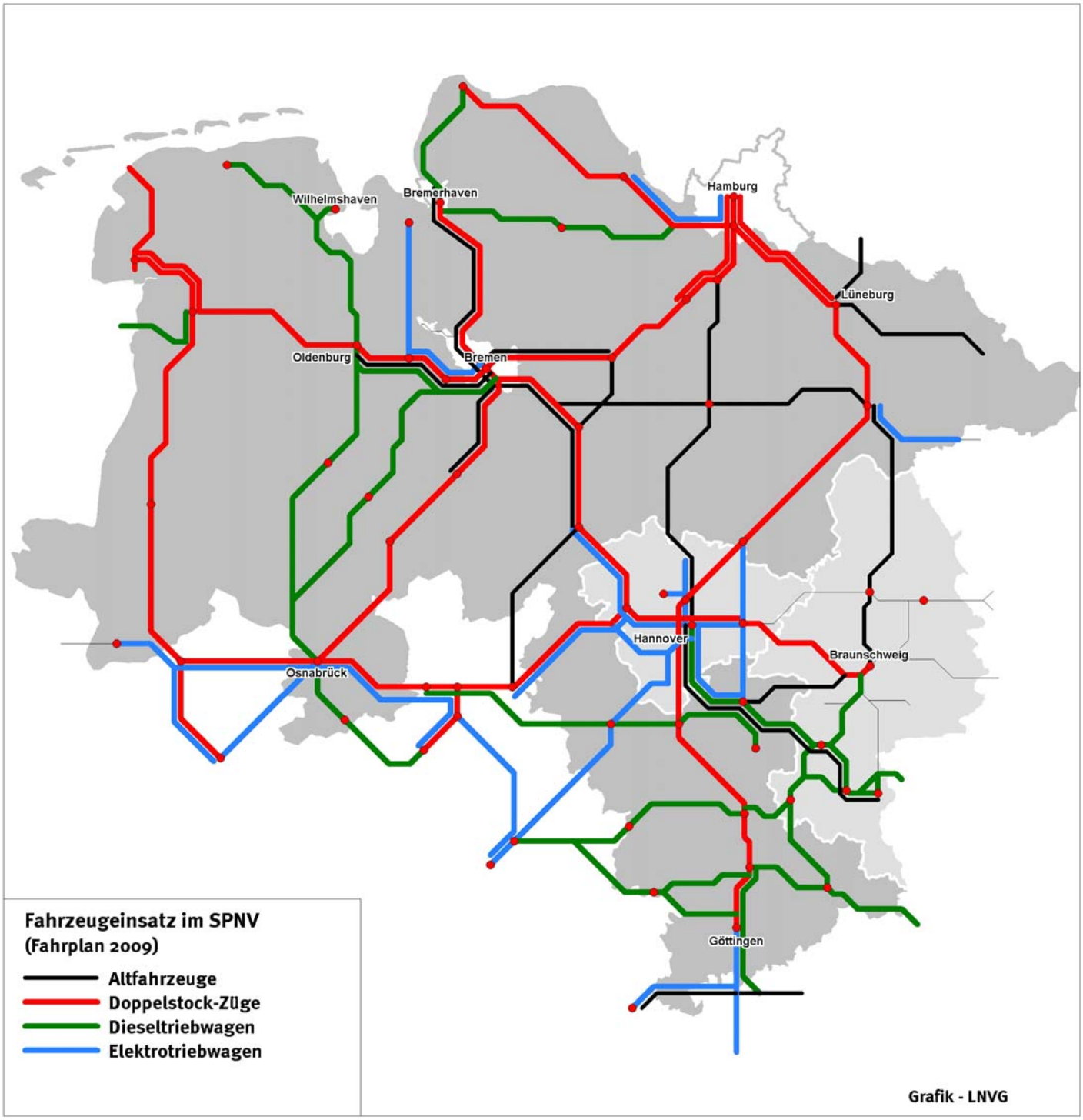


Abbildung C-20
Fahrzeugeinsatz im SPNV im Zuständigkeitsbereich der LNVG (Fahrplan 2009)

	Express	Metropol	Regional
Fahrzeugart	Doppelstock-Wendezüge (auf nicht elektrifizierten Strecken Dieseltriebwagen)	Elektrotriebwagen (ET) (evtl. Doppelstocktriebzüge)	Triebwagen
Antriebsart	Elektro-Traktion (auf nicht elektrifizierten Strecken Diesel-Traktion)	Elektro-Traktion	i.d.R. Dieseltraktion (Auf dieser Produktlinie könnten zukünftig am ehesten alternative Antriebsarten wie Hybrid- oder Brennstoffzellenfahrzeuge eingesetzt werden.)
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	140 km/h	120 km/h
Beschleunigungsvermögen	normal	hoch	normal
Bildung von Mehrfachtraktion	-	in nachfragestarken Zeiten	in nachfragestarken Zeiten
Platzangebot (gesamt)	400 bis 1.000 Plätze	200 bis 600 Plätze	100 bis 400 Plätze
Sitzkomfort	hoch in Bezug auf Beinfreiheit (größerer Sitzteiler), bequeme Polsterung, höhere Sitzlehnenneigung, große Sitzfläche, Armstützen	niedrig in Bezug auf Beinfreiheit (kleinerer Sitzteiler, hoher Klappsitzanteil, Einschränkungen in der Bequemlichkeit der Sitze werden hingenommen)	hoch in Bezug auf Beinfreiheit (größerer Sitzteiler), bequeme Polsterung, höhere Sitzlehnenneigung, große Sitzfläche, Armstützen
(Klapp-)Tische	generell bei vis-a-vis-Bestuhlung	nein	vereinzelt bei vis-a-vis-Bestuhlung
Gepäckablagen	ja (Dimensionierung für Reisegepäck)	ja (Dimensionierung hauptsächlich für Handgepäck)	ja (einfache Gepäckablagen, größere Gepäckstücke im Mehrzweckbereich)
Einstiegshöhe	vorwiegend für Bahnsteighöhen von 76 cm, teilweise auch 55 cm	vorwiegend für Bahnsteighöhen von 76 cm	vorwiegend für Bahnsteighöhen von 55 cm (im Dieselnetz)
barrierefreier Zugang (immer auch abhängig von Bahnsteighöhe und Zugang zum Bahnsteig)	pro Zug mindestens eine elektrisch ausfahrbare Rampe für variable Bahnsteighöhen	ebenerdiger Einstieg mit Spaltüberbrückung zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante bei Triebwagen	pro Zug eine manuell bedienbare Rampe, Spaltüberbrückung zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante bei Triebwagen
Türen pro Fahrzeug	pro Wagen 2 Türen pro Seite mit mind. 1.200 mm lichter Breite	pro Triebwagen mind. 4 Türen pro Seite mit mind. 1.200 mm lichter Breite	pro Triebwagen mind. 2 Türen pro Seite mit mind. 1.200 mm lichter Breite
Klimatisierung	selbststeuerndes und selbstüberwachendes System für Lüftung, Heizung und Kühlung	selbststeuerndes und selbstüberwachendes System für Lüftung, Heizung und Kühlung	selbststeuerndes und selbstüberwachendes System für Lüftung, Heizung und Kühlung
Raucherabteil	nein	nein	nein
WC	geschlossenes WC-System pro Wagen, mind. ein behindertengerechtes WC pro Zug	ein geschlossenes, behindertengerechtes WC-System pro Triebwagen	ein geschlossenes, behindertengerechtes WC-System pro Triebwagen
Mehrzweckabteil	ja - Fahrradmitnahme - Kinderwagen - Rollstühle	ja - Fahrradmitnahme - Kinderwagen - Rollstühle	ja - Fahrradmitnahme - Kinderwagen - große Gepäckstücke - Rollstühle
Fahrgastinformationssystem (Anzeigen innen/außen, Ansagen)	ja	ja	ja
Getränke und Snackautomaten	optional	-	-

Abbildung C-21
Fahrzeugstandards für die einzelnen Produktlinien

9.2 Anforderungen an Fahrzeuge im SPNV

Ungeachtet der vielen bei DB Regio und über den Fahrzeugpool während der letzten zwölf Jahre in den Verkehr gebrachten Neubaufahrzeuge muss der Modernisierungsschub im Fahrzeugsektor für den Regionalverkehr Niedersachsens konsequent weitergeführt werden, um veraltete unwirtschaftliche und unkomfortable Fahrzeuge durch lärmarme, bequeme und kostengünstig zu wartende Fahrzeug zu ersetzen, die den heutigen (gesetzlichen) Anforderungen (z. B. Grenzwerte Schadstoffemission) genügen und den Fahrgästen einen angemessen Reisekomfort bieten.

In Kapitel 8.4 wurde das SPNV-Angebot nach den Produktlinien "Express", "Metropol" und "Regional" differenziert. Auch die Anforderungen an die Fahrzeuge sollen sich an den Produktlinien orientieren. In Abbildung C-21 werden die wichtigsten Standards für die jeweiligen Produktlinien definiert.

9.3 Ausblick zum Fahrzeugeinsatz bis 2015

Fahrzeugkonzepte

Die in den letzten Jahren eingeleitete Standardisierung der Fahrzeugkonzepte soll weiter fortgesetzt werden. So sollen auf den Express-Linien vorrangig lokbespannte Doppelstock-Wendezüge, auf den Metropol-Linien elektrische Triebwagen und auf den Regional-Linien Dieseltriebwagen eingesetzt werden.

Durch den Einsatz von Triebwagen wird eine der Nachfrage angepasste Zugbildung ermöglicht. Bei den Doppelstock-Wendezügen soll mittelfristig das "starre" Ganzzugkonzept durch Maßnahmen für eine flexiblere Zugbildung modifiziert werden. Durch Stärken und Schwächen von Zugeinheiten soll ähnlich wie bei Triebwagensystemen ein bedarfsgerechtes Sitzplatzkapazitäten angeboten werden. Folgende Systeme sind dabei möglich:

- Doppelzugbildung
  Es werden 2 kurze Doppelstock-Züge (Lok, Mittelwagen, Steuerwagen) in der HVZ als gemeinsamer "Langzug" gefahren. In der NVZ werden "Kurzzüge" gefahren und somit ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz ermöglicht.
- Verstärkermodul
  Es besteht die Möglichkeit vorhandene Doppelstock-Züge (Lok, Mittelwagen, Steuerwagen) in der HVZ mit nicht angetriebenen Verstärkermodulen (Mittelwagen, Steuerwagen) zu ergänzen, um mehr Platzkapazitäten zu schaffen. In der NVZ werden die Verstärkermodule abgestellt und der ausreichend dimensionierte Standardzug gefahren.
- Doppelstock-Wendezug mit angetriebenen Steuerwagen
  Von der Fahrzeugindustrie werden angetriebene Steuerwagen angekündigt. Es besteht die Möglichkeit in der HVZ Kurzzüge (Steuerwagen, Mittelwagen, angetriebener Steuerwagen) zu Langzügen zu verbinden. Es lassen sie hier die Vorteile der flexiblen Zugbildung wie bei klassischen Triebwagen nutzen.

Zukünftige Fahrzeugneubeschaffungen

Weitere Neubeschaffungen von Fahrzeugen müssen sich an die geltenden gesetzlichen europaweiten Vorgaben halten. Hier sind vor allem die Verringerung der Schall- und Abgasemissionen und Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen zu nennen. Beim letztgenannten Punkt geht es nicht mehr nur um einen behindertengerechten Zugang zum Fahrzeug oder zum behindertenfreundlichen WC. Durch Erweiterung des Kreises auf alle mobilitätseingeschränkten Personen (z. B. ältere Menschen, hör- und sehgeschädigte Personen, Rollstuhlfahrer) werden auch die Anforderungen an die optische und akustische Fahrgastinformation, die Bedienelemente (tasten und hören), die Sitze oder auch die Toilette erhöht. Somit wird auch diesem Personenkreis die Benutzung der Schienenfahrzeuge zukünftig erleichtert.

Über alternative Antriebskonzepte muss in diesem Zusammenhang auch nachgedacht werden. Hier werden seitens der Fahrzeugindustrie z. B. Hybridantriebe oder auch die Verwendung von Biokraftstoffen geplant. Eine Entscheidung für diese alternativen Antriebskonzepte ist sehr stark von den Kosten für Anschaffung und Betrieb bzw. von weiteren Folgekosten abhängig.

Verbesserungen bei vorhandenen Fahrzeugen

Bei dem derzeit erreichten Modernisierungsgrad stellt sich zunehmend nicht mehr die Frage nach Beschaffung von Neubaufahrzeugen, sondern nach dem Erhalt und notwendigen Nachbesserungen in Bestandsfahrzeugen. Hier werden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Schaffung von Mehrzweckbereichen
  Der Anteil von Fahrrädern in niedersächsischen SPNV ist in den letzten Jahren weiter gestiegen. Somit besteht die Notwendigkeit Beförderungskapazitäten für diese Zielgruppe in Form von Mehrzweckbereichen zu schaffen. Hier ist besonderer Wert auf Befestigungsmöglichkeiten und Aufstellordnungen für eine effektive Nutzung dieser Bereiche zu legen. Es wird zunehmend notwendig sein, Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen separat auszuweisen, um diese nicht durch Fahrradfahrer zu behindern
- Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen
  Es ist zu überprüfen, ob und in welchem Rahmen die Vorgaben zur Zugänglichkeit von mobilitätseingeschränkten Personen bei Neubaufahrzeugen auch sinnvoll in den vorhandenen Flotten umgesetzt werden können. Denkbar sind Änderungen bei Anzeigedisplays, bei Tastern und Bedienelementen oder auch in einer kontrastreichen Farbgestaltung. Aufwendigere Umbauten, wie Rampen, Rollstuhlplätze, Behindertenplätze oder auch Toiletten sind fahrzeugabhängig und im Einzelfall zu prüfen.
- Verbesserungen bei Fahrgastinformation
  Die Anforderungen an die Fahrgastinformation steigen stetig. Es werden nicht nur Informationen zum Zugziel oder nächsten Halt, sondern auch Informationen zu Anschlusszügen oder Umsteigebeziehungen zu Bus, Bahn etc. erwartet. Hier werden zukünftig Systeme (z. B. rechnergestützte Betriebsleitsysteme) vorhanden sein, die eine Kommunikation via Mobilfunk zwischen Fahrzeug und stationären Einrichtungen ermöglichen und so die Fahrgäste über die aktuelle Verkehrslage, zu erreichende Anschlüsse usw. informieren können.
- Werterhalt der Fahrzeuge
  Nach einer gewissen Einsatzdauer der Fahrzeuge wird einer Erneuerung der Fahrzeugausstattung notwendig. Hiervon sind vor allem Sitzpolster und Sitzbezüge betroffen. Auch das Gesamterscheinungsbild der Fahrgasträume ist durch Farbauffrischung von Seitenwand- und Deckenverkleidung zu verbessern und Gebrauchsspuren zu beseitigen. Auch die Aufarbeitung der Außenlackierung trägt dazu bei, den Gesamteindruck des Fahrzeuges zu verbessern. Hier werden Lösungen wie Beschichtung vorhandener Lacke, Erhöhung des Glanzgrades oder auch Neulackierungen diskutiert. Zu den werterhaltenden Maßnahmen zählt aber auch der Einsatz von technischen Neuerungen, wie sie in den vorgenannten Punkten beschrieben sind.

Alle o. g. Maßnahmen müssen unter dem Aspekt der zu erwartenden Lebensdauer und den Nachrüstmöglichkeiten der jeweiligen Fahrzeuge bewertet werden. Die zum Teil hohen finanziellen Aufwendungen müssen an der geplanten Einsatzzeit der Fahrzeuge gespiegelt und wirtschaftlich bewertet werden. Auch sind technische Nachrüstungen in vorhandenen Fahrzeugen nicht immer oder nur mit Abstrichen möglich. Entsprechende Bewertungen sind im Einzelfall vorzunehmen.

10 Streckeninfrastruktur

10.1 Streckennetz

Von dem insgesamt 4.200 Kilometer langen Schienennetz in Niedersachsen werden ca. 3.070 Kilometer von Nahverkehrszügen befahren. Das Spektrum reicht dabei von stark befahrenen Hauptstrecken, die sowohl von internationalen Güterzügen als auch von Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden, über reine S-Bahn-Strecken bis zu regionalen eingleisigen Nebenstrecken, die ausschließlich im SPNV bedient werden.

Für die Berechnung der Trassenpreise der DB Netz AG werden die Strecken in Abhängigkeit von ihrer Infrastrukturausrüstung sowie verkehrlichen Bedeutung in Kategorien eingeteilt. Gemäß dieser Klassifizierung ergibt sich für die im SPNV betriebenen Strecken das in Abbildung C-22 dargestellte Bild.

Danach besteht das SPNV-Streckennetz im Bereich der LNVG zu 15 % aus Mischbetriebsstrecken, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 bis zu 200 km/h ausgelegt sind. Auf ihnen verkehrt neben den Zügen des SPNV, schneller Fernverkehr aber auch internationaler Güterverkehr. In diese Kategorie fallen beispielsweise die Strecken Hamburg-Harburg – Celle oder Buchholz – Bremen – Osnabrück.

Kat.	Beschreibung	km Nds	km LNVG	Anteil LNVG
F1 – F2	Mischbetriebsstrecke mit v_{max} > 160 km/h	472	361	15,3 %
F3 – F5	Mischbetriebsstrecke mit v_{max} = 101 bis 160 km/h	901	718	30,5 %
F6	überw. SPNV-Strecke mit v_{max} = 101 bis 120 km/h	410	330	14,0 %
Z1 – Z2	Regionalstrecken mit v_{max} < 100	1.075	838	35,5 %
-	NE-Bahnen (EVB, VLO)	100	100	4,3 %
S1	reine S-Bahn-Strecken	89	8	0,4 %
Summe		**3.070**	**2.358**	**100 %**

Abbildung C-22
Eisenbahn-Infrastruktur

Ebenfalls im Mischbetrieb aber für geringere Geschwindigkeiten von 100 bis zu 160 km/h werden ca. 30 % der Strecken im Bereich der LNVG betrieben. Dazu zählen u. a. die Strecken Bremen – Hannover oder die "Emslandstrecke" Emden – Rheine (– Münster).

Eine Sonderstellung nehmen die reinen S-Bahn-Strecken im Verdichtungsraum Hannover ein, die überwiegend für den S-Bahn-Verkehr konzipiert und ausgebaut wurden. Deren Anteil ist im Bereich der LNVG aber äußerst gering.

Eher regionalen Charakter haben die übrigen Strecken, deren Anteil insgesamt 54 % beträgt. Dazu zählen zum einen die klassischen eingleisigen Nebenbahnen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h (Anteil 40 %). Innerhalb dieser Kategorie liegen auch die einzigen Nicht-DB-Strecken.

Zum anderen umfasst das regionale Netz auch zweigleisige Strecken mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 120 km/h (Anteil 14 %).

Die Streckeninfrastruktur, die vom SPNV genutzt wird, ist überwiegend im Eigentum der DB AG. Lediglich die Strecken Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Buxtehude (EVB) und (Osnabrück –) Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde (VLO) sind in privater Hand.

In Abbildung C-23 sind die Streckenhöchstgeschwindigkeiten für die SPNV-Strecken in Niedersachsen dargestellt. Außerdem differenziert die Abbildung nach eingleisigen bzw. zwei- oder mehrgleisigen Strecken.

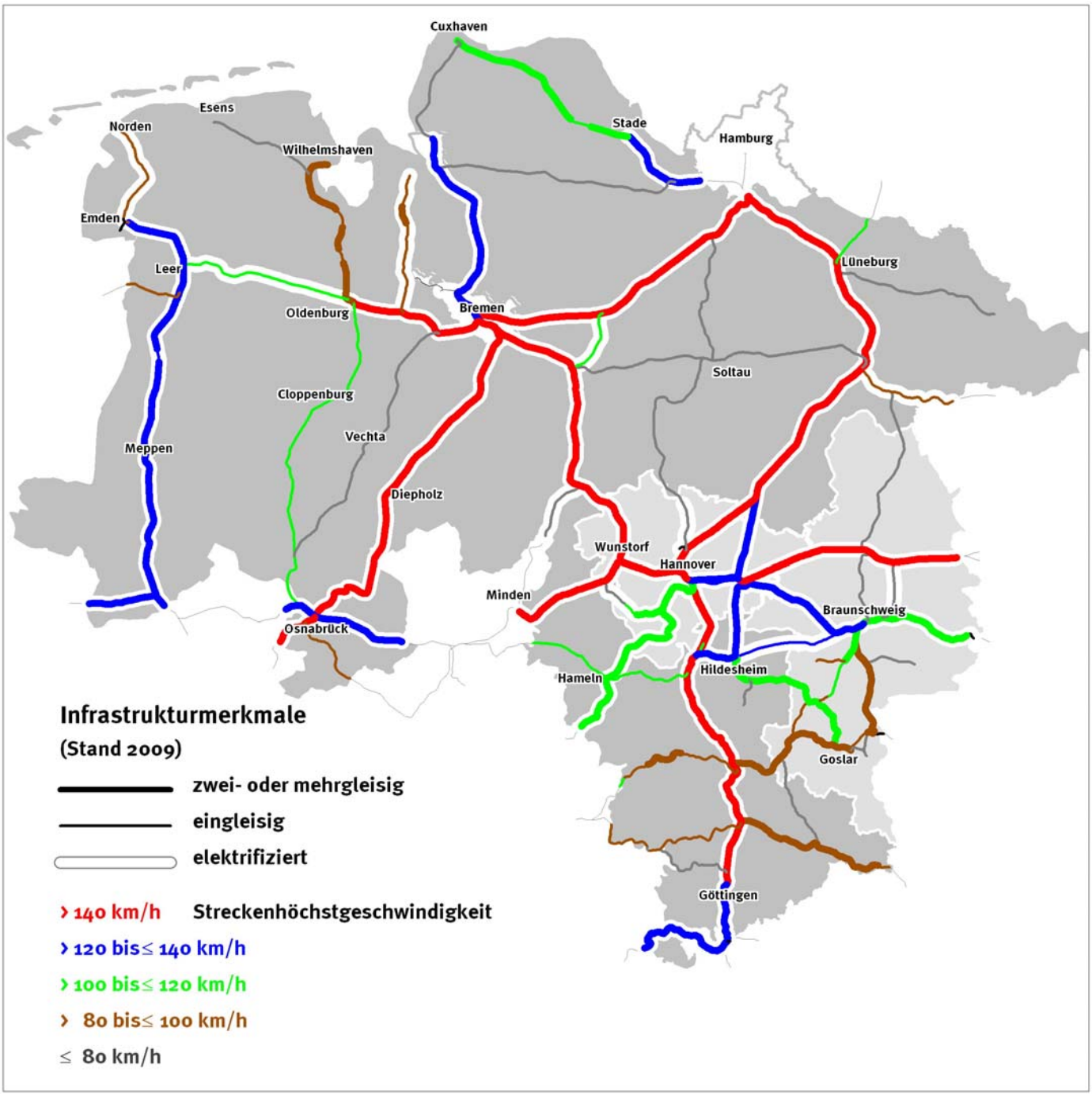


Abbildung C-23
Streckeninfrastruktur in Niedersachsen

Bilanz

Seit 1996 sind wichtige Veränderungen an der Schieneninfrastruktur vorgenommen worden. Mit Hilfe unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente und Beteiligung unterschiedlicher Partner wurden in den letzten zehn Jahren Strecken neu- und ausgebaut (s. Kapitel 6).

Durch die Inbetriebnahme der Eichenberger Kurve (1999), dem Lückenschluss zwischen Wieren und Salzwedel (1999) sowie der Reaktivierung der Strecke zwischen (Osnabrück –) Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde (2005) ist das SPNV-Netz im Vergleich zu 1996 im Bereich der LNVG weiter gewachsen.

Als einzige Strecke wurde der SPNV auf dem 4 km langen Streckenabschnitt zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg zum Fahrplan 2006 abbestellt.

Beschreibung	Inbetriebnahme
Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Berlin	1998
Lückenschluss Uelzen – Salzwedel	1999
Eichenberger Kurve	1999
S-Bahn-Netz Hannover	2000
Ausbau Hannover – Hildesheim – Vienenburg für Neitech-Einsatz	2000
Ausbau Oldenburg – Osnabrück auf 120 km/h	2000
Sanierung Esens – Sande	2000
Ausbau Leer – Nieuweschans (– Groningen) auf 120 km/h	2002
Ausbau Delmenhorst – Hesepe	2003
Ausbau Großdüngen – Bodenburg	2003
Reaktivierung Haller Willem	2005
Sanierung Harz-Weser-Netz	seit 2006
S-Bahn-Verlängerung Stade	2007

Abbildung C-24
Infrastrukturvorhaben seit 1996

10.2 Ziele

Wirtschaftlichkeit im Regionalnetz

Viele regionale Eisenbahnstrecken werden personal- und kostenintensiv betrieben. Dies veranlasste die DB Netz AG zur Erhöhung der Trassenpreise in den Regionalnetzen, indem ab Anfang 2003 sogenannte Regionalfaktoren eingeführt wurden. Diese variieren im Bereich der LNVG zwischen 1,0 und 1,61 und gelten nur für den SPNV. Da diese Infrastrukturnutzungsgebühren in vielen Verkehrsverträgen als durchlaufende Posten gehandhabt werden und damit direkt von den Aufgabenträgern zu bezahlen sind, kommen deshalb erhöhte Kosten auf die SPNV-Aufgabenträger zu.

Die LNVG hat daher ein Interesse an einem kostengünstigeren Betrieb der Infrastruktur und wird Möglichkeiten zur Kostensenkungen überprüfen:

- Rationalisierungen können nur durch Investitionen in die Infrastruktur erreicht werden. Der Bund ist hier gefordert, entsprechende Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Beispielhaft sei hier die Strecke Delmenhorst – Hesepe genannt. Mit dem durchgeführten Streckenausbau und dem Bau eines elektronischen Stellwerkes in Bramsche konnten alle Streckenpersonale eingespart werden. Dadurch konnte der Regionalfaktor für diese Strecke entfallen und das Bestellerentgelt für die LNVG reduziert werden. Derartige Rationalisierungsinvestionen in die Streckeninfrastruktur sind unverzichtbar, um langfristig ein SPNV-Angebot mit vertretbaren Finanzmitteln vorhalten zu können.
- Die LNVG unterstützt die Infrastrukturbetreiber, die Streckeninfrastruktur wirtschaftlich zu betreiben, in dem auf Grundlage langfristiger Angebotsstrategien die Infrastruktur optimiert werden kann.

  Mit der Ausrichtung der Infrastruktur auf das Fahrplanangebot geht zwar die Flexibilität der Fahrplangestaltung verloren. Dadurch kann allerdings auch langfristig ein merkbares Taktsystem mit guten Verknüpfungen in den wichtigen Bahnhöfen etabliert werden, dass mit vertretbaren Finanzmitteln vorgehalten werden kann.
- Der private Betrieb von regionalen Eisenbahnstrecken kann zur beschleunigten Modernisierung und Kostensenkung beitragen. In Niedersachsen wurden positive Erfahrungen mit der Übernahme von Strecken durch Dritte gemacht. Eine Übertragung von Infrastruktur erfordert jedoch zwingend eine

Übertragung und Festschreibung von finanziellen Mitteln.

Erhöhung der Geschwindigkeit

Konkurrenzfähige Reisezeiten sind eine wesentliche Grundlage für ein attraktives Angebot und hängen in erster Linie von dem Geschwindigkeitsprofil der Strecke ab. Sinnvoll ist eine Verkürzung der Reisezeit auch insbesondere dann, wenn durch den erzielten Reisezeitgewinn wichtige Umsteigemöglichkeiten hergestellt werden können.

Im SPNV-Konzept von 1997 wurde bereits dargestellt, dass auf Strecken mit einer Beförderungsgeschwindigkeit (das ist die Geschwindigkeit, die zwischen dem Startbahnhof und dem Zielbahnhof unter Berücksichtigung der Zwischenhalte erreicht wird) unter 50 km/h die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere gegenüber dem Pkw nicht gegeben ist. Dazu ist eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h erforderlich. Daher wurden beispielsweise die Strecken Esens – Sande und Delmenhorst – Hesepe auf eine durchgängige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut.

Allerdings kann die Streckengeschwindigkeit in der Regel nur mit hohem finanziellem Aufwand erhöht werden. Insofern kommt dem Erhalt der Qualität der Infrastruktur eine hohe Bedeutung zu. An vielen Stellen im Netz können die Züge nicht die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit fahren, insbesondere wegen Unter- und Oberbaumängeln oder schadhaften Bauwerken. Diese Langsamfahrstellen bestehen meist über längere Zeit und beeinträchtigen den Fahrplan dauerhaft. Auch wenn sie in den Fahrplänen berücksichtigt werden, führen sie zu einer erhöhten Störanfälligkeit des Netzes. Dies wird von den Kunden durch unattraktive Fahrpläne oder Anschlussverluste wahrgenommen. Wichtig ist deshalb, dass zum Teil schon lange bestehende Langsamfahrstellen durch die Infrastrukturbetreiber beseitigt werden und die Qualität der Infrastruktur langfristig sichergestellt wird.

Beseitigung betrieblicher Engpässe

Insbesondere durch die Zunahme des Schienengüterverkehrs hat die Schieneninfrastruktur auf einigen Strecken und insbesondere in wichtigen Knoten die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht. Für die Seehafenhinterlandverkehre der Bahn werden in den nächsten Jahren weiterhin erhebliche jährliche Zuwachsraten prognostiziert. Zwischen Güterverkehr und SPNV werden auf niedersächsischen Strecken vermehrt Trassenkonflikte entstehen. Betroffen sind in Niedersachsen vor allem die Strecken Hamburg – Hannover, (Hamburg –) Buchholz – Rotenburg (– Bremen), Bremerhaven – Bremen – Hannover, Oldenburg - Bremen und Hannover – Göttingen – Eichenberg. Auf der Strecke Hamburg – Hannover beträgt der aktuelle Auslastungsgrad nach Angaben der DB Netz AG bereits 120 %. Durch verstärkten Güterverkehr wird eine weitere Zunahme der Belastung für diese Strecke um 26 % erwartet. Die gesetzlichen Regelungen (Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV)) wurden zugunsten des Güterverkehrs verändert. Eine Bevorzugung von Taktverkehren im SPNV bei der Trassenvergabe ist nicht mehr gegeben. Es besteht somit zunehmend die Gefahr, dass SPNV-Trassen durch Güterzüge belegt werden. DB Netz AG sowie der Bund als Eigentümer sind aufgefordert schnell die entsprechenden Infrastrukturen insbesondere in den Eisenbahnknoten Hamburg und Bremen sowie auf deren Zulaufstrecken auszubauen, damit auch in naher Zukunft die erforderlichen Kapazitäten bei der Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr ausreichen.

Wie bereits im SPNV-Konzept von 1997 dargelegt, bestehen punktuelle betriebliche Einschränkungen an Stationen mit höhengleichen Bahnsteigzugängen. Bei einer zweigleisigen Strecke ist hier praktisch im Bahnhof nur ein Gleis benutzbar, wenn dort ein Personenzug hält. Diese betrieblichen Zwänge können nur durch den Infrastrukturbetreiber der DB Netz AG beseitigt werden. Die LNVG wird dies im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen, z. B. durch Förderung des parallelen Ausbaus der Station.

Keine Priorität von Streckenreaktivierungen

Im Kapitel 6.3 wurde auf die von der LNVG im Jahr 2000 durchgeführte Reaktivierungsuntersuchung hingewiesen. Mit dieser landesweiten Untersuchung sollte seinerzeit festgelegt werden, auf welchen Strecken mittel- bis langfristig SPNV in Niedersachen angeboten werden soll. Aufgrund dieser Untersuchung wurde im Juni 2005 auf dem niedersächsischen Streckenabschnitt des "Haller Willem" zwischen Osnabrück – Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde der SPNV wieder aufgenommen.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass bei einer Streckenreaktivierung neben den erforderlichen Investitionskosten auch erhebliche jährliche Betriebskostendefizite auszugleichen sind. Dies haben die Erfahrungen der LNVG bei der Reaktivierung der o. g. Strecke bestätigt. In Anbetracht begrenzt zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel des Bundes ist eine Reaktivierung von Strecken daher allein schon unter finanziellen Gesichtspunkten kaum möglich. Wie in diesem SPNV-Konzept dargestellt, besteht auf vielen derzeit im SPNV bedienten Strecken noch ein erheblicher Nachholbedarf sowohl an investiven als auch an konsumtiven Maßnahmen, deren Umsetzung eine höhere Priorität hat, als die Reaktivierung von Strecken.

Auch der Bus kann unter verkehrlichen (bessere Feinerschließung) und wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine gute Alternative darstellen. Voraussetzung hierfür ist ein attraktives ÖPNV-Angebot sowie dessen Integration in das Gesamtangebot (Bahn + Bus). Hierzu sollten LNVG und die kommunalen Aufgabenträger bei Bedarf gemeinsam entsprechende Gesamtstrategien erarbeiten.

11 Station

11.1 Bilanz

Moderne und kundenfreundliche Bahnhöfe und Haltepunkte sollen ihren Beitrag zu einem attraktiven Auftritt des SPNV in Niedersachsen leisten. Es geht um Image, Wohlbefinden und Sicherheit für die Fahrgäste; denn wer sich ungern in einer Bahnstation aufhält, wird auch nicht gern Bahn fahren. Die Modernisierung der Bahnstationen geht alle an, denn sie prägen das Bild einer Region und von Städten und Gemeinden.

Auch die Bahnhofsgebäude zu erhalten und einer kundengerechten Nutzung zuzuführen ist eine Aufgabe, der sich die LNVG immer wieder stellt. So gibt es inzwischen einige Beispiele, bei denen die Zusammenarbeit mit Kommunen oder Investoren zu positiven Ergebnissen geführt hat. Mit Einsatz von Fördermitteln konnte die LNVG dabei sicherstellen, dass die zum größten Teil überdimensionierten Gebäude erhalten werden konnten und den Bahnnutzern Serviceeinrichtungen zur Verfügung gestellt werden.

Rahmenbedingungen

Für den Ausbau der Bahnstationen ist der Bund als Eigentümer der Infrastruktur verantwortlich. Dafür stehen Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zur Verfügung, die über das Eisenbahnbundesamt (EBA) projektgebunden an die DB Station&Service AG ausgezahlt werden.

Dabei gelten z. B. Bestimmungen für den barrierefreien Ausbau von Stationen, die festlegen, dass eine Mindestzahl von 1.000 Ein- und Aussteigern täglich erreicht werden muss, damit ein barrierefreier Ausbau mit Bundesmitteln finanziert werden kann.

Die Ausstattung der Stationen mit Fahrgastinformationssystemen, wie Lautsprecher und dynamische Zugzielanzeiger oder Wetterschutzunterstände, Abfallbehälter, Infovitrinen etc. sind mit Bundesmitteln nicht förderfähig und werden zur Landesförderung von DB Station&Service bei der LNVG beantragt.

Stationsprogramme

Seit 1996 sind rund 50 % aller Bahnstationen in Niedersachsen komplett modernisiert worden. Dazu wurden verschiedene Ausbauprogramme für Stationen aufgelegt. Als Kriterien zur Auswahl der Bahnstationen werden der Abschluss von Bau- und Finanzierungsverträgen, der Einsatz neuer Fahrzeuge, die Beseitigung von Infrastrukturengpässen, verbleibende Restarbeiten an Bahnstationen, die Planungen der DB Netz AG (z. B. ESTW), hohe Fahrgastzahlen an Bahnstationen und bestehende Planungen von Kommunen berücksichtigt. Aber auch Sondermaßnahmen, wie den Bau des S-Bahn/Stadtbahn-Verknüpfungspunktes Hannover-Linden/Fischerhof zur Fußball WM 2006, hat die LNVG mitfinanziert.

11.2 Reaktivierung von Haltepunkten

Die Forderung, stillgelegte Haltepunkte wiederzueröffnen bzw. neue in Betrieb zu nehmen, wird auch in Niedersachsen von Fahrgast- oder Umweltverbänden, Politikern, Eisenbahnfreunden und privaten Initiativen immer wieder an die LNVG gerichtet. Da die Zweckmäßigkeit einer Stationsreaktivierung oder Neueinrichtung jedoch nicht auf der Hand liegt, hat die LNVG im Jahr 2000 die Reaktivierungswürdigkeit von stillgelegten und neuen Stationen entlang niedersächsischer Nahverkehrsstrecken untersucht. Insgesamt wurden 120 Bahnhöfe und Haltepunkte in einem mehrstufigen Untersuchungsverfahren betrachtet und 24 unter volkswirtschaftlichen Aspekten in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse näher untersucht. Dabei wiesen 15 Stationen ein positives volkswirtschaftliches Ergebnis auf. Die Untersuchung hat gezeigt, dass mit der Inbetriebnahme neuer Haltestellen – lokal begrenzt – ein Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs geleistet werden kann.

Trotz volkswirtschaftlich positiver Bewertungen darf bei einer potentiellen Reaktivierung jedoch nie übersehen werden, dass betriebswirtschaftlich jeder zusätzliche Halt erhöhte Betriebskosten verursacht, Verkehrsunternehmen aber meist nicht in der Lage sind, diese über vermehrte Fahrgeldeinnahmen zu kompensieren, so dass die Defizite auf Dauer aus Landesmitteln ausgeglichen werden müssen. Eine zentrale Rolle spielt auch, ob und inwieweit sich Kommunen an einer Reaktivierung "ihrer" Haltestelle finanziell beteiligen. Das Beispiel Dörverden hat be-

wiesen, wie wichtig nicht nur finanzielles, sondern ein auch weitergehendes kommunales Engagement ist.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass mit kurzen und attraktiven Reisezeiten zwischen den wichtigen Mittel- und Oberzentren auf der Schiene erheblich höhere Nachfragezuwächse erreicht werden können als mit der Reaktivierung von Stationen. Häufig verhindern auch fahrplantechnische Gründe und betriebliche Aspekte (Anschlüsse, eingleisige Streckenabschnitte) die Reaktivierung von Stationen. Die LNVG strebt daher an, vorrangig bestehende Stationen zu modernisieren und behindertengerecht auszubauen.

11.3 Ziele

Die Modernisierung der Bahnstationen in Niedersachsen ist seit Jahren ein Schwerpunkt der Arbeit der LNVG. Aufgrund gekürzter Regionalisierungsmittel des Bundes ist es jedoch nicht möglich, wie in den zurückliegenden Jahren hohe Zuschüsse aus Landesmitteln zu gewähren. Dennoch ist es Ziel der LNVG, alle Bahnstationen in Niedersachsen so zu modernisieren, dass sie den Ansprüchen der Fahrgäste entsprechen. Die Finanzierung der Maßnahmen soll möglichst im erheblichen Umfang aus Mitteln nach dem BSchwAG erfolgen.

Die Anforderungen der LNVG bei der Modernisierung von Bahnanlagen sind fahrgastorientiert und sehen unter anderem einen möglichst barrierefreien Ausbau, eine umfassende Fahrgastinformation und eine gute Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste vor.

Um diese Grundforderungen an den SPNV-Stationen erfüllen zu können, ist es nötig, einen Ausstattungsmindeststandard festzulegen, der aus Sicht der LNVG eine durchgehende Reisekette gewährleisten kann.

Aus diesem Grund sind für alle Stationen mindestens transparente, gut einsehbare und beleuchtete Wetterschutzhäuser oder unter vorhandenen Bahnsteigdächern Windschutzwände mit Sitzgelegenheiten vorzusehen. Ebenso sind beleuchtete Informationsvitrinen, Lautsprecher, über die im Verspätungsfall die Fahrgäste auf den Bahnsteigen informiert werden können, Uhren und Wegeleitsysteme, im Einzelfall auch dynamische Zugzielanzeiger zu installieren.

Für größere Bahnstationen oder Knotenbahnhöfe fordert die LNVG, dass die Ausstattungen beispielsweise um personalbediente mobile Hubbühnen oder Rampen für den Ein- und Ausstieg in die Züge für Rollstuhlfahrer, dynamische Fahrgastinformationsanlagen und Aufzüge oder Fahrtreppen ergänzt werden. Auch die vorhandenen Bahnsteigdächer müssen weitestgehend erhalten bleiben und bei Umbaumaßnahmen der Bahnsteige einer Sanierung unterzogen werden. Ein Abbau von Informations- oder Ausstattungselementen wird seitens der LNVG grundsätzlich abgelehnt und ist nur in begründeten Einzelfällen im Einvernehmen möglich. Die derzeitige Ausstattung der Bahnstationen ist durch die Einnahmen mittels Stationspreissystem finanziell abgedeckt und daher im Grundsatz nicht reduzierbar.

Um zukünftig den Fahrgästen einen möglichst bequemeren Einstieg in die Fahrzeuge zu ermöglichen, hat die LNVG mit der DB Station&Service AG für Niedersachsen ein Konzept für die Bahnsteighöhen an Bahnstationen erarbeitet, das künftig entweder Bahnsteighöhen von 55 cm oder 76 cm an den jeweiligen Strecken vorsieht (s. Abbildung C-25).

Bei den Bahnsteiglängen soll künftig ein höheres Maß an Flexibilität für den Fahrzeugeinsatz erreicht werden. Hierbei sind Längen zu wählen, die zunehmenden Fahrgastzahlen durch den Einsatz längerer Fahrzeugeinheiten gerecht werden. Auf Regionallinien, die mit Dieseltriebwagen bedient werden, sollte eine Länge von 140 m oder 170 m vorgehalten werden. Eine Ausnahme bildet dabei der Einsatz von Doppelstockfahrzeugen mit Diesellokomotiven, der eine Bahnsteiglänge von 170 m oder 220 m erfordert. Auf den elektrifizierten Strecken sind Bahnsteiglängen von 170 m oder 220 m mittel- bis langfristig anzustreben. Die geplanten Bahnsteiglängen orientieren sich an den Weiterentwicklungen der Fahrzeugindustrie, die zunehmend unterschiedliche Fahrzeuglängen und Fahrzeugtypen anbietet und somit eine höhere Einsatzflexibilität ermöglicht.

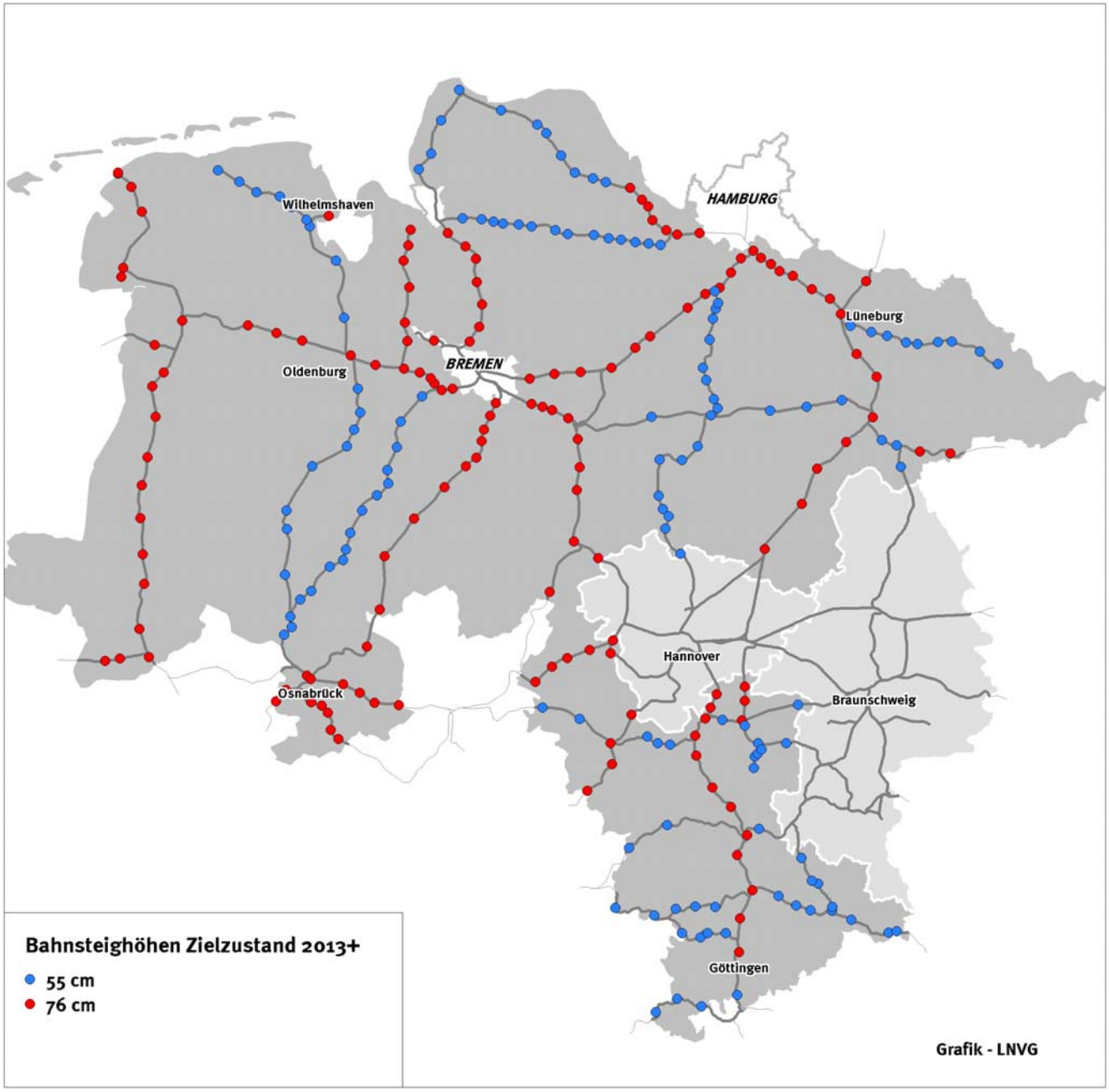


Abbildung C-25
Bahnsteighöhen "Zielzustand 2013+" im Zuständigkeitsbereich der LNVG

11.4 Maßnahmen

Um möglichst hohe Synergieeffekte zu erzielen, wird seitens der LNVG u. a. angestrebt, Gesamtprojekte mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zu vereinbaren. Zu diesem Zweck werden auch in Zukunft Planungsvereinbarungen und Bau- und Finanzierungsverträge geschlossen, damit eine gewisse Verlässlichkeit für alle Partner bei den Projekten erreicht wird.

Regio S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Die Länder Bremen und Niedersachsen haben sich vertraglich darauf geeinigt, eine Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen in den Jahren 2010 und 2011 in Betrieb zu nehmen. Für den Ausbau eines Teils der Stationen sollen Mittel nach dem Bundes-GFVG beantragt werden. Die restlichen Stationen werden im Rahmen des u. a. Programms "Niedersachsen ist am Zug 2" ausgebaut. Die Linie von Bremen-Farge über Bremen Hbf nach Verden ist bereits in das Bundesprogramm aufgenommen worden und wird derzeit im Rahmen der Entwurfsplanung bearbeitet. Für die weiteren Linien (Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen, Nordenham – Bremen Hbf und Bad Zwischenahn – Bremen Hbf) sind die Planungen noch nicht begonnen worden.

Die RB-Linie Rotenburg – Bremen ist nicht Bestandteil der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen; die Stationen Sottrum, Ottersberg und Sagehorn sollen aber im Zusammenhang mit den niedersächsischen Stationen in diesem Netz ausgebaut werden.

Niedersachen ist am Zug 2

Nach Abschluss des Programms "Niedersachsen ist am Zug" wurde zwischen der LNVG und der DB Station&Service AG ein Nachfolgeprogramm "Niedersachsen ist am Zug 2" vereinbart (s. Abbildung C-26).

In Fortsetzung der bisherigen Modernisierungsprogramme und Maßnahmen wird den Fahrgästen in Niedersachsen künftig an noch mehr Personenbahnhöfen eine diesen Anforderungen entsprechende Infrastruktur geboten. Diese Vereinbarung regelt die Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Durchführung und Finanzierung von weiteren Modernisierungsmaßnahmen.

Das Land als einer der Aufgabenträger für den SPNV in Niedersachsen und die DB Station&Service AG als Betreiberin der Verkehrsstationen sind bestrebt, die Attraktivität im SPNV zu erhöhen. Die Verkehrsstationen der DB Station&Service AG bilden als Zu- und Abgangsstelle sowie als Verknüpfungsstelle zu anderen Verkehrsträgern hierbei eine wesentliche Grundlage. Eine Liste mit Maßnahmen an Bahnstationen ist zwischen der LNVG und DB Station&Service verhandelt und Bestandteil der Planungsvereinbarung. Eine Umsetzung ist bis Ende 2013 vorgesehen.

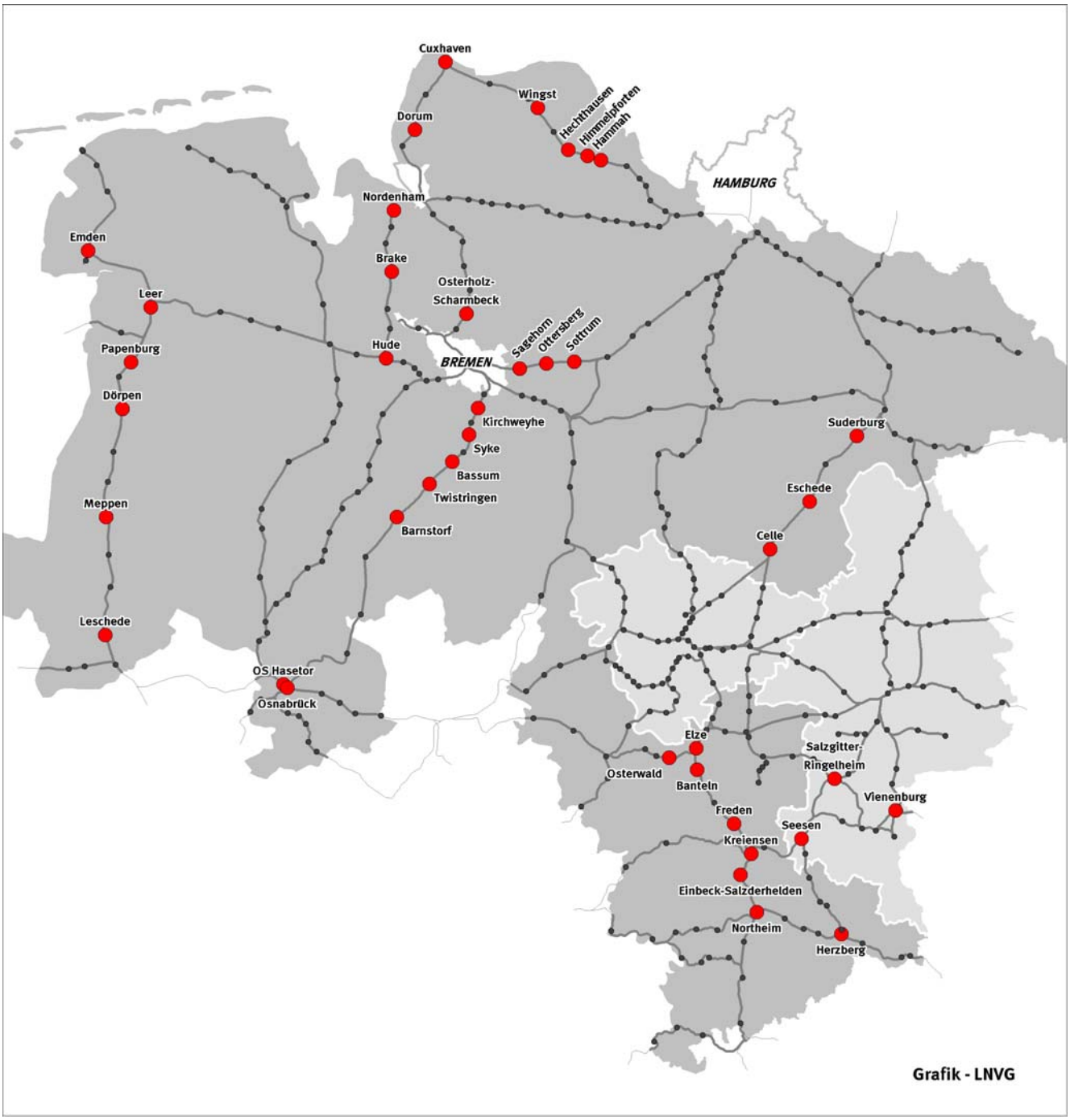


Abbildung C-26
Niedersächsisches Stationsprogramm "Niedersachsen ist am Zug 2"

12 Fahrpreise

12.1 Tarifangebote

Wie bereits in Kapitel 2.4 beschrieben, ist die Tariflandschaft in Niedersachsen mit den Verkehrsverbünden und dem über Verbundgrenzen hinweg gültigen Tarif der Deutschen Bahn (DB) sehr vielschichtig. Neben den Verkehrsverbünden und den Tarifkooperationen zwischen den privaten Betreibern und der DB, gibt es lokal diverse weitere unternehmensübergreifende Tarifangebote, wie z. B. Semestertickets, Übergangstarife oder KombiTarife zwischen Bus und Bahn.

Eisenbahntarif

Im Eisenbahnverkehr in Niedersachsen gibt es außerhalb von Verbünden oder verbundübergreifend nur den Tarif der Deutschen Bahn AG, der von den Wettbewerbern wie z. B. metronom, NWB, eurobahn anerkannt wird.

Es handelt sich hierbei um den Haustarif der DB AG auf den die anderen Eisenbahnunternehmen, bei der Ausgestaltung von z. B. Tarifangeboten und Tariferhöhungen nur bedingt Einfluss haben. Damit bei zunehmendem Wettbewerb der Kunde dennoch nur einen Fahrschein kaufen muss, egal mit welchem Eisenbahnunternehmen er fährt, werden zwischen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) und der DB AG Kooperationsverträge abgeschlossen. Alle Einnahmen im DB-Nahverkehrstarif laufen bei der DB AG zusammen. Die LNVG arbeitet an einer fairen und transparenten Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen.

Verbundtarif

Gemeinsam mit den Verbünden oder den Aufgabenträgern vor Ort wird geprüft, ob das heutige Fahrgastverhalten Anpassungen bei der räumlichen Gültigkeit von Verbundtarifen erforderlich macht. Die LNVG verfolgt bei der Prüfung von tariflichen Maßnahmen das übergeordnete Ziel, sach- und fachgerechte Angebote dort zu schaffen, wo entsprechende Fahrgastpotentiale betroffen sind und der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme zu rechtfertigen ist. Also der Modal Split zugunsten des ÖPNV verbessert werden kann. Immer wieder steht für die LNVG bei der Umsetzung tariflicher Maßnahmen die Prüfung im Vordergrund, ob mit den begrenzt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln das tarifliche Angebot umgesetzt und finanziell unterstützt werden kann oder ob ggf. Betriebsleistungen abbestellt werden müssen. Vor allem Angebote, die einerseits für den Kunden sehr günstig sind aber andererseits aufgrund der Entfernung, der geografischen Lage oder anderer Faktoren nicht zu Fahrgaststeigerungen führen, erhöhen das Defizit der Verkehrsunternehmen und letztlich damit die Zuschusszahlungen der Aufgabenträger.

Als Beispiel für die erfolgreiche Ausweitung eines Verbundes kann die Ende 2004 umgesetzte Ausdehnung des HVV-Verbundtarifes bis in die Landkreise Stade, Lüneburg und Harburg angeführt werden. Dieses tarifliche Angebot erforderte zu Beginn einen erheblichen Zuschuss, da der Preis im Verbund für den entsprechenden Fahrschein günstiger ist als der Preis im DB-Tarif oder im Tarif der Busunternehmen.

Das Land Niedersachsen hat sich im Rahmen der HVV-Verbunderweiterung bei Investitionen mit einmalig 3,4 Mio. € beteiligt und für die jährlich anfallenden tarifbedingten Verluste (Differenz des Preises zwischen DB- und Verbundtarif) im ersten Jahr rd. 250 Tsd. € ausgegeben. Durch enorme Nachfragesteigerungen in diesem Gebiet sind die jährlich zu zahlenden verbundbedingten Zuschüsse im Vergleich zur damaligen Prognose gesunken. Bereits im Jahr 2007 wurden von der LNVG keine verbundbedingten Zuschüsse mehr gezahlt.

Im Bereich der Lammetalbahn sowie auf dem niedersächsischen Abschnitt des Haller Willems wurden Tarifmodelle mit kleinerer räumlicher Ausdehnung im Zusammenhang mit Bus-Schiene-Konzepten eingerichtet. Hier gelten heute entsprechende Kombinationstarife für Bus und Bahn.

Übergangstarif

Übergangstarife sind Tarifangebote für einzelne Fahrgastgruppen, vor allem Zeitkartennutzer, die in an Verkehrsverbünden angrenzenden Landkreisen wohnhaft sind und in die Verkehrsverbünde täglich einpendeln. In jüngster Vergangenheit wurden vor allem im Bereich des GVH für die starken Nachfragepotentiale aus den Kreisen Schaumburg, Soltau-Fallingbostel, Peine, Celle, Nienburg, Hildesheim und Hameln nach Hannover Übergangstarife eingerichtet. Bereits nach wenigen Jahren (‹ 4 Jahre) konnten die

prognostizierten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste durch Fahrgaststeigerungen amortisiert werden. Nach anfänglichen Zuschusszahlungen von insgesamt 380.000 € sind voraussichtlich bis auf einen kürzlich erst eingeführten Übergangstarif alle anderen ab 2008 frei von Zuschusszahlungen. Dies ist auf erhebliche Nachfragesteigerungen zurückzuführen, die ohne tarifliche Anpassungen nicht eingetreten wären.

Maßnahmen, die somit entsprechende Fahrgastpotentiale erwarten lassen und den Modal Split zugunsten des ÖPNV verbessern, werden fachlich und nach Einzelfallprüfung finanziell von der LNVG unterstützt. Bei übrigen Vorhaben, die nach fachlicher Einschätzung diese starken Potentiale nicht erwarten lassen und somit langfristig bzw. unbegrenzt einen Zuschuss erfordern, müssen entsprechende Verluste vollumfänglich von Dritten übernommen werden, sofern die Vorhaben überhaupt umgesetzt werden.

Sonstige Tarife

Neben den Kooperationen in den Verkehrsverbünden und der Tarifkooperation mit der DB gibt es weitere bilaterale Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und z. B. den Studierenden bzw. den Allgemeinen Studierendenausschüssen der jeweiligen Universitäten. Semestertickets werden von der LNVG mitgetragen, sofern diese nicht zu steigenden Zuschüssen für die Aufgabenträger führen. Dies kann nur erreicht werden, indem z. B. die gesamte Studentenschaft das Defizit im Rahmen des Solidarprinzips finanziert. Das Semesterticket ist dazu gedacht, dass Studierende zwischen ihrer Ausbildungsstätte und dem Wohnort täglich pendeln können. Weitere bilaterale tarifliche Vereinbarungen können auch mit Großveranstaltern oder mit anderen getroffen werden. Diese Vereinbarungen unterliegen spezifischen Kalkulationsgrundsätzen und Verhandlungen der Verkehrsunternehmen und sind daher nicht einheitlich für Niedersachsen geregelt.

12.2 Ausblick

Gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ist sicherzustellen, dass der Fahrgast im Schienenpersonenverkehr durchgehend "abgefertigt" wird, d. h. vom Start bis zum Ziel seiner Bahnreise einen Fahrschein erhält. Im Gesetz ist nur eine Mitwirkungspflicht verankert, die nicht ausschließt, dass es durch zunehmenden Wettbewerb zu einer Vielfalt von verschiedenen Eisenbahntarifen kommt. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind daher angehalten Lösungen zu finden, die dem Fahrgast auch bei Betreiberwechsel größtmögliche Einheitlichkeit und Transparenz bei den angebotenen Fahrkarten bietet.

Aufgrund der oben beschriebenen den Wettbewerb erschwerenden Rahmenbedingungen und der Gefahr einer Tarifvielfalt wird bundesweit die Entwicklung eines unternehmensunabhängigen Tarifes und einer transparenten Einnahmenaufteilung diskutiert, an der auch die LNVG aktiv beteiligt ist. Um eine einheitliche Lösung herbeiführen zu können, bedarf es jedoch noch umfangreicher Entwicklungs- und Abstimmungsarbeit auf bundesweiter Ebene.

Kurzfristig muss vor allem eine sach- und fachgerechte sowie transparente Einnahmenaufteilung aus dem Verkauf von DB-Fahrausweisen gewährleistet werden. Auch ist die Mitbestimmung bzw. die Einflussnahme der übrigen in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen am Tarif sicherzustellen, so dass landesweite Lösungen erforderlich werden, die mit einer bundesweiten Lösung vereinbar sind.

Konkret arbeitet die LNVG mit den SPNV-Aufgabenträgern Region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig sowie den Ländern Hamburg und Bremen und den in Niedersachsen tätigen Verkehrsunternehmen an der Entwicklung eines landesweiten schienengebundenen Nahverkehrstarifes für Niedersachsen. Dieser soll neben den oben genannten Vorteilen auch die Möglichkeit bieten, regionale Besonderheiten stärker abzubilden. Auch wird an Lösungen gearbeitet, die Nutzung des Bus- oder Straßenbahnverkehrs vor oder nach einer Eisenbahnfahrt mit einem Ticket flexibel einzubeziehen. Verbundtarife sind in ihrer Gültigkeit von diesen Überlegungen nicht betroffen.

Durch die Schaffung eines landesweiten Eisenbahntarifs soll allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Nahverkehr in Niedersachsen tätig sind, die Möglichkeit eröffnet werden, auf seine Gestaltung unmittelbar Einfluss zu nehmen.

12.3 Anforderungen an die Fahrpreisgestaltung

Hinsichtlich folgender Anforderungen sind die Gültigkeit oder Ausgestaltung eines SPNV-Tarifes in Niedersachsen sowie die bestehenden Übergangs- und Sondertarife zu überprüfen:

- einfach
- transparent
- übersichtlich
- einheitliche Regelungen
- einheitliche Kooperation mit Verbünden
- attraktive Fahrpreise für den Nutzer
- ergiebig für das Verkehrsunternehmen

Diese Überprüfung hat sich die LNVG für die nächsten Jahre vorgenommen. Allerdings sind viele Beteiligte in diesen Prozess einzubinden und vielfältig bestehende Verträge zu berücksichtigen.

13 Vertrieb

Den Vertrieb oder Verkauf von Fahrscheinen hat die LNVG bei der Erarbeitung ihres ersten SPNV-Konzepts in 1997 zunächst als originäre Unternehmensaufgabe der DB AG und ihres Dienstleisters DB Vertrieb GmbH betrachtet und sich dieses Themas nicht angenommen. Dass sich die LNVG heute auch auf diesem Feld engagiert, steht im engen Zusammenhang mit den Plänen der DB AG zur Schließung zahlreicher Reisezentren im Jahr 2000, als die LNVG gemeinsam mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig, der Region Hannover und dem Land Bremen vom Vertriebsdienstleister DB Vertrieb GmbH und der DB Regio die kundenorientierte Verbesserung des Vertriebs von Fahrscheinen in Niedersachsen und Bremen forderte.

Ausgehend von einer Stärken-Schwächen-Analyse wurden gemeinsam landesweit gültige Lösungsansätze für die Optimierung des Vertriebs mit Schwerpunkt "Personenbedienter Verkauf von Fahrscheinen" unter besonderer Berücksichtigung flächendeckender Präsenz und der Kundenbedürfnisse abgeleitet und formuliert. Für den Verantwortungsbereich der LNVG ist das erarbeitete Konzept Bestandteil des seit Januar 2003 geltenden Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG. Die Region Hannover und der Zweckverband Großraum Braunschweig haben vergleichbare Vereinbarungen getroffen.

Änderungen der vertraglich vereinbarten Vertriebsstruktur und -qualität sind nur mit Einverständnis der LNVG möglich. Ziel ist, den Service insgesamt für den Kunden zu verbessern. Wo eine für ihn im Einzelfall bessere Lösung gefunden wird, stimmt die LNVG deshalb auch Alternativkonzepten zu, z. B. wenn aus der geplanten Schließung von Reisezentren oder Netzagenturen 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 Fahrscheine erwerben, sondern kommen zudem oft in den Genuss von längeren Öffnungszeiten oder können weitere Serviceangebote wie Snacks, Zeitungen o. ä. in Anspruch nehmen.

13.1 Vertriebswege

DB-Reisezentren

Von den im Januar 2003 existierenden 47 DB-Reisezentren im Zuständigkeitsbereich der LNVG hat die DB AG in den ersten Jahren Laufzeit des DB Regio-Verkehrsvertrages bereits rund 20 % der Reisezentren in Agenturen umgewandelt. Um diesem Trend entgegenzuwirken, haben die niedersächsischen Aufgabenträger, das Land Bremen und die DB AG frühzeitig ein Öffnungszeitenkonzept für die DB-Reisezentren in Niedersachsen und Bremen verhandelt, das seit 2005 ebenfalls Bestandteil des laufenden Verkehrsvertrages ist. Mittels einer Nutzwertanalyse wurden die einzelnen Standorte in fünf sogenannte "Cluster" eingeordnet. Für jeden Cluster wurden Mindestöffnungszeiten definiert, die es der DB AG erlauben, innerhalb der Spanne bis zur Mindestöffnungszeit des nächst höheren Clusters individuell die Öffnungszeit eines Reisezentrums festzulegen. Die Umsetzung des Konzepts hat dazu beigetragen, kleinere DB-Reisezentren wieder in die Wirtschaftlichkeit zu führen und zu erhalten. Heute gibt es 31 DB-Reisezentren im Zuständigkeitsbereich der LNVG.

Agenturen

Die Anzahl an Agenturen und damit die Bedeutung dieses Vertriebsweges hat sich im Vergleich zu den Reisezentren deutlich erhöht. Bereits heute verkaufen Agenturisten an vielen Bahnhöfen im Zuständigkeitsbereich der LNVG Fahrscheine.

Beispiele für erfolgreiche Agenturen in Bahnhöfen sind Bad Zwischenahn, Bad Salzdetfurth und Hann. Münden. Die Verknüpfung des Fahrscheinverkaufs mit anderen publikumsstarken Aktivitäten wie Reisebüro, Touristikinformation, Bäckerei oder Gastronomie erhöht die Wirtschaftlichkeit und bietet den Reisenden persönliche Beratung und Verkauf vor Reiseantritt.

Stationäre Fahrausweisautomaten

Die DB verkauft heute bereits 80 % ihrer Fahrkarten für Züge des Nahverkehrs in Niedersachsen und Bremen an Automaten. An Standorten, an denen die DB den personenbedienten Verkauf eingestellt hat, müssen Fahrgäste ihre Fahrkarten zwangsweise am Automaten erwerben. Den Trend hin zu Automaten haben die Einführung von Pauschalpreistickets und die entsprechenden Preisdifferenzierungen zwischen den Vertriebskanälen – Niedersachsen-Tickets und Schönes-Wochenende-Tickets sind am Automaten günstiger als im personenbedienten Verkauf – gefördert.

Bis 2011 wird die DB alle Automaten durch neue Regionale Ticketautomaten (RTA) ersetzen, die Verbund-, Nah- und Fernverkehrsfahrkarten und darüber hinaus weitere Servicefunktionen anbieten, z. B. Sitzplatzreservierungen und Fahrplanauskünfte.

Fahrkartenverkauf im Zug

Falls ein Zugbegleiter anwesend ist, können Fahrgäste ihre Fahrkarte auch im Zug erwerben, allerdings nicht innerhalb der Verkehrsverbünde.

Die im Teilnetz Weser-Ems, auf Weser- und Lammetalbahn und bei der EVB eingesetzten Triebwagen sind mit Automaten ausgestattet, so dass Fahrgäste auf diesen Strecken die Möglichkeit haben, unmittelbar nach dem Einsteigen in den Zug ihren Fahrschein zu kaufen.

Weitere Vertriebswege

Ein flächendeckender und alle Tarife umfassender Vertrieb von Fahrscheinen für den SPNV über Internet, Handy oder e-Ticketing kann heute noch nicht garantiert werden. Die DB AG bietet zwar seit längerem den Verkauf über das Internet an; jedoch für den SPNV nur eingeschränkt.

13.2 Bewertung des derzeitigen Vertriebs

Die zwischen LNVG und DB Regio AG vertraglich vereinbarten Regelungen zum Vertrieb, der konstruktive Dialog am "Runden Tisch Vertrieb" mit Vertretern aller Aufgabenträger in Niedersachsen und Bremen, aber auch die Umsetzung des Öffnungszeitenkonzepts für DB-Reisezentren haben dazu beigetragen, dass gefährdete Reisezentren heute wieder wirtschaftlich geführt werden und "Agenturen" sich zu einer für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zuverlässigen Alternative zum Reisezentrum entwickelt haben. Fahrgäste können landesweit Fahrkarten "von Mensch zu Mensch" kaufen. An allen Bahnstationen sind zudem Automaten vorhanden, die Installation der neuen Regionalen Ticketautomaten (RTA) führt auch bei diesem Vertriebsweg nochmals zu einem deutlichen Qualitätsplus. Dort, wo es keine stationären Automaten gibt, können Fahrscheine an den Automaten im Zug gelöst werden. Aus Sicht des Kunden kann man zusammenfassend festhalten: Für die Fahrgäste ist die Qualität des Vertriebs in Niedersachsen – verglichen mit anderen Bundesländern – insgesamt gut.

Handlungsbedarf sehen insbesondere private EVU jedoch bei der Organisation des Vertriebs, wo die Bedingungen vielfältig durch die DB vorgegeben oder dominiert werden und so der Wettbewerb erschwert wird.

13.3 Strategische Ausrichtung für die nächsten Jahre

Unabhängig davon, mit welchem SPNV-Unternehmen der Fahrgast in Niedersachsen unterwegs ist, soll er künftig landesweit einheitlich und möglichst einfach an seinen Fahrschein gelangen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird die LNVG

- mehr Verantwortung übernehmen und die Lösung dieses unternehmensübergreifenden Themas federführend vorantreiben.
- nicht allein agieren. Der am "Runden Tisch Vertrieb" bewährte konstruktive Dialog mit Vertretern aller Aufgabenträger in Niedersachsen und Bremen, der DB Vertrieb GmbH und DB Regio AG soll

fortgeführt werden. Angepasst an die heutige Unternehmenslandschaft sollen künftig Vertreter aller SPNV-Unternehmen an den Runden Tisch gebeten werden, um auch deren Interessen einfließen lassen zu können.

- gemeinsam mit allen Beteiligten den vorhandenen Vertrieb weiterentwickeln und dabei fachliche und wirtschaftliche Aspekte ebenso berücksichtigen wie die transparente und diskriminierungsfreie Einbeziehung aller SPNV-Verkehrsunternehmen in Niedersachsen.
- die Rahmenbedingungen für den Vertrieb in Niedersachsen in den Verkehrsverträgen mit den SPNV-Unternehmen verankern und so auch weiterhin auf die Vertriebsstruktur und -qualität in Niedersachsen Einfluss nehmen.
- sich federführend darum kümmern, dass landesweit einheitliche, einfache und transparente Säulen des Vertriebs gegenüber Politik, Fahrgästen und breiter Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Im Sinne der Gleichbehandlung aller Fahrgäste in Niedersachsen sollte der Ansatz weiter verfolgt werden, jedem Fahrgast die Möglichkeit zu bieten, seinen Fahrschein vor Fahrtantritt erwerben zu können.

Ziel der LNVG ist es, gemeinsam mit den anderen SPNV-Aufgabenträgern in Niedersachsen, Hamburg und Bremen Standorte abzustimmen, an denen auch künftig ein personenbedienter Verkauf vorgesehen werden muss und welche Mindestöffnungszeiten jeweils zu garantieren sind. Diskutiert werden sollte in diesem Zusammenhang auch, ob bei Agenturen darüber hinausgehende Vorgaben, z. B. zum Erscheinungsbild, sinnvoll wären. Ähnliche Abstimmungen sollen auch zu den anderen Vertriebswegen erfolgen.

Um den Fahrgästen den Ticketkauf auch am Automaten so einfach und komfortabel wie möglich zu gestalten, soll dieser Vertriebsweg landesweit einheitlich und auf den modernsten Stand gebracht werden. An möglichst allen Bahnstationen im Gebiet der LNVG sollen Regionale Ticketautomaten installiert werden, die neben Nah- und Fernverkehrsfahrkarten auch Sitzplatzreservierung und Fahrplanauskünfte anbieten. Der Fahrkartenverkauf im Zug muss auf Ausnahmen begrenzt werden, damit sich das Begleitpersonal auf seine Serviceaufgaben konzentrieren kann.

Um den Kunden vor Reisebeginn eine möglichst breite Palette an Vertriebswegen anbieten zu können, wird sich die LNVG auch neuen Vertriebswegen nicht verschließen und Pilotprojekte (z. B. e-ticketing im HVV) wie bisher insbesondere dann unterstützen, wenn eine daran anknüpfende flächendeckende Einführung in der Praxis wahrscheinlich ist.

Die LNVG wird die Rahmenbedingungen für den künftigen Vertrieb in ihrem Zuständigkeitsbereich in Verkehrsverträgen mit allen SPNV-Unternehmen in Niedersachsen verankern und auch bei allen weiteren Ausschreibungsverfahren berücksichtigen.

Letztlich stellt sich die Frage, ob die Wettbewerbserfolge im Betrieb nicht auch auf den Vertrieb übertragbar sind. Die LNVG hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Aufgabenträgern Bremen, Hamburg, Region Hannover und Zweckverband Großraum Braunschweig durch Rahmenvorgaben den Vertrieb aus Fahrgastsicht zu vereinheitlichen.

14 Marketing und Kommunikation

14.1 Bilanz

Im Jahr 2000 nahm mit der NordWestBahn ein neues Unternehmen den Betrieb im niedersächsischen SPNV auf. Erstmals hatte die LNVG SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben, aus dem die NWB als Sieger hervorging. Die folgenden Jahre haben deutlich gemacht, dass die Vermarktung des SPNV-Angebots in Niedersachsen heute wichtiger ist denn je. Durch Einführung des Wettbewerbs hat sich der Markt stark verändert: Mit metronom, eurobahn, cantus, ARRIVA und WestfalenBahn gingen weitere Unternehmen an den Start und erbringen heute einen großen Teil der Verkehrsleistungen im SPNV. Wer sich da behaupten will, kann sich nicht mehr nur auf das eigentliche Basisangebot mit einem leicht merkbaren Taktfahrplan, modernen Fahrzeugen, gut ausgebauten Bahnstationen und einer flächendeckend modernen Vertriebsinfrastruktur beschränken. Kundenorientierte Kommunikation rückt mehr und mehr in den Vordergrund, denn "Was nützt das beste Angebot, wenn keiner davon weiß?"

Auf Fahrgäste, aber auch auf (regionale) Meinungsbildner zugeschnittene Marketing- und Kommunikationskonzepte gehören heute zum Alltagsgeschäft der Verkehrsunternehmen. Deren Bedeutung darf keinesfalls unterschätzt werden, denn sowohl für die Unternehmen als auch für den Aufgabenträger dreht sich alles um die Frage: Wie können Stammfahrgäste gehalten, neue Fahrgäste gewonnen und so der Kostendeckungsgrad des Nahverkehrs weiter verbessert werden?

Die neuen SPNV-Betreiber in Niedersachsen haben ihre Chance genutzt und in den vergangenen Jahren bewiesen, dass bei geringeren Kosten dennoch mehr Service und regionales Marketing möglich sind. Zum Teil beachtlich gestiegene Fahrgastzahlen in den Zügen von NordWestBahn, eurobahn oder metronom sind Lohn ihres Engagements. Möglich wurde dieser Erfolg jedoch auch durch Vorgaben der LNVG in ihren Ausschreibungsverfahren und den konstruktiven Dialog zwischen LNVG und den Unternehmen zum Marketing bereits ab dem Zeitpunkt der Auftragsvergabe.

Unterschiedliche Interessen und Rollen von Aufgabenträger und Unternehmen können zu Konflikten, bei klarer Rollenverteilung jedoch auch zum Erfolg führen. Wie ist das bisher in Niedersachsen gelungen?

Die LNVG

- schafft innerhalb von Wettbewerbsverfahren die Rahmenbedingungen für ein gutes "Produkt SPNV". Ein strecken- oder teilnetzbezogenes Gesamtkonzept mit verbessertem Fahrplan, modernen Zügen und ausgebauten Bahnstationen lässt sich natürlich viel besser vermarkten als ein bereits bestehendes Angebot ohne Investitionen in Fahrzeuge oder Infrastruktur.
- macht innerhalb von Wettbewerbsverfahren Vorgaben für den Bereich Marketingkommunikation. Allein oder in Abstimmung mit beteiligten Aufgabenträgern wird ein jährlich mindestens einzusetzendes Marketingbudget festgelegt. Um einen Eindruck davon zu bekommen, welche Zielgruppen mit welchen Maßnahmen vor Betriebsstart, am Tag der Betriebsaufnahme selbst und später im laufenden Betrieb angesprochen werden sollen, sind die Unternehmen aufgefordert, mit dem Angebot ein erstes linien- oder raumspezifisches Marketingkonzept abzugeben. Gewisse Vorgaben werden gemacht, unternehmerischer Spielraum bleibt dennoch vorhanden.
- legt großen Wert auf eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Unternehmen in allen Fragen des Marketings. Im Herbst jeden Jahres stimmen die Unternehmen ihre Marketingmaßnahmen für das Folgejahr mit der LNVG ab. Übergeordnete Themen wie neue Fahrplankonzepte werden gemeinsam gegenüber Presse, Öffentlichkeit und Meinungsbildnern kommuniziert. Regional touristische oder zielgruppenorientierte Maßnahmen hingegen stellt das EVU vor und setzt sie eigenverantwortlich um.
- verankert Anreizmodelle in den Verkehrsverträgen, die die Unternehmen u. a. motivieren sollen, durch Kommunikation neue Kunden zu gewinnen.

Die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zunächst daran interessiert, ihr Unternehmen am Markt zu platzieren und regional spezifische Informationen zum (neuen) Angebot zu kommunizieren. Zunehmende Konkurrenz durch den Wettbewerb im SPNV zwang auch DB Regio mehr oder weniger, heute andere, d. h. regions- oder linienspezifische Kommunikationskonzepte umzusetzen. In Abstimmung mit den Aufgabenträgern werden auch landesweite Projekte auf den

Weg gebracht, von denen zum Teil wiederum die anderen EVU profitieren.

Die zunächst nur vertraglich vereinbarte enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Bereich Marketing zwischen LNVG und allen Unternehmen hat sich aus Sicht der LNVG auch in der Praxis bewährt.

Auch DB Regio konnte durch den mit Inkrafttreten des laufenden Verkehrsvertrages vorgenommenen Kurswechsel hin zu linienbezogenen Marketingkonzepten und persönlicher Präsenz vor Ort stärkere Akzente setzen.

Die relativ kurzen Vertragslaufzeiten lassen ein Ausruhen nicht zu: Um sich dauerhaft am SPNV-Markt zu behaupten und weitere Kundenpotentiale zu erschließen, entwickeln alle Unternehmen ihre Marketingkonzepte auch im intensiven Dialog mit der LNVG ständig weiter. Den Maßnahmenplan für das Folgejahr stimmen sie mit der LNVG ab; in ihrer konkreten Ansprache gegenüber dem Fahrgast werden sie jedoch nicht eingeschränkt. Große Budgets und klassische Werbemittel wie Großflächenplakete oder Anzeigen garantieren noch keinen Erfolg: Die Unternehmen setzen heute vielmehr auf klare Fokussierung, Kooperationspartner und Direktmarketing.

Wettbewerb belebt zum einen das Geschäft, andererseits bringen die mit zunehmender Anzahl an Unternehmen auch zunehmenden Schnittstellen gewisse Defizite mit sich, die ein einzelnes Unternehmen allein nicht zu lösen vermag. Hier bedarf es eines Moderators, der sich im Sinne der Fahrgäste dieser übergeordneten Themen und Probleme annimmt.

14.2 Strategische Ausrichtung für die nächsten Jahre

Die LNVG wird im Bereich Marketing künftig selbst stärkere Akzente setzen als bisher. "Bewährtes fortsetzen und neue Herausforderungen annehmen" lautet deshalb die Devise für die kommenden Jahre. Um trotz Unternehmensvielfalt in Niedersachsen und Bremen für die Fahrgäste eine gewisse Einheitlichkeit des SPNV-Angebots zu gewährleisten, sind neue Ideen im Marketing auch bei der LNVG gefragt.

Wie vertraglich fixiert, werden die EVU ihre Marketingaktivitäten auch in den kommenden Jahren mit der LNVG abstimmen, aber weiterhin eigenverantwortlich umsetzen. Der in den jeweiligen Arbeitsgruppen bewährte konstruktive Dialog soll fortgeführt werden.

Neue Herausforderungen annehmen heißt, die bereits erwähnten Schnittstellen zwischen den Unternehmen zu optimieren und im Sinne der Fahrgäste möglichst landesweit gültige, einfache und transparente Lösungen für damit einhergehende Probleme zu entwickeln. Allein die folgende Auswahl macht deutlich, dass es in diesem Zusammenhang genug Themen gibt, die ein einzelnes EVU nicht lösen kann, denen sich LNVG künftig jedoch schwerpunktmäßig annehmen sollte:

- Speziell für den Freizeitverkehr könnten z. B. gemeinsam mit Tourismus-Organisationen attraktive "Bahn-Tourismus-Pakete" geschnürt werden, die bei allen in Niedersachsen verkehrenden EVU zum Zuge kämen.
- Reiseketten mit mehreren beteiligten EVU erfordern eine unternehmensübergreifende "Klare Kommunikation in Störungsfällen".
- Fahrgäste sollten möglichst auf einen Blick erkennen können, ob sie mit einem schnellen Zug, der an nur wenigen Stationen hält, oder aber einem langsameren Zug mit häufigeren Zwischenstopps fahren. Nahverkehrsprodukte unternehmensübergreifend treffend zu charakterisieren und dies über alle Medien zu kommunizieren, wäre Hauptziel eines Projektes "Produktbezeichnungen".

Kurzfristig sollen die bestehenden Defizite aufgezeigt, nach Prioritäten geordnet und Lösungen im engen Dialog mit den Unternehmen, aber auch den anderen Aufgabenträgern, Schritt für Schritt erarbeitet und umgesetzt werden.

Diese klar definierte Rollenverteilung kommt ganz sicher auch den Verkehrsunternehmen entgegen. Diese können wie bisher agieren und werden in ihrer Kommunikation gegenüber dem Fahrgast nicht eingeschränkt. Finanzielle Anreize über Verkehrsverträge fördern das unternehmerische Engagement und sollen dementsprechend berücksichtigt werden. Um vorhandene unternehmensübergreifende Fragestellungen kümmert sich federführend die LNVG. Gleichwohl sollen alle Unternehmen in die Entscheidungsprozesse eingebunden werden und getroffene Entscheidungen nicht nur mittragen, sondern in ihren Unternehmen vor allem "leben". Die LNVG ist überzeugt, auf diese Weise den bisher eingeschlagenen Weg noch erfolgreicher fortsetzen zu können.

15 Qualitätssicherung

Entscheidenden Anteil an der Akzeptanz des Angebots durch den Kunden hat die von den einzelnen Verkehrsunternehmen erbrachte Qualität. Die LNVG als Auftraggeber und Aufgabenträger überwacht die Erfüllung der vertraglich vereinbarten Leistungen: nicht nur aus quantitativer sondern ganz besonders auch aus qualitativer Sicht!

15.1 Qualitätsstandards

Um die vom Auftraggeber geforderte Qualität zu erreichen, werden in den Verkehrsverträgen verschiedenste Qualitätsstandards definiert:

- Pünktlichkeit
- Zugausfall
- Zugbildung
- Fahrscheinkontrollen
- Busnotverkehr/Schienenersatzverkehr
- Sauberkeit (der Fahrzeuge)
- Sicherheit
- Personal
- Kundenbetreuung
- Stationen

Für diese Qualitätsstandards werden die Anforderungen, die Art der Messung und die Bewertung der festgestellten Qualität beschrieben. Die LNVG erwartet, dass die EVU ihrerseits alles daran setzen, diese Qualitätsstandards zu erfüllen – das Handeln der EVU muss auf die Erwartungen der Kunden ausgerichtet werden. Die LNVG ist bereit für vertragsgemäß erbrachte Leistungen auch die vereinbarten Zuschüsse zu bezahlen. Sollte dies allerdings nicht der Fall sein, gibt es auch Abzüge bei Minderleistungen!

15.2 Qualitätskontrollen

Um die erbrachte Qualität kontrollieren zu können kann sich die LNVG unterschiedlicher Methoden bedienen:

- Meldungen an den Aufgabenträger durch das EVU in Form von täglichen Betriebslagemeldungen und monatlichen Statusberichten
- Kundenbefragungen (zweimal pro Jahr je EVU)
- Kundeneingaben
- Zugausfall-Datenbank
- Statusgespräche (ca. 3 bis 4 mal pro Jahr je EVU)
- Eigene Stichproben

Statusberichte

Diese monatlich in schriftlicher Form zu liefernden Statusberichte sind umfangreiche, zusammenfassende Berichte über alle vereinbarten Qualitätsstandards. Sie müssen innerhalb des Folgemonats geliefert werden. Sie enthalten neben reinen Kennzahlen auch Ausführungen zu Ursachen von Qualitätsmängeln und Vorschläge zu Verbesserungskonzepten. Alle Angaben in den Statusberichten sind abrechnungsrelevant. Die LNVG bekommt durch die Statusberichte einen Eindruck über die EVU, deren etwaigen Probleme und kann Vergleiche anstellen.

Betriebslagemeldungen

Die LNVG bekommt bereits von fast allen EVU täglich eine Meldung über Abweichungen von den geforderten Leistungen in Bezug auf Betriebslage (Verspätungen und Ursachen), Zugausfälle und Zugbildung. Diese Meldungen werden in standardisierter Form (Excel-Datei) per Email übermittelt. Eine Übertragung dieser Meldungen in eine Datenbank ermöglicht detaillierte Auswertungen. Deshalb werden von den EVU die Verspätungsgründe per Schlüsselnummer kodiert. Die LNVG bekommt dadurch sehr zeitnah ein Gespür über den täglichen Betrieb und die daraus resultierenden Probleme und kann u. a. bei Kundeneingaben gezielt auf die Suche nach Ursachen gehen. Außerdem können für die weitere Angebotskonzeption gezielte Auswertungen (z. B. strecken- oder zugbezogen) vorgenommen werden.

Sauberkeit	Information	Service
Sauberkeit der Züge innen Sauberkeit der Toiletten Sauberkeit der Züge außen Sauberkeit der Bahnhöfe	Lautsprecherdurchsagen und Informationen über Verspätungen im Zug Lautsprecheransagen am Bahnhof	Qualität der Betreuung durch das Zugpersonal Reaktion auf Beschwerden Fahrscheinerwerb (Verkaufsstellen, Automaten) Preis-Leistungsverhältnis
Fahrplanangebot	**Sicherheit/Schutz**	**Ausstattung/Komfort**
Häufigkeit der Verbindungen Umstiege/Anschlüsse Fahrzeit Verspätungen	Sicherheitsempfinden im Zug (tagsüber und abends) Sicherheitsempfinden am Bahnhof (tagsüber und abends)	Sitzplatzverfügbarkeit Raumangebot/Bequemlichkeit Gepäckablagen Raumklima im Zug

Abbildung C-27
Übersicht: Fragenbeispiele thematisch geordnet

Kundenbefragungen

Die je EVU zweimal jährlich durchgeführten Befragungen sind der Indikator um neben den sog. harten Qualitätsstandards (z. B. Pünktlichkeit, Zugausfälle) auch die weichen Kriterien wie Sauberkeit, Kundenbetreuung o. ä. bewerten zu können. Monetär bewertet werden nur die Aspekte der Kundenzufriedenheit, auf die die EVU direkten Einfluss haben.

Die LNVG misst dem Kundenmonitor wesentliche Bedeutung für kundenorientierte Anpassung der Qualitätsstandards und Einleitung qualitätsfördernder Maßnahmen bei. Das Handeln der EVU muss sich auf die Erwartungen der Kunden ausrichten. Deshalb werden die Kunden zur Einschätzung der Wichtigkeit und zum Urteil der wahrgenommenen Qualität befragt. Die Bewertung der wahrgenommenen Einzel-Qualitäten wird zu einem globalen Zufriedenheitswert zusammengefasst. Dieser ist maßgeblich für die Berechnung eines Malus. Die Gewichtung der Qualitätsstandards wird entsprechend der von den Kunden geäußerten Einschätzung der Wichtigkeit der einzelnen Merkmale festgelegt.

Die LNVG hat sich früh dazu bekannt, dass die Sicht des Kunden bei der Planung des Verkehrsangebots und dessen kontinuierlicher Verbesserung unverzichtbar ist. Die LNVG lässt deshalb auf vielen Linien seit Jahren repräsentative Kundenbefragungen durchführen. Die Fahrgäste werden hierbei sowohl zu ihrer Einschätzung der Wichtigkeit als auch zu ihrer Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsmerkmalen befragt.

Im Fokus des Interesses stehen dabei die vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zu beeinflussenden Aspekte. Da jedoch die Zufriedenheit der Kunden nicht nur hierdurch bestimmt wird, beinhalten die Fragebögen auch Nachfragen zum gesamten Reiseweg. Weiterhin wird den Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, auch auf nicht berücksichtigte Punkte hinzuweisen. Die Abbildung C-27 macht u. a. deutlich, dass sich nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern auch der Aufgabenträger LNVG dem Urteil der Kunden stellen. Dies gilt vor allem für die laufende Optimierung des landesweiten Fahrplans. Es betrifft aber auch langfristige Überlegungen, etwa die Frage, welche Fahrzeugeigenschaften auf bestimmten Strecken besonders gewünscht sind.

Die Ergebnisse der Kundenbefragungen werden regelmäßig zusammen mit den Verkehrsunternehmen diskutiert. Dies geschieht u. a. mit Hilfe eines sogenannten Aktionsportfolios. Darin werden die Qualitätsmerkmale in Abhängigkeit von ihrer Wichtigkeit für den Kunden und dem geäußerten Grad der Zufriedenheit geordnet. In der Folge werden Maßnahmenkonzepte abgestimmt, um die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Im Zeitablauf werden die ergriffenen Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Verkehrsunternehmen und LNVG sind sich darin einig, dass die konsequente Ausrichtung der täglichen Arbeit an den Kundenwünschen im gegenseitigen Interesse ist, da nur so bisherige Fahrgäste gehalten und zusätzliche gewonnen werden können.

Die Erfahrungen der LNVG mit dem Instrument der Kundenbefragungen sind durchweg positiv. Zum einen honorieren die Fahrgäste, dass ihre Meinung ernst genommen wird; nur so kann Kundenbindung aufgebaut werden. Zum anderen können durch dieses Instrument Verbesserungen des Leistungsangebots erheblich schneller und effizienter angegangen wer-

den. Ohne diese regelmäßigen Analysen besteht die Gefahr, dass erst dann mit der Problemsuche begonnen wird, wenn die Kunden bereits mit Abwanderung reagiert haben. Die in der Regel halbjährlich durchgeführten Untersuchungen zeigen hingegen rechtzeitig, wo Verkehrsunternehmen und LNVG auf negative Trends in der Zufriedenheit oder auf eine veränderte Einschätzung der Wichtigkeit bestimmter Merkmale reagieren müssen.

Kundeneingaben

Inzwischen erreichen Kundeneingaben immer öfter auch direkt die Aufgabenträger. Hauptthemen darin sind in der Regel die Angebotsplanung, Beschwerden über EVU (Qualitätsmängel), Tarifangelegenheiten. Die Informationen aus den Kundeneingaben dienen der Ursachenforschung im eigenen Hause und durch die EVU.

Auch die EVU berichten in ihren Statusberichten über deren Kundeneingaben. Die Erkenntnisse aus den Kundeneingaben werden mit den Statusberichten abgeglichen.

Zugausfall-Datenbank

Nicht erbrachte Verkehrsleistungen werden nicht vergütet. Aus diesem Grund ist die LNVG bemüht, eine möglichst umfangreiche Datenbank aller Zugausfälle zu pflegen. Als Quellen dienen dabei Vorabmeldungen durch die EVU (z. B. über geplante Schienenersatzverkehre infolge von Bauarbeiten), Betriebslagemeldungen der EVU (ad hoc-Ausfälle), Kundeneingaben, Presseberichte (über Betriebsstörungen) und eigene Beobachtungen. Diese gesammelten Daten werden mit den abrechnungsrelevanten Meldungen der EVU (z. B. aus den Statusberichten) abgeglichen um "vergessene" Zugausfälle aufzuspüren.

Statusgespräche

Diese regelmäßig drei- bis viermal pro Jahr mit jedem EVU stattfindenden Treffen dienen der Behandlung von komplexeren Themenfeldern, der Vorstellung besonderer Projekte oder (neuer) Betriebseinrichtungen (z. B. Betriebszentralen, CallCentern) und dem allg. Austausch über das Betriebsgeschehen. Je nach Tagesordnung können dabei die unterschiedlichsten Fachabteilungen beteiligt werden. Dadurch entsteht ein interdisziplinärer Austausch und es können sich Synergieeffekte ergeben.

Alle durch die oben dargestellten Methoden erhobenen Daten werden ständig miteinander abgeglichen. Dadurch können sofort Unplausibilitäten erkannt werden. Sollten z. B. Ergebnisse aus den Kundenbefragungen oder direkte Kundeneingaben Hinweise auf Leistungsverschlechterungen ergeben, wird dies mit den Liefernachweisen der EVU verglichen. Sollte es hier zu Unstimmigkeiten kommen, wäre dies Anlass für die LNVG, das direkte Gespräch mit dem betroffenen EVU zu suchen.

15.3 Verfahren bei erkannten Mängeln

Sollten Qualitätsmängel durch die o. g. Kontrollen erkannt werden, wird eine gemeinsame Ursachenforschung von EVU und LNVG betrieben. Dies kann unter hinzuziehen von weiteren – auch externen – Fachleuten (z. B. aus den Werkstätten, von Fahrzeug- und Anlagenherstellern, Infrastrukturbetreibern) geschehen. Es werden Maßnahmen-Kataloge erarbeitet, die anschließend von den EVU umgesetzt werden. Durch die LNVG geschieht eine Erfolgskontrolle der eingeleiteten Maßnahmen. Darüber hinaus sehen die Verkehrsverträge das Einbehalten von Malusbeträgen vor, wenn die geforderten Qualitätsstandards von den EVU nicht eingehalten werden.

15.4 Grundsätze der Malusregelung

Das gesamte Bewertungssystem basiert auf dem Zuschussbedarf gemäß Verkehrsvertrag. Die Bewertung der Qualitätsstandards basisiert zum einen auf den betrieblichen Kennzahlen (Pünktlichkeit, Zugbildung, Sauberkeit der Fahrzeuge) und zum anderen auf den Kundenbefragungen (Sauberkeit der Fahrzeuge, Sicherheit, Personal, Kundenbetreuung). Sollten die vertraglich vereinbarten Qualitätsziele von den EVU nicht erreicht werden, kommt es zu Abzügen vom Zuschussbetrag. Für jeden Qualitätsstandard ist ein separates Bewertungsverfahren festgelegt. Für ausgefallene Züge wird keinerlei Zuschuss gezahlt.

15.5 Erfolgsbilanz seit 1996

Die konsequente Umsetzung der Wettbewerbsstrategie hat die Qualität der Verkehrsleistungen in Niedersachsen spürbar verbessert. Die Ausschreibungen haben es der LNVG ermöglicht, weitergehende und umfangreiche Qualitätsstandards vorzuschreiben als dies noch vor zehn Jahren der Fall war. Durch konkurrierende EVU entsteht der nötige Druck, sich auch auf dem Gebiet der Qualität von den Mitbewerbern unterscheiden zu wollen. Gerade im Bezug auf die sog. weichen Kriterien haben die EVU Spielräume, sich ein eigenes Profil zu erarbeiten und um potentielle Kunden zu werben. Die LNVG begrüßt es, wenn EVU selber aktiv auf (potentielle) Kunden zugehen, sie will keine reinen "Carrier" sondern fordert das EVU als Ganzes mit all seinem Know-how.

Die erheblichen Modernisierungen im SPNV-Fahrzeugpark haben die Verkehrsqualität (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Fahrkomfort) deutlich verbessert. Besonders deutlich wird dies bei der Entwicklung in einem der Schlüssel-Qualitätsstandards, der Pünktlichkeit (s. Abbildung C-28): Seit 1996 hat sich der erreichte Pünktlichkeitsgrad (für Züge mit einer Verspätung zwischen 0 und 5 Minuten) signifikant verbessert: Lag der Jahresdurchschnitt im Jahre 1996 noch bei 90,62 % so betrug er für das Jahr 2007 schon 94,28 % und für das erste Quartal 2008 sogar 96,14 %. Damit gehört der Bereich der LNVG mit zu den pünktlichsten im Bundesvergleich.

15.6 Fortentwicklung

Es findet eine ständige Überprüfung statt, ob die vereinbarten Qualitätsstandards angepasst und weiterentwickelt werden müssen. Das geschieht auch durch die Rückkopplung der Erkenntnisse aus den Statusberichten, den Kundeneingaben und dem Kundenmonitor.

Da sich die Pünktlichkeit in Niedersachsen schon auf

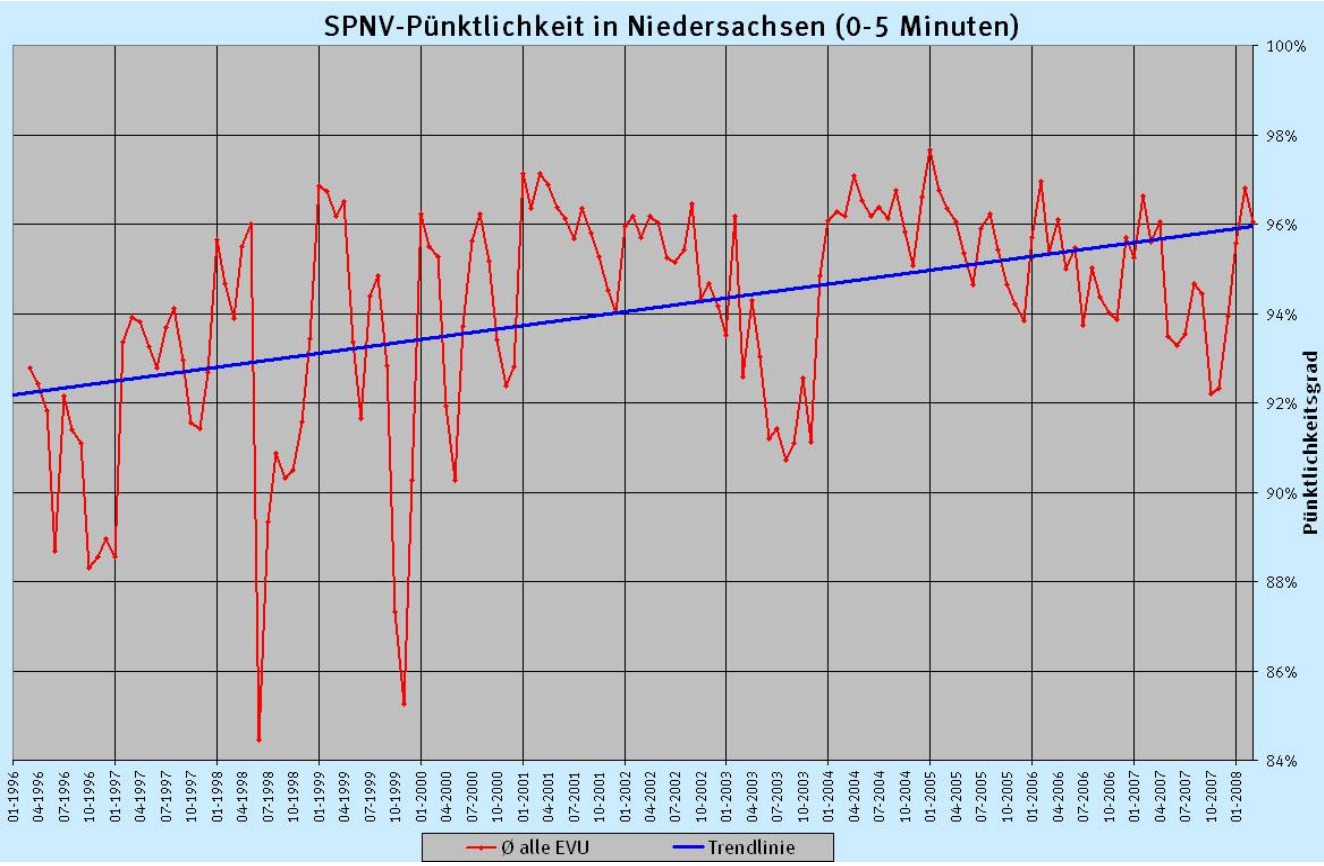


Abbildung C-28
SPNV-Pünktlichkeit in Niedersachsen 1996 bis 2008

sehr hohem Niveau befindet, muss nun der Fokus auf andere wichtige Themen, wie z. B. die unternehmensübergreifende Reisenden- und Störungsinformationen oder die weitere Verbesserung der Anschlusssicherung (auch zum übrigen ÖPNV) gelegt werden. Problematisch sind allerdings grundlegende Veränderungen durch die langfristigen vertraglichen Festlegungen und dem Anspruch der LNVG, möglichst einheitliche Verkehrsverträge abzuschließen. Hier bedarf es umfassender Gespräche mit allen EVU und ggf. weiteren Aufgabenträgern, sofern es sich um gemeinsame Verkehrsverträge handelt. Ziel muss es sein, weitgehend einheitliche Qualitätsstandards und Zielwerte für alle in Niedersachsen verkehrenden EVU zu haben. Der Kunde unterscheidet bei seinen Ansprüchen nicht zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen - von daher sollte auch die gebotene Qualität vergleichbar und auf hohem Niveau sein. Vorraussetzung dafür sind vergleichbare Rahmenbedingungen.

Ergänzt werden die vorstehend beschriebenen Maßnahmen zur Qualitätssicherung durch Rechte der Fahrgäste, die sich aus dem Beförderungsvertrag und der Verordnung (EG) Nr.1371/2007 vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ergeben. Diese Fahrgastrechte beinhalten für die EVU u. a. die Verpflichtung, dem Fahrgast bei Verspätungen Erstattungen vom Fahrpreis zu gewähren bzw. alternative Reisemöglichkeiten anzubieten.

Bedeutung erlangt dies insbesondere für den Fernverkehr, da hier keine Qualitätssteuerung über Verkehrsverträge erfolgt. Die Verordnung sieht daher folgerichtig unterschiedliche Reaktionsmöglichkeiten zwischen Fernverkehr und SPNV vor. Da bei den Regelungen der Verordnung die Qualitätssteuerung beim SPNV nicht als Hauptziel verfolgt wird, sollten sich die finanziellen Belastungen aufgrund der Fahrgastrechte im Bereich des SPNV in einem vernünftigen Rahmen halten. Fahrgastrechte müssen so ausgestaltet sein, dass der Verwaltungsaufwand für die EVU möglichst gering ausfällt.

Mit dem neuen Fahrgastrechte-Gesetz gelten seit dem 29.07.2009 einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland. Damit werden den Kunden gleiche Rechte bei allen Eisenbahnverkehrunternehmen im Nah- und Fernverkehr eingeräumt. Kern der neuen Fahrgastrechte sind zwei Entschädigungsstufen, nach denen Zugverspätungen ausgeglichen werden. Über diese Entschädigungsstufen hinaus gibt es zusätzliche Detailregelungen, die festlegen, in welchen Fällen die Kunden Anspruch beispielsweise auf die Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie Taxi oder eine Hotelübernachtung haben. Den einzelnen EVU bleibt es dabei unbenommen, unter dem Aspekt der Kundenbindung oder des Marketings weitergehende Rechte für Fahrgäste anzubieten.

Abschnitt D
Das Angebotskonzept

16 Zielnetz 2013+

16.1 Übersicht

Allgemeines

Aufbauend auf den allgemeinen strategischen Ansätzen zur Gestaltung des SPNV-Angebots sowie der bisherigen Entwicklung der Linien werden im folgenden Entwicklungsziele, geplante Bedienungskonzepte und daraus abgeleitete Maßnahmen für jede Linie vorgestellt.

Da zum Ende des Jahres 2012 der "große" Verkehrsvertrag für den SPNV mit der DB Regio AG ausläuft, wird unter dem Arbeitstitel "Zielnetz 2013+" ein Planungshorizont beschrieben, der davon ausgeht, dass alle Linien im Wettbewerb vergeben worden sind. Insofern stellt das Zielnetz 2013+ die Grundlage für die kommenden Ausschreibungen der SPNV-Leistungen dar.

Sofern die dafür benötigten Finanzmittel zur Verfügung stehen und die benachbarten Aufgabenträger den Angebotskonzepten zustimmen, sollen die Maßnahmen im Zeitraum 2010 bis 2017 umgesetzt werden. Die konkreten Realisierungszeitpunkte für die einzelnen Maßnahmen hängen dann ab von der Betriebsaufnahme der einzelnen Wettbewerbsnetze, da viele Maßnahmen zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden sollen, sowie den Abschlüssen von Vereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen.

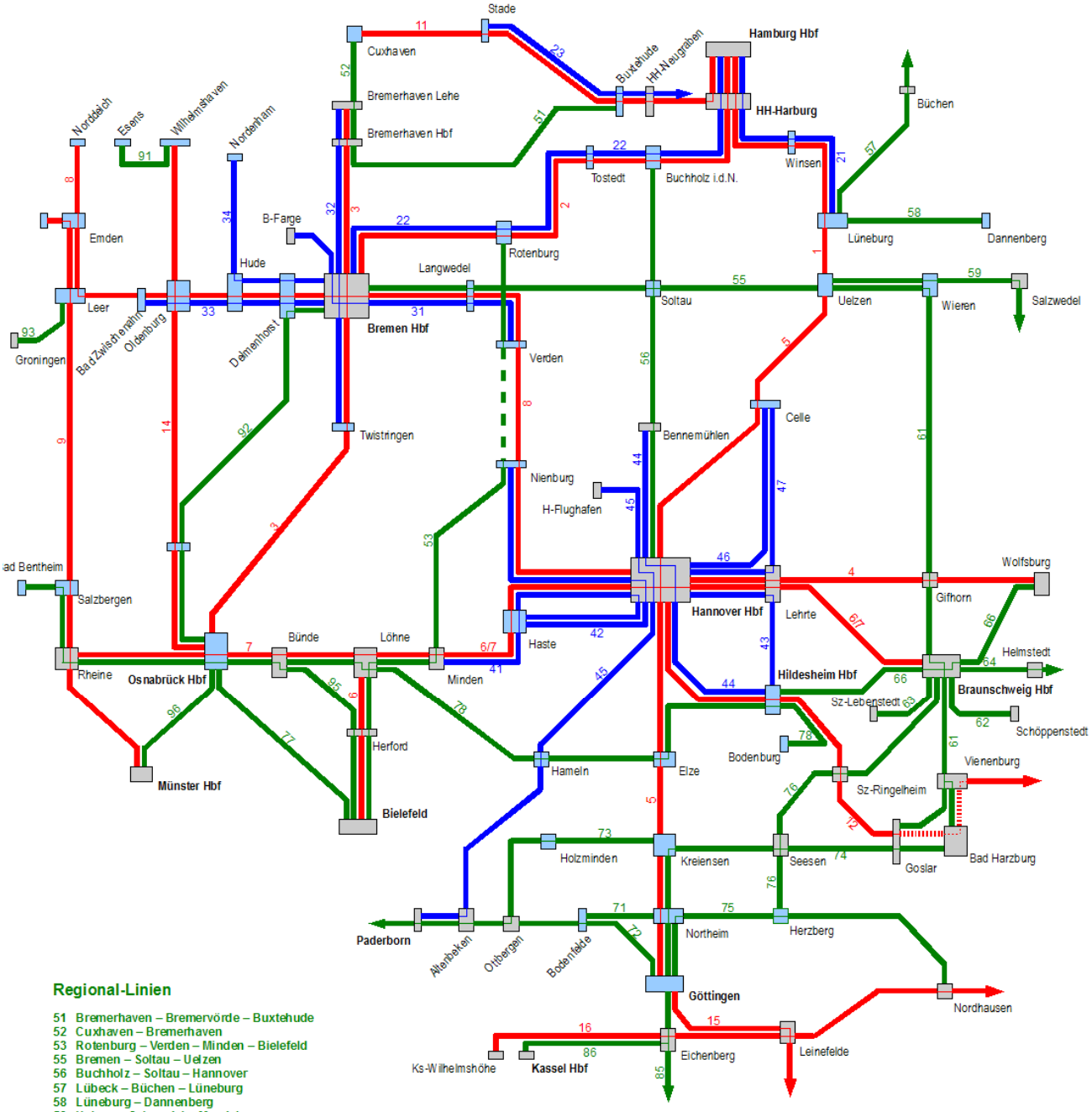
Liniennetz

Das Zielnetz 2013+ (s. Abbildung D-1) entspricht im Wesentlichen dem Liniennetz 2008, das sich in seiner Struktur bewährt hat und nun weiterentwickelt werden soll. Zur eindeutigen Identifizierung der Linien wurden Liniennummern vergeben, die jedoch nur für die Dokumentation und nicht unter Marketinggesichtspunkten vergeben wurden. Veränderungen im Liniennetz ergeben sich aus dem Wunsch nach zusätzlichen durchgehenden Angeboten in die Zentren, aus der Weiterentwicklung von Infrastruktur und Teilnetzen sowie aus der Notwendigkeit ökonomischer Optimierungen und dem Bedarf an nachfragegerechten Platzkapazitäten.

Das Grundgerüst im SPNV bilden die Linien des Express-Netzes (X-Linien). Das elektrifizierte Grundnetz wird ergänzt durch drei dieselbetriebene X-Linien. Aufgrund der Angebots- und Nachfragestruktur wird die Regional-Linie Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück im Zielnetz 2013+ als neue Linie X 14 dem Express-Netz zugeordnet. Die beiden bisher zweistündlich verkehrenden Express-Linien Hannover – Bad Harzburg – Halle (Saale) sowie Hannover – Bad Harzburg sollen zu einer neuen Linie X 12 vereinigt werden, mit dem Ziel Angebot und Fahrzeugeinsatz besser zu verknüpfen.

Die Metropol-Linien (M-Linien) ergänzen das Angebot im näheren Umland der Ballungsräume Hamburg, Bremen und Hannover und verkehren ausschließlich in elektrischer Traktion. Die Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen werden zu einer neuen Linie M 22 Hamburg – Bremen vereinigt. Im Metropol-Netz Bremen ergeben sich dadurch Änderungen in den Linienführungen. So wird die Linie Twistringen – Bremen künftig statt nach Rotenburg nach Bremerhaven durchgebunden. Die Linie Oldenburg – Bremen wird bis Bad Zwischenahn verlängert.

Als Angebot der "Fläche" sind die übrigen Linien als Regional-Linien (R-Linien) in der Regel dieselbetrieben und verkehren überwiegend auf regionalen Eisenbahnstrecken. Die Regional-Linien in elektrischer Traktion, die außerhalb der Metropolregionen auf Hauptstrecken verkehren, wie z. B. die Linien R 95 Bad Bentheim – Bielefeld und R 96 Osnabrück – Münster weisen einige Merkmale der Produktlinie "Metropol" auf. Daher wird auf diesen Linien der höhere Angebotsstandard (Takt, Bedienungszeitraum, Anzahl der Züge) der Produktlinie Metropol zugrunde gelegt. Im Rahmen des Ausbaus der RegionalStadtBahn Braunschweig wird eine neue Linie R 61 Uelzen – Bad Harzburg/Goslar durch die Braunschweiger Innenstadt geführt. Die Linie Holzminden – Kreiensen soll mit der Linie (Bielefeld –) Paderborn – Holzminden zu einer neuen Linie verknüpft werden. Auch die Linie Hildesheim – Braunschweig soll mit der Linie Braunschweig – Wolfsburg zu einer neuen Linie R 66 Hildesheim – Wolfsburg verbunden werden.



Regional-Linien

51 Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude
52 Cuxhaven – Bremerhaven
53 Rotenburg – Verden – Minden – Bielefeld
55 Bremen – Soltau – Uelzen
56 Buchholz – Soltau – Hannover
57 Lübeck – Büchen – Lüneburg
58 Lüneburg – Dannenberg
59 Uelzen – Salzwedel – Magdeburg
61 Uelzen – Braunschweig – Bad Harzburg/Goslar
62 Braunschweig – Schöppenstedt
63 Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt
64 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg
66 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg
71 Bodenfelde – Northeim
72 Ottbergen – Göttingen
73 Paderborn – Holzminden – Kreiensen
74 Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg
75 Göttingen – Northeim – Nordhausen
76 Braunschweig – Seesen – Herzberg
77 Osnabrück – Bielefeld
78 Bünde – Löhne – Hildesheim – Bodenburg
85 Göttingen – Eichenberg – Bebra
86 Göttingen – Eichenberg – Kassel
91 Esens – Wilhelmshaven
92 Bremen – Vechta – Osnabrück
93 Leer – Groningen
95 Bad Bentheim – Osnabrück – Bielefeld
96 Osnabrück – Münster

Metropol-Linien

21 Hamburg – Lüneburg
22 Hamburg – Bremen
23 Stade – Hamburg Hbf – Pinneberg
31 Bremen-Farge – Bremen – Verden
32 Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen
33 Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen
34 Nordenham – Bremen
41 Minden – Hannover – Haste
42 Nienburg – Hannover – Haste
43 Hannover – Lehrte – Hildesheim
44 Bennemühlen – Hannover – Hildesheim
45 H-Flughafen – Hannover – Paderborn
46 Celle – Hannover
47 Celle – Lehrte – Hannover

Express-Linien

1 Hamburg – Uelzen
2 Hamburg – Bremen
3 Bremerhaven – Bremen – Osnabrück
4 Hannover – Wolfsburg
5 Uelzen – Hannover – Göttingen
6 Bielefeld – Hannover – Braunschweig
7 Rheine – Hannover – Braunschweig
8 Norddeich – Bremen – Hannover
9 Emden – Rheine – Münster
11 Cuxhaven – Hamburg
12 Hannover – Goslar – Halle
14 Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück
15 Göttingen – Erfurt – Chemnitz
16 Kassel – Halle

Abbildung D-1 **Linienkonzept Zielnetz 2013+**

Bedienungsangebot

Der Bedienungsstandard der einzelnen Linien orientiert sich an den strategischen Vorgaben (s. Kapitel 8) und ist für die einzelnen Linien in Abbildung D-3 dargestellt. Das unterstellte Bedienungsangebot und die darauf kalkulierten Betriebsleistungen stellen das Grundgerüst dar. Dieses Angebot muss im Rahmen kommender Ausschreibungsverfahren an den konkreten Rahmenbedingungen (z. B. Fahrplan, Werkstattstandort, Einsatzplanung) gespiegelt werden, so dass das bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellende Leistungsangebot entsprechend verändert werden kann.

Die Verbesserung des Bedienungsangebots auf den einzelnen Linien führt insgesamt zu Mehrleistungen von knapp 2,7 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Bereich der LNVG. Bezogen auf das Angebot des Fahrplans 2008 entspricht dies einer prozentualen Steigerung von etwa 8 %. Diese Mehrleistungen werden in der Regel im Rahmen von Ausschreibungen bestellt, so dass bei einer gleichzeitigen Optimierung des Fahrplans die Zunahme des absoluten Zuschussbedarfs in den meisten Fällen unter diesem Wert liegen dürfte. Die Finanzierbarkeit der Mehrleistungen muss im Rahmen von Ausschreibungsverfahren im Einzelfall geprüft werden.

Größere Veränderungen im Angebotsvolumen ergeben sich bei folgenden Linien:

- X 3 Bremerhaven – Osnabrück durch Einführung eines Stundentakts zwischen Bremerhaven und Bremen,
- X 8 Norddeich – Hannover durch Einführung eines Stundentakts zwischen Oldenburg und Bremen,
- X 14 Wilhelmshaven – Osnabrück durch Einrichtung zusätzlicher Verstärker,
- M 21 Hamburg – Lüneburg durch Einführung eines Stundentakts an Sonntagen,
- M 22 Hamburg – Bremen durch Verbindung der beiden Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen zu einer neuen durchgehenden Linie,
- M 33 Bad Zwischenahn – Bremen durch Verlängerung der Linie von Oldenburg nach Bad Zwischenahn,
- R 55 Bremen – Uelzen durch konsequente Vertaktung und Verbesserung des Angebots am Wochenende,
- R 56 Buchholz – Hannover durch verbesserte Durchbindungen nach Hannover und Einführung eines Stundentakts an Sonntagen,
- R 66 Hildesheim – Wolfsburg durch Einführung eines Stundentakts zwischen Hildesheim und Braunschweig sowie
- durch einen durchgängigen Stundentakt am Wochenende auf den Linien X 11 Cuxhaven – Hamburg, M 32 Bremerhaven – Twistringen, M 34 Nordenham – Bremen, R 52 Cuxhaven – Bremerhaven, R 77 Osnabrück – Bielefeld und R 92 Bremen – Vechta – Osnabrück.

Die von der LNVG vorgeschlagenen Maßnahmen verändern nicht nur das Leistungsangebot im Bereich der LNVG sondern auch das der benachbarten Aufgabenträgern (siehe Abbildung D-2). Einzelne Angebotsverbesserungen konnten bereits im Fahrplan 2009 oder Fahrplan 2010 umgesetzt werden.

Aufgabenträger/Länder	Veränderung in Mio. Zugkilometer pro Jahr
LNVG	2,76
Region Hannover	0,32
Zweckverband Großraum Braunschweig	0,18
Hamburg	0,31
Bremen	0,17
Nordrhein-Westfalen	0,07
Hessen	0,01
Sachsen-Anhalt	0,01
Thüringen	0
Schleswig-Holstein	0

Abbildung D-2
Leistungsveränderung Zielnetz 2013+ bezogen auf Fahrplan 2008 nach Aufgabenträgern

Linie		Bedienungsstandard (Grundtakt)			Fahrzeuge
		Mo bis Fr	Sa	So	
X 1	Hamburg – Uelzen	60-min	60-min	60-min	DoSto
X 2	Hamburg – Bremen	60-min	60-min	60-min	DoSto
X 3	Bremerhaven – Bremen – Osnabrück	60-min	60-min	60-min	DoSto
X 5	Uelzen – Hannover – Göttingen	60-min	60-min	60-min	DoSto
X 6	Bielefeld – Hannover – Braunschweig	120-min	120-min	120-min	DoSto
X 7	Rheine – Hannover – Braunschweig	120-min	120-min	120-min	DoSto
X 8	Norddeich – Emden Emden – Bremen – Hannover	120-min 60-min	120-min 60-min	120-min 60-min	DoSto
X 9	Emden Außenhafen – Emden Emden – Rheine – Münster	kein Takt 60-min	kein Takt 60-min	kein Takt 60-min	DoSto
X 11	Cuxhaven – Hamburg	60-min	60-min	60-min	DoSto (Diesel)
X 12	Hannover – Goslar – Bad Harzburg	60-min	60-min	60-min	VT
X 14	Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück	60-min	60-min	60-min	VT
M 21	Hamburg – Lüneburg	60-min	60-min	60-min	DoSto
M 22	Hamburg – Tostedt – Rotenburg – Bremen	60-min	60-min	60-min	DoSto
M 23	Stade – Buxtehude Buxtehude – Hamburg-Neugraben (– Hamburg Hbf)	60-min 20-min	60-min 30-min	60-min 30-min	ET
M 31	Bremen-Farge – Bremen Hbf Bremen Hbf – Verden	30-min 30-min	30-min 60-min	30-min 60-min	ET
M 32	Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen	60-min	60-min	60-min	ET
M 33	Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen	60-min	60-min	60-min	ET
M 34	Nordenham – Bremen	60-min	60-min	60-min	ET
M 41	Minden – Hannover – Haste	60-min	60-min	60-min	ET
M 42	Nienburg – Hannover Hannover – Haste	60-min 60-min	60-min 60-min	60-min -	ET
M 43	Hannover – Lehrte – Hildesheim	60-min	60-min	60-min	ET
M 44	Bennemühlen – Hannover Hannover – Hildesheim	30-min 60-min	30-min 60-min	60-min 60-min	ET
M 45	Hannover Flughafen – Hannover Hannover – Hameln Hameln – Bad Pyrmont Bad Pyrmont – Paderborn	30-min 30-min 60-min 60-min	30-min 30-min 60-min 60-min	30-min 60-min 60-min 120-min	ET
M 46	Celle – (Kurve) – Hannover	60-min	60-min	60-min	ET
M 47	Celle – Lehrte – Hannover	60-min	60-min	60-min	ET
R 51	Bremerhaven – Bremervörde Bremervörde – Buxtehude	60-min 60-min	120-min 60-min	120-min 120-min	VT
R 52	Cuxhaven – Bremerhaven	60-min	60-min	60-min	VT
R 53	Rotenburg – Verden – Minden (– Bielefeld)	120-min	120-min	120-min	VT
R 55	Bremen – Soltau – Uelzen	120-min	120-min	120-min	VT
R 56	Buchholz – Soltau – Hannover	60-min	60-min	60-min	VT
R 57	Lübeck – Büchen – Lüneburg	60-min	60-min	60-min	VT
R 58	Lüneburg – Dannenberg	kein Takt	kein Takt	kein Takt	VT
R 59	Uelzen – Salzwedel (– Magdeburg)	120-min	120-min	120-min	DoSto
R 61	Uelzen – Wittingen – Bad Harzburg	120-min	120-min	120-min	RSB
R 66	Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg	60-min	60-min	120-min	ET
R 71	Bodenfelde – Northeim	120-min	120-min	120-min	VT
R 72	Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen	120-min	120-min	120-min	VT
R 73	(Paderborn –) Holzminden – Kreiensen	120-min	120-min	120-min	VT
R 74	Göttingen – Kreiensen Kreiensen – Bad Harzburg	120-min 60-min	120-min 60-min	120-min 120-min	VT
R 75	Göttingen – Northeim Northeim – Nordhausen	120-min 60-min	120-min 60-min	120-min 60-min	VT
R 76	Braunschweig – Seesen Seesen – Herzberg	60-min 60-min	60-min 60-min	60-min 120-min	VT
R 77	Osnabrück – Halle Halle – Bielefeld	60-min 30-min	60-min 60-min	60-min 60-min	VT
R 78	(Bünde –) Löhne – Hameln Hameln – Hildesheim – Bodenburg	60-min 60-min	60-min 60-min	120-min 60-min	VT
R 86	Göttingen – Kassel	60-min	60-min	60-min	ET
R 91	Esens – Wilhelmshaven	60-min	60-min	60-min	VT
R 92	Bremen – Vechta – Osnabrück	60-min	60-min	60-min	VT
R 93	Leer – Nieuweschans (– Groningen)	120-min	120-min	120-min	VT
R 95	Bad Bentheim – Osnabrück – Bielefeld	60-min	60-min	60-min	ET
R 96	Osnabrück – Münster	60-min	60-min	60-min	ET

Abbildung D-3 **Bedienungsstandard der einzelnen Linien im Zielnetz 2013+**

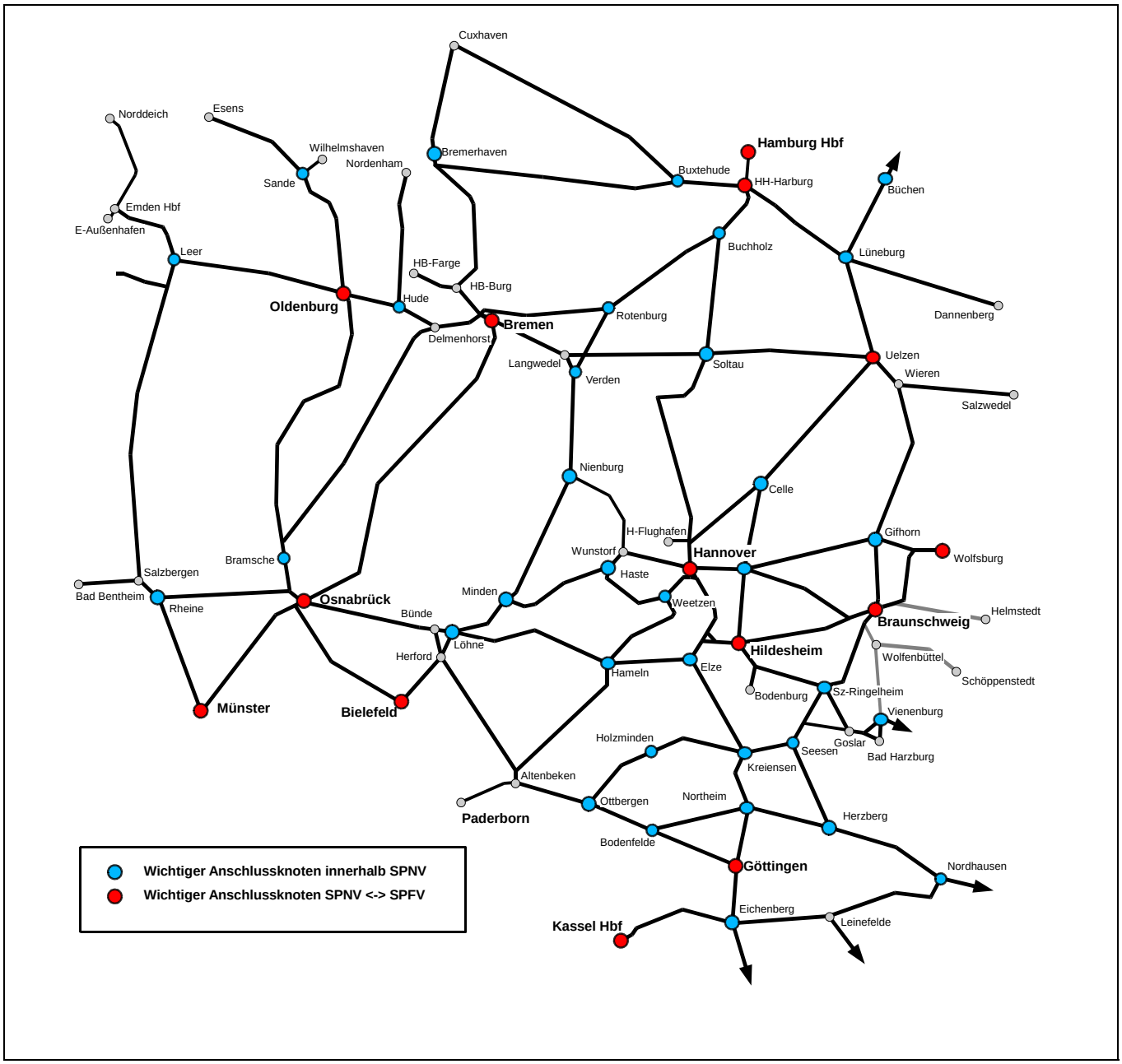


Abbildung D-4
Linienverknüpfung Zielnetz 2013+

Linienverknüpfungen

Die Linienverknüpfungen im Zielnetz 2013+ zeigt Abbildung D-4. Dargestellt sind die wichtigen Anschlussknoten innerhalb des SPNV sowie zwischen dem SPNV und dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). An den Stationen mit diesen Schnittstellenfunktionen werden besondere Anforderungen hinsichtlich Fahrgastinformation, Barrierefreiheit und weiterer Servicemerkmale gestellt.

Infrastrukturmaßnahmen

Durch die Zunahme des Schienengüterverkehrs hat die Infrastruktur auf einigen Strecken und insbesondere in wichtigen Knoten die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht. Hier sind die DB Netz AG sowie der Bund als Eigentümer aufgefordert, schnell die Infrastruktur insbesondere in den Eisenbahnknoten Hamburg und Bremen sowie auf deren Zulaufstrecken auszubauen, damit auch in naher Zukunft die erforderlichen Kapazitäten bei der Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem sind die noch bestehenden Geschwindigkeitseinschränkungen im Netz zu beseitigen. Durch regelmäßige Instandhaltungsarbeiten ist dauerhaft ein qualitativ hochwertiger Zustand der Infrastruktur zu erhalten.

Zur Umsetzung des Zielkonzepts sind folgende größere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg,
- zweigleisiger Ausbau Hildesheim – Groß Gleidingen,
- Ausbau der Heidebahn zwischen Buchholz und Bennemühlen für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h,
- Streckenausbau zwischen Langwedel und Soltau zur Verkürzung der Fahrzeit auf unter 30 Minuten,
- Verlängerung von Bahnsteigen an mehreren Stationen, um die Bedienung längerer Zugeinheiten mit einer höheren Sitzplatzkapazität zu ermöglichen.

Darüber hinaus sollten zur Erhöhung der Betriebsqualität, Verbesserung des Fahrplans und Erhöhung der Trassenkapazitäten an mehreren Stationen höhengleiche Bahnsteigzugänge beseitigt werden. Dies betrifft zahlreiche Stationen auf den Strecken Leer – Rheine und Bremerhaven – Bremen sowie z. B. die Stationen Eystrup und Banteln. Diese betrieblichen Zwangspunkte können nur durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG beseitigt werden.

Fahrzeugkonzept

Für das konzipierte Bedienungsangebot im Zielnetz 2013+ ist der in Abbildung D-5 dargestellte Fahrzeugeinsatz vorgesehen.

Die im Bereich der LNVG zukünftig zum Einsatz kommenden Fahrzeuge können drei Fahrzeugtypen zugeordnet werden:

- Mit einem Anteil von über 40 % an den Betriebsleistungen innerhalb der LNVG werden die lokbespannten Doppelstock-Züge das Rückgrat im SPNV bilden. Auch wenn sich die Zugkonfigurationen auf den einzelnen Linien durch die Anzahl der eingesetzten Doppelstockwagen, der konkreten Ausgestaltung der Wagen sowie die Traktionsart (Elektro oder Diesel) unterscheiden können, werden alle Doppelstock-Züge im Wesentlichen einheitliche Systemmerkmale sowie ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen.
- Ebenfalls stark vertreten bleiben Dieseltriebwagen mit einer Kapazität von 130 bis 140 Sitzplätzen (VT 130). Sie werden einen Anteil von ungefähr einem Drittel an den Betriebsleistungen der LNVG haben. Auf den meisten Linien werden Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Typischer Vertreter dieses Fahrzeugtyps ist der Coradia LINT 41, der in Niedersachsen derzeit häufig und in mehreren Varianten eingesetzt wird.
- Ungefähr 20 % der Betriebsleistungen der LNVG werden zukünftig von elektrischen Triebwagen erbracht. Bedarf besteht überwiegend an Triebwagen mit Kapazitäten von etwa 200 oder 280 Sitzplätzen (ET 200/ET 280). Durch ihr Beschleunigungsvermögen und einen relativ geringen Energieverbrauch bei dichten Haltestellenabständen werden diese überwiegend in den Metropolregionen den S-Bahn-Verkehr übernehmen.

Die weitere Beschaffung von Fahrzeugen wird sich an diesen Fahrzeugtypen orientieren.

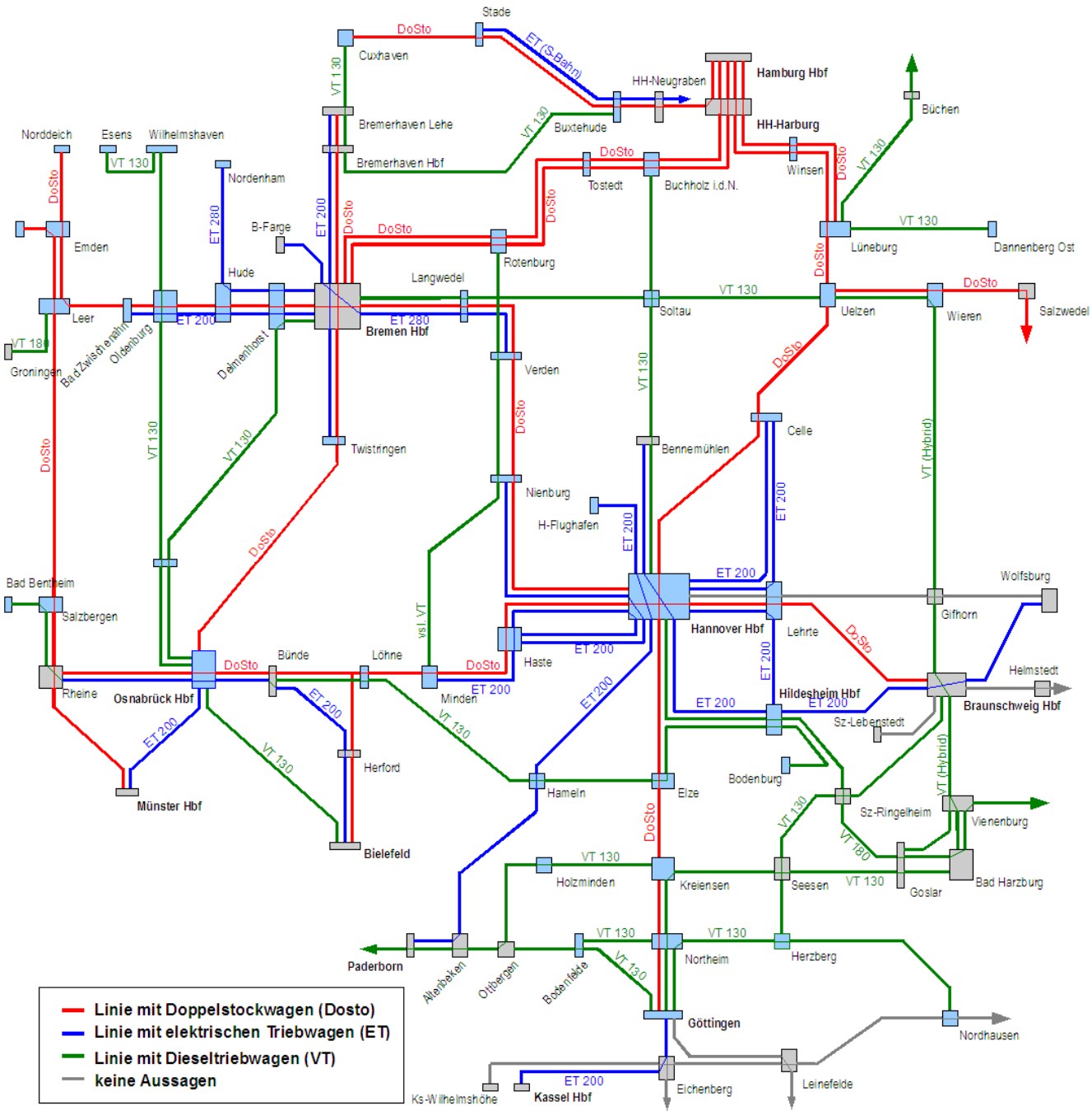


Abbildung D-5
Fahrzeugkonzept Zielnetz 2013+

16.2 Linienbeschreibungen

Im Folgenden werden die Bedienungskonzepte für die einzelnen Linien im Zielkonzept 2013+ dargestellt.

Beschrieben wird zunächst die Entwicklung der Linie in Bezug auf die Aussagen des SPNV-Konzepts aus dem Jahr 1997. In tabellarischer Form wird ein Überblick über die derzeit (Fahrplan 2008) eingesetzten Fahrzeuge und das Angebot gegeben sowie die Betreiber und zuständigen Aufgabenträger aufgeführt.

Das Angebot wird über das Taktangebot differenziert nach den Wochentagen Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag, die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit (∅ V) und der durchschnittliche Haltestellenabstand (∅ H), jeweils gemessen vom Start- bis zum Zielbahnhof der Linie oder des Linienabschnittes dargestellt.

Aufbauend auf den allgemeinen strategischen Ansätzen zur Gestaltung des SPNV-Angebots gemäß Abschnitt C und einer Analyse der Stärken und Schwächen werden für jede Linie Entwicklungsziele und Bedienungskonzepte abgeleitet. Die zur Umsetzung erforderlichen Maßnahmen werden beschrieben.

In Form von Liniensteckbriefen am Ende des Abschnitts wird das Zielkonzept 2013+ für jede Linie übersichtlich auf jeweils einer Seite dargestellt. Die Steckbriefe stellen den Linienverlauf, das Taktangebot, wichtige Anschlüsse, eine Bilanz der Betriebsleistungen und den geplanten Fahrzeugeinsatz dar. Die für die Umsetzung des Zielkonzepts 2013+ vorgesehenen Maßnahmen beim Fahrplan, bei den Fahrzeugen sowie bei der Infrastruktur werden aufgelistet.

16.2.1 Express-Linien

X 1 Hamburg – Lüneburg – Uelzen

Die Struktur des Angebots hat sich über die Jahre kaum verändert. Der Fahrplantakt wird durch die hochbelastete Hauptstrecke und den Wunsch nach möglichst konfliktfreier Führung weitgehend vorbestimmt. Die im SPNV-Konzept 1997 als Maßnahme vorgeschlagene Verdichtung des Angebots wurde in der morgendlichen HVZ durch Einsatz eines zusätzlichen Verstärkers realisiert. Eine weitere Taktverdichtung scheitert bisher an fehlenden Trassenkapazitäten auf den Strecken und im Knoten Hamburg. An Sonntagen wurden zusätzliche Leistungen bestellt, so dass dort ab dem späten Vormittag ein Stundentakt angeboten werden kann.

Wegen der hohen und weiter steigenden Nachfrage auf der Linie wurden ab November 2000 von der DB Regio vom Land geförderte Doppelstockwagen eingesetzt. Seit der Übernahme des Betriebs durch die metronom Eisenbahngesellschaft Ende 2003 verkehren auf der Linie Doppelstock-Züge aus dem landeseigenen Fahrzeugpool. Wurden am Anfang noch Züge mit fünf Doppelstockwagen gefahren, sind mittlerweile in der HVZ Züge bis zu acht Wagen im Einsatz.

Diese Linie gehört damit zu den nachfragestärksten Linien in Niedersachsen. Die Übernahme des Betriebs durch metronom mit der dadurch verbundenen Ausweitung der Platzkapazitäten durch längere Züge sowie die Verbundraumerweiterung in das südliche Hamburger Umland haben der ohnehin schon hohen Nachfrage neue Impulse gegeben. Während sich das Pendleraufkommen hauptsächlich auf Relationen zwischen Hamburg und Lüneburg konzentriert, besteht im Gelegenheitsverkehr ein nennenswertes überregionales Potential, das aus der "Sogwirkung" der Zentren Hannover und Hamburg resultiert. In Kombination mit der Linie X 5 bestehen attraktive Verbindungen im SPNV zwischen diesen Städten trotz Umsteigenotwendigkeit in Uelzen. In Einzelfällen können sogar Direktverbindungen angeboten werden. Dies führt in Kombination mit speziellen Tarifangeboten dazu, dass am Wochenende nochmals eine deut-

Express Hamburg – Lüneburg – Uelzen	
Betreiber	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Aufgabenträger	Hamburg, LNVG
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 6 und 8 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt (einzelne Züge verkehren von/nach Hamburg-Altona) ∅ V: 86 km/h ∅ H: 14,2 km

Abbildung D-6
Kenndaten der Express-Linie Hamburg – Lüneburg – Uelzen (Fahrplan 2008)

lich höhere Nachfrage zu verzeichnen ist.

Den Kapazitätsproblemen in den Zügen während der HVZ kann nur begrenzt durch Verlängerung der Züge begegnet werden, da Bahnsteiglängen, Kapazitätsengpässe in Hamburg Hbf sowie Fahrzeugtechnik einer Zugverlängerung Grenzen setzen. So ist die heute in Hamburg Hbf in der HVZ praktizierte Doppelbelegung von Bahnsteigen beim Einsatz von 8-Wagen-Zügen nicht mehr möglich, mit der Folge dass die Kapazität des Bahnhofs sinkt. Bei Beschränkung der Anzahl der Wagen je Zug auf maximal sieben können dagegen zusätzliche Verstärkerzüge zwischen Lüneburg und Hamburg Hbf verkehren und damit die Platzkapazitäten in der HVZ in diesem stark nachgefragten Abschnitt bedeutend erhöht werden.

Eine weitere Erhöhung der Platzkapazitäten auf dieser Linie ist aus o. g. Gründen nicht mehr möglich. Um der zu erwartenden weiteren Zunahme der Nachfrage Rechnung tragen zu können sind Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der parallel verlaufenden Linie M 21 wie z. B. die Verlängerung der Züge und die konsequente Durchbindung zum Hamburger Hauptbahnhof unerlässlich (vgl. Linie M 21).

Durch eine stärkere Verzahnung mit der Linie M 21 kann zudem das Gesamtangebot in den Abendstunden weiter optimiert und verbessert werden. Aufgrund der geringeren Gesamtnachfrage kann auf eine Doppelbedienung beider Linien ab ca. 22 Uhr verzichtet werden. Eine Rücknahme der Bedienungshäufigkeit der Linie X 1 in den entsprechenden Zeitlagen zugunsten einer ausschließlichen Bedienung der Strecke mit der Linie M 21 bis Uelzen bei verlängertem Bedienungszeitraum verbessert das Angebot und dessen Wirtschaftlichkeit insgesamt.

Eine Verbesserung der Verbindungsfunktion der Linie durch Verknüpfungen mit der Linie X 5 ist derzeit aufgrund der unterschiedlichen Kapazitätsanforderungen der Linien X 1 und X 5 sowie der Zugehörigkeit zu verschiedenen Teilnetzen mit unterschiedlichen Verkehrsverträgen nur in Einzelfällen möglich. Ein solches Angebot könnte mit dem bestehenden IC-Angebot nur durch "Sonder"-Tarifangebote konkurrieren. Sollte der Fernverkehr durch wirtschaftliche oder strukturelle Überlegungen (z. B. Führung des SPFV über eine Y-Trasse) das Angebot auf der Strecke Hamburg – Uelzen – Hannover einschränken, müssten solche Überlegungen neu bewertet werden.

Der dreigleisige Ausbau der Strecke zwischen Stelle und Lüneburg erhöht zwar vorübergehend die Leistungsfähigkeit sowie die Betriebsqualität der Strecke. Bei einer weiteren Zunahme der Seehafen-Hinterlandverkehre können auch künftig Kapazitätsengpässe nicht ausgeschlossen werden.

X 2 Hamburg – Bremen

Das Angebot auf dieser Linie wurde gemäß den Vorstellungen des SPNV-Konzepts von 1997 erheblich ausgeweitet. Zum einen wurden Taktlücken geschlossen, so dass nun ein Stundentakt über die ganze Woche existiert, zum anderen wurde in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Verstärker bestellt. Wie bei der Linie X 1 konnte das Angebot in der morgendlichen HVZ durch Aufgabe des Grundtakts zu einem quasi 40-Minuten-Takt verdichtet werden.

Wegen der hohen und weiter steigenden Nachfrage auf der Linie wurden ab November 2000 von der DB Regio vom Land geförderte Doppelstockwagen eingesetzt. Seit der Übernahme des Betriebs durch die metronom Eisenbahngesellschaft Ende 2003 verkehren auf der Linie Doppelstock-Züge aus dem landeseigenen Fahrzeugpool. Wurden am Anfang noch Züge mit fünf Doppelstockwagen gefahren, sind mittlerweile in der HVZ Züge bis zu acht Wagen im Einsatz.

Für die Linie X 2 gelten ähnliche Rahmenbedingungen wie für die Linie X 1

Express Hamburg – Bremen	
Betreiber	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Aufgabenträger	Hamburg, LNVG, Bremen
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 6 und 8 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt (einzelne Züge verkehren von/nach Hamburg-Altona) ∅ V: 94 km/h ∅ H: 16,6 km

Abbildung D-7
Kenndaten der Express-Linie Hamburg – Bremen (Fahrplan 2008)

- Die Linie gehört zu den nachfragestärksten Linien in Niedersachsen.
- In den Hauptverkehrszeiten aber auch am Wochenende reichen die Platzkapazitäten oft nicht aus. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt zwischen Hamburg Hbf und Buchholz, der sich durch ein hohes Pendleraufkommen auszeichnet.
- Eine weitere Ausweitung der Kapazität einzelner Züge ist nicht mehr möglich (vgl. Linie X 1). Auch hier begrenzen technische und infrastrukturelle Restriktionen eine wünschenswerte Ausweitung des Platzangebots. Die heute schon vorhandenen Kapazitätsengpässe der Strecke werden sich bei weiterer Zunahme des Güterverkehrs sowie bei Realisierung der Y-Trasse durch Zunahme des Personenfernverkehrs verstärken.

Ähnlich wie bei der Linie X 1 können durch Beschränkung auf sieben Wagen je Zug zusätzliche Verstärkerzüge im Abschnitt zwischen Hamburg Hbf und Buchholz verkehren und damit die Platzkapazitäten in der HVZ in diesem nachfragestärksten Abschnitt erhöht werden.

Eine weitere Erhöhung der Platzkapazitäten auf dieser Linie ist aus o. g. Gründen nicht mehr möglich. Um der zu erwartenden weiteren Zunahme der Nachfrage Rechnung tragen zu können sind Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der parallel verlaufenden Linie M 22 wie z. B. neue Linienführung und Verlängerung der Züge unerlässlich (vgl. Linie M 22).

Die beabsichtige Verknüpfung der Metropol-Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen führt zu einer konsequenten Parallelbedienung zwischen Hamburg und Bremen. Die weniger stark frequentierten Halte Lauenbrück und Scheeßel sollen zukünftig nur noch durch diese neu entstehende Linie M 22 bedient werden. Die Qualität des Angebots für diese Stationen wird kaum verringert, da die Reisezeit und die Zahl der haltenden Züge im Vergleich zu heute annähernd konstant bleiben.

Durch eine stärkere Verzahnung mit der Linie M 22 kann zudem das Gesamtangebot in den Abendstunden weiter optimiert und verbessert werden. Aufgrund der geringeren Gesamtnachfrage kann auf eine Doppelbedienung beider Linien ab ca. 22 Uhr verzichtet werden. Eine Rücknahme der Bedienungshäufigkeit der Linie X 2 in den entsprechenden Zeitlagen zugunsten einer ausschließlichen Bedienung der Strecke mit der Linie M 22 bei verlängertem Bedienungszeitraum verbessert das Angebot und dessen Wirtschaftlichkeit insgesamt.

X 3 Bremerhaven – Bremen – Osnabrück

Zwischen Bremerhaven und Bremen bestanden zunächst nur einzelne schnelle Verbindungen im Fernverkehr. Im Mai 2000 haben die beiden Aufgabenträger Land Bremen und LNVG ergänzend zu den IR-Zügen eine neue Express-Linie zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremen Hbf mit Zwischenhalten in Bremerhaven Hbf und Osterholz-Scharmbeck mit modernen Doppelstock-Zügen eingerichtet. Seit dem Rückzug des Fernverkehrs verkehrt diese Linie im Zweistundentakt, in den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag sogar im Stundentakt. Damit wurde die im SPNV-Konzept von 1997 vorgeschlagene Einführung eines neuen schnellen Systems umgesetzt. Die Fahrzeit der Express-Züge ist um 18 Minuten oder ein Drittel kürzer als die der Metropol-Züge. Aufgrund der guten Anschlüsse in Bremerhaven und Bremen sind z. B. auf der Relation Cuxhaven – Hannover zweistündlich Verbindungen mit attraktiven Reisezeiten gegeben. Dass dieses offensive Konzept mit einer Angebotsausweitung von über 40 % den Nachfragebedürfnissen auf dieser Strecke entsprochen hat, zeigen eindrucksvoll die deutlichen Nachfragezu-

Express Bremerhaven – Bremen – Osnabrück	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG, NWL
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 4 Wagen)
Angebot	**Bremerhaven – Bremen** Mo-Fr: 2-h-Takt, 1h-Takt HVZ Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt **Bremen – Osnabrück** Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt (Taktlücken) So: 1-h-Takt (Taktlücken) ∅ V: 95 km/h ∅ H: 15,5 km

Abbildung D-8
Kenndaten der Express-Linie Bremerhaven – Osnabrück (Fahrplan 2008)

wächse und eine hohe Auslastung der Express-Züge.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 konnte die Express-Linie Bremen – Osnabrück mit modernen Doppelstock-Zügen ausgestattet werden, da aufgrund von Wettbewerb Doppelstockwagen frei wurden, die von der DB Regio AG beschafft und vom Land Niedersachsen gefördert wurden. Allein durch den Einsatz der Doppelstock-Züge und der beschleunigungsstarken E-Lok der Baureihe 146 konnte die Reisezeit zwischen Bremen und Osnabrück um zehn Minuten verkürzt werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wurde das Angebot zwischen Bremen und Osnabrück in den Tagesrandlagen neu strukturiert. Dabei wurde eine neue Frühverbindung eingerichtet und einzelne extrem schwach nachgefragte Verstärkerzüge zwischen Diepholz und Osnabrück gestrichen. Seitdem können alle Leistungen mit modernen Doppelstockwagen gefahren werden.

Erst der Einsatz der Doppelstock-Züge zwischen Bremen und Osnabrück ermöglichte die beiden Express-Linien betrieblich zu der neuen Linie Bremerhaven – Osnabrück miteinander zu verbinden. Die Durchbindung in Bremen Hbf ist dabei nur von untergeordneter verkehrlicher Bedeutung gewesen, auch wenn dadurch die Linienführung der ehemaligen IR-Züge abgebildet wurde und umsteigefreie Verbindungen zwischen Bremerhaven und Osnabrück geschaffen wurden. Mit einer hohen durchschnittlichen Geschwindigkeit von 95 km/h werden auf dieser Linie konkurrenzfähige Fahrzeiten gegenüber dem Pkw erreicht.

Die Strecke hat eine Bedeutung sowohl für den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu den Ober- und Mittelzentren als auch für den Tourismus in Richtung Nordseeküste. Für den Tourismusverkehr wurden zum Fahrplan 2004 zwischen Cuxhaven und Bremen am Wochenende zwei Zugpaare als Direktverbindung ohne Umsteigen in Bremerhaven mit Dieseltriebwagen der NordseeBahn eingerichtet. Diese Züge verkehren zwischen Bremerhaven und Bremen als zusätzliche Express-Züge.

Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung soll auf dieser Express-Linie auch zwischen Bremerhaven und Bremen ein Stundentakt eingeführt werden. Am Wochenende sollen die einzelnen noch bestehenden Taktlücken zwischen Bremen und Osnabrück geschlossen werden, da in diesem Abschnitt die Nachfrage sogar höher ist als Montag bis Freitag. In Zusammenhang mit dem Konzept der Linie X 8 Norddeich – Hannover soll die Möglichkeit einer zweistündlichen Linienführung von Bremerhaven nach Hannover geprüft werden. Hinsichtlich der Kapazitätsanforderungen wäre allerdings eine stündliche Linie Bremerhaven – Osnabrück mit Doppelstock-Zügen mit vier Wagen vorteilhaft. In den Abendstunden sollten Synergien mit der Metropol-Linie M 32 genutzt werden.

Zwischen Bremerhaven – Bremen werden durch die Zunahme der Seehafenhinterlandverkehre zunehmend Kapazitätsengpässe erwartet. Mit dem Sofortmaßnahmenprogramm des Bundes werden in einem ersten Schritt daher die höhengleichen Bahnsteigzugänge in Stubben, Oldenbüttel und Lübberstedt, die einen betrieblichen Engpass darstellen, beseitigt werden, um eine störungsfreie Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs zu ermöglichen.

X 5 Uelzen – Hannover – Göttingen

Die Linie X 5 hat in den letzten Jahren erhebliche Veränderungen erfahren und existiert in dieser Form erst seit Fahrplan 2006. Auf der Strecke zwischen Uelzen und Göttingen verkehrten 1997 noch mehrere Linien mit unterschiedlichen Laufwegen, die nun zu einer (fast) systematisch bedienten Express-Linie zusammengefasst wurden. Im Zuge der Systematisierung wurde das Angebot erheblich ausgeweitet. Die letzte größere Veränderung fand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 statt. Seit diesem Zeitpunkt wird die Linie konsequent im Stundentakt mit Doppelstock-Zügen aus dem Fahrzeugpool bedient. Die bisher durchgehende Regional-Linie Bad Harzburg – Kreien-

Express Uelzen – Hannover – Göttingen	
Betreiber	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Aufgabenträger	LNVG, Region Hannover
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 5 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 80 km/h ∅ H: 10,6 km

Abbildung D-9
Kenndaten der Express-Linie Uelzen – Hannover – Göttingen (Fahrplan 2008)

sen – Göttingen endet nun in Kreiensen, die früheren Verstärkerzüge zwischen Hannover und Elze sind in das verbesserte Angebot der Linie M 44 Hannover – Hildesheim überführt worden.

Durch den Einsatz schnellerer Fahrzeuge konnte insbesondere zwischen Uelzen und Hannover die Reisezeit erheblich verkürzt werden. Trotz Halt in Großburgwedel und Isernhagen sind die Züge heute über 15 Minuten schneller als vor zehn Jahren. Auch zwischen Hannover und Göttingen hat sich die Reisezeit um ca. zehn Minuten verkürzt. Der Fahrplan ist insbesondere nördlich von Hannover ausgerichtet auf eine möglichst behinderungsfreie Führung über die stark frequentierte Hauptstrecke.

Die Linie hat sich als wichtige Nord-Süd-Verbindung etabliert und übernimmt eine wichtige Funktion für die überregionale Bedienung der Anschlussknoten. Die Vielzahl der durch die Linie zu gewährleistenden Anschlüsse insbesondere in den Knoten Elze und Kreiensen führt häufig zu Interessenkollisionen bei der Fahrplangestaltung. Diese Problematik wird durch die von der DB AG ab 2010 geplante Führung der IC-Linie 26 Stralsund – Karlsruhe über die Schnellfahrstrecke Hannover – Göttingen zunehmen. Der Wegfall der IC-Halte im Leinetal muss durch Erhöhung der Kapazitäten der Linie X 5 sowie einer Neuausrichtung der bisher auf die IC-Linie abgestellten Anschlüsse in Kreiensen und Northeim kompensiert werden.

Die durch den Wegfall des IC wichtiger werdende Verbindungsfunktion wird durch die historisch gewachsene zweistündliche Bedienung aller Halte zwischen Elze und Hannover nicht gefördert. Zur Stärkung dieser Funktion und des Produktprofils soll, aufgrund der zeitlich parallelen Fahrplanlage der S-Bahn-Linie M 44, die zweistündliche Bedienung der Unterwegsbahnhöfe Barnten, Rethen, Hannover Messe/Laatzen und Hannover-Bismarckstraße durch die Linie X 5 ab Fahrplan 2010 entfallen. In Sarstedt besteht die Möglichkeit zwischen den Linien X 5 und M 44 umzusteigen, so dass die genannten Stationen auch weiterhin aus Richtung Süden erreichbar bleiben.

Aus verkehrlichen Gründen wäre eine Neuordnung der Linien X 1 und X 5 mit dem Ziel einer Aufteilung der Linien nach möglichst umsteigefreie Relationen (z. B. Hamburg – Hannover und Hannover – Göttingen) zu überprüfen. Diese Neuordnung scheitert derzeit an betrieblichen und vertraglichen Rahmenbedingungen (s. Linie X 1).

Durch den höhengleichen Bahnsteigzugang in Banteln können sich dort Reisezüge aus Sicherheitsgründen nicht begegnen. Die Strecke wird in diesem Abschnitt gewissermaßen eingleisig. Dieser Flaschenhals führt zu Restriktionen in der Fahrplangestaltung sowie zu Verspätungen im Betrieb und beeinflusst damit negativ die Betriebsqualität auf der Strecke sowie die Anschlussqualität in Elze und Kreiensen. Dieser Engpass soll 2010 im Rahmen der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ESTW-Technik) durch den Bau neuer Außenbahnsteige durch DB Netz beseitigt werden.

X 6/X 7 Bielefeld/Rheine – Hannover – Braunschweig

Die beiden Linie X 6 Bielefeld – Braunschweig und X 7 Rheine – Braunschweig überlagern sich im Abschnitt Löhne – Braunschweig takttreu. Wie bei der Linie X 5 ist der Hintergrund für diese Linienbildung weniger die Fahrgastnachfrage sondern vielmehr die Entlastungswirkung für den Hauptbahnhof in Hannover. Die Linien werden dabei so verknüpft, dass insgesamt die Anzahl der belegten Bahnsteige sowie die Aufenthaltsdauer an den Bahnsteigen minimiert werden kann.

Express Bielefeld/Rheine – Hannover – Braunschweig	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	NWL, LNVG, Region Hannover, ZGB
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 5 Wagen)
Angebot	**Rheine – Löhne** Mo-Fr: 2-h-Takt Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 81 km/h ∅ H: 9,5 km **Löhne – Braunschweig** Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 76 km/h ∅ H: 10,4 km

Abbildung D-10
Kenndaten der Express-Linien Bielefeld/Rheine – Braunschweig (Fahrplan 2008)

Aufbauend auf den Aussagen des SPNV-Konzepts von 1997 hat sich das Angebot auf den einzelnen Linienästen nur geringfügig verändert. Der Fahrplan ist insbesondere westlich von Hannover ausgerichtet auf eine möglichst überholungsfreie Führung über die stark frequentierte Hauptstrecke Hannover – Ruhrgebiet. Mittlerweile verkehren die Züge ausschließlich mit Doppelstockwagen (5-Wagen-Zug).

Zusätzliche Verstärkerzüge zwischen Minden und Hannover sowie Braunschweig und Hannover ergänzen das Angebot in der HVZ. Ein wünschenswerter Halbstunden-Takt in dieser Zeitlage westlich von Hannover ist jedoch aufgrund der Streckenbelegung nicht zu realisieren, so dass Verstärkerzüge und Taktzüge in kurzem Abstand einander folgen. Daher ist zu prüfen, ob zusätzliche Platzkapazitäten besser durch Bildung von längeren Zügen sowohl bei der Linie X 6 als auch bei der Linie M 41 angeboten werden können.

Im Abschnitt Bielefeld – Minden wird die zweistündlich verkehrende Linie X 6 montags bis freitags durch eine Linie Bielefeld – Minden zu einem Stundentakt in diesem Abschnitt ergänzt. Überlegungen diese Teillinien im Rahmen eines Flügelungskonzept stärker zu verzahnen, könnten unter dem Aspekt einer flexiblen Anpassung der Kapazitäten an Bedeutung gewinnen. So könnte die Linie X 7 in Löhne nachfragegerecht mit Ziel Rheine und Bielefeld geflügelt werden. Diese Möglichkeit scheitert derzeit an der nicht vorhandenen Signalausrüstung im Bahnhof Löhne sowie fehlender automatischer Kupplungen bei den Doppelstock-Zügen, die ein schnelles Kuppeln und Trennen von Wagenzügen ermöglichen.

Abweichend von den im Kapitel 8 formulierten Angebotsstandards sieht das Bedienungskonzept 2013+ für die Express-Linie X 7 zwischen Rheine und Löhne einen Zweistundentakt vor, da das SPNV-Angebot durch eine zweistündliche IC-Linie ergänzt wird und die Nachfrage ein stündliches Angebot im SPNV derzeit nicht rechtfertigt. Auch mit der IC-Linie werden die wichtigen Anschlüsse in Rheine an die Linie X 9 und in Osnabrück an die Linie X 14 hergestellt.

Das Zielkonzept 2013+ ist auf dieser Linie weitestgehend umgesetzt. Als wesentliche Maßnahme bleibt eine Erhöhung der Platzkapazitäten durch Verlängerung der Züge um zusätzliche Wagen oder Zugeinheiten in den Hauptverkehrszeiten.

X 8 Norddeich – Bremen – Hannover

Die Express-Linie Norddeich – Hannover ist mit etwa 284 km die längste SPNV-Linie in Niedersachsen. Neben den stark ausgeprägten Nachfrageströmen von Berufs- und Ausbildungspendlern zu den Oberzentren Hannover, Bremen und Oldenburg hat sie eine große Bedeutung für Urlaubsreisende zur ostfriesischen Nordseeküste. Das Angebot besteht im Prinzip aus drei Teillinien. Basis ist ein durchgehender Zweistundentakt von Norddeich Mole nach Hannover. Durch Überlagerung mit jeweils einem weiteren Zweistundentakt entsteht in den Abschnitten Bremen – Hannover und Emden – Oldenburg ein stündliches Express-Angebot.

Im Abschnitt Oldenburg – Bremen verkehrt der IC im Zweistundentakt. Die Überlagerung mit den Express-Zügen ergibt ein stündliches schnelles Angebot. Im Gegensatz zu den Express-Zügen halten die IC-Züge allerdings nicht in Hude.

Zwischen Emden und Oldenburg wurden die derzeit verkehrenden drei IC-Zugpaare vollständig in das SPNV-Angebot integriert. In diesen Zeitlagen verkehren daher keine Express-Züge. Der Verzicht auf die fast zeitgleich fahrenden Express-Züge ist möglich

Express Norddeich – Bremen – Hannover	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, Region Hannover, LNVG
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 5 Wagen)
Angebot	**Bremen – Hannover und Emden – Oldenburg** Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt Verstärker Mo-Fr Nienburg – Hannover **Oldenburg – Bremen und Norddeich Mole – Emden** Mo-Fr: 2-h-Takt Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt Verstärker Mo-Fr Oldenburg – Bremen ∅ V: 72 km/h ∅ H: 14,2 km

Abbildung D-11
Kenndaten der Express-Linie Norddeich – Bremen – Hannover (Fahrplan 2008)

geworden, weil die IC-Züge alle Zwischenhalte bedienen. Aufgrund der Eingleisigkeit zwischen Leer und Oldenburg und da bei den RE- und IC-Zügen Zugkonfigurationen mit unterschiedlichen fahrdynamischen Eigenschaften eingesetzt werden, ist in diesem Abschnitt eine minutengenaue Vertaktung nicht möglich. Seit Fahrplan 2008 hat der Fernverkehr das Angebot bei einem IC-Zugpaar an die saisonalen Nachfrageschwankungen angepasst. Die IC-Züge verkehren in den Monaten November bis Februar nur an einzelnen Wochentagen. Dadurch entstehen Taktlücken im Bahnangebot. Ein Schließen dieser Taktlücken durch den SPNV wäre nur mit einem extrem hohen und nicht vertretbarem Aufwand möglich. Denn für einzelne Zugleistungen, die nur in wenigen Monaten verkehren, wären zusätzliche Fahrzeuge vorzuhalten.

Die Einbeziehung des Fernverkehrs im Abschnitt Emden – Bremen in das Gesamtkonzept hat den Nachteil, dass tarifliche Einschränkungen gegeben sind. Neben dem generell höheren Fahrpreis können die IC-Züge innerhalb des VBN nur von Zeitkarteninhabern mit einem Preisaufschlag genutzt werden. Studenten mit Semesterticket können die IC-Züge gar nicht nutzen.

Seit Fahrplan 2003 wird die Linie Norddeich – Hannover mit modernen Doppelstockwagen gefahren. Nach Abschluss eines Redesign und einer Ausstattung mit Klimaanlagen werden seit Mitte 2007 auch zwischen Emden und Oldenburg alle RE-Züge mit modernen Doppelstock-Zügen gefahren. In den Zügen wurde die Mitnahme von Fahrrädern und Gepäck deutlich verbessert. Durch den Einsatz von Loks der Baureihe 146 und der Verkürzung der Standzeit in Oldenburg konnte die Reisezeit zwischen Norddeich und Oldenburg um 18 Minuten verkürzt werden. Um wichtige Anschlüsse herzustellen, bestehen in Bremen und Oldenburg Haltezeiten zwischen 9 und 15 Minuten, die sich auch positiv auf die Betriebsqualität dieser langen Linie auswirken.

Negativ ist der fehlende Anschluss im Bahnhof Leer zu den Zügen in Richtung Emsland/Rheine/Münster zu beurteilen. Die LNVG sieht unter derzeitigen Randbedingungen ohne größere infrastrukturelle Maßnahmen auf der Emslandstrecke und zwischen Leer und Oldenburg keine kurzfristige Möglichkeit diesen Anschluss herzustellen, ohne verkehrlich bedeutendere Anschlüsse auf der Emslandlinie in Rheine und Münster und auf der Express-Linie Norddeich – Hannover im Bahnhof Oldenburg, wo ein ITF-Knoten zur Minute 30 vorhanden ist, aufzugeben.

Über den Bahnhof Leer wird die Kreisstadt Aurich mit einer Schnellbuslinie im Stundentakt an den Schienenverkehr angebunden.

Die Produktivität der Linie X 8 ist noch zu verbessern. Da der Stundentakt zwischen Hannover und Emden im Abschnitt Bremen – Oldenburg unterbrochen wird, ergeben sich für die Teillinie Emden – Oldenburg ungünstige Fahrzeugumläufe. Durch den kurzen Linienverlauf ist die Linie darüber hinaus nur für Reisende im Bereich Emden – Oldenburg attraktiv. Die durchschnittliche Auslastung dieser Züge ist im Abschnitt Emden – Oldenburg folglich etwa um den Faktor vier niedriger als die der durchgehenden Züge von Norddeich nach Hannover.

Die zusätzlichen Verstärkerfahrten zwischen Nienburg und Hannover haben im Gegensatz zur Linie X 6 einen hohen verkehrlichen Nutzen, da sie zeitlich versetzt zu den Taktzügen verkehren. Die dafür benötigten Fahrzeuge stehen für Entlastungszüge zur Verfügung, um die saisonal auftretenden starken Nachfragespitzen an den Wochentagen Freitag, Samstag und Sonntag abzudecken.

Mit Einführung der Doppelstockwagen hat sich die Nachfrage deutlich erhöht. Der Abschnitt von Oldenburg bis Hannover zählt dabei mit zu den nachfragestärksten im Netz. Da im Abschnitt Oldenburg – Bremen die Express-Linie nur im 2-h-Takt verkehrt, reichen die angebotenen Sitzplatzkapazitäten dort nicht mehr aus. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich der Beruf- und Ausbildungsverkehr mit dem Urlaubsverkehr überlagert. Die DB setzt daher saisonal zu Spitzenzeiten Entlastungszüge ein. Am Wochenende liegt das Nachfrageniveau auf allen Abschnitten, obwohl die starken Pendlerströme fehlen, noch höher als Montag bis Freitag. Dies zeigt die sehr hohe Bedeutung dieser Linie für den Urlaubs- und Freizeitverkehr. Wichtig sind daher auch die guten Anschlüsse in Norddeich Mole an die Fähren zu den Inseln Norderney und Juist. Da sich die Nachfrage seit 2006 weiter deutlich erhöht hat, wird seit Frühjahr 2009 von DB Regio auf der Linie Norddeich – Hannover ein zusätzlicher Mittelwagen eingesetzt.

Im SPNV-Konzept von 1997 wurden bereits Verdichtungen für die RE-Linie Oldenburg – Bremen vorgeschlagen. Mit der Einführung eines stündlichen Express-Angebots im SPNV zwischen Oldenburg und

Bremen ergänzend zum 2-h-Takt im Fernverkehr können auch die Engpässe bezüglich der Sitzplatzkapazitäten beseitigt werden. In Zukunft werden weitere Nachfragesteigerungen allein aufgrund der positiven Bevölkerungsentwicklung in diesem Raum erwartet. Damit soll neben Nachfragesteigerungen auch eine Verlagerung der Nachfrage von den derzeit im 2-h-Takt verkehrenden Express-Zügen erreicht werden. Alle Verstärkerzüge zwischen Bremen und Oldenburg können dann entfallen, so dass sich ein wirtschaftliches Bedienungskonzept ergibt.

Durch die saisonalen Einschränkungen im Fernverkehr ist zwischen Leer und Oldenburg ein stündliches Bahnangebot nicht mehr gegeben. Es soll daher wieder ein durchgängiger Stundentakt eingerichtet werden.

Abweichend von den in Kapitel 8 formulierten Angebotsstandards sieht das Bedienungskonzept 2013+ auf dem auslaufenden Streckenabschnitt Norddeich – Emden einen Zweistundentakt vor, der durch IC-Züge ergänzt wird.

In Zusammenhang mit dem Konzept der Linie X 3 Bremerhaven – Osnabrück soll die Möglichkeit einer zweistündlichen Linienführung von Bremerhaven nach Hannover geprüft werden. In diesem Fall wäre dann für diese Linie wie bisher in Bremen eine zweistündliche Durchbindung von/nach Hannover gegeben.

Unabhängig von den Angebotsausweitungen sollen die Engpässe hinsichtlich des Platzangebots bei den Doppelstock-Zügen durch Erhöhung der Anzahl der Mittelwagen von fünf auf sechs Wagen für die Züge von Emden nach Hannover und auf sieben Wagen für die Züge von Norddeich nach Hannover beseitigt werden.

Damit in Tagesrandlage auch Express-Züge halten können, sollen alle Stationen zwischen Norddeich und Hannover auf eine Bahnsteiglänge für Doppelstock-Züge mit bis zu acht Wagen (220 m) ausgebaut werden.

Mit der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven ist mit einer Zunahme des Güterverkehrs zu rechnen. Hierzu ist es erforderlich, dass der Bund Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und im Knoten Bremen zügig umsetzt, um langfristig eine störungsfreie Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs zu ermöglichen. Mit dem Sofortmaßnahmenprogramm des Bundes wird in einem ersten Schritt der höhengleiche Bahnsteigzugang Eystrup, der einen betrieblichen Engpass darstellt, beseitigt werden. Zwischen Leer und Oldenburg ist zu prüfen, ob ein (abschnittsweiser) zweigleisiger Ausbau erforderlich ist. Dies würde auch dem SPNV zu Gute kommen (bessere Betriebsqualität und höhere Flexibilität in der Fahrplangestaltung).

Die Express-Linie soll zum Dezember 2013 (Betriebsaufnahme) ausgeschrieben werden. Die Maßnahmen zum Fahrplan und zu den Fahrzeugen sollen daher zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden.

X 9 Emden – Münster

Die Express-Linie (Emden Außenhafen –) Emden Hbf – Leer – Meppen – Lingen – Rheine – Münster verbindet das Münsterland und das Emsland mit dem ostfriesischen Küstenbereich. Da sie zum größten Teil im Landkreis Emsland verläuft, wird sie auch als "Emslandlinie" bezeichnet. Neben dem Tourismusverkehr hat sie auch eine große Bedeutung für den Schüler- und Berufsverkehr.

Zum Fahrplan 2006 wurde das Angebot auf der Emslandlinie deutlich verbessert. Seitdem setzt DB Regio für die Taktzüge ausschließlich Doppelstockwagen ein, die alle über Mehrzweckbereiche verfügen. Dadurch konnte die Gepäckmitnahme verbessert werden und die Anzahl der Stellplätze für Fahrräder von etwa 20 auf 50 erhöht werden. Die DB hatte zwar zuvor saisonal spezielle Fahrradwagen in die Züge eingestellt. Dieses Angebot war dann aber nur in einzelnen Zügen gegeben, so dass immer wieder Engpässe auf-

Express Emden – Münster	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	NWL, LNVG
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 4 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 88 km/h ∅ H: 10,0 km

Abbildung D-12
Kenndaten der Express-Linie Emden – Münster (Fahrplan 2008)

traten. Gleichzeitig wurde auch die Sitzplatzkapazität um 120 Sitzplätze auf 460 Sitzplätze erhöht. Die LNVG hat zeitgleich mit einen konsequenten Stundentakt an allen Wochentagen ein angebotsorientiertes Fahrplankonzept, wie im SPNV-Konzept von 1997 vorgesehen, eingerichtet. Für den Schülerverkehr verkehren drei Taktzüge abweichend von den Taktzeiten sowie bedarfsgerecht zwei zusätzlich Züge. Durch den Einsatz der Doppelstock-Züge, die die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausnutzen können, konnte auch die Reisezeit zwischen Emden und Münster um ca. zehn Minuten verkürzt werden. Das neue Konzept beinhaltet somit nicht nur einen attraktiveren Fahrplan, sondern auch auf die speziellen Bedürfnisse dieser Linie abgestellte Verbesserungen.

Mit Finanzmitteln des Landes Niedersachsen ist die etwa drei km lange Strecke von Emden Hbf nach Emden Außenhafen elektrifiziert worden. Seit Fahrplan 2007 werden einzelne Züge der Emslandlinie direkt bis Emden Außenhafen verlängert. Hier besteht ein bequemer Anschluss mit kurzen Wegen zu den Fähren der Insel Borkum. Der Fahrplan zwischen Emden Außenhafen und Emden Hbf wird in jedem Jahr auf die Zeiten der Fähren nach Borkum abgestimmt und ist daher saisonal sehr unterschiedlich.

Ergänzt wird das stündliche SPNV-Angebot derzeit durch ein zweistündliches Angebot mit IC-Zügen, von denen auch einzelne Züge direkt bis Emden Außenhafen durchfahren. Für den Tourismus sind diese Leistungen unverzichtbar. Allerdings unterliegt die Nachfrage starken saisonalen Schwankungen.

Der Fernverkehr plant zum Fahrplan 2009 wieder ein zweistündliches IC-Angebot auf der Ost-West-Relation Amsterdam – Rheine – Hannover – Berlin, so dass dann wieder ein stündliches Angebot aus dem Emsland in Richtung Hannover mit Umsteigen in Rheine (jeweils zweistündlich an die IC- oder RE-Züge nach Hannover) besteht. Die heute bestehenden einzelnen Taktlücken entfallen dann. Im Übrigen ist die Nachfrage der in Nord-Süd-Richtung durchfahrenden Fahrgäste in Rheine deutlich höher als die der Umsteiger von der Emslandstrecke in Richtung Osnabrück/Hannover, so dass die Linienführung in Richtung Münster den Bedürfnissen der Mehrzahl der Reisenden entspricht.

Seit Umsetzung der Angebotsverbesserungen und Einsatz der Doppelstockwagen zum Fahrplan 2006 hat sich auch auf dieser Strecke die Nachfrage deutlich erhöht. Bezogen auf das Platzangebot ist die Nachfrage auf der Emslandstrecke aber noch niedrig. Aufgrund starker Pendlernachfrage ist der nordrhein-westfälische Abschnitt zwischen Rheine und Münster der stärkste Abschnitt, auf dem Nordabschnitt zwischen Emden und Rheine ist die Nachfrage am Wochenende um bis zu 25 % höher als Montag bis Freitag. Dies zeigt die Bedeutung der Linie für den Tourismus. Durch gezielte regionale Marketingmaßnahmen soll versucht werden, die positive Nachfrageentwicklung weiter nachhaltig zu beeinflussen. Neben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist dazu auch die Unterstützung aller Akteure vor Ort erforderlich.

Zwei betriebliche Engpässe wurden beseitigt. Der höhengleiche Bahnsteigzugang in Haren ist mit dem Stationsausbau im Jahr 2006 entfallen, so dass sich dort im Bahnhof wieder Züge begegnen können. Ebenfalls umgesetzt wurde der Bau einer zweiten Bahnsteigkante im Bahnhof Lingen. Dort können nun zeitgleich Nah- und Fernverkehrszüge halten. Dieses Projekt ist aber im wesentlichen neben der Förderung durch das Land Niedersachsen durch das Engagement der Stadt Lingen ermöglicht worden, die in Zusammenhang mit dieser Maßnahme einen Tunnel als städtische Verbindung errichtet hat.

Die höhengleichen Bahnsteigzugänge in Leschede, Lathen, Dörpen, Aschendorf und Papenburg stellen ebenso wie der etwa 4 km lange eingleisige Abschnitt zwischen Aschendorf und Dörpen und die eingleisige Brücke über die Leda südlich von Leer weiterhin betriebliche Engpässe dar. Die DB Netz AG ist hier aufgefordert diese Engpässe zu beseitigen, um die seit Jahren sehr unbefriedigende Betriebsqualität auf der Emslandstrecke zu verbessern.

Im Bahnhof Leer ist der Anschluss zu den Zügen in Richtung Oldenburg nicht gegeben. Die LNVG sieht unter derzeitigen Randbedingungen allerdings keine kurzfristige Möglichkeit diesen Anschluss herzustellen, ohne verkehrlich bedeutendere Anschlüsse auf der Emslandlinie in Rheine und Münster und auf der Express-Linie Norddeich – Hannover im Bahnhof Oldenburg aufzugeben. Von besonders hoher Bedeutung ist der Anschluss in Münster an die ICE-/IC-Züge in Richtung Ruhrgebiet.

Mit Einführung des neuen Fahrplankonzepts zum Fahrplan 2006 ist insgesamt eine hohe Produktivität bezüglich des Fahrzeugeinsatzes gegeben, auch wenn für die Bedienung der stark ausgeprägten Schülerströme eine zusätzliche Fahrzeugeinheit benötigt wird. Die Taktabweichungen aufgrund des Schüler-

verkehrs sind in Bezug auf die Anforderungen anderer Nutzgruppen nachteilig, stellen aber derzeit einen ausgewogenen Kompromiss dar.

Mit den bisher umgesetzten Maßnahmen ist bereits ein attraktives Angebot hinsichtlich Taktangebot, Anschlüsse und Fahrzeuge entstanden. Damit ist der Endzustand des Zielkonzepts bereits fast hergestellt. Am Samstagabend soll in beiden Richtungen eine Taktlücke gefüllt werden. Überprüft werden soll die Einrichtung einer Frühverbindung auf dem Abschnitt Meppen – Rheine. Die Anstrengungen zur Herstellung eines Anschlusses im Bahnhof Leer zu den Zügen in Richtung Oldenburg müssen fortgesetzt werden. Hierfür wären weitere Infrastrukturmaßnahmen durch die DB Netz AG sinnvoll. Wichtig sind darüber hinaus weitere Marketingmaßnahmen, um das Nachfrageniveau weiter zu erhöhen.

X 11 Cuxhaven – Hamburg

Das Angebot dieser Linie ist seit dem SPNV-Konzept von 1997 bis Ende 2007 fast unverändert geblieben. Die im SPNV-Konzept von 1997 vorgeschlagenen Express-Verstärkerzüge, die zwischen Cuxhaven und Hamburg nur aufkommenstarke Stationen bedienen und dort den Stundentakt in der HVZ verdichten sollten, wurden in der Region aufgrund der befürchteten Abwertung der kleineren Halte nicht unterstützt und darum auch nicht weiter verfolgt. Seit Dezember 2007 beginnen und enden fast alle Züge in Hamburg Hbf. Ebenfalls seit diesem Zeitpunkt wird die Station HH-Neugraben nicht mehr durch diese Linie bedient, da durch die Verlängerung der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn über HH-Neugraben hinaus nun Buxtehude die Funktion eines Umsteigeknotens übernommen hat.

Express Cuxhaven – Hamburg	
Betreiber	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Aufgabenträger	LNVG, Hamburg
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 5 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 66 km/h ∅ H: 9,6 km

Abbildung D-13
Kenndaten der Express-Linie Cuxhaven – Hamburg (Fahrplan 2008)

Als langwierig gestaltete sich die Ersatzbeschaffung der lokbespannten Züge. Diesellokomotive und Wagenmaterial entsprachen kaum mehr den Anforderungen an ein attraktives Angebot und fielen zudem durch Störungen immer wieder aus. Im Rahmen der Ausschreibung der Strecke fiel die Entscheidung auf dieser Linie lokbespannte Doppelstockwagen aus dem landeseigenen Fahrzeugpool einzusetzen. Zu diesem Zweck wurden von der LNVG neue Diesellokomotiven beschafft. Zeitgleich mit der Übernahme des Betriebs Ende 2007 durch die metronom Eisenbahngesellschaft kommen diese Fahrzeuge zum Einsatz.

Die weitreichenden Änderungen im Fahrplan zwischen Cuxhaven und Stade infolge des neuen Angebots auf der Linie X 11 sowie der neuen S-Bahn nach Stade haben die Nachfrage auf dieser Strecke belebt. Veränderungen von Nachfragehöhe und -struktur können derzeit nur abgeschätzt werden, da die Ergebnisse einer repräsentativen Fahrgasterhebung noch nicht vorliegen. Die Kenntnis einer verlässlichen Nachfrageentwicklung ist Voraussetzung, um die Entwicklungsziele für diese Linie abschließend formulieren zu können.

Gemäß den Entwicklungszielen im Express-Netz ist auch für diese Linie ein konsequenter Stundentakt über die ganze Woche vorzusehen. Gemäß den angestrebten Standards im Express-Netz ist somit das Angebot am Wochenende sowie in der späten NVZ von einem Zweistunden- auf einen Stundentakt zu erweitern.

Eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit durch weitere Züge von und nach Hamburg, ist abhängig von den Kapazitätsreserven der Strecke in den entsprechenden Zeitlagen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass zusätzliche Fahrten aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit der Strecke bei zunehmendem Güterverkehr kaum zu realisieren sein werden. So sind die gegenseitigen Behinderungen von Güter- und Personenverkehr im Eisenbahnknoten Hamburg-Harburg schon heute beträchtlich, da insbesondere die Züge der Linie X 11 in Hamburg-Harburg die Güterverkehrsgleise kreuzen müssen und damit Trassenkonflikte entstehen. Ein Ausbau des Bahnhofs zur Verbesserung der Betriebsqualität insbesondere bei

prognostizierter Zunahme des Seehafenhinterlandverkehrs ist mittelfristig nur zum Teil möglich. Daher werden Engpässe unvermeidlich sein.

Hinzu kommt, dass sich der Abschnitt zwischen Buxtehude und Hamburg-Harburg immer stärker zu einem Flaschenhals entwickelt. Durch die Verlängerung der in einem starren Takt verkehrenden S-Bahn nach Stade sind die Spielräume für die Fahrplangestaltung im Gemeinschaftsabschnitt geringer geworden. Dies kommt heute auch dadurch zum Ausdruck, dass in Hamburg-Harburg keine optimalen Anschlüsse zum Fernverkehr angeboten werden können.

Bei steigender Nachfrage ist daher alternativ die Verlängerung der Züge um einen Wagen auf dann sechs Wagen zu überprüfen. Durch die begrenzte Leistungsfähigkeit von Diesellokomotiven muss diese Möglichkeit durch Testfahrten geprüft werden.

X 12 Hannover – Bad Harzburg (– Halle (Saale))

Nach Ausbau der Strecke Hildesheim – Goslar – Vienenburg Ende 2000 wurde diese neue Linie eingeführt. Durch den Ausbau der Strecke und den Einsatz spezieller Fahrzeuge konnte die Reisezeit innerhalb Niedersachsens erheblich reduziert werden. Eingesetzt werden sogenannte Neigetechnik-Triebwagen, deren Wagenkasten sich in Kurven stärker neigt, so dass im Gleisbogen höhere Geschwindigkeiten als mit konventionellen Triebwagen gefahren werden können.

Express Hannover – Bad Harzburg (– Halle (Saale))	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Region Hannover, LNVG, ZGB, NASA
Fahrzeuge	VT 612
Angebot	**Hannover – Bad Harzburg** Mo-Fr: 2-h-Takt Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 85 km/h ∅ H: 14,3 km

Abbildung D-14
Kenndaten der Express-Linie Hannover – Halle (Saale) (Fahrplan 2008)

Eine ursprünglich vorgesehene direkte Linienführung zwischen Oker und Vienenburg wurde zugunsten einer Anbindung von Bad Harzburg modifiziert. Zum Fahrplan 2009 ist auch der komplette Abschnitt zwischen Vienenburg und Halle für das bogenschnelle Fahren ertüchtigt worden, so dass die Reisezeit weiter verkürzt werden konnten.

Seit Einführung der Linie kommen Fahrzeuge der Baureihe VT 612 zum Einsatz. Die Betriebsqualität der Linie leidet unter der Störanfälligkeit der Fahrzeuge, die immer wieder mit abgeschalteter Neigetechnik und damit verringerter Geschwindigkeit fahren müssen. Engpässe bei den Platzkapazitäten insbesondere im Abschnitt Hannover – Hildesheim, die auch teilweise durch den Ausfall von Fahrzeugen bedingt waren, konnten durch die Beschaffung weiterer Fahrzeuge abgeschwächt werden. Diese wurden auf Basis des Verkehrsvertrages zwischen LNVG und DB Regio von DB Regio beschafft.

Das Angebot hat sich seit Einführung der Linie nicht wesentlich verändert. In Verbindung mit der ebenfalls zweistündlich verkehrenden Express-Linie besteht ein stündliches Angebot zwischen Hannover und Bad Harzburg.

Das Angebot der Express-Linie Hannover – Bad Harzburg wurde nach Einführung der Neigetechnik-Linie Hannover – Halle auf einen Zweistundentakt reduziert. Auch bei dieser Linie konnte die Fahrzeit durch den Streckenausbau sowie den Wegfall einiger Halte um fast 15 Minuten verkürzt werden. Zum Einsatz kommen Züge, die von 40 Jahre alten Dieselloks der Baureihe 218 gezogen werden. Der im SPNV-Konzept von 1997 vorgesehene Einsatz von Dieseltriebwagen wurde bisher noch nicht umgesetzt, da zum einen die Gesamtkonzeption für diese Linie noch offen ist und zum anderen für den Einsatz auf dieser Strecke Triebfahrzeuge mit höheren Platzkapazitäten als die bisher in Niedersachsen eingesetzten Triebwagen der Baureihe LINT 41 geeignet wären.

Eine Beschaffung neuer Fahrzeuge wird im Rahmen der Ausschreibung der Linie angestrebt. Voraussetzung hierfür ist ein einheitlicher Fahrzeugeinsatz auf beiden Linien, denn nur ab einer ausreichenden Zahl an benötigten Triebwagen ist deren Beschaffung und Einsatz wirtschaftlich zu vertreten. Die Beibehaltung der bisherigen Angebote der Linien mit unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten und Taktzeiten ist somit aus wirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht nicht optimal. Nicht nur wegen eines optimierten Fahrzeugeinsat-

zes, sondern auch hinsichtlich einer verbesserten Produktprofilierung im Sinne einer Express-Linie ist eine Verknüpfung der beiden Linien zu einer neuen Linie X 12 mit einheitlichen Taktzeiten anzustreben.

Unter diesen neuen Rahmenbedingungen besteht Klärungsbedarf hinsichtlich des zukünftigen Fahrzeugeinsatzes einer neuen Linie X 12. Die derzeit eingesetzten Neigetechniktriebwagen der BR 612 stehen in der Kritik, da sie keinen barrierefreien Zustieg in das Fahrzeug ermöglichen und keine Mehrzweckabteile aufweisen. Damit wird den Bedürfnissen von wichtigen Zielgruppen (z. B. Urlauber, Freizeitverkehr) nur unzureichend Rechnung getragen. Erste Überlegungen für eine Nachfolgegeneration von Neigezügen haben begonnen. Die bisherigen Erfahrungen mit Entwicklung, Bau und Betriebseinsatz von Neigezügen haben gezeigt, dass diese technisch aufwändigen Fahrzeuge einer intensiven und umfänglichen (Betriebs-)Erprobung vor einem Serienbau unterzogen werden müssen. Da die bisherigen Züge der Baureihen VT 610 bis 612, deren älteste Exemplare nunmehr bereits über 15 Jahre im Einsatz stehen, nicht mehr den Anforderungen hinsichtlich Fahrzeugzugang und Nutzung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste entsprechen, ist eine vollkommene Neukonzeption und Fahrzeugneukonstruktion diese Zugtyps notwendig. Mit einer Serienlieferung dieser neuen Zuggeneration ist erst nach 2015 zu rechnen.

Vor einer Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen muss der weitere Einsatz der Neigetechnik unter den genannten sowie weiteren wirtschaftlichen Aspekten (z. B. Energieverbrauch, Wartungsintensität) dem Einsatz konventioneller Dieseltriebwagen gegenübergestellt werden.

Express Hannover – Bad Harzburg	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Region Hannover, LNVG, ZGB
Fahrzeuge	V 218 + 5 n-Wagen
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 71 km/h ∅ H: 11,1 km

Abbildung D-15
Kenndaten der Express-Linie Hannover – Bad Harzburg (Fahrplan 2008)

Spätestens bei Vergabe der Leistungen im Wettbewerb ist zu prüfen, ob andere Varianten wirtschaftliche Vorteile bieten. Zurzeit wird alternativ eine Variante geprüft, die mittelfristig (ab 2015) eine Verkürzung der Linie auf den Abschnitt Hannover – Bad Harzburg vorsieht, da dann bei einem Stundentakt auf solch einer neuen Linie der Fahrzeugbedarf und der Taktfahrplan optimiert werden könnten. Die Züge aus Halle (Saale) müssten dann direkt über Vienenburg nach Goslar geführt werden, wo sie Anschluss an die neue Linie X 23 hätten. So könnte ein Fahrplan entwickelt werden, der trotz eines Umsteigens in Goslar eine unveränderte Reisezeit zwischen Halle (Saale) und Hannover aufweisen würde.

X 14 Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück

Die Express-Linie ist Bestandteil des Teilnetzes "Weser-Ems", in dem das erste Wettbewerbsverfahren in Niedersachsen durchgeführt wurde. Aufgrund der Angebotsparameter wie Haltestellenabstand und Geschwindigkeiten sowie der Nachfragestruktur wird die Linie Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück als wichtige Verbindung dieser drei niedersächsischen Oberzentren im Zielkonzept 2013+ zur Express-Linie aufgewertet. Neben der Express-Linie Norddeich – Hannover (X 8) ist sie die nachfragestärkste Linie im westlichen Niedersachsen. Die Linie hat eine hohe Bedeutung für den Berufs- und Schülerverkehr und ist eine wichtige Verbindung für den Urlaubs- und Freizeitverkehr zum ostfriesischen Küstenbereich.

Mit Betriebsaufnahme der NordWestBahn am 5. November 2000 wurde bereits ein großer Teil der im SPNV-Konzept von 1997 aufgezeigten konzeptionellen Mängel beseitigt

- Das Angebot wurde konsequent vertaktet und in Tagesrandlage ausgedehnt.
- Längere Kreuzungsaufenthalte wurden beseitigt.
- In Oldenburg wurde ein klassischer ITF-Knoten eingerichtet, das heißt, es wurden stündliche Umsteigeverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten in Richtung Bremen und Leer eingerichtet.

Voraussetzung zur Umsetzung des Konzepts war der Ausbau der Strecke Oldenburg – Osnabrück auf 120 km/h, der zur Betriebsaufnahme der NordWest-

Bahn abgeschlossen wurde. Gleichzeitig wurden die drei nachfrageschwachen Halte in Höltinghausen, Hemmelte sowie Alfhausen geschlossen. Die Stationen Hesepe, Achmer und Halen werden seitdem nur noch von den Zügen der Regional-Linie 92 Bremen – Vechta – Osnabrück bedient. Denn nur bei einem hohen Haltestellenabstand können durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auch nennenswerte Reisezeitverkürzungen erzielt werden, die hier in der Regel zwischen 20 und 30 % betragen. So konnte die Fahrzeit von Osnabrück nach Oldenburg um 22 Minuten auf 87 Minuten verkürzt werden. Durch den Entfall der längeren Standzeit in Oldenburg hat sich Fahrzeit von Wilhelmshaven nach Osnabrück sogar um 45 Minuten, von Cloppenburg nach Bremen durch die Reduzierung der Umsteigezeit in Oldenburg um 27 Minuten verkürzt.

Zwischen Bramsche und Osnabrück ergibt sich in Überlagerung mit der Regional-Linie 92 Bremen – Vechta – Osnabrück ein etwa halbstündliches Angebot. Die Verstärkerzugpaare zwischen Oldenburg und Osnabrück sind auf die Bedürfnisse der Berufspendler und den Schülerverkehr in Oldenburg, Cloppenburg und Osnabrück ausgerichtet. Für Urlaubsreisende zur Insel Langeoog fährt an Samstagen ein Zugpaar direkt von Osnabrück nach Esens. Das Umsteigen im Bahnhof Sande entfällt.

Der Fernverkehr hat sich im Juni 2001 zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg zurückgezogen. Die Leistungen wurden durch zusätzliche Züge im SPNV ersetzt. Seit Februar 2003 bietet die NordWestBahn Direktverbindungen von Wilhelmshaven nach Bremen an. Derzeit verkehrt ein Zugpaar an Samstagen, an allen anderen Tagen werden zwei Zugpaare angeboten. Zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg ergibt sich in diesen Zeitlagen dadurch ein 30-Minutentakt. Auch zwischen Oldenburg und Bremen ergänzen diese Züge als Verstärker den Stundentakt der IC-/RE-Züge. Da in Bremen Anschlüsse an Fern- und Nahverkehrszüge in Richtung Hamburg und Hannover durch die IC-/RE-Züge hergestellt werden, können diese Anschlüsse bei den Direktverbindungen von Wilhelmshaven nicht hergestellt werden.

Regional Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück	
Betreiber	NordWestBahn GmbH
Aufgabenträger	NWL, LNVG
Fahrzeuge	Dieseltriebwagen LINT 41
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt (einzelne Züge Wilhelmshaven – Bremen) ∅ V: 74 km/h ∅ H: 11,0 km

Abbildung D-16
Kenndaten der Regional-Linie Wilhelmshaven – Osnabrück (Fahrplan 2008)

Die Betriebsleistungen wurden von 2000 bis 2008 in mehreren Stufen um 29 % erhöht. Die Verkehrsleistung (Personenkilometer) hat sich in diesem Zeitraum etwa verdoppelt. Dies ist insofern bemerkenswert, weil die Nachfrage vor dem Jahr 2000 bereits auf einem hohen Niveau lag. Zur positiven Nachfrageentwicklung haben neben den Angebotsverbesserungen auch die umfangreichen Marketingmaßnahmen der NordWestBahn beigetragen. Die Fahrzeuge bieten zwei Mehrzweckbereiche und damit im Regelfall ausreichend Kapazität für die Fahrradmitnahme, zumal die meisten Zugleistungen in Mehrfachtraktion gefahren werden.

Das Programm zum Ausbau aller Stationen im Teilnetz Weser-Ems soll im Jahr 2010 abschlossen werden. Dann werden alle Stationen behindertengerecht auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgebaut sein. In Rastede und Varel wurde allerdings zunächst aufgrund der Planungen zum Streckenausbau (Zweigleisigkeit, Elektrifizierung) jeweils nur der Hausbahnsteig ausgebaut. Mit dem Ausbau wurden auch alle höhengleichen Bahnsteigzugänge beseitigt. Zwischen Oldenburg und Osnabrück werden zusammen mit dem Stationsausbau in einigen Bahnhöfen auch die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten erhöht oder gleichzeitige Ein- und Ausfahrten ermöglicht. Dadurch können die Verstärkerzüge um etwa 15 Minuten beschleunigt werden und können mit den Taktzügen einen Halbstundentakt bilden.

Bestehende Langsamfahrstellen in den eingleisigen Abschnitten zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg wurden durch die DB Netz AG mittlerweile beseitigt. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Jade-Weser-Ports sollen die eingleisigen Abschnitte zwischen Varel und Jaderberg sowie zwischen Hahn und Rastede zweigleisig ausgebaut werden. In Sande soll eine Umfahrung gebaut werden und für den Güterverkehr soll die Strecke Sande – Oldenburg bis zum Terminal des Jade-Weser-Ports elektrifiziert werden. Da zudem

der Verkehrsvertrag zwischen LNVG und NordWestBahn noch bis zum Jahr 2017 läuft, werden im Rahmen dieses SPNV-Konzepts keine konzeptionellen Überlegungen zur Bedienung dieses Abschnittes mit elektrischen Zügen im SPNV angestellt.

Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, wenn neben Stundentakten der Linien X 14 und R 92 auch noch Verstärkerzüge verkehren, stellt der eingleisige Abschnitt zwischen Achmer und Osnabrück-Eversburg einen infrastrukturellen Engpass dar. Hier wäre ein zweigleisiger Streckenausbauten durch die DB Netz AG sinnvoll.

Die Produktivität dieser Linie ist wie bei allen Linien im Teilnetz Weser-Ems sehr hoch. Trotz Verstärkerleistungen ist der Fahrzeugeinsatz sehr wirtschaftlich. Am Wochenende werden genauso viele Fahrzeuge benötigt wie in der Woche. Denn die Fahrzeuge, die Montag bis Freitag für Verstärkerleistungen benötigt werden, sind am Wochenende zur Bildung von Doppel- und Dreifachtraktionen im Einsatz. Bezüglich des Auslastungsgrades bezogen auf die Sitzplätze weist diese Linie mit die höchsten Werte aller Linien in Niedersachsen aus. Freitag und Sonntag sind die nachfragestärksten Tage auf dieser Linie.

Aufgrund der kontinuierlich positiven Nachfrageentwicklung sind mittlerweile wieder Kapazitätsengpässe entstanden. In den Hauptverkehrszeiten sind durch Anhängen eines Triebwagens zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen. Insgesamt werden drei zusätzliche Triebwagen benötigt. Da maximal drei Fahrzeuge vom Typ LINT 41 zu einem Zugverband gekuppelt werden können und daran auch die Bahnsteiglängen ausgerichtet sind, muss bei weiteren Nachfragesteigerungen das Verstärkerangebot in den Hauptverkehrszeiten ausgeweitet werden. So wäre auch am Nachmittag z. B. die Einführung eines Halbstundentakts zwischen Oldenburg und Cloppenburg/Osnabrück ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich, wenn die Platzkapazitäten in den Taktzügen nicht mehr ausreichen. Im Südabschnitt bestehen die Kapazitätsprobleme am Nachmittag derzeit nicht, da auf dem nachfragestärksten Abschnitt zwischen Bramsche und Osnabrück durch die Überlagerung mit der Linie R 92 ganztägig ein etwa halbstündliches Angebot vorhanden ist.

Mit den bisher umgesetzten Maßnahmen ist bereits ein Gesamtkonzept mit einem attraktiven Fahrplan mit modernen Fahrzeugen, optimierten Anschlüssen und attraktiven behindertengerechten Stationen entstanden. Auch die Streckeninfrastruktur wurde im Hinblick auf die Anforderungen des Fahrplans ausgebaut. Mit der Aufwertung der Linie zu einer Express-Linie soll die Zugbegleitquote auf 100 % angehoben werden. Das Fahrplankonzept berücksichtigt die Belange für den Berufs- und Schülerverkehr ebenso wie für den Tourismus. Damit ist der Endzustand des Zielkonzepts bereits fast hergestellt.

Im Zielkonzept sind einzelne Angebotsausweitungen vorgesehen. Der Saisonzug Oldenburg – Osnabrück mit Abfahrt derzeit um 21:29 Uhr ab Oldenburg soll auf eine tägliche Bedienung ausgeweitet werden. Damit werden tägliche Rückfahrmöglichkeiten von den Inseln Spiekeroog, Langeoog, Wangerooge und Helgoland angeboten. Auch in Gegenrichtung soll die Taktlücke mit einer zusätzlichen Fahrt gegen 21 Uhr ab Osnabrück geschlossen werden. In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung sieht das Zielkonzept weitere Verstärkerfahrten insbesondere am Nachmittag sowohl zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg als auch zwischen Oldenburg und Osnabrück vor. In Oldenburg sollen diese Züge den Anschluss an die Züge der künftigen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen herstellen.

Bereits ab Fahrplan 2009 beginnt ein morgendlicher Verstärker statt in Ahlhorn bereits in Cloppenburg. Derzeit wird die Einrichtung von Spätverbindungen am Wochenende zwischen Oldenburg und Cloppenburg geprüft. Ob Spätverbindungen dauerhaft zu rechtfertigen sind, wird von der Nachfrageentwicklung abhängen.

Allein durch Nachfragesteigerungen, die aufgrund der Bevölkerungsentwicklung für den Einzugsbereich dieser Linie zu erwarten sind, wird der Schwerpunkt der Angebotsplanung auf der Bereitstellung ausreichender Platzkapazitäten liegen, die durch Verlängerung der Züge oder zusätzliche Verstärkerleistungen geschaffen werden können.

16.2.2 Metropol-Linien

M 21 Hamburg – Lüneburg

Bis auf kleine Fahrplananpassungen in der HVZ ist die Angebotsstruktur dieser Linie in den letzten Jahren weitgehend konstant geblieben. Größere Veränderungen hat diese Linie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 erfahren. Als Ergebnis der Ausschreibung der Metropol-Linien Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt hat zu diesem Zeitpunkt die metronom Eisenbahngesellschaft die Leistungen dieser Linie von DB Regio übernommen. Seither verkehren auf der Linie Doppelstock-Züge mit jeweils vier Wagen aus dem landeseigenen Fahrzeugpool. Im Zuge einer Optimierung des Angebots wurden die Verstärkerzüge in der HVZ, die gegen die Lastrichtung verkehrten und kaum nachgefragt wurden, abbestellt. Dadurch konnte der Fahrzeugbedarf reduziert und der Fahrplan in Lastrichtung verbessert werden.

Infolge der in den letzten Jahren vorgenommenen Angebotsverbesserungen bei der Linie X 1 hat sich ein Teil der Fahrgastnachfrage von der Metropol-Linie zur Express-Linie verlagert. Kapazitätsengpässe bei der Linie X 1 korrespondieren mit einer vergleichsweise niedrigen Auslastung der Linie M 21. Die Entwicklung des Angebots hat daher auch zum Ziel durch ein verbessertes Angebot der Linie M 21 die Linie X 1 zwischen Hamburg und Lüneburg zu entlasten. Der Einsatz neuer Fahrzeuge, dadurch erzielte Fahrzeitverkürzungen sowie die genannten Fahrplanmaßnahmen waren ein erster Schritt. Dennoch leidet die Attraktivität dieser Linie außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie am Wochenende zum einen dadurch, dass die Züge in Hamburg-Harburg beginnen oder enden und dadurch für den größten Teil der Fahrgäste ein Umsteigezwang besteht.

Zum anderen müssen durch die hohe Belastung der Strecke Hamburg – Hannover durch Fern- und Güterverkehrszüge erhebliche Kompromisse im Fahrplan in Kauf genommen werden. So verkehren einige Verstärkerzüge in der HVZ nur ab oder bis Winsen, da keine Fahrplantrassen von oder bis Lüneburg zur Verfügung stehen. Ebenso ist eine gleichmäßige Vertaktung der Züge untereinander sowie eine gestaffelte Fahrlage zur Linie X 1 kaum zu realisieren, da sich ansonsten die Reisezeit infolge Überholungen durch den Fernverkehr erheblich verlängern würde.

Aus Sicht der LNVG sollen die Züge des Grundtakts daher zukünftig generell in Hamburg Hbf beginnen und enden. Spätestens nach der Realisierung des dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg können alle Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten bei ausreichender Betriebsqualität bedarfsgerecht in Lüneburg beginnen und enden. Sie werden auch zukünftig ausschließlich in Lastrichtung verkehren, d. h. morgens in Richtung Hamburg und nachmittags in Richtung Lüneburg und ergänzen das Grundangebot.

Eine Ausweitung des Bedienungsangebots an Sonntagen von einem Zweistunden- auf einen Stundentakt ist zu überprüfen sofern alle Züge von und bis Hamburg Hbf fahren können. Zudem wird das Angebot in den Abendstunden ab ca. 22.00 Uhr bis Uelzen ausgedehnt, so dass auf der parallel verlaufenden Linie X 1 das Angebot dann entsprechend verringert werden kann.

Metropol Hamburg – Lüneburg	
Betreiber	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Aufgabenträger	Hamburg, LNVG
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 4 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker HH – Winsen) Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 65 km/h ∅ H: 5,6 km

Abbildung D-17
Kenndaten der Metropol-Linie Hamburg – Lüneburg (Fahrplan 2008)

M 22 Hamburg – Tostedt – Rotenburg – Bremen

Ausgehend von einer erforderlichen Nachfrageentlastung der Linie X 2 und dem Wunsch einer besseren Anbindung des Bremer Raums in Richtung Hamburg sollen zukünftig die Metropol-Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen Hbf verknüpft werden. Durch Schließen der Lücke zwischen Rotenburg und Tostedt soll zum Fahrplan 2011 eine neue Linie M 22 Hamburg Hbf – Bremen Hbf entstehen, die alle Halte bedient. In Kombination mit der Linie X 2 kann so ein angenäherter Halbstundentakt auf der Strecke Hamburg – Bremen im Nahverkehr angeboten wer-

den. Die Stationen Scheeßel und Lauenbrück werden dann im Stundentakt von dieser Linie bedient.

Das Zielkonzept sieht auch eine Ausweitung des Bedienungsangebots an Sonntagen von einem Zweistunden- auf einen Stundentakt auf dieser neuen Linie vor. Zudem wird das Angebot in den Abendstunden ausgedehnt, so dass auf der parallel verlaufenden Linie X 1 das Angebot entsprechend verringert werden kann.

Aufgrund der erwarteten Nachfragesteigerungen und Verlagerungen von der Linie X 2 soll die Kapazität dieser Linie auf Doppelstock-Züge mit fünf Wagen erhöht werden.

Die bisherige Entwicklung der beiden Abschnitte Hamburg – Tostedt und Rotenburg – Bremen Hbf wird im Folgenden getrennt dargestellt.

Abschnitt Hamburg – Tostedt

Ähnlich wie bei der Linie M 21 wurden erste größere Veränderungen bei dieser Linie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 durchgeführt. Auch hier wurden mit dem Ziel einer verbesserten Wirtschaftlichkeit von einer Bestellung von Verstärkerzügen entgegen der Lastrichtung abgesehen. Als Fahrzeuge kommen auf dieser Linie Doppelstock-Züge mit jeweils vier Wagen aus dem landeseigenen Fahrzeugpool zum Einsatz. Die Linie wird seit Fahrplan 2008 von der metronom Eisenbahngesellschaft betrieben.

Infolge der in den letzten Jahren vorgenommenen Angebotsverbesserungen bei der Linie X 2 hat sich ein Teil der Fahrgastnachfrage von der Metropol-Linie zur Express-Linie verlagert. Kapazitätsengpässe bei der Linie X 2 korrespondieren mit einer vergleichsweise niedrigen Auslastung der Metropol-Linie. Die Entwicklung des Angebots hat daher auch zum Ziel durch ein verbessertes Angebot der Metropol-Linie die Linie X 2 zwischen Hamburg und Tostedt zu entlasten. Der Einsatz neuer Fahrzeuge, dadurch erzielte Fahrzeitverkürzungen sowie die genannten Fahrplanmaßnahmen waren ein erster Schritt. Dennoch leidet die Attraktivität dieser Linie außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie am Wochenende dadurch, dass die Züge in Hamburg-Harburg beginnen oder enden und dadurch für den größten Teil der Fahrgäste ein Umsteigezwang besteht.

Aus Sicht der LNVG sollen die Züge des Grundtakts daher zukünftig generell in Hamburg Hbf beginnen und enden. Die Anzahl der Verstärkerzüge wird erhöht, wobei ein Teil der Leistungen auf den Abschnitt zwischen Buchholz und Hamburg Hbf beschränkt bleibt. Die Verstärkerzüge werden auch zukünftig ausschließlich in Lastrichtung verkehren, d. h. morgens in Richtung Hamburg und nachmittags in Richtung Buchholz und ergänzen das Grundangebot.

Abschnitt Rotenburg – Bremen

Die RB-Linie Rotenburg – Bremen wird derzeit aus betrieblichen Gründen bis Twistringen durchgebunden. Trotz gutem Angebotsstandard (Stundentakt mit zahlreichen Verstärkern in den Hauptverkehrzeiten)

Metropol Hamburg – Tostedt	
Betreiber	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Aufgabenträger	Hamburg, LNVG
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 4 Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 65 km/h ∅ H: 7,3 km

Abbildung D-18
Kenndaten der Metropol-Linie Hamburg – Tostedt (Fahrplan 2008)

Metropol Rotenburg – Bremen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	lokbespannte Züge
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt, So: 1-h-Takt, ∅ V: 79 km/h ∅ H: 8,5 km

Abbildung D-19
Kenndaten der Metropol-Linie Rotenburg – Bremen (Fahrplan 2008)

ist nur eine sehr geringe Nachfrage vorhanden. Die Linie hat vorrangig eine Bedeutung für den Berufs- und Ausbildungsverkehr. Am Wochenende ist die Nachfrage noch geringer.

Von den Stationen Bremen-Oberneuland, Sagehorn, Ottersberg und Sottrum besteht derzeit kein akzeptables Angebot in Richtung Hamburg. Es existieren nur wenige Verbindungen mit kurzen Umsteigzeiten in Rotenburg zwischen den Verstärkerzügen der RB-Linie Rotenburg – Bremen und der metronom-Linie Hamburg – Bremen.

Im Jahr 2007 wurden einige nachfrageschwache Verstärkerzüge gestrichen. Auf die Streichung aller Verstärkerleistungen wurde zunächst verzichtet, damit bis zur Umsetzung eines neuen Konzepts einzelne attraktive Umsteigeverbindungen von den Stationen zwischen Rotenburg und Bremen in Richtung Hamburg erhalten bleiben.

Im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung der künftigen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen wurde geprüft, ob die RegionalBahn (RB)-Linie Rotenburg – Bremen Bestandteil der Regio-S-Bahn sein soll oder in ein Gesamtkonzept mit modernen Doppelstock-Zügen auf der Strecke Hamburg – Bremen integriert werden soll. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die RB-Linie Rotenburg – Bremen verkehrlich und betriebswirtschaftlich besser in ein Gesamtkonzept mit Doppelstock-Zügen auf der Strecke Hamburg – Bremen integriert werden kann, als in ein Regio-S-Bahn-System Bremen/Niedersachsen. Dadurch können künftig stündlich umsteigefreie Verbindungen von den Stationen Bremen-Oberneuland, Sagehorn, Ottersberg und Sottrum nach Hamburg angeboten werden. Denn neben Bremen gibt es von diesen Stationen auch ein hohes Nachfragepotenzial in Richtung der Metropolregion Hamburg. Ottersberg ist Standort einer Fachhochschule mit zahlreichen Studenten aus dem Raum Hamburg. Das neue Konzept soll dem Umstand Rechnung tragen, dass die beiden Metropolregionen Hamburg und Bremen immer weiter zusammenwachsen und die Einzugsbereiche sich immer stärker überlappen. Vom Bahnhof Rotenburg können dann Direktverbindungen etwa im 30-Minutentakt nach Hamburg und Bremen angeboten werden.

Mit dem neuen Konzept soll auch die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit im Abschnitt Rotenburg – Bremen deutlich erhöht werden, obwohl die Betriebsleistungen insgesamt ausgeweitet werden. Der Entfall der Verstärkerleistungen zwischen Rotenburg und Bremen wird durch den Lückenschluss zwischen Tostedt und Rotenburg überkompensiert.

Zur Umsetzung des neuen Konzepts sind die Hausbahnsteige in Sottrum und Sagehorn zu verlängern. Der behindertengerechte Gesamtausbau der drei Stationen Ottersberg, Sottrum und Sagehorn soll im Rahmen des Programms "Niedersachsen ist am Zug! 2" durchgeführt werden.

M 23 Stade – Hamburg-Neugraben (– Hamburg Hbf – Pinneberg)

Diese Linie existiert in dieser Form erst seit Fahrplan 2008. Schon im SPNV-Konzept von 1997 wurde als wesentliches Ziel die Beseitigung des Umsteigezwangs in Hamburg-Neugraben genannt. Die Verlängerung der S-Bahn bis Buxtehude oder Stade wurde dabei als langfristiges Ziel formuliert. Mittelfristig sah das SPNV-Konzept zumindest eine Fortführung der Züge bis HH-Harburg vor.

Bis zum Fahrplan 2008 wurde das Angebot der Metropol-Linie Stade – Hamburg-Neugraben fast unverändert fortgeführt. Aufgrund einer Vereinbarung des Landes Niedersachsen mit der Freien und Hansestadt Hamburg konnte das ehrgeizige Ziel einer Ver-

Metropol Stade – Hamburg-Neugraben	
Betreiber	S-Bahn Hamburg GmbH
Aufgabenträger	Hamburg, LNVG
Fahrzeuge	Elektrotriebwagen ET 474
Angebot	**Stade – Buxtehude** Mo-Fr: 1-h-Takt (20-min-Takt in HVZ) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 66 km/h ∅ H: 4,0 km **Buxtehude – HH-Neugraben** Mo-Fr: 20-min-Takt (10-min-Takt in HVZ) Sa: 30-min-Takt So: 30-min-Takt ∅ V: 55 km/h ∅ H: 4,0 km

Abbildung D-20
Kenndaten der Metropol-Linie Stade – Hamburg-Neugraben (Fahrplan 2008)

längerung der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn bis Stade verwirklicht werden. Nach Ausbau der Strecke bis Stade, Modernisierung der Stationen, Errichtung einer Systemwechselstelle in Hamburg-Neugraben und Beschaffung von speziellen Zweistrom-Fahrzeugen konnte der S-Bahn-Betrieb mit der neuen Linie M 23 Stade – Pinneberg zum Fahrplan 2008 aufgenommen werden. Die Zweistrom-S-Bahn eröffnet neue Perspektiven, da die neuen Fahrzeuge der Linie S 3 an der Landesgrenze Hamburgs von Gleich- auf Wechselstromversorgung umschalten und damit ihr bisheriges Einsatzgebiet innerhalb Hamburgs erweitern können.

Auch wenn die Linie S 3 Pinneberg – Stade (hier Linie M 23) vereinfachend der Produktlinie Metropol zugeordnet wurde, unterscheidet sich diese Linie als Teil der Gleichstrom-S-Bahn Hamburg hinsichtlich einer Produktprofilierung und anderer Standards von den übrigen Metropol-Linien.

Die weitreichenden Änderungen im Fahrplan zwischen Stade und Hamburg Hbf infolge des neuen Angebots auf den Linien X 11 und M 23 werden die Nachfrage in diesem Abschnitt weiter beleben. Veränderungen der Nachfragehöhe und -struktur können derzeit nur abgeschätzt werden, da noch keine repräsentative Nachfrageerhebung vorliegt. Ohne Kenntnis einer konsolidierten Nachfrageentwicklung können die Entwicklungsziele für diese Linie nicht abschließend formuliert werden. Aufgrund der Infrastrukturengpässe im konventionellen Netz zwischen Hamburg-Neugraben und Hamburg Hbf ist aber davon auszugehen, dass evtl. auftretende Engpässe bei den Platzkapazitäten durch zusätzliche Züge auf der Linie M 23 aufgefangen werden müssten. Inwieweit dies aufgrund der begrenzten Fahrzeuganzahl möglich sein wird, muss im Einzelfall geklärt werden.

M 31 Bremen-Farge – Bremen – Verden

Die Linie Bremen-Vegesack – Verden ist die nachfragestärkste Metropol-Linie im Raum Bremen. Der größte Anteil dieser Linie liegt im Zuständigkeitsgebiet des Landes Bremen und hat eine hohe Bedeutung als innerstädtische Verbindung in Bremen. Zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hbf ist der durchschnittliche Haltestellenabstand mit unter drei Kilometer sehr niedrig. Die Strecke von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack wurde zum Fahrplan 2008 für den Personenverkehr reaktiviert. Dort verkehren im Halbstundentakt Dieseltriebwagen. Mit Betriebsaufnahme der künftigen Regio-S-Bahn zum Fahrplan 2012 wird die Strecke elektrifiziert sein. Dann kann die Linie von Bremen-Farge bis Verden durchgehend mit Elektrotriebwagen bedient werden. Im Bahnhof Bremen- Vegesack werden durch Stärken und Schwächen der Triebwagen die Platzkapazitäten erhöht oder verringert. Zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hbf plant der zuständige Aufgabenträger, das Land Bremen, eine Verdichtung des Angebots auf einen 15-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten an den Wochentagen Montag bis Freitag.

Zwischen Bremen und Verden besteht an allen Wochentagen ein Stundentakt, der Montag bis Freitag auf einen 30-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten ausgedehnt wird.

Durch den Einsatz der beschleunigungsstarken Elektrotriebwagen kann zwischen Bremen-Vegesack und Verden mit Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen eine Fahrzeitverkürzung von etwa neuen Minuten erreicht werden. Dies führt zur Einsparung eines Fahrzeugumlaufs. Zwischen Bremen-Vegesack und Verden werden in den Hauptverkehrszeiten Elektrotriebwagen mit etwa 280 Sitzplätzen in Doppeltraktion eingesetzt.

Die Stationen Langwedel, Baden und Etelsen werden im Rahmen eines GVFG-Bundesprogramms voraus-

Metropol Bremen-Vegesack – Bremen – Verden	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	Doppelstock-Züge (mit 4 Wagen)
Angebot	**Bremen-Vegesack – Bremen** Mo-Fr: 30-Minutentakt (+ Verstärker) Sa: 30-Minutentakt So: 30-Minutentakt ∅ V: 44 km/h ∅ H: 2,9 km **Bremen – Verden** Mo-Fr: 30-Minutentakt in HVZ Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 53 km/h ∅ H: 3,8 km

Abbildung D-21
Kenndaten der Metropol-Linie Bremen-Vegesack – Verden (Fahrplan 2008)

sichtlich bis zur Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen auf eine Länge von 220 m (für Halt von Zügen der Linie X 8 in Tagesrandlage) ausgebaut sein, und dann einen niveaugleichen Einsteig in die Fahrzeuge ermöglichen. Leistungsveränderungen im Fahrplanangebot gegenüber dem Fahrplan 2008 sind im Zielkonzept zwischen Bremen Hbf und Verden nicht vorgesehen. Parallel wird der Abschnitt im Stundentakt von der Express-Linie X 8 und im Zweistundentakt von IC-Zügen bedient.

Für die Abendbedienung soll im Bereich des VBN mit allen Akteuren ein Konzept entwickelt werden, dass die Umsteigesituation in Bremen Hbf zu den Zügen des SPFV, des SPNV sowie zum ÖPNV berücksichtigt. Dabei sollen auch Synergien zwischen den Express- und Metropol-Zügen genutzt werden.

M 32 Bremerhaven – Bremen – Twistringen

Im Zielnetz 2013+ wird eine neue Linie Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen gebildet. Da der Abschnitt Rotenburg – Bremen künftig in ein neues Angebotskonzept mit Doppelstock-Zügen auf der Strecke Hamburg – Bremen integriert wird, muss die bisher vorhandene Durchbindung von Rotenburg nach Twistringen aufgegeben werden. Aus betrieblichen Gründen bot sich daher die neue Durchbindung von Bremerhaven nach Twistringen an. Die Metropol-Linie Bremerhaven – Twistringen ist somit Bestandteil des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 (Fahrplan 2011) wird die NordWestBahn diese Betriebsleistungen mit neuen Elektrotriebwagen übernehmen.

Um einen behindertengerechten Einstieg in die neuen Elektrotriebwagen zu ermöglichen, sollen alle Bahnsteige auf der Gesamtlinie von Bremerhaven nach Twistringen auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante ausgebaut werden. Diese Maßnahmen sollen stufenweise im gesamten Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen umgesetzt werden. Die Realisierungszeitpunkte werden im Wesentlichen von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln abhängen.

Abschnitt Bremerhaven – Bremen

Mit der Einrichtung einer neuen Express-Linie zwischen Bremerhaven und Bremen wurde das Angebot auf der parallel verlaufenden Metropol-Linie mit konsequenter Bedienung aller Zwischenhalte zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremen-Burg vertaktet. Hauptnutzer dieser Linie sind in erster Linie Berufs- und Ausbildungspendler. Ergänzend zum Stundentakt verkehren im Fahrplan 2008 noch insgesamt fünf Verstärkerzüge. In Abstimmung mit den Gebietskörperschaften wurde das Angebot im Fahrplan 2009 in den Abendstunden verbessert. Als Kompensation für einen zusätzlichen Express-Zug am Abend ist ein morgendlicher Verstärkerzug zwischen Bremen und Bremerhaven entfallen.

Die NordWestBahn wird zum Fahrplan 2011 neue beschleunigungsstarke Elektrotriebwagen einsetzen. Dies führt zwischen Bremerhaven und Bremen zu Fahrzeitverkürzungen von etwa sieben Minuten. In Bremerhaven-Lehe wird dadurch ein Fahrtrichtungswechsel mit kurzen Wendezeiten ermöglicht, der zur Einsparung eines Fahrzeugumlaufs führt.

Das Angebot soll an allen Wochentagen auf einen konsequenten Stundentakt ausgedehnt werden. In den Hauptverkehrszeiten sollen weiterhin jeweils zwei Verstärkerleistungen angeboten werden.

Zwischen Bremerhaven – Bremen werden durch die Zunahme der Seehafenhinterlandverkehre zunehmend Kapazitätsengpässe erwartet. Mit einem Sofortprogramm des Bundes sollen daher die höhengleichen Bahnsteigzugänge in Stubben, Oldenbüttel

Metropol Bremerhaven – Bremen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	lokbespannte Züge
Angebot	**Bremerhaven-Lehe – Bremen** Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärkerzüge) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 68 km/h ∅ H: 6,0 km

Abbildung D-22
Kenndaten der Metropol-Linie Bremerhaven – Bremen (Fahrplan 2008)

und Lübberstedt, die einen betrieblichen Engpass darstellen, beseitigt werden, um eine störungsfreie Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs zu ermöglichen.

Abschnitt Bremen – Twistringen

Die Hauptnutzer dieser Metropol-Linie sind in erster Linie Beruf- und Ausbildungspendler. Im Vergleich zu anderen Strecken bedient die parallel verlaufende Express-Linie sehr viele Halte. Derzeit wird der Stundentakt Montag bis Freitag noch durch eine Taktlücke unterbrochen, dafür wird ein Verstärkerzug nach Bremen angeboten.

Durch Überholung von Fernverkehrszügen sind derzeit längere Haltezeiten in den Bahnhöfen Syke und Bassum erforderlich. Die Folge ist eine niedrige Beförderungsgeschwindigkeit zwischen Bremen und Twistringen.

Die bisherige Durchbindung nach Rotenburg bestand in erster Linie aus rein betrieblichen Gründen. Die Aufgabe dieser Durchbindung zugunsten von Bremerhaven ist verkehrlich nicht nachteilig.

Am Samstagnachmittag und Sonntag ist das Aufkommen derzeit sehr niedrig. Trotzdem soll ein angebotsorientiertes Konzept umgesetzt werden, das an allen Wochentagen einen Stundentakt vorsieht. Dieses Angebot ist dauerhaft nur zu rechtfertigen, wenn sich die Nachfrage am Wochenende erhöht.

In der Abendbedienung sollen zwischen Bremen und Twistringen Leistungen durch die Express-Linie X 3 übernommen werden, die dann alle Zwischenhalte bedient.

Durch konsequente Ausdehnung des Stundentakts an allen Wochentagen ergeben sich im Zielkonzept Mehrleistungen auf der Gesamtstrecke im Umfang von knapp 3 %.

Für die Abendbedienung soll im Bereich des VBN mit allen Akteuren ein Konzept entwickelt werden, dass die Umsteigesituation in Bremen Hbf zu den Zügen des SPFV, des SPNV sowie zum ÖPNV berücksichtigt. Dabei sollen auch Synergien zwischen den Express- und Metropol-Zügen genutzt werden.

M 33 Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen

Die Metropol-Linie Oldenburg – Bremen bedient einschließlich der 2006 reaktivierten Station Wüsting alle Zwischenhalte mit einem konsequenten Stundentakt an allen Wochentagen und übernimmt daher die Feinerschließung zu den Oberzentren Bremen und Oldenburg. Für den Schülerverkehr nach Oldenburg verkehrt morgens ein Verstärker von Bremen nach Oldenburg und am Mittag von Oldenburg nach Hude. In Hude wird der "Eckanschluss" mit kurzen Umsteigezeiten zwischen den beiden Metropol-Linien M 33 und M 34 hergestellt. Damit ist eine attraktive Verbindung zwischen Oldenburg und den Stationen im Landkreis Wesermarsch gegeben. Zusammen mit der Metropol-Linie 34 wurden die Fahrplanlagen zum

Metropol Bremen – Twistringen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	lokbespannte Züge
Angebot	**Bremen – Twistringen** Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt (2-Takt ab Nachmittag) So: 1-h-Takt (2-Takt am Vormittag) ∅ V: 57 km/ ∅ H: 5,2 km

Abbildung D-23
Kenndaten der Metropol-Linie Bremen – Twistringen (Fahrplan 2008)

Metropol Oldenburg – Bremen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	lokbespannte Züge
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt, So: 1-h-Takt, ∅ V: 63 km/h ∅ H: 4,9 km

Abbildung D-24
Kenndaten der Metropol-Linie Oldenburg – Bremen (Fahrplan 2008)

Fahrplan 2006 verändert. Dadurch ergibt sich eine bessere zeitliche Verteilung mit den IC-Zügen und den Zügen der Express-Linie X 8. Bezogen auf die Ankunfts- und Abfahrtzeiten in Oldenburg ist somit ein etwa halbstündliches Angebot nach Bremen gegeben.

Zur besseren Anbindung der Universität soll die Einrichtung eines zusätzlichen Haltes in Oldenburg-Wechloy untersucht werden. Dieser Halt könnte dann von der Metropol-Linie Bad Zwischenahn – Oldenburg bedient werden. Eine Bedienung durch die Linie X 8 ist aus fahrplantechnischen Gründen ausgeschlossen.

Mit Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen zum Fahrpan 2011 soll die Linie bis Bad Zwischenahn verlängert werden. Dadurch ergibt sich eine zusätzliche stündliche Verbindung von Bad Zwischenahn nach Oldenburg und Bremen. Durch den Einsatz beschleunigungsstarker Elektrotriebwagen kann die Fahrzeit etwa um zwei bis drei Minuten verkürzt werden. Mit Einführung des neuen Konzepts (Einführung Stundentakt, Erhöhung Platzkapazitäten) auf der parallel verlaufenden Express-Linie X 8 ist zu prüfen, ob die Verstärkerzüge für den Schülerverkehr noch benötigt werden. Im Gegensatz zur X 8 sind Züge dieser Metropol-Linie nur in Ausnahmefällen gut ausgelastet. Mit Einsatz der neuen Elektrotriebwagen sind aber deutliche Nachfragezuwächse auf dieser Linie zu erwarten. In Oldenburg sollte angestrebt werden, dass mit den Verstärkerzügen der Express-Linie X 14 aus Richtung Cloppenburg ein Anschluss hergestellt wird.

Alle Stationen sollen behindertengerecht auf eine Länge von 220 m ausgebaut werden, damit auch Züge der Linie X 8 morgens und abends halten können.

Aufgrund der geringeren Nachfrage in den Abendstunden sollen Synergien zwischen den Express- und Metropol-Zügen besser genutzt werden. Für die Abendbedienung im Bereich des VBN ist daher ein Konzept zu erarbeiten, dass die Umsteigesituation in Bremen Hbf zu den Zügen des SPFV, des SPNV sowie zum ÖPNV berücksichtigt

M 34 Nordenham – Bremen

Die Metropol-Linie M 34 Nordenham – Bremen weist die Besonderheit auf, dass sie nicht alle Zwischenhalte bedient. Zwischen Hude und Bremen verkehrt diese Linie quasi als Express-Linie und hält nur noch in Delmenhorst. Die Halte zwischen Hude und Bremen werden stündlich durch die Linie M 33 bedient. Um den "Eckanschluss" (Verbindung zwischen Oldenburg und den Stationen im Landkreis Wesermarsch) zwischen den beiden Linien M 33 und M 34 in Hude herzustellen, müssen beide Linien im relativ dichten Abstand zwischen Hude und Bremen verkehren. Mit diesem Konzept können attraktivere Reisezeiten aus dem Landkreis Wesermarsch nach Bremen erreicht werden. Mit Einführung dieses Konzepts vor etwa zehn Jahren konnte ein deutlicher Nachfragesprung zwischen Hude und Nordenham erreicht werden. Seit Fahrplan 2005 werden auf dieser Linie moderne Elektrotriebwagen eingesetzt.

Zum Fahrplan 2006 wurden die Fahrplanzeiten bei dieser Linie noch einmal grundlegend geändert. Mit den neuen Zeitlagen werden im Bremer Hauptbahnhof die Anschlüsse an die Fernverkehrszüge in Richtung Hannover und Hamburg sowie an die Linie X 8 nach Hannover hergestellt. Für den Schülerverkehr nach Brake waren die vorgenommen Fahrplanänderungen von Nachteil, während sie für den Schülerverkehr nach Nordenham Vorteile boten. Der Fahrplan der Linie M 33 wurde mit Einführung des neuen Konzepts ebenfalls angepasst.

Montag bis Samstag besteht am Vormittag eine Taktlücke, die geschlossen werden soll. Ab Samstagnachmittag und sonntags ist ein Zweistundentakt vorhanden. Dies entspricht auch der derzeitigen Nachfragesituation. Trotzdem soll ein angebotsorientiertes Konzept umgesetzt werden, das an allen Wochentagen einen Stundentakt vorsieht. Dieses Angebot ist dauerhaft nur zu rechtfertigen, wenn sich die

Metropol Nordenham – Bremen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	Elektrotriebwagen ET 425
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (Taktlücke am Vormittag) Sa: 2-h-Takt (am Vormittag 1-h-Takt) So: 2-h-Takt ∅ V: 62 km/h ∅ H: 8,9 km

Abbildung D-25
Kenndaten der Metropol-Linie Nordenham – Bremen (Fahrplan 2008)

Nachfrage auch am Wochenende erhöht, zumal das Zielkonzept Mehrleistungen im Umfang von über 20 % vorsieht. Daher kann es sinnvoll sein, die Ausweitung des Angebots stufenweise vorzunehmen. Auch diese Linie ist in ein Konzept zur Abendbedienung innerhalb des VBN-Gebiets einzubeziehen.

Um einen behindertengerechten Einstieg in die neuen Elektrotriebwagen zu ermöglichen, sollen alle Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante ausgebaut werden.

Ein Problem stellen die schwierigen Untergrundverhältnisse ("Moorlinsen") auf dieser Strecke dar. Zudem wird insbesondere der Abschnitt Brake – Hude durch schwere Güterzüge stark belastet. Seit vielen Jahren bestehen daher Langsamfahrstellen, die die Attraktivität des SPNV beeinträchtigen. Die sollen nun durch die DB beseitigt werden, so dass die geplanten Fahrzeitverkürzungen um bis zu acht Minuten realisiert werden können. Dadurch entfällt der Betriebshalt im Bahnhof Neuenkoop, da die Zugkreuzung nach Hude verlegt werden kann. Der zweigleisige Abschnitt zwischen Golzwarden und Rodenkirchen muss dauerhaft für die Kreuzung der Taktzüge erhalten bleiben.

M 41 Minden – Hannover – Haste (S 1)
M 42 Nienburg – Hannover – Haste (S 2)

Diese beiden im Stundentakt verkehrenden Linien bilden gemeinsam ab Wunstorf über Hannover bis Haste einen Halbstundentakt, so dass sie betrieblich und verkehrlich zusammen betrachtet werden können. Sie sind Teil der S-Bahn Hannover, die im Jahr 2000 zur EXPO in Hannover eingeführt wurde. Durch die teilweise eingleisige Infrastruktur, den Fahrplanengpässen auf den Mischverkehrsstrecken westlich von Seelze sowie dem Anspruch an einen konsequenten Halbstundentakt ist der Fahrplan fixiert. Schon jetzt muss die S 1 nach Minden in Haste bzw. Wunstorf einen längeren Aufenthalt wegen Überholungen durch den Fernverkehr einlegen. In Konsequenz hat sich das Angebot auf diesen Linien auf denen überwiegend Triebzüge der Baureihe ET 424 zum Einsatz kommen seit Einführung der S-Bahn nicht verändert.

Aus den genannten Gründen ist eine weitere Verdichtung des Takts nicht mehr möglich. Bei weiteren Fahrgastzuwächsen auf diesen Linien müssen die Kapazitäten durch die Verlängerung der Züge erhöht werden (von derzeit Doppel- auf dann Dreifachtraktion).

Metropol	**Minden – Hannover Hbf – Haste** **Nienburg – Hannover Hbf – Haste**
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	NWL, LNVG, Region Hannover
Fahrzeuge	Elektrotriebwagen ET 424
Angebot	Mo-Fr: jeweils 1-h-Takt Sa: jeweils 1-h-Takt So: jeweils 1-h-Takt (M 42 nur zwischen Nienburg und Hannover Hbf) ∅ V: 60 km/h ∅ H: 4,0/3,7 km (Minden/Nienburg)

Abbildung D-26
Kenndaten der Metropol-Linien Minden/Nienburg – Hannover – Haste (Fpl 2008)

Ein Ausbau der Strecke Minden – Wunstorf – Seelze auf vier Gleise würde den zukünftigen Anforderungen an die Streckenkapazität gerecht werden. Die Finanzierung bleibt als überregionale Maßnahme auch im Hinblick auf die Anforderungen von Güter- und Fernverkehr in der Verantwortung des Bundes.

M 43 Hannover – Lehrte – Hildesheim (S 3)

Die bis zum Fahrplan 2000 durchgehende Linie wurde mit Einführung der S-Bahn Hannover zur EXPO im Jahr 2000 unterbrochen. Während die S-Bahn im Halbstundentakt bis Lehrte verkehrte, wurde der Linienast Lehrte – Hildesheim Hbf mit konventionellen lokbespannten Wagenzügen bedient. Dieser aus Sicht der Fahrgäste unbefriedigende Zustand konnte durch die Rückkehr von lokbespannten Zügen, die nun durchgehend von Hannover Hbf nach Hildesheim Hbf verkehrten, beseitigt werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde die komplette Linie in das S-Bahn-Netz Hannover integriert, die nach Ausbau der Stationen zwischen Lehrte und Hildesheim (einschließlich) nun von neuen Triebwagen der Baureihe ET 425.5 befahren wird. Mit dieser Integration in das S-Bahn-Netz ist auch ein verbessertes Angebot am Wochenende verbunden.

Metropol Hannover – Lehrte – Hildesheim	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Region Hannover, LNVG
Fahrzeuge	Elektrotriebwagen ET 424
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker Lehrte – Hildesheim) Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 60 km/h ∅ H: 5 km

Abbildung D-27
Kenndaten der Metropol-Linie Hannover – Lehrte – Hildesheim (Fahrplan 2008)

Metropol Hannover – Hildesheim	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Region Hannover, LNVG
Fahrzeuge	lokbespannte Wagenzüge (n-Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 57 km/h ∅ H: 5,1 km

Abbildung D-28
Kenndaten der Metropol-Linie Hannover – Hildesheim (Fahrplan 2008)

Bis auf eine Zugleistung in der morgendlichen HVZ waren die Verstärkerzüge zwischen Lehrte und Hildesheim Hbf gering ausgelastet und wurden daher in der Vergangenheit reduziert. Die verbliebenen Verstärkerleistungen in der morgendlichen HVZ werden von der LNVG beobachtet und bei weiterhin niedriger Nachfrage auf den Prüfstand gestellt. Ebenfalls zu prüfen ist eine Ausweitung des Bedienungsangebots an Sonntagen von einem Zweistunden- auf einen Stundentakt, wie er bei den anderen S-Bahn-Linien üblich ist.

M 44 Bennemühlen – Hannover – Hildesheim (S 4)

Die Linie Hannover – Hildesheim, die erst zum Fahrplan 1998/99 neu eingeführt wurde, verkehrte im Fahrplanjahr 2008 ab Hannover noch als konventioneller Regionalzug bis Hildesheim. Zum Fahrplan 2006 bekam diese Linie den Status "S-Bahn-Vorlaufbetrieb" und das Angebot wurde von einem Zweistundentakt auf einen Stundentakt verdichtet. Damit wurde das im SPNV-Konzept von 1997 formulierte Ziel eines verbesserten Angebots zwischen Hannover und Hildesheim umgesetzt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde die Linie mit der bisherigen Linie Bennemühlen – Hannover zu einer Linie M 44 Bennemühlen – Hildesheim verbunden und in das S-Bahn-Netz Hannover integriert. Nach Ausbau der Stationen zwischen Rethen und Hildesheim (einschließlich) wird diese Linie nun von neuen Triebwagen der Baureihe ET 425.5 befahren.

Die Überleitung von der S-Bahn-Stammstrecke auf den Mischverkehrsabschnitt nördlich der Station Hannover Messe/Laatzen erweist sich als Engpass, da die Züge der Linie M 44 in Richtung Norden die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg sowie das Gegengleis queren müssen. Aufgrund der derzeitigen Streckenbelegung sind die Zeitfenster hierfür begrenzt, so dass der Fahrplan fest vorgegeben ist. Dies ist auch ein Grund warum eine verkehrlich attraktive Linienführung von Hildesheim über Hannover Messe/Laatzen zum Flughafen vorerst nicht realisiert werden kann.

M 45 Hannover Flughafen – Hannover – Paderborn (S 5)

Ähnlich wie die Linie M 43 wurde auch diese Linie durch die Einführung der S-Bahn bis Hameln geteilt, so dass zwischenzeitlich Fahrgäste, die weiter in Richtung Paderborn fahren wollten, in Hameln umsteigen mussten. Gründe hierfür waren die begrenzte Anzahl an Triebwagen sowie zu niedrige Bahnsteighöhen, die eine Bedienung des nordrhein-westfälischen Abschnitts nicht zuließen. Durch die Beschaffung von weiteren Elektrotriebwagen der Baureihe ET 425.1 können mittlerweile auch Bahnsteige südlich von Bad Pyrmont mit einer Bahnsteighöhe unter 76 cm angefahren werden. Nach Anpassung der Signaltechnik im Bahnhof Hameln können diese Triebwagen nun dort mit den S-Bahn-Triebwagen der

Baureihe ET 424 gekuppelt werden und damit durchgehend in das S-Bahn-Kernnetz verkehren. Damit wurde das im SPNV-Konzept von 1997 formulierte langfristige Ziel eines verbesserten durchgehenden Angebots zwischen Hannover und Paderborn umgesetzt.

Mit einer Länge von 146 Kilometern ist diese Linie damit die längste innerhalb der S-Bahn Hannover. Hinsichtlich einer Produktprofilierung ist die Zuordnung zu einer Metropol- und S-Bahn-Linie mit entsprechenden Fahrzeugen über diese lange Distanz nicht optimal. Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass alternative Konzepte, beispielsweise durch Überlagerung mit einer zusätzlichen Express-Linie, aufgrund der schwierigen betrieblichen Rahmenbedingungen nicht die erwünschte Wirkung erzielen können und das bisherige Konzept am besten und am wirtschaftlichsten die Anforderungen der Fahrgäste nach einer umsteigefreien und schnellen Verbindung zwischen Paderborn und Hannover erfüllt.

Bei weiteren Fahrgastzuwächsen auf dieser Linie zwischen Hameln und Hannover müssen die Kapazitäten durch die Verlängerung der Züge erhöht werden (von derzeit Doppel- auf dann Dreifachtraktion).

Mit dem NWL ist zu überprüfen, ob der Stundentakt an Sonntagen bis nach Paderborn ausgedehnt werden kann. Ebenfalls zu überprüfen ist die Durchfahrt von Zügen bis Paderborn und zurück nach 22 Uhr an Wochenenden.

Metropol Hannover Flughafen – Hannover – Paderborn	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Region Hannover, LNVG, NWL
Fahrzeuge	Elektrotriebwagen ET 424/ET 425
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (bis Hameln 30-min-Takt) Sa: 1-h-Takt (bis Hameln 30-min-Takt) So: 1-h-Takt (ab Hameln 2-h-Takt) ∅ V: 71 km/h ∅ H: 8,2 km

Abbildung D-29
Kenndaten der Metropol-Linie Hannover Flughafen – Hannover – Paderborn (Fahrplan 2008)

M 46 Celle – Hannover (S 6)

Die sogenannten "Kurvenzüge" der Linie Celle – Hannover verkehrten bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 noch als lokbespannte Wagenzüge bis Celle. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde die Linie in das S-Bahn-Netz Hannover integriert und wird nun von neuen Triebwagen der Baureihe ET 425.5 befahren.

Nach dieser Produktumstellung und der damit verbundenen Ausweitung des Angebots sind die im SPNV-Konzept von 1997 aufgeführten Ziele umgesetzt. Für das Zielkonzept 2013+ sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

Metropol Celle – Hannover Hbf	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, Region Hannover
Fahrzeuge	lokbespannte Wagenzüge (n-Wagen)
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 69 km/h ∅ H: 4,4 km

Abbildung D-30
Kenndaten der Metropol-Linie Celle – Hannover (Fahrplan 2008)

M 47 Celle – Lehrte – Hannover (S 7)

Die Linie M 47 verbindet als S 7 Celle mit Hannover und war bis Fahrplan 2008 die einzige S-Bahn-Linie in der östlichen Region um Hannover. Seit der Einführung der S-Bahn Hannover im Jahr 2000 hat sich das Angebot auf dieser Linie nicht verändert, auf der ausnahmslos Vollzüge (Doppeltraktion) der Baureihe ET 424 zum Einsatz kommen. Für das Zielkonzept 2013+ sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Metropol Celle – Lehrte – Hannover	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, Region Hannover
Fahrzeuge	Elektrotriebwagen ET 424
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 59 km/h ∅ H: 6,1 km

Abbildung D-31
Kenndaten der Metropol-Linie Celle – Lehrte – Hannover (Fahrplan 2008)

16.2.3 Regional-Linien

R 51 Bremerhaven – Bremervörde - Buxtehude

Die Streckeninfrastruktur und die Durchführung des Eisenbahnbetriebes hat die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) noch vor der Regionalisierung im Jahr 1993 von der DB übernommen. Seitdem hat sich die Fahrgastnachfrage kontinuierlich erhöht, die mit den fünf Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 nicht mehr bewältigt werden konnte. Als Reservefahrzeug stand lediglich ein Museumtriebwagen zur Verfügung. Zum Fahrplan 2004 hat die LNVG daher zusätzlich vier Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 aus dem Fahrzeugpool zur Verfügung gestellt, damit in den Hauptverkehrszeiten Leistungen in Doppeltraktion gefahren werden können. Zur Wartung und Instandhaltung dieser Fahrzeuge hat die EVB in Bremervörde mit finanzieller Unterstützung des Landes eine Werkstatt errichtet.

Seit Inbetriebnahme der S-Bahn-Verlängerung nach Stade zum Fahrplan 2008 wird der Abschnitt Buxtehude – Hamburg-Neugraben nicht mehr bedient. In Buxtehude bestehen Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten an die Metropol-Linie M 23 (S-Bahn) oder Express-Züge der Linie X 11 nach Hamburg. Einzelne Züge sind von Bremerhaven bis nach Cuxhaven aus betrieblichen Gründen durchgebunden. Aufgrund der deutlich schwächeren Nachfrage im Abschnitt zwischen Bremerhaven und Bremervörde bestehen einzelne Taktlücken Montag bis Freitag außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Diese Zeitfenster werden zur Abwicklung des Güterverkehrs benötigt. Zum Fahrplan 2008 wurde eine zusätzliche spätere Verbindung Montag bis Freitag von Buxtehude nach Bremervörde eingerichtet, damit die letzte Rückfahrmöglichkeit aus Hamburg nicht bereits um etwa 20 Uhr sondern eine Stunde später gegeben ist. Außerdem wurde in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zum vorhandenen Verstärker Bargstedt – Buxtehude ein zusätzlicher Verstärker von Kutenholz nach Buxtehude eingerichtet. Die Nachfrage am Wochenende mit in der Regel unter 500 Pkm/kmBl rechtfertigt nur einen Zweistundtakt. Lediglich zwischen Bremervörde und Buxtehude wird an Samstagen aufgrund der höheren Nachfrage ein Stundentakt angeboten.

Mit den bisher umgesetzten Maßnahmen besteht bereits ein attraktives Angebot auf dieser Strecke. Eine weitere Ausdehnung des Fahrplanangebots ist nur zu rechfertigen, wenn die Nachfrage noch weiter deutlich zunimmt. Allerdings sollte eine zusätzliche Verbindung am Abend zwischen Buxtehude und Bremervörde eingerichtet werden, um eine Spätverbindung aus der Metrolregion Hamburg nach Bremervörde anbieten zu können, sofern hierfür eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist.

Geprüft werden soll die Einführung eines durchge-

Regional Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	
Betreiber	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	LINT 41, VT 628
Angebot	**Bremerhaven – Bremervörde** Mo-Fr: 1-h-Takt (mit Taktlücken) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt **Bremervörde – Buxtehude** Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker Kutenholz/ Bargstedt – Buxtehude) Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 55 km/h ∅ H: 5,0 km

Abbildung D-32
Kenndaten der Regional-Linie Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (Fahrplan 2008)

henden Stundentakts zwischen Bremerhaven und Bremervörde Montag bis Freitag (Schließen der Taktlücken) und die Einrichtung von Verstärkerzügen am Nachmittag zwischen Buxtehude und Bremervörde.

Mit der geplanten Ausschreibung dieser Linie zusammen mit der R 52 soll die Fahrzeugflotte vereinheitlicht werden, in dem die VT 628 durch Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 ersetzt werden.

R 52 Cuxhaven – Bremerhaven

Die Regional-Linie Cuxhaven – Bremerhaven hat nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für den Tourismus eine hohe Bedeutung. Trotzdem hat der Fernverkehr, der nach der Regionalisierung seine Leistungen eigenwirtschaftlich erbringen muss, nicht nur den Abschnitt Cuxhaven – Bremerhaven, sondern die ganze Linie von Cuxhaven über Bremen in Richtung Ruhrgebiet aufgegeben. Zeitweise hat der Fernverkehr eine Schnellbusverbindung von Bremen nach Cuxhaven für seine Fernverkehrskunden eingerichtet. Mit Einrichtung der Express-Linie X 3 von Bremerhaven nach Bremen ab Mai 2000 haben die beiden Aufgabenträger Bremen und LNVG auch die Anbindung von Cuxhaven in Richtung Bremen und Hannover deutlich verbessert. Denn in Bremerhaven sind Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten an die Express-Züge von/nach Bremen gegeben, die wiederum gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge in Richtung Hannover und Hamburg sowie die Express-Züge nach Hannover (X 8) bieten.

Regional Cuxhaven – Bremerhaven	
Betreiber	NordseeBahn (DB AG; EVB)
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	LINT 41
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 2-h-Takt (+ Verstärker aus Direktverbindungen nach Bremen) So: 2-h-Takt (+ Verstärker aus Direktverbindungen nach Bremen ∅ V: 55 km/h ∅ H: 8,8 km

Abbildung D-33
Kenndaten der Regional-Linie Cuxhaven – Bremerhaven (Fahrplan 2008)

Zum Betriebsstart der NordseeBahn, eine Kooperation zwischen der DB Regio und EVB, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wurde das Angebot zwischen Cuxhaven und Bremerhaven deutlich verbessert. Es werden seitdem moderne Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 auf dieser Strecke eingesetzt. Zudem wurde das Fahrplanangebot um über 30 % ausgeweitet, so dass Montag bis Freitag ein Stundentakt, am Wochenende ein Zweistundentakt besteht.

Außerdem wurden in der Saison am Wochenende zwei Zugpaare eingerichtet, die von Cuxhaven bis Bremen direkt fahren. Sie verdichten das Angebot der Linie R 52 zwischen Cuxhaven und Bremerhaven und der Express-Linie X 3 zwischen Bremerhaven und Bremen. Insbesondere für Touristen mit Gepäck ist der Entfall des Umsteigens in Bremerhaven von Vorteil. Bei Einführung eines Stundentakts der Express-Linie X 3 Bremerhaven – Osnabrück ist zu prüfen, ob diese umsteigefreie Verbindungen von Cuxhaven nach Bremen entfallen oder in das Bedienungskonzept der Express-Linie integriert werden können.

Auch auf dieser Strecke hat sich die Nachfrage in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht. Gegenüber dem Jahr 2001 hat sich die Verkehrsleistung (Personenkilometer) in etwa verdoppelt. Dadurch ergeben sich vereinzelte Kapazitätsengpässe bei der Fahrradmitnahme und in einzelnen Zügen aufgrund des hohen Aufkommens im Schülerverkehr. Durch vermehrte Bildung von Doppeltraktionen konnten die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme deutlich erhöht werden. Eine Verstärkung der Züge für den Schülerverkehr ist nicht zu rechtfertigen, da hierfür zwei zusätzliche Triebwagen benötigt würden. Zusätzliche Kapazitäten wurden hier geschaffen, in dem in diesen Zügen die erste Klasse aufgegeben wurde.

Die Stationen Wremen und Nordholz sind behindertengerecht ausgebaut und erlauben einen niveaugleichen Einstieg in die Dieseltriebwagen. Zugkreuzungen können derzeit nur im Bahnhof Dorum stattfinden. Aus Sicht des SPNV ist dies ausreichend. Es kann damit eine gute Betriebsqualität sichergestellt werden. Allerdings stehen für Güterzüge zu den Zeiten, in denen der SPNV im Stundentakt verkehrt, keine Zugtrassen zur Verfügung. Derzeit ist dies immer dann ein Problem, wenn Baumaßnahmen auf der eingleisigen Strecke von Cuxhaven nach Hamburg durchgeführt werden und Güterzüge über die Strecke Cuxhaven – Bremerhaven umgeleitet werden müssen. In

diesen Zeiten wird dann zwischen Cuxhaven und Bremerhaven ein Busersatzverkehr durchgeführt. Dieser Konflikt wird sich bei Zunahme des Seehafenhinterlandverkehrs verschärfen.

Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung soll auch am Wochenende ein durchgängiger Stundentakt eingeführt und die Direktverbindung in diesen Takt integriert werden.

R 53 Rotenburg – Minden (– Bielefeld)

Die im SPNV-Konzept von 1997 formulierten konsumtiven Maßnahmen wurden durch die Einführung der SPNV-Bedienung am Wochenende umgesetzt. Im Zuge der Kürzungen der Regionalisierungsmittel musste das Angebot zum Fahrplan 2008 angepasst werden. Montag bis Freitag verkehren die Züge nicht mehr durchgehend von Rotenburg nach Minden sondern nur noch auf den Teilstrecken Rotenburg – Verden sowie Nienburg – Minden. Durch die Verknüpfung mit der zweistündlich verkehrenden Linie Minden – Bielefeld ergibt sich Montag bis Freitag eine durchgehende Verbindung von Nienburg bis Bielefeld. Aufgrund der geringen Nachfrage werden während der Woche im nördlichen Abschnitt Dieseltriebwagen der Baureihe VT 614 eingesetzt. Im südlichen Abschnitt sowie am Wochenende verkehren lokbespannte Züge.

Die Strecke Rotenburg – Minden dient dem Güterverkehr als wichtige überregionale Verbindung vom Ruhrgebiet in Richtung Hamburg. Sie dient zudem bei Störungen bzw. größeren Bauarbeiten als Umleitungsstrecke. Da die Strecke überwiegend eingleisig ist, führt dies häufig zu Konflikten mit dem Nahverkehr, so dass nicht selten über einen längeren Zeitraum ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden muss. Die Reaktivierung eines Haltepunkts Landesbergen ist beim derzeitigen und zukünftigen zweistündlichen Angebot kritisch zu sehen und wird von der LNVG nicht weiter verfolgt.

Die Linie verknüpft den mittleren Weserraum mit den Hauptstrecken in Richtung Hamburg und Ruhrgebiet. Die Nachfrage ist dabei in Richtung Hamburg stärker als in Richtung Süden, so dass dort bei entsprechender infrastruktureller Voraussetzung auch ein Stundentakt vorstellbar wäre. Dieser dürfte aber unter den derzeitigen Rahmenbedingungen in Anbetracht der Bedeutung der Strecke für den Güter- und Umleitungsverkehr kaum zu realisieren sein. Am Wochenende wird die Linie, begründet durch tarifliche Sonderangebote, in erheblichem Maße vom überregionalen Durchgangsverkehr genutzt.

Die weitere konzeptionelle Ausrichtung des Angebots ist noch unbestimmt. Durch angekündigte Bautätigkeiten im Korridor Hamburg – Hannover ist absehbar, dass in den nächsten Jahren diese Linie im Abschnitt Rotenburg – Verden stark von zusätzlichen Umleitungsverkehren betroffen sein wird und daher über längeren Zeiträume dort ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden muss. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist derzeit eine endgültige Entscheidung über die weitere Entwicklung dieser Linie nicht möglich. Mögliche Konzepte orientieren sich an der verkehrlichen Bedeutung der Linie und den daraus resultierenden Kapazitätsanforderungen, die die derzeit unterschiedliche Teillinien und Fahrzeugkonzepte fortschreiben würden:

- Linie R 53 A: Rotenburg – Verden von Montag bis Freitag mit Dieseltriebwagen,
- Linie R 53 B: Nienburg – Minden – Bielefeld von Montag bis Freitag mit Dieseltriebwagen oder lokbespannten Zügen sowie
- Linie R 53: Durchgehende Linie Rotenburg – Minden am Wochenende mit lokbespannten Zügen.

Inwieweit diese Linienbildung unter wettbewerblichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden kann, ist zu prüfen.

Regional	**Rotenburg – Verden** **Nienburg – Minden**
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, NWL
Fahrzeuge	VT 614
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt durchgehende Bedienung Rotenburg – Verden am Wochenende ∅ V: 72 km/h ∅ H: 15,9 km

Abbildung D-34
Kenndaten der Regional-Linie Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden (Fahrplan 2008)

R 55 Bremen – Soltau – Uelzen

Mit Ausnahme der Abbestellung eines Zugpaares in der frühen HVZ, hat sich die Angebotsstruktur der Linie R 55 seit Jahren fast nicht verändert. Im Abschnitt Bremen – Soltau ist das Angebot historisch auf die Pendler abgestimmt, mit der Folge dass in der Nebenverkehrszeit nur ein geringes Angebot besteht. Konstant ist in den letzten Jahren auch der Fahrzeugeinsatz geblieben. Die Linie wird von Triebwagen der Baureihe VT 628 befahren. Die im SPNV-Konzept von 1997 dargelegten Mängel und darauf aufbauenden Maßnahmen gelten daher auch heute noch.

Die schwierige Ausgangssituation für diese Linie ergibt sich zum einen durch die geringen Potentiale entlang der Linie. Zwischen Langwedel und Uelzen (Abschnittslänge 100 km) haben lediglich die Mittelzentren Munster und Soltau sowie Visselhövede ein nennenswertes Nachfragepotential. Zum anderen stellt die Infrastruktur ein Hemmnis für ein verbessertes Angebot dar. Schon im SPNV-Konzept von 1997 wurde der Ausbau der Strecke Langwedel – Uelzen als Maßnahme des Bundes zur Beseitigung der Engpässe im Güterverkehr angekündigt. Obwohl dieses Vorhaben weiterhin im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Maßnahme des "Vordringlichen Bedarfs" platziert ist, sind bis heute keine Bemühungen zur Umsetzung dieser Maßnahme zu erkennen gewesen. Wesentliches Ziel dieses Vorhabens wäre aus Sicht des Nahverkehrs eine Ertüchtigung der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Die Reisezeit könnte durch diesen Ausbau verkürzt werden, so dass die Linie eine stärkere Verbindungsfunktion in der Ost-West-Relation übernehmen könnte und bei entsprechendem Angebot einen Nachfrageschub erhalten würde.

Nur nach Verbesserung der Infrastruktur kann auch das Angebot verbessert und die Nachfrage gesteigert werden. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt Langwedel – Soltau, der eine sehr geringe Nachfrage aufweist.

Im Hinblick auf ein kundengerechtes Angebot wäre das Angebot so zu strukturieren, dass auch Gelegenheitskunden angesprochen werden. Basis hierfür wäre ein konsequenter Zweistundentakt zwischen Bremen und Uelzen, der bei Bedarf zwischen Soltau und Uelzen nachfragegerecht verdichtet werden könnte.

Regional Bremen – Soltau – Uelzen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	Dieseltriebwagen
Angebot	**Bremen – Soltau** Mo-Fr: Einzellagen Sa: Einzellagen So: 2-h-Takt **Soltau – Uelzen** Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 67 km/h ∅ H: 18,5 km

Abbildung D-35
Kenndaten der Regional-Linie Bremen – Soltau – Uelzen (Fahrplan 2008)

R 56 Buchholz – Soltau – Hannover

Durch die Einführung der S-Bahn in Hannover im Jahr 2000 wurde die bis Hannover führende Linie R 56 gekürzt. Neuer Start- und Endpunkt der Linie wurde Bennemühlen, so dass Fahrgäste aus der Heide mit Ziel Hannover umsteigen mussten. Mittlerweile fahren die Züge in der HVZ wieder bis Hannover Hbf, allerdings parallel zur S-Bahn-Linie M 44, die im Halbstundentakt verkehrt. Die Ausdehnung der Linie an Sonntagen bis Hamburg-Harburg wurde zum Fahrplan 2008 aufgegeben.

Die im SPNV-Konzept von 1997 geplante Aufteilung der Linie in langsame und schnelle Produkte wurde nicht weiter verfolgt, da die Reisezeit auch bei Auflassung mehrerer Haltepunkte bei derzeitiger Infrastruktur nicht nennenswert verkürzt werden konnte. Die eingleisige Infrastruktur und die Anschlusszwänge in Bennemühlen und Buchholz setzen der Fahrplangestaltung enge Grenzen.

Durch die Verlängerung der Bahnsteige in Büsenbachtal und Soltau Nord können mittlerweile durchgehende Verbindungen von Buchholz nach Hannover mit längeren Triebwagen realisiert werden. Dies sind in der Regel Triebwagen der Baureihe VT 628, die die ursprünglich eingesetzten lokbespannten Züge abgelöst haben.

Neben den derzeit wichtigsten Zielgruppen, Pendler in Richtung Hamburg und Hannover sowie Schüler innerhalb des Landkreises Soltau-Fallingbostel, besteht ein nennenswertes Potential im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr. Die niedrige Reisegeschwindigkeit sowie der Zwang zum Umsteigen in Buchholz und Bennemühlen macht das Angebot für diese Zielgruppe unattraktiv, so dass die Potentiale insbesondere in den Mittelzentren entlang der Linie nicht mobilisiert werden können.

Aus diesem Grund kommt dem Ausbau der Strecke von Buchholz nach Bennemühlen für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h eine hohe Bedeutung zu. Aufgrund der unterschiedlichen Finanzierungsquellen sowie des hohen Investitionsvolumens lässt sich der Ausbau nur abschnittsweise realisieren. Die Abschnitte Buchholz – Soltau sowie Walsrode – Bennemühlen werden dabei als erste ausgebaut, der Abschnitt Soltau – Walsrode soll folgen. Durch den Ausbau der Strecke sollen durchgehende Züge von Buchholz bis Hannover im Stundentakt ermöglicht werden. Inwieweit die Linie zu bestimmten Zeiten nach Hamburg-Harburg verlängert werden kann, ist zu überprüfen. Ebenfalls zu überprüfen ist die Bedienung aufkommensschwacher Halte. Insbesondere im Nordabschnitt könnte aufgrund der dichten Haltestellenfolge die Höchstgeschwindigkeit nach Ausbau der Strecke sonst nicht erreicht werden.

Nach Ausbau der Strecke ist auch eine Ersatzbeschaffung der Triebwagen vorzusehen, so dass dann ein rundum neues und attraktives Angebot entsteht.

Regional Buchholz – Soltau – Hannover	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, Region Hannover
Fahrzeuge	VT 628 / VT 614
Angebot	**Buchholz – Soltau** Mo-Fr: Einzellagen Sa: Einzellagen So: 2-h-Takt ∅ V: 49 km/h ∅ H: 4,5 km **Soltau – Bennemühlen** Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 60 km/h ∅ H: 6,9 km

Abbildung D-36
Kenndaten der Regional-Linie Buchholz – Soltau – Hannover (Fahrplan 2008)

R 57 (Lübeck –) Büchen – Lüneburg

Das Angebot auf dieser Linie hat sich in den letzten Jahren kaum verändert. Es wird weiterhin ein Stundentakt über den ganzen Tag angeboten. Der Fahrplan wird durch die Anschlussgestaltung in Büchen und Lüneburg sowie die eingleisige Strecke festgelegt. Zum Einsatz kommen derzeit noch Triebwagen der Baureihe VT 628. Ab Fahrplan 2010 werden auf dieser Linie neue Fahrzeuge der Baureihe VT 648 eingesetzt. Am Fahrplanangebot sind keine Änderungen geplant.

Mittelfristig sieht die LNVG keine Perspektive für eine Reaktivierung des Haltepunkts Adendorf, da die durch die beengte Lage erforderlichen hohen Investitionen für eine neue Station wirtschaftlich nicht zu vertreten sind.

Regional (Lübeck –) Büchen – Lüneburg	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LVS, LNVG
Fahrzeuge	VT 628
Angebot	**Büchen – Lüneburg** Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 81 km/h ∅ H: 9,9 km

Abbildung D-37
Kenndaten der Regional-Linie (Lübeck –) Büchen – Lüneburg (Fahrplan 2008)

R 58 Lüneburg – Dannenberg

Im SPNV-Konzept von 1997 wurde vorgeschlagen, diese Linie abzubestellen und den ÖPNV zukünftig ausschließlich auf den Bus auszurichten. Diese Maßnahme wurde nicht umgesetzt, da die Strecke aufgrund ihrer Bedeutung für das Zwischenlager Gorleben mit finanzieller Hilfe des Bundes ertüchtigt wur-

Regional Lüneburg – Dannenberg	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG
Fahrzeuge	VT 628
Angebot	Mo-Fr: Einzellagen Sa: Einzellagen So: Einzellagen ∅ V: 47 km/h ∅ H: 5,9 km

Abbildung D-38
Kenndaten der Regional-Linie Lüneburg – Dannenberg (Fahrplan 2008)

Regional Uelzen – Salzwedel (– Magdeburg)	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, NASA
Fahrzeuge	ET 425
Angebot	**Uelzen – Salzwedel** Mo-Fr: 2-h-Takt Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 97 km/h ∅ H: 10,0 km

Abbildung D-39
Kenndaten der Regional-Linie Uelzen – Salzwedel (Fahrplan 2008)

de. Auf dieser Basis hatte sich die LNVG entschlossen das Angebot unverändert weiterzubestellen.

Die damaligen Aussagen zur schwierigen Situation des SPNV auf der Strecke Lüneburg – Dannenberg gelten aber weiterhin. Das Angebot kann ohne weitere Investitionen nicht verbessert werden, so dass Reisegeschwindigkeit und Bedienungshäufigkeit nicht gesteigert werden können. Wesentliche Potentiale würden sich jedoch auch bei einem verbesserten Angebot nicht erschließen lassen, so dass Investitionen unter Kosten-Nutzen-Aspekten auch im Vergleich mit anderen Maßnahmen in Niedersachsen nicht zu rechtfertigen sind.

Aufgrund der Verfügbarkeit der Infrastruktur, sowie den derzeit wirtschaftlichen Produktionsstrukturen wird die LNVG das Fahrtenangebot im heutigen Umfang weiterbestellen. Es ist jedoch zu überprüfen, ob die Stationen mit sehr niedriger Nachfrage, die meist auch abseits der Siedlungsschwerpunkte liegen, zukünftig weiter bedient werden und wie durch verstärktes regionales Engagement die Nachfrage auf höherem Niveau stabilisiert werden kann.

R 59 Uelzen – Salzwedel (– Magdeburg)

Diese Linie existiert erst seit 1999. Durch den Lückenschluss zwischen Uelzen und Salzwedel als Projekt Deutsche Einheit Nr. 3 wurde der Nahverkehr auf dieser Linie in Form eines Zweistundentakts aufgenommen. Mit den neuen Stationen Schnega und Soltendieck an der eingleisig elektrifizierten Strecke wurde auch die Region zwischen diesen beiden Städten erschlossen. Die Linie führt mittlerweile bis Magdeburg und wird von lokbespannten Doppelstock-Wendezügen befahren.

Das Angebot auf dieser Linie wird durch die Anschlüsse in Uelzen, den Fahrplanzwängen auf der eingleisigen Strecke sowie den Planungen des benachbarten Aufgabenträgers geprägt. Aus Sicht der LNVG sind zusätzliche Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten zu prüfen, die zumindest bis Stendal geführt und in das Gesamtangebot integriert werden müssten.

R 61 Uelzen – Braunschweig – Bad Harzburg

Durch einige Anpassungen am Fahrplan konnte die im SPNV-Konzept von 1997 vorgesehene Vertaktung, soweit auf der eingleisigen Infrastruktur möglich, umgesetzt werden. Das Angebot auf dieser Linie hat sich dabei nicht wesentlich verändert, da die Spielräume für die Fahrplangestaltung durch die eingleisige Infrastruktur, dem teilweisen Parallelverkehr mit der Linie R 59 sowie den Anschlussbeziehungen in Uelzen und Gifhorn begrenzt sind. Eingesetzt werden auf dieser Linie überwiegend Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628.

Der im damaligen SPNV-Konzept bemängelte Zustand der Infrastruktur hat sich nicht grundlegend verbessert. Der Sanierungsbedarf der Infrastruktur, wurde in der Vergangenheit durch die Zunahme der Langsamfahrstellen deutlich. Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind bisher u. a. auch aufgrund des noch

Regional Uelzen – Braunschweig	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, ZGB
Fahrzeuge	VT 628
Angebot	**Uelzen – Wittingen** Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 64 km/h ∅ H: 8,5 km

Abbildung D-40
Kenndaten der Regional-Linie Uelzen – Braunschweig (Fahrplan 2008)

Regional Hildesheim – Braunschweig	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, ZGB
Fahrzeuge	lokbespannte Züge
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 60 km/h ∅ H: 10,8 km

Abbildung D-41
Kenndaten der Regional-Linie Hildesheim – Braunschweig (Fahrplan 2008)

nicht realisierten Projekts "RegioStadtBahn Braunschweig (RSB)", das auch die Strecke Wieren – Gifhorn – Braunschweig umfasst, weitgehend unterblieben.

Die Planungen des Aufgabenträgers ZGB zu diesem Projekt sehen einen Stundentakt zwischen Wittingen und Triangel und einen Halbstundentakt zwischen Triangel und Braunschweig vor. Im Abschnitt Uelzen – Wittingen bleibt das heutige Angebot (Zweistundentakt und einzelne Verstärkerzüge) weitgehend bestehen. Die Besonderheit des Projekts liegt in Führung innerhalb des Stadtgebiets Braunschweig. So befahren die Züge dieser Linie die Innenstadt als Straßenbahn, um so die Erreichbarkeit der City zu verbessern. Nach den Vorstellungen des ZGB wird die Linie bis Bad Harzburg bzw. Goslar fortgeführt.

Als Fahrzeuge sollen neue Hybrid-Fahrzeuge eingesetzt werden, die im Stadtbahn-Bereich Braunschweig mit Elektrotraktion und im konventionellen Eisenbahnnetz mit Dieseltraktion verkehren.

R 66 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg

Das Angebot dieser Linie wurde zum Fahrplan 1998/99 gemäß den Vorstellungen des ersten SPNV-Konzepts von 1997 konzipiert und in den vergangenen Jahren fast unverändert bestellt. Aufgrund erforderlicher Einsparungen wurden durch den Aufgabenträger ZGB einige Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten abbestellt, so dass das Angebot aus Sicht der LNVG einige Lücken aufweist.

Aufgrund der eingleisigen Infrastruktur, die ebenfalls im Stundentakt vom schnellen Fernverkehr genutzt wird, ergeben sich lange Reisezeiten durch mehrmalige längere Aufenthalte in den Begegnungsbahnhöfen. Betrieblich war die Linie R 66 mit der Linie Hannover – Hildesheim verbunden. Diese Verknüpfung der Linien ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 durch die Einführung der S-Bahn Hannover – Hildesheim aufgegeben worden.

Auf dieser Linie kommen noch lokbespannte Züge zum Einsatz

Die Nachfrage auf dieser Linie ist aufgrund der langen Reisezeiten sowie der geringen Einwohnerpotentiale in den Unterwegsstationen eher gering. Wesentliche Verbesserungen könnten durch den für den Fernverkehr geplanten zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Hildesheim und Groß Gleidingen erzielt werden. Die dadurch mögliche Verkürzung der Reisezeit, die Flexibilität im Fahrplan und eine dadurch mögliche direkte Verknüpfung mit der Linie Hildesheim – Wolfsburg könnten die Nachfrage beleben, so dass ein Stundentakt zumindest zwischen den beiden Oberzentren Hildesheim und Braunschweig gerechtfertigt wäre.

Der zukünftige Fahrzeugeinsatz ist abhängig von der Zuordnung zu einem Teilnetz. Aufgrund der Charakteristik der Strecke (elektrifizierte Hochgeschwindigkeitsstrecke) sowie der zu erwartenden Nachfrage ist der Einsatz von Elektrotriebwagen anzustreben.

R 71 Bodenfelde – Northeim

Das unsystematische Fahrplanangebot auf dieser Linie wurde gemäß den Vorstellungen des SPNV-Konzepts von 1997 weitgehend vertaktet sowie auf einen Zweistundentakt zwischen Ottbergen und Northeim reduziert, wobei durch Überlagerung mit der Linie R 72 zwischen Ottbergen und Bodenfelde ein Stundentakt angeboten werden konnte. Einzelne Verstärkerzüge zwischen Bodenfelde und Northeim ergänzen in den HVZ das Grundangebot zu einem stündlichen Angebot. Fuhren früher noch einzelne Züge von Northeim nach Paderborn, enden und beginnen seit Einführung des ITF in Nordrhein-Westfalen alle Züge in Ottbergen.

Durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel und dem dadurch ausgelösten Einsparungsdruck bei den benachbarten Aufgabenträger musste die Linie zum Fahrplanwechsel Ende 2007 auf den Abschnitt Bodenfelde – Northeim eingekürzt werden. Zudem wurden einige Verstärker bzw. Züge in Tagesrandlage zwischen Bodenfelde und Northeim gestrichen.

Die drohende Stilllegung der Strecke durch die DB Netz AG, die durch eine erforderliche Sanierung des Ertinghäuser Tunnels ausgelöst wurde, war der Ausgangspunkt für eine Vereinbarung mit der DB Netz AG zur langfristigen Sicherung der Infrastruktur im Harz-Weser-Netz. Auf dieser Grundlage konnte die Streckeninfrastruktur nicht nur erhalten sondern auch modernisiert werden.

Im Verkehrsvertrag mit der DB AG wurde der Einsatz von modernen Fahrzeugen der Baureihe VT 648 vereinbart, die seit dem Fahrplan 2006 zum Einsatz kommen und die bis dahin eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 ablösen.

Regional Bodenfelde – Northeim	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	NWL, NVV, LNVG
Fahrzeuge	VT 648
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 67 km/h ∅ H: 9,3 km

Abbildung D-42
Kenndaten der Regional-Linie Bodenfelde – Northeim (Fahrplan 2008)

Die Nachfrage auf dieser Linie ist niedrig und besteht überwiegend aus Ausbildungs- und Berufsverkehre innerhalb des Landkreises Northeim. Gründe für das niedrige Nachfrageniveau sind geringe Einwohnerpotentiale im Einzugsbereich durch die teilweise dezentrale Lage der Verkehrsstationen zum Siedlungsschwerpunkt. Pendlerbeziehungen sind zudem durch die Grenzlage zwischen drei Bundesländern nur schwach ausgeprägt. Die Verbindung zum Oberzentrum Göttingen wird überwiegend durch Busdirektverbindungen sichergestellt.

Der demografische Wandel in dieser Region wird die Situation für die Schiene nicht verbessern. Durch den geplanten Wegfall der IC-Linie 26 aus dem Leinetal entfallen zudem attraktive Anschlüsse in Northeim in Richtung Hannover und Süden.

Die Einbindung der Linie in eine überregionale Ost-West-Verbindung Paderborn – Nordhausen ist unter den heutigen Rahmenbedingungen kaum umzusetzen und würde aufgrund der langen Reisezeit kein nennenswertes Potential erschließen.

Es bleibt letztlich zu prüfen, wie durch verstärktes regionales Engagement die Nachfrage stabilisiert werden kann.

R 72 Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen

Die Verbindung Ottbergen – Göttingen wurde in den letzten Jahren durch zusätzliche Leistungen gestärkt. Das Fahrplanangebot auf dieser Linie wurde gemäß den Vorstellungen des SPNV-Konzepts von 1997 auf einen Zweistundentakt zwischen Ottbergen und Göttingen erweitert. Verstärkerzüge zwischen Bodenfelde und Göttingen ergänzen in den Hauptverkehrszeiten das Grundangebot zu einem stündlichen Angebot. Angebotssystematik und Fahrzeugeinsatz, auf der Strecke werden ebenfalls Dieseltriebwagen der Baureihe VT 648 eingesetzt, ähnelten damit der Linie R 71.

Ähnlich wie bei der Linie R 71 führten auch hier Sparzwänge zu Leistungskürzungen im Abschnitt Bodenfelde – Göttingen.

Die Nachfrage auf dieser Linie ist niedrig. Der Schülerverkehr stellt derzeit die wichtigste Zielgruppe dar. Die Integration der Bedürfnisse des Schülerverkehrs

in das SPNV-Angebot, führt jedoch zu einem unattraktiven Fahrplan für die übrigen Kunden. Dies ist bedingt durch die Eingleisigkeit der Strecke und der daraus resultierenden geringen Flexibilität sowie der niedrigen Höchstgeschwindigkeit der Strecke zwischen Bodenfelde und Göttingen, die nur mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahren werden darf. Entsprechend lang sind die Reisezeiten. Weitere Gründe für die niedrige Nachfrage sind die Landesgrenzen, die Barrieren für Verkehrsbeziehungen darstellen sowie die zwischen Offensen und Göttingen parallel und stündlich verkehrende Buslinie Holzminden – Göttingen.

Potenziale für die Bahn könnten mobilisiert werden durch Stärkung der Verbindungsfunktion der Achse Göttingen – Ottbergen – Paderborn sowie durch Beseitigung des Bus-Parallelverkehrs. Voraussetzung hierfür wäre ein Ausbau der Strecke Bodenfelde – Göttingen zumindest auf eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h bei entsprechender Verkürzung der Fahrzeit. Eine Erhöhung der Verbindungsfunktion Paderborn – Göttingen ließe sich durch die Flügelung von Zügen der Linie R 73 Paderborn – Kreiensen in Ottbergen erreichen. Gemeinsam mit dem NWL wäre zu überprüfen, wie die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür zu schaffen wären. Durch die in Kapitel 3 erläuterten neuen Finanzierungsgrundlagen stehen jedoch für diese Ausbaumaßnahme keine Bundesmittel zur Verfügung.

Für diese Linie gilt, dass nur ein verstärktes regionales Engagement die Nachfrage stabilisieren kann.

Regional Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	NWL, NVV, LNVG
Fahrzeuge	VT 648
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärkerfahrten zwischen Bodenfelde und Göttingen) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 54 km/h ∅ H: 6,3 km

Abbildung D-43
Kenndaten der Regional-Linie Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen (Fahrplan 2008)

Dazu gehört auch ein Votum für die Entwicklung eines Gesamtkonzepts Bus/Bahn in Kooperation gemeinsam mit den regionalen Aufgabenträgern. Ein Parallelverkehr auf Schiene und Straße bei dem sich die schon geringen Potentiale auf die verschiedenen Angebote im ÖPNV verteilen, ist in Zukunft wirtschaftlich nicht mehr zu vertreten.

R 73 (Paderborn –) Holzminden – Kreiensen

Die ursprünglich durchgehende Verbindung von Paderborn nach Braunschweig wurde Ende 2003 durch die Betriebsaufnahme der NordWestBahn auf der neuen Linie Holzminden – Paderborn (– Bielefeld) in Holzminden unterbrochen. Zum Fahrplan 2006 wurde auch die zweistündlich durchgehende Verbindung nach Braunschweig zugunsten optimierter Anschlüsse in Kreiensen aufgegeben. Übrig geblieben ist eine Verbindung zwischen Holzminden und Kreiensen, die seit Fahrplan 2008 mit der Linie R 74 Kreiensen – Bad Harzburg zu einer Linie Holzminden – Bad Harzburg verbunden ist.

Diese Linie gehört zum Harz-Weser-Netz, so dass die Infrastruktur (vgl. Linie R 71) gesichert ist. Im Verkehrsvertrag mit der DB AG wurde der Einsatz von modernen Fahrzeugen der Baureihe VT 648 vereinbart, die seit dem Fahrplan 2006 zum Einsatz kommen und die bis dahin eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 ablösen.

Der Fahrplan orientiert sich an den Anschlüssen in

Regional Holzminden – Kreiensen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG
Fahrzeuge	VT 648
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 79 km/h ∅ H: 22,5 km

Abbildung D-44
Kenndaten der Regional-Linie Holzminden – Kreiensen (Fahrplan 2008)

Holzminden und Kreiensen in Richtung der Oberzentren Hannover, Göttingen und Paderborn. Optimale Anschlüsse waren schon in der Vergangenheit bedingt durch die Zwänge der eingleisigen Infrastruktur und der Fahrpläne der Anschlusszüge kaum herzustellen. Ein in den Hauptverkehrszeiten wünschenswerter Stundentakt konnte unter den genannten Randbedingungen bisher nicht umgesetzt werden.

Durch den geplanten Wegfall der IC-Linie 26 aus dem Leinetal wird sich die Anschlussgestaltung in Kreiensen weiter erschweren.

Die Linie R 73 bildet derzeit einen Torso und muss stärker mit den angrenzenden Linien verzahnt werden. Eine Verbesserung des Angebots lässt sich durch Integration in eine neue Linie Paderborn – Holzminden – Kreiensen und einem darauf aufbauendem Gesamtkonzept erreichen. Dieses ist gemeinsam mit dem nordrhein-westfälischen Aufgabenträger zu entwickeln, wobei aufgrund der Vertragssituation ein solches Konzept erst mittelfristig ab dem Fahrplan 2014 umgesetzt werden kann. Prämissen für ein solches Konzept sind dabei kurze Reisezeiten zwischen Paderborn und Kreiensen sowie stündliches Angebot zwischen Holzminden und Kreiensen.

R 74 Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg

Ähnlich wie die Linie R 73 wurde auch diese ursprünglich bis Göttingen zweistündlich durchgehende Verbindung zum Fahrplan 2006 gekürzt. Grund hierfür war die Einführung einer stündlich verkehrenden Linie X 5 Uelzen – Göttingen, die seither die Nord-Süd-Strecke bedient und die Leistungen zwischen Kreiensen und Göttingen von der Linie R 74 übernommen hat.

Aufgrund erforderlicher Einsparungen musste das Angebot zwischen Seesen und Bad Harzburg durch den Aufgabenträger ZGB weiter reduziert werden, so dass mittlerweile aus dem bisherigen konsequenten Stundentakt ein Zweistundentakt mit einzelnen Verstärkern entstanden ist.

Diese Linie gehört zum Harz-Weser-Netz, so dass auch hier die Infrastruktur (vgl. Linie R 71) gesichert sowie der Fahrzeugeinsatz mit modernen Dieseltriebwagen der Baureihe VT 648 im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB AG vereinbart wurde.

Um den Wegfall der IC-Linie 26 kompensieren und den Nordharz attraktiver an die Oberzentren Göttingen und Hannover anbinden zu können, favorisiert die LNVG ein Konzept das stündlich alternierende Taktlagen zwischen Kreiensen und Bad Harzburg vorsieht. Ein konsequenter Stundentakt wird in diesem Fall zugunsten stündlich wechselnder Anschlüsse in Kreiensen und Seesen aufgegeben. Dieses Konzept sieht zudem eine zweistündliche Verlängerung des Zuglaufs bis Göttingen vor. Mit der dann ebenfalls zweistündlich zwischen Northeim und Göttingen verkehrenden Linie R 75 entsteht damit ein Stundentakt in Abschnitt Northeim – Göttingen. Insofern besteht die neue Linie R 74 aus zwei zweistündlich verkehrenden Teillinien Bad Harzburg – Kreiensen bzw. Bad Harzburg – Göttingen.

Regional Kreiensen – Bad Harzburg	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, ZGB
Fahrzeuge	VT 648
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 66 km/h ∅ H: 9 km

Abbildung D-45
Kenndaten der Regional-Linie Kreiensen – Bad Harzburg (Fahrplan 2008)

R 75 Göttingen – Northeim – Nordhausen

Das Angebot auf dieser Linie wurde in den letzten Jahren stetig systematisiert. Die Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) zum Fahrplan 98/99 sowie eines integrierten Gesamtkonzepts Bus/Bahn im Raum Herzberg/Bad Lauterberg zum Fahrplan 2006 waren wesentliche Schritte zur Verbesserung des Angebots. Mittlerweile wird der Fahrplan durch die beiden ITF-Knoten Herzberg und Northeim weitgehend bestimmt. Verkehrten vor zehn Jahren noch unterschiedliche Produkte sowie vereinzelt Verstärker (die teilweise den inzwischen stillgelegten Streckenabschnitt Bad Lauterberg – Scharzfeld bedienten), wurde mittlerweile ein fast konsequenter Stundentakt

zwischen Göttingen und Nordhausen etabliert. Anders als im SPNV-Konzept von 1997 vorgeschlagen, verkehren die Züge mittlerweile im Abschnitt Göttingen – Northeim nicht nur im Zwei- sondern im Stundentakt.

Im Verkehrsvertrag mit der DB AG wurde der Einsatz von modernen Fahrzeugen der Baureihe VT 648 vereinbart, die seit dem Fahrplan 2006 zum Einsatz kommen und die bis dahin eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 sowie zwischenzeitlich eingesetzte VT 642 ablösen.

Im Rahmen einer Vereinbarung mit der DB Netz AG zur langfristigen Sicherung der Infrastruktur im Harz-Weser-Netz wurde die Streckeninfrastruktur in den letzten Jahren modernisiert. Als Ersatz für den Entfall des Bahnhofs Bad Lauterberg an der Stichstrecke Scharzfeld – Bad Lauterberg sowie für die Station Scharzfeld wurde 2005 eine neue Station Bad Lauterberg im Harz Barbis eingerichtet.

Dieses Angebot gilt es in Zukunft zu stabilisieren. Dies muss zukünftig unter schwierigeren Rahmenbedingungen gelingen, da der Anschlussknoten in Northeim durch den Rückzug der IC-Linie 26 aus dem Leinetal an Bedeutung verliert. Die bisher zweistündlich optimalen Anschlüsse sowohl in Richtung Hannover als auch in Richtung Süddeutschland können ab Fahrplan 2010 nicht mehr angeboten werden. Die Verlängerung der Linie R 74 über Kreiensen hinaus bis Göttingen kann diesen Wegfall nur teilweise kompensieren. Um ein Parallelangebot der beiden Nahverkehrslinien R 74 und R 75 im Abschnitt Northeim – Göttingen zu vermeiden, enden und beginnen die Züge der Linie R 75 zweistündlich in Northeim.

R 76 Braunschweig – Herzberg

Im Zuge der Einführung eines integrierten Gesamtkonzepts Bus/Bahn im Südharz zum Fahrplan 2006 wurde das Fahrplanangebot im Abschnitt Seesen – Herzberg zum einen erheblich ausgeweitet. Zum anderen wurde das bis dahin vom SPNV bediente Linienteilstück von Herzberg nach Bad Lauterberg abbestellt und das Busangebot entlang der Linie neu geordnet, um einen Parallelverkehr von Bahn und Bus zu vermeiden. Durch diese Aufgabenteilung von Bahn und Bus zwischen Osterode, Herzberg und Bad Lauterberg konnte auf dieser Linie über den im SPNV-Konzept von 1997 angedachten Zweistundentakt ein konsequenter Stundentakt bestellt werden, der durch Verknüpfung mit der Linie Braunschweig – Seesen (–Kreiensen) bis Herzberg verlängert wurde. Die Fahrplansystematik wird bestimmt durch den ITF-Knoten Herzberg, den Fernverkehrsanschlüssen in Braunschweig sowie die Lage der Begegnungsbahnhöfe an der überwiegend eingleisigen Strecke.

Im Verkehrsvertrag mit der DB AG wurde der Einsatz von modernen Fahrzeugen der Baureihe VT 648 vereinbart, die seit dem Fahrplan 2006 zum Einsatz kommen und die bis dahin eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 ablösen.

Auch auf dieser Linie konnte im Rahmen der Vereinbarung mit der DB Netz AG im Harz-Weser-Netz die Infra-

Regional Göttingen – Northeim – Nordhausen	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	LNVG, NVS
Fahrzeuge	VT 648
Angebot	**Göttingen – Ellrich** Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 65 km/h ∅ H: 7,4 km

Abbildung D-46
Kenndaten der Regional-Linie Göttingen – Northeim – Nordhausen (Fahrplan 2008)

Regional Braunschweig – Seesen – Herzberg	
Betreiber	DB Regio AG
Aufgabenträger	ZGB, LNVG
Fahrzeuge	VT 648
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt (2-h-Takt zwischen Seesen – Herzberg) ∅ V: 52 km/h ∅ H: 9,3 km

Abbildung D-47
Kenndaten der Regional-Linie Braunschweig – Seesen – Herzberg (Fahrplan 2008)

struktur gesichert und teilweise modernisiert werden. Zur verbesserten Erschließung der Stadt Osterode und als Ersatz für den Wegfall der parallel verkehrenden Buslinie wurden die Stationen in Osterode (neu Osterode Mitte und Osterode Leege) verlegt.

Auf dieser Linie wurde damit ähnlich wie auf der Linie R 75 das Zielkonzept weitgehend umgesetzt. Lediglich der Wegfall der Anschlüsse in Salzgitter-Ringelheim an die Linie X 12 sollte kompensiert werden. In Abhängigkeit von der zukünftigen Fahrplankonzeption der Linie X 12 sollten Verbindungen aus dem Südharz in Richtung Landeshauptstadt alternativ ohne längere Reisezeit über die Knoten Seesen und Kreiensen hergestellt werden.

R 77 Osnabrück – Bielefeld

Der nordrhein-westfälische Abschnitt zwischen Dissen-Bad Rothenfelde und Bielefeld wurde im Rahmen eines dezentralen EXPO-Projekts ausgebaut. In diesem Zusammenhang wurde auch der einzige niedersächsische Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde modernisiert.

Die Strecke (Osnbrück –) Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde wurde im Juni 2005 als einzige Strecke in Niedersachsen reaktiviert. Die NordWestBahn, die bereits seit 2003 die SPNV-Betriebsleistungen auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt übernommen hatte, fährt dort seitdem mit modernen Dieseltriebwagen vom Typ TALENT im Stundentakt.

Regional Osnabrück – Bielefeld	
Betreiber	NordWestBahn GmbH
Aufgabenträger	NWL, LNVG
Fahrzeuge	TALENT
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt, 30 Minutentakt Halle-Bielefeld (10 Zugpaare) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt, 2-h-Takt am Vormittag ∅ V: 46 km/h ∅ H: 3,2 km

Abbildung D-48
Kenndaten der Regional-Linie Osnabrück – Bielefeld (Fahrplan 2008)

Seit Betriebsaufnahme hat sich die Nachfrage kontinuierlich erhöht, auch wenn bislang die in der Reaktivierungsuntersuchung errechneten Prognosewerte noch nicht erreicht wurden. Zur Attraktivitätssteigerung hat auch der im Landkreis Osnabrück eingeführt Bus-Schiene-Tarif beigetragen.

Mit den bisher umgesetzten Maßnahmen ist bereits ein attraktives Angebot gegeben. Taktverdichtungen, die nur mit Investitionen in Streckeninfrastruktur und Fahrzeuge zu realisieren wären, sind unter finanziellen aber auch aufgrund der Nachfragesituation unter verkehrlichen Gesichtspunkten nicht vertretbar. Es sollte auch auf dieser Strecke geprüft werden, ob durch Einführung eines durchgängigen Stundentakts am Sonntag weitere spürbare Nachfragesteigerungen zu erzielen sind. Abhängig von der Nachfrage sollte auch die Einrichtung einer Spätverbindung am Wochenende geprüft werden. Beide Maßnahmen werden daher ins Zielkonzept aufgenommen. Eine dauerhafte Bestellung dieser Leistungen wird von der Nachfrageentwicklung abhängen. Die Maßnahmen sind mit dem zuständigen Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen abzustimmen, der den überwiegenden Anteil der Betriebsleistungen auf dieser Strecke finanziert.

R 78 (Bünde –) Löhne – Bodenburg

Im Rahmen der Betriebsaufnahme der eurobahn zum Fahrplan 2004 wurde das Angebot auf dieser Linie erheblich ausgeweitet. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Hildesheim – Bodenburg, wo mit erheblichen Investitionen die Streckeninfrastruktur saniert und Stationen modernisiert bzw. neu eingerichtet wurden sowie den Abschnitt Löhne – Hameln, der vor diesem Zeitpunkt nur zweistündlich bedient wurde. Mittlerweile verkehren die Züge auf dieser Linie durchgehend im Stundentakt, zwischen Hildesheim und Bodenburg aufgrund der hohen Nachfrage im Schülerverkehr in der 1. HVZ noch häufiger. Mit dem Fahrplan 2007 konnten auch die langen Standzeiten in Rinteln und Hameln beseitigt werden, so dass die Reisezeit zwischen Löhne und Hildesheim um ca. 20 % verringert werden konnten. Das Angebot wurde damit über die im SPNV-Konzept von 1997 formulierten Ziele hinaus erheblich verbessert. Im Auftrag des nordrhein-westfälischen Aufgabenträgers verkehren mittlerweile einige Züge sogar bis Bünde.

Als Fahrzeuge kommen Triebwagen des Typs LINT 41 aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool zum Ein-

satz, die derzeit in der Werkstatt in Bielefeld gewartet werden.

Damit ist das Zielkonzept für diese Linie weitgehend umgesetzt. Defizit ist weiterhin das westliche Linienende in NRW. Da direkt weder die Kreisstadt Herford noch die kreisfreie Stadt Bielefeld erreicht wird, ist ein Umstieg in Löhne zu diesen beiden Zentren erforderlich. Gemeinsam mit dem NWL sind Möglichkeiten einer durchgängigen Verbindung zu überprüfen. Diese scheitert derzeit an freien Streckenkapazitäten.

Optimierungsbedarf besteht noch hinsichtlich der Anschlüsse im Knoten Elze zur Linie X 5. Diese sind derzeit äußerst knapp bemessen und können in bestimmten Zeitlagen nur in einer Richtung hergestellt werden. Aufgrund der Infrastruktur sind aber der Fahrplangestaltung Grenzen gesetzt. Es ist zu prüfen, inwieweit durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen sowie Fahrplananpassungen hier noch Verbesserungen erzielt werden können. An die Grenze stößt eine Ausweitung der Sitzplatzkapazitäten im morgendlichen Berufsverkehr zwischen Bodenburg und Hildesheim. Eine weitere Zunahme der Nachfrage, die im Wesentlichen durch den Schülerverkehr bedingt ist, kann von der Schiene ohne erhebliche Investitionskosten nicht mehr aufgenommen werden. Um den Stundentakt an Sonntagen zwischen Hameln und Hildesheim zu erhalten sind noch weitere Nachfragesteigerungen erforderlich.

Eine Reaktivierung eines Haltepunkts in Fischbeck könnte dem westlichen Abschnitt einen weiteren Nachfrageimpuls verleihen. Wirtschaftlich zu vertreten wäre dies nur, wenn dieses neue Angebot nicht mit dem straßengebundenen ÖPNV konkurrieren würde.

Regional Löhne – Bodenburg	
Betreiber	eurobahn
Aufgabenträger	NWL, LNVG
Fahrzeuge	LINT 41
Angebot	**Löhne – Hildesheim** Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt/2-h-Takt So: 1-h-Takt/2-h-Takt ∅ V: 63 km/h ∅ H: 8,3 km **Hildesheim – Bodenburg** Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 48 km/h ∅ H: 3,6 km

Abbildung D-49
Kenndaten der Regional-Linie Löhne – Bodenburg (Fahrplan 2008)

R 86 Göttingen – Kassel

Seit Fahrplan 2003 werden die Züge dieser Linie im Abschnitt Göttingen – Eichenberg in der Regel mit den Zügen der Linie Göttingen – Bebra gekuppelt. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurden dabei Elektrotriebwagen der Baureihe ET 425 eingesetzt. Durch die Übernahme dieser Linie durch cantus kommen seither Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT zum Einsatz.

Aufgrund von Kürzungen der Finanzmittel musste das Angebot in den letzten Jahren durch den NVV immer wieder angepasst werden, so dass noch einige Taktlücken am Wochenende existieren, die möglichst beseitigt werden sollten. Dadurch wäre das Zielkonzept für diese Linie umgesetzt.

Regional Göttingen – Kassel	
Betreiber	cantus Verkehrsgesellschaft mbH
Aufgabenträger	LNVG, NVV
Fahrzeuge	FLIRT
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+ Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 68 km/h ∅ H: 6,7 km

Abbildung D-50
Kenndaten der Regional-Linie Göttingen – Kassel (Fahrplan 2008)

R 91 Esens – Sande – Wilhelmshaven

Die Strecke Esens – Sande zeichnete sich durch ein niedriges Angebots- und Nachfrageniveau aus und hatte fast ausschließlich eine Bedeutung im Tourismusverkehr. Mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem SPNV-Konzept von 1997 hat sich dies grundsätzlich geändert.

Nach Abschluss der Sanierungsmaßmaßnahmen im Jahr 2000 war die Strecke Esens –Sande wieder durchgängig mit 80 km/h befahrbar. Dadurch konnte die Fahrzeit zwischen Esens und Sande um 13 Minuten oder 26 % verkürzt werden. Dies ermöglichte eine wirtschaftliche Bedienung der Strecke, da ein Stundentakt mit zwei Fahrzeugeinheiten und kurzen Wendezeiten in Wilhelmshaven und Esens gefahren werden konnte. Als Kreuzungsbahnhof steht seitdem der Bahnhof Schortens-Heidmühle zur Verfügung. Die Einführung eines "Stichstreckenblocks" zwischen Schortens-Heidmühle und Esens ermöglichte der DB Netz AG eine wirtschaftliche Bedienung der Strecke. Trotz der Rationalisierungsmaßnahmen bei der Infrastruktur kann ein attraktives Bedienungskonzept bei hoher Betriebsqualität abgewickelt werden.

Alle Stationen zwischen Esens und Sande sind auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgebaut worden. Damit ist ein niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge möglich. In Sande ist ein bequemes Umsteigen (niveaugleicher Ein- und Ausstieg mit kurzen Wegen am Bahnsteig gegenüber) möglich. In Esens wurde ein kombinierter Bahnsteig für Bus und Bahn errichtet, der ebenfalls ein bequemes Umsteigen zwischen den NWB-Zügen und den Bussen nach Bensersiel (Insel Langeoog) ermöglicht. In beiden Fällen sind Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten gegeben.

Regional Esens – Sande – Wilhelmshaven	
Betreiber	NordWestBahn GmbH
Aufgabenträger	LNVG
Fahrzeuge	Dieseltriebwagen LINT 41
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 45 km/h ∅ H: 5,9 km

Abbildung D-51
Kenndaten der Regional-Linie Esens – Sande – Wilhelmshaven (Fahrplan 2008)

Die Station Burhafe wurde im Dezember 2005 wiedereröffnet. Derzeit nutzen täglich etwa 80 Ein- und Aussteiger diesen neuen Haltpunkt. Weitere Reaktivierungen sind zwischen Esens und Sande aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. Es würden Sprungkosten aufgrund von Fahrzeug- und Infrastrukturmehrbedarf (zusätzlicher Kreuzungsbahnhof) entstehen.

Mit Betriebaufnahme der NordWestBahn im November 2000, die den Zuschlag für das Teilnetz Weser-Ems erhalten hatte, wurden moderne Dieseltriebwagen aus dem Fahrzeugpool eingesetzt und der Fahrplan vertaktet. In mehreren Stufen wurde das Angebot auf einen Stundentakt an allen Wochentagen ausgeweitet. Für Urlaubsreisende zur Insel Langeoog fährt an Samstagen ein Zugpaar direkt von Osnabrück nach Esens. Gegenüber dem Jahr 1997 wurden die Betriebleistungen um insgesamt 62 % ausgedehnt. Die Nachfrage (Verkehrsleistung in Personenkilometer) ist seitdem sogar um 145 % gestiegen.

Mit Einführung des neuen Bedienungskonzepts hat die Linie neben dem Tourismusverkehr auch eine Bedeutung für den Berufs- und Ausbildungsverkehr erlangt. Das Aufkommen nach Wilhelmshaven ist überproportional angestiegen, obwohl im Bahnhof Sande aufgrund des Richtungswechsels der Triebwagen eine Aufenthaltszeit von sechs bzw. neun Minuten erforderlich ist. Dies wird auch am Rückgang des Umsteigeranteils im Bahnhof Sande deutlich. Dort steigen etwa 60 % der Reisenden in die Züge von/nach Oldenburg um, ca. 40 % fahren umsteigefrei von/nach Wilhelmshaven. Der Umsteigeanteil betrug früher fast 90 %.

Diese Entwicklung hat auch Einfluss auf die Überlegungen zur Umsetzung eines Flügelungskonzepts gehabt. Mit einem Flügelungskonzept können durch Kuppeln und Trennen von Triebwageneinheiten umsteigefreie Verbindungen geschaffen werden. Nach eingehender Prüfung ist die LNVG zum Ergebnis gelangt, dass die Umsetzung eines Flügelungskonzepts verkehrlich und wirtschaftlich nachteilig ist und daher nicht umgesetzt werden soll. Die wesentlichen Gründe hierfür sind:

- Die besondere Ausprägung der Verkehrsströme im Dreieck Esens – Wilhelmshaven – Oldenburg lässt die Umsetzung eines einfachen klassischen Flüge-

lungskonzepts nicht zu, denn aus Richtung Oldenburg sollen nicht nur Wilhelmshaven und Esens umsteigefrei erreicht werden, sondern auch die Relation Wilhelmshaven – Esens wie heute ohne Umsteigen bedient werden.

- Die betrieblichen Abläufe eines derartigen nachfrageorientierten Flügelungskonzepts wären sehr komplex und würden zu einer Verlängerung der Aufenthaltszeit der Züge im Bahnhof Sande gegenüber dem Status quo führen. Dies würde daher ein Aufgeben des bewährten Taktfahrplangefüges im SPNV nördlich von Oldenburg bedeuten.
- Ein Flügelungskonzept führt im Falle einer Störung im Betriebsablauf zu drastischen Anschlussverlusten oder Zugausfällen nicht nur im gesamten NordWestBahn-Netz.
- Es entstehen hohe zusätzliche Investitions- und Betriebskosten für zusätzliche Fahrzeuge, zusätzliches Personal, Infrastrukturausbau und Anpassung der Signaltechnik im Bahnhof Sande.
- Hohen Investitionen und zusätzlichen Betriebskosten stehen nur marginale Nachfrage- und damit Einnahmesteigerungen gegenüber.

Das umgesetzte Gesamtkonzept mit den Bausteinen sanierte Infrastruktur, attraktiver Fahrplan, moderne Fahrzeuge, optimierte Anschlüsse und behindertengerechte Stationen entspricht dem Endzustand des Zielkonzepts. Beispielhaft sei angeführt, dass sich die Fahrzeit mit Einführung des Betriebskonzepts im Teilnetz Weser-Ems auf der Relation Esens – Osnabrück um eine Stunde verkürzt hat. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebskonzepts und die erreichten Nachfragesteigerungen haben ermöglicht, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das Betriebsprogramm deutlich umfangreicher ausgedehnt werden konnte als im SPNV-Konzept von 1997 vorgesehen. Gemäß den in Kapitel 8 formulierten Standards soll noch eine Frühverbindung an Samstagen eingerichtet werde. Die fehlende Spätverbindung aus Wilhelmshaven in Richtung Esens kann jedoch betriebswirtschaftlich sinnvoller mit einem Busangebot abgedeckt werden.

R 92 Bremen – Delmenhorst – Vechta – Osnabrück

Für diese Strecke hatte die LNVG im SPNV-Konzept von 1997 ein Konzept mit einem Zweistundentakt vorgeschlagen. Aufgrund der großen Nachfragesteigerungen wird mittlerweile mit Ausnahme von Samstagnachmittag und Sonntagvormittag ein Stundentakt angeboten.

Der durchgehende Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h wurde zum Fahrplan 2003 und der Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik zum Fahrplan 2004 abgeschlossen. Durch die Rationalisierung beim Betrieb der Streckeninfrastruktur konnten die Trassenpreise durch Wegfall des Regionalfaktors gesenkt werden.

Mit dem Streckenausbau wurden zeitgleich alle Stationen behindertengerecht auf die Einstiegshöhe der Fahrzeuge von 55 cm ausgebaut. Zusätzlich wurde die Station Lutten 2002 wieder eröffnet. Derzeit nutzen täglich etwa 160 Ein- und Aussteiger diesen neuen Haltepunkt.

Die Betriebsleistungen wurden von etwa 0,4 auf 1,4 Mio. Zugkm um 362 % ausgedehnt. Dies ist möglich gewesen durch Einsparungen bei den Zugförderkosten, insbesondere durch einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz, durch die Erlössteigerungen aufgrund der Nachfragesteigerungen, aber auch durch günstigere Trassenentgelte. Bereits mit Betriebsaufnahme der NordWestBahn im November 2000 wurden alle Züge von Delmenhorst bis Bremen durchgebunden. Dies hat neben der Vertaktung und Ausweitung des Angebots zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung

Regional	**Bremen – Delmenhorst – Vechta – Osnabrück**
Betreiber	NordWestBahn GmbH
Aufgabenträger	Bremen, LNVG
Fahrzeuge	Dieseltriebwagen LINT 41
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt (ab Nachmittag 2-h-Takt) So: 2-h-Takt (ab Mittag 1-h-Takt) ∅ V: 56 km/h ∅ H: 5,7 km

Abbildung D-52
Kenndaten der Regional-Linie Bremen – Vechta – Osnabrück (Fahrplan 2008)

des Angebots beigetragen. Die Früh- und Spätverbindung von/nach Bremen werden bis Lohne geführt.

Durch die Umsetzung des Gesamtkonzepts hat sich die Nachfrage (Verkehrsleistung in Personenkm) von 1998 bis 2005 von einem allerdings niedrigen Niveau etwa um den Faktor fünf erhöht. Die Strecke hat eine Bedeutung für den Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr. Die Fahrzeiten von etwa einer Stunde von Vechta nach Bremen und Osnabrück sind im Vergleich zum Pkw auf der hoch belasteten Bundesautobahn (BAB 1) konkurrenzfähig. Im Landkreis Vechta nutzen viele Schüler die Bahn zu den Schulen in Lohne und Vechta. Die Ströme sind so stark, dass in diesen Zeitlagen eine Doppeltraktion benötigt wird.

Durch die große Nachfragesteigerung kommt es mittlerweile in einigen Zügen zu sehr hohen Besetzungen. Zur Erhöhung der Platzkapazitäten sollen zwei zusätzliche Dieseltriebwagen beschafft werden.

Obwohl das Angebot auf dieser Strecke enorm ausgeweitet wurde, bestehen noch Schwachstellen im Fahrplan. So hat sich der Einkaufsverkehr aufgrund der geänderten Ladenschlusszeiten am Samstag immer mehr in die Abendstunden verlagert. Der Fahrplan wird aber am Samstag ab ca. 16 Uhr und am Sonntagvormittag auf einen Zweistundentakt ausgedünnt. Um diesem Umstand Rechnung zu Tragen und aufgrund der Nachfrageentwicklung soll auf dieser Strecke auch am Wochenende ein durchgängiger Stundentakt eingeführt werden. Die höhere Priorität hat dabei der Stundentakt am Samstagnachmittag. Diese Angebotsausweitung wäre auch für Besucher von Veranstaltungen wie Fußballspielen oder Weihnachtsmärkten attraktiv. Darüber hinaus sollen am Wochenende fehlende Frühverbindungen in die Oberzentren Bremen und Osnabrück eingerichtet werden.

Seit Fahrplan 2009 verkehrt die bisher letzte Fahrt von Bremen nach Lohne etwa eine Stunde später, damit Reisende auch nach Nutzung kultureller Angebote wie Theater- oder Kinobesuchen die Rückreise mit der Bahn antreten können.

Mit Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen kann Heidkrug aufgrund fahrplantechnischer Zwänge im Knoten Bremen nur durch die Linie Bad Zwischenahn – Bremen (M 33) bedient werden.

Der eingleisige Abschnitt zwischen Achmer und Osnabrück-Eversburg stellt einen infrastrukturellen Engpass durch die Überlagerung des Angebots mit der Express-Linie X 14 dar. Hier wäre ein zweigleisiger Streckenausbau durch die DB Netz AG sinnvoll.

Das umgesetzte Gesamtkonzept mit einem attraktiven Fahrplan mit modernen Fahrzeugen, optimierten Anschlüssen und attraktiven behindertengerechten Stationen entspricht somit bereits fast dem Endzustand des Zielkonzepts. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebskonzepts und die erreichten Nachfragesteigerungen haben ermöglicht, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das Betriebsprogramm deutlich umfangreicher ausgedehnt werden konnte als im SPNV-Konzept von 1997 vorgesehen.

R 93 Leer – Nieuweschans (– Groningen)

Bis zum Fahrplanwechsel im November 2000 gab es auf dieser Strecke lediglich drei durchgehende Zugpaare zwischen Leer und Groningen. Im Rahmen eines gemeinsam mit der Provinz Groningen durchgeführten Vergabeverfahrens wurden die Betriebsleistungen für den Zeitraum bis Ende 2005 an die Firma Noordned vergeben. Da die in den Niederlanden eingesetzten Altfahrzeuge in Deutschland nicht zugelassen waren, musste die durchgehende Verbindung aufgegeben werden. Der Abschnitt zwischen Leer und Nieuweschans wurde von der DB Regio AG mit alten Dieseltriebwagen bedient, die wiederum in den Niederlanden nicht zugelassen waren, so dass Reisende im Grenzbahnhof Nieuweschans umsteigen mussten.

Im Juni 2002 wurde das u. a. von der EU, der Ems-Dollart-Region (EDR), der Provinz Groningen und dem Land Niedersachsen finanzierte Projekt "Ausbau der

Regional Leer – Nieuweschans (– Groningen)	
Betreiber	ARRIVA Nederland
Aufgabenträger	Provinz Groningen, LNVG
Fahrzeuge	GTW
Angebot	Mo-Fr: 2-h-Takt Sa: 2-h-Takt So: 2-h-Takt ∅ V: 83 km/h ∅ H: 6,3 km

Abbildung D-53
Kenndaten der Regional-Linie Leer – Nieuweschans (Fahrplan 2008)

Strecke Leer – Groningen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zwischen Ihrhove und Weener (Grenze)" abgeschlossen.

Seit Dezember 2005 hat die Firma ARRIVA Nederland die Betriebsleistungen für einen Zeitraum von 15 Jahren als Gewinner einer gemeinsam von den Provinzen Groningen und Friesland sowie der LNVG durchgeführten EU-weiten Ausschreibung übernommen. Mit dem Einsatz neuer, moderner Dieseltriebwagen können seit Dezember 2006 wieder durchgehende Verbindungen zwischen Leer und Groningen angeboten werden. Es wird mittlerweile ein Zweistundentakt mit acht Zugpaaren Montag bis Freitag angeboten. In Leer besteht Anschluss mit kurzen Umsteigezeiten an die RE-/IC-Züge in Richtung Oldenburg/Bremen. Die Nachfrage ist im Abschnitt zwischen Leer und Nieuweschans von ursprünglich etwa 120 Reisenden/km Betriebslänge auf etwa 450 Reisenden/km Betriebslänge im Jahr 2008 angestiegen.

Die deutliche Erhöhung der Betriebsleistungen ist nur durch eine Integration der SPNV-Betriebsleistungen in die von den niederländischen Provinzen Friesland und Groningen durchgeführten Ausschreibung möglich gewesen. Trotz der mit Einführung des Zweistundentakts erreichten deutlichen Nachfragezuwächse ist mit allen beteiligten Akteuren u. a. durch Marketingmaßnahmen anzustreben, dass weitere Nachfragesteigerungen erreicht werden. Eine Verlängerung der Linie von Leer in Richtung Oldenburg/Bremen ist wirtschaftlich nicht vertretbar, da hierfür zusätzliche spezielle Dieseltriebwagen zu beschaffen wären, die mit Sicherungssystemen für die Niederlande und Deutschland ausgestattet sein müssten. Zudem reichen die Platzkapazitäten der Dieseltriebwagen im Abschnitt Leer – Bremen nicht aus.

Zum Fahrplan 2010 werden durch Verschiebung der Taktzüge zwischen Groningen und Leer um jeweils eine Stunde die Anschlüsse im Bahnhof Leer deutlich verbessert. Es sind dann immer Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten aus Richtung Groningen an die Express-Züge der Linie Norddeich – Hannover (X 8) gegeben, die direkt über Oldenburg und Bremen nach Hannover fahren. Gegenüber heute entfällt dann für Reisende mit Ziel Bremen oder Hannover das Umsteigen in Oldenburg. Durch ein zusätzliches, tägliches Zugpaar soll im Zielkonzept 2013+ ein Zweistundentakt mit einem ausgedehnten Bedienungszeitraum angeboten werden.

Unter Federführung der Provinz Groningen werden derzeit Möglichkeiten untersucht, die Reisezeit zwischen Bremen und Groningen zu verkürzen. In einem ersten Schritt wäre es denkbar, einen Schnellzug mit Bedienung von wenigen Halten zwischen Leer und Groningen einzurichten.

R 95 Bad Bentheim – Bielefeld

Auch auf dieser Linie wurden alle im SPNV-Konzept von 1997 vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt. Die Linie bedient auf dieser wichtigen West-Ost-Achse alle Zwischenhalte und übernimmt somit die Feinerschließung zu den Oberzentren. In Rheine, Osnabrück, Bünde und Herford werden wichtige Anschlüsse hergestellt. Die Verbindungsfunktion auf der West-Ost-Achse übernehmen die Express-Linie X 6 und die Fernverkehrszüge der Linie Amsterdam – Berlin.

Die Linie ist eine der wenigen Regional-Linien, die mit elektrischen Fahrzeugen bedient wird. Sie weist einige Merkmale der Produkt-Linie Metropol auf, die daher hier bestimmend für den damit verbundenen höheren Angebotsstandard (Takt, Bedienungszeitraum, Anzahl der Züge) ist.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 bedient die WestfalenBahn mit neuen Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT diese Strecke. Sie ist Gewinner der Ausschreibung des "Teutoburger-Wald-Netzes" gewesen, die von drei nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern und der LNVG gemeinsam durchgeführt wurde.

Regional	**Bad Bentheim – Osnabrück – Bielefeld**
Betreiber	WestfalenBahn GmbH
Aufgabenträger	LNVG, NWL
Fahrzeuge	FLIRT 3-Teiler
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt Sa: 1-h-Takt (zeitweise 2-h-Takt Osnabrück – Bad Bentheim) So: 1-h-Takt (zeitweise 2-h-Takt Osnabrück – Bad Bentheim) ∅ V: 75 km/h ∅ H: 7,4 km

Abbildung D-54
Kenndaten der Regional-Linie Bad Bentheim – Bielefeld (Fahrplan 2008)

Durch ein hohes Aufkommen im Beruf- und Ausbildungsverkehr bestehen in den Hauptverkehrszeiten starke Nachfragespitzen. Die damit verbunden Kapazitätsengpässe wurden durch Anpassungen der Umlaufplanung der Linien im Teutoburger-Wald-Netz zum Fahrplan 2009 weitestgehend beseitigt.

Im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen nur Fernverkehrsverbindungen. Hier sind allerdings für den SPNV auch nur relativ geringe Potenziale im Abschnitt Bad Bentheim – Oldenzaal – Hengelo vorhanden. Eine Verlängerung dieser Linie von Bad Bentheim nach Oldenzaal scheidet allein unter Berücksichtigung der damit verbundenem Kosten (z. B. Umbau der Elektrotriebwagen der WestfalenBahn für ein zweites Stromsystem) aus Sicht der LNVG aus. Aktuell gibt es Überlegungen den Abschnitt Bad Bentheim – Oldenzaal mit Elektrotriebwagen aus den Niederlanden im Rahmen eines zeitlich befristeten Pilotprojektes mit Unterstützung der EU und der betroffenen Regionen zu bedienen.

Die Einführung des Stundentakts Montag bis Freitag auf dem Abschnitt Bad Bentheim – Rheine hat sich auch hier positiv auf die Nachfrage ausgewirkt. Da am Wochenende mittlerweile ein höheres Nachfrageniveau vorhanden ist, wurde zum Fahrplan 2009 an allen Wochentagen in Abstimmung mit dem nordrheinwestfälischen Aufgabenträger auch zwischen Osnabrück und Bad Bentheim ein durchgängiger Stundentakt bestellt. Damit ist bereits im Fahrplan 2009 ein attraktives angebotsorientiertes Fahrplankonzept vorhanden.

R 96 Osnabrück – Münster

Die Regional-Linie Osnabrück – Münster weist zahlreiche Parallelen zur Linie R 95 auf. Sie ist ebenfalls Bestandteil des Teutoburger-Wald-Netzes und wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 von der WestfalenBahn mit neuen Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT bedient. Auch auf dieser Strecke wird der höhere Angebotsstandard (Takt, Bedienungszeitraum, Anzahl der Züge) der Produktlinie Metropol zugrunde gelegt. Trotz geringem Haltestellenabstand wird eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. Alle im SPNV-Konzept von 1997 vorgeschlagenen Maßnahmen wurden auf dieser Linie umgesetzt.

Die Linie wird neben Berufs- und Ausbildungspendlern auch von vielen Studenten genutzt. Die Nachfragespitzen in den Hauptverkehrszeiten werden durch fünf Verstärkerzugpaare abgedeckt, die allerdings aufgrund der starken Streckenauslastung nicht minutengenau vertaktet werden können. Eine schnelle Verbindung der beiden Oberzentren Osnabrück und Münster ist durch eine im Stundentakt verkehrende Fernverkehrslinie gegeben. In Münster ist die Linie in den ITF-Knoten zur Minuten 0 voll integriert. In Osnabrück sind Anschlüsse mit kurzen Umsteigzeiten an die West-Ost-Strecke gegeben, in Richtung Bremen können derzeit aber weder Anschlüsse an die Express- noch an die Fernverkehrszüge hergestellt werden.

Regional Osnabrück – Münster	
Betreiber	WestfalenBahn GmbH
Aufgabenträger	NWL, LNVG
Fahrzeuge	FLIRT 3-Teiler und 5-Teiler
Angebot	Mo-Fr: 1-h-Takt (+Verstärker) Sa: 1-h-Takt So: 1-h-Takt ∅ V: 83 km/h ∅ H: 6,3 km

Abbildung D-55
Kenndaten der Regional-Linie Osnabrück – Münster (Fahrplan 2008)

Mit den bisher umgesetzten Maßnahmen ist auf der Regional-Linie Osnabrück – Münster bereits ein attraktives Angebot hinsichtlich Taktangebot, Anschlüsse und Fahrzeuge entstanden. Damit ist das Zielkonzept abgesehen von kleinen "Schönheitsfehlern" bereits realisiert worden.

Sonstige Linien

Das Zielnetz 2013+ umfasst ebenfalls die Linien:

- X 15 Göttingen – Erfurt – Chemnitz,
- X 16 Kassel – Halle (Saale) sowie
- R 85 Göttingen – Bebra

Aufgrund der Randlage dieser Linien ist die weitere Angebotsgestaltung dieser Linien in erster Linie abhängig von den Planungen der benachbarten Aufgabenträger. Im Rahmen des Zielkonzepts 2013+ hat die

LNVG das derzeitige Angebot unterstellt. Dabei sind die auf der Linie R 85 geplanten Mehrleistungen aufgrund der zum Fahrplan 2010 geplanten Inbetriebnahme des Bahnhofs Eschwege Stadt bereits berücksichtigt.

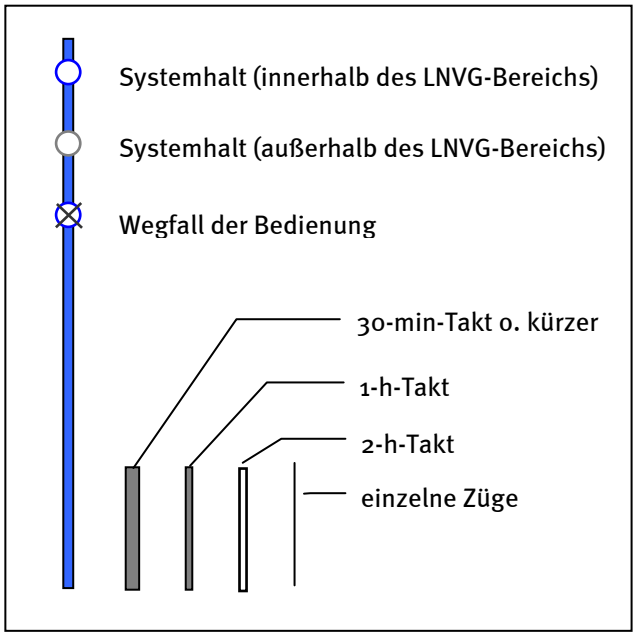
16.3 Liniensteckbriefe

Im Folgenden werden für alle Linien des Zielkonzepts 2013+ die geplanten Eckdaten und Maßnahmen aufgelistet. Dazu gehören

- die Beschreibung des Linienverlaufs sowie Angaben zu Takthäufigkeit und Anschlussbeziehungen im Zielkonzept 2013+,
- eine Bilanz des geplanten Leistungsumfangs durch Angabe der vorgesehenen Bedienungshäufigkeiten und Betriebsleistungen sowie der Veränderung der Betriebsleistung zum Fahrplan 2008,
- die Angabe der künftig eingesetzten Fahrzeugtypen sowie
- die Liste der Maßnahmen, die für die Umsetzung des Zielkonzepts 2013+ erforderlich sind.

Die Angaben zum Leistungsumfang dienen einer überschläglichen Ermittlung der zukünftigen Betriebsleistung und sind damit nur als Richtwerte zu verstehen. Im Rahmen einer detaillierten Angebotskonzeption kann die Anzahl der Züge durchaus nach unten oder oben abweichen.

Legende:



X 1 Hamburg - Uelzen

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Hamburg Hbf				➔ SPFV
12	Hamburg-Harburg				➔ SPFV
31	Winsen (Luhe)				
50	Lüneburg				➔ R 57 ➔ R 58
63	Bienenbüttel				
72	Bad Bevensen				
85	Uelzen				➔ X 5 ➔ R 55 ➔ R 59 ➔ R 65

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hamburg Hbf	Lüneburg	40	35	35
Lüneburg	Uelzen	38	35	35

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.175	957
Veränderung zu 2008	12	7

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (7 - 8 Wagen)

Sitzplätze: 840 Länge: 207 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines konsequenten Stundentakts Hamburg Hbf - Uelzen auch in der morgendlichen HVZ.

Zusätzliche Verstärkerfahrten im Abschnitt Hamburg Hbf - Lüneburg zur Steigerung der Platzkapazitäten zwischen Hamburg und Lüneburg.

Angebotsreduzierung durch Übernahme der Spätbedienung ab 22.00 Uhr durch Linie M 21. Diese bedient zwischen Hamburg Hbf und Uelzen alle Halte (bei verlängertem Bedienungszeitraum).

Ausweitung des Stundentakts am Sonntagmorgen.

Fahrzeug

Zusätzliche Verstärkerzüge in der HVZ nur bei Doppelbelegung der Bahnsteige in Hamburg Hbf und Beschränkung der Wagenzahl auf maximal sieben Wagen je Zug möglich.

Untersuchungsbedarf

Weitere Angebotsausweitung im Knoten Hamburg aufgrund erheblicher Infastrukturrestriktionen nicht möglich. Infrastrukturbedarf kann nur in der Gesamtschau unter Einbeziehung von Personenfern- und Güterverkehr ermittelt werden.

Verbesserung der Verbindungsfunktion durch Verknüpfung mit Linie X 5.

X 2 Hamburg - Bremen

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Hamburg Hbf				➔ SPFV
12	Hamburg-Harburg				➔ SPFV
32	Buchholz				➔ R 56
44	Tostedt				
73	Rotenburg (Wümme)				➔ R 53
116	Bremen Hbf				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hamburg Hbf	Buchholz	36	35	35
Buchholz	Bremen Hbf	32	35	35

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.421	1.053
Veränderung zu 2008	-169	-133

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (7 - 8 Wagen)

Sitzplätze: 840 Länge: 207 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Grundtakt - Einführung eines konsequenten Stundentakts Bremen - Hamburg auch in der morgendlichen HVZ.

Verstärkerzüge - Verkürzung der Laufwege auf den Abschnitt Hamburg Hbf - Buchholz, Erhöhung der Anzahl Verstärkerfahrten => Steigerung der Platzkapazitäten zwischen Buchholz und Hamburg

Grundtakt - Angebotsreduzierung durch Übernahme der Spätbedienung ab 22.00 Uhr durch Linie M 22. Diese bedient zwischen Hamburg Hbf und Bremen alle Halte (bei verlängertem Bedienungszeitraum).

Keine Bedienung der Halte in Lauenbrück und Scheeßel, die durch die Linie M 22 bedient werden.

Fahrzeug

Voraussetzung für zusätzliche Verstärkerzüge in der HVZ ist eine Beschränkung der Anzahl Wagen je Zug auf maximal sieben Wagen. Damit wird Doppelbelegung der Bahnsteige in Hamburg Hbf ermöglicht.

Untersuchungsbedarf

Weitere Angebotsausweitung im Knoten Hamburg aufgrund erheblicher Infastrukturrestriktionen nicht möglich. Infrastrukturbedarf kann nur in der Gesamtschau unter Einbeziehung von Personenfern- und Güterverkehr ermittelt werden.

X 3 Bremerhaven - Bremen - Osnabrück

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bremerhaven-Lehe				
4	Bremerhaven Hbf				➔ R 51 ➔ R 52
44	Osterholz-Scharmbeck				
65	Bremen Hbf				➔ SPFV ➔ X 2 ➔ X 8
81	Kirchweyhe				
89	Syke				
98	Bassum				
107	Twistringen				
121	Barnstorf (Han)				
135	Diepholz				
151	Lemförde				
163	Bohmte				
188	Osnabrück Hbf				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bremerhaven-Lehe	Bremen Hbf	30	30	26
Bremen Hbf	Diepholz	36	36	30
Diepholz	Osnabrück Hbf	38	37	31

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	2.292	1.842
Veränderung zu 2008	270	186

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (4 Wagen)

Sitzplätze: 450 Länge: 127 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines konsequenten Stundentakts zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremen an allen Wochentagen

Schließen der Taktlücken am Wochenende zwischen Bremen und Osnabrück

Optimierung des Angebotes am Abend zusammen mit der Linie M 32

Untersuchungsbedarf

In Zusammenhang mit dem Konzept der Linie X 8 soll die Möglichkeit einer zweistündlichen Linienführung von Bremerhaven nach Hannover geprüft werden

X 5 Uelzen - Hannover - Göttingen

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Uelzen				➔ X 1 ➔ R 55 ➔ R 59
11	Suderburg				
23	Unterlüß				
35	Eschede				
52	Celle				
72	Großburgwedel				
76	Isernhagen				
84	Langenhagen Mitte				
94	Hannover Hbf				➔ SPFV
97	*H. Bismarckstraße*				
102	*H. Messe/Laatzen*				
105	*Rethen (Leine)*				
112	Sarstedt				➔ M 44
116	*Barnten*				
120	Nordstemmen				
126	Elze (Han)				➔ R 78
133	Banteln				
143	Alfeld (Leine)				
152	Freden (Leine)				
162	Kreiensen				➔ R 73 ➔ R 74
170	Einbeck-Salzderh.				
182	Northeim (Han)				
191	Nörten-Hardenberg				
202	Göttingen				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Uelzen	Celle	38	39	35
Celle	Göttingen	38	38	36

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	2.772	2.121
Veränderung zu 2008	21	16

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (6 Wagen)

Sitzplätze: 710 Länge: 180 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Grundtakt - Einführung eines konsequenten Stundentakts zwischen Uelzen und Göttingen bei einheitlicher Bedienung der Unterwegshalte (s. u).

Wegfall der Halte in H-Bismarkstraße, Rethen, H-Messe/Laatzen und Barnten zur Stärkung der Verbindungsfunktion (ab Fahrplan 2010). Bedienung durch zeitlich parallel verkehrende Linie M 44.

Schließen von Taktlücken am Samstagabend zwischen Uelzen und Göttingen.

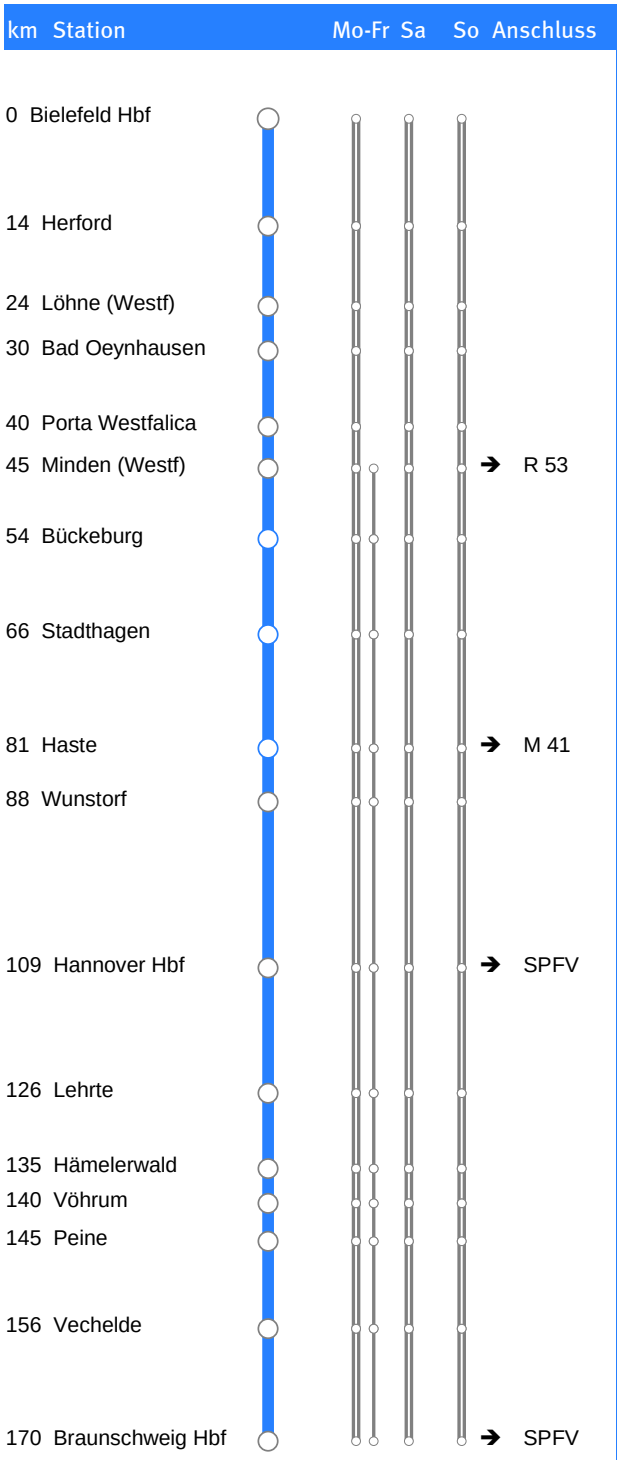
Fahrzeug

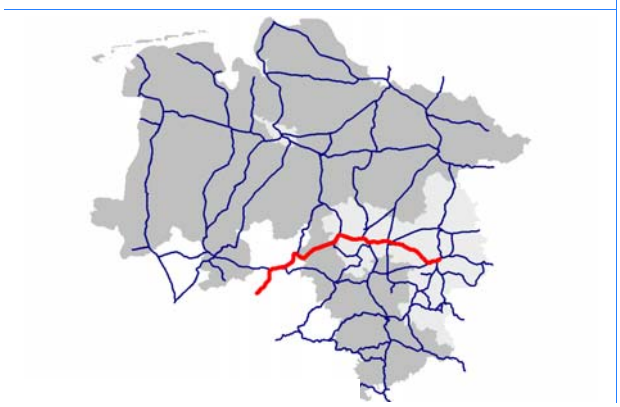
Erhöhung der Kapazitäten durch Verlängerung der Züge um einen Wagen (von 5 auf 6 Wagen) u. a. zur Kompensation des Wegfalls der IC-Linie 26 aus dem Leinetal.

Untersuchungsbedarf

Verbesserung der Verbindungsfunktion zwischen Hamburg und Hannover durch Verknüpfung mit Linie X 1.

X 6 Bielefeld - Hannover - Braunschweig





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bielefeld Hbf	Minden (Westf)	19	19	17
Minden (Westf)	Hannover Hbf	25	20	16
Hannover Hbf	Braunschweig Hbf	26	20	20

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.380	290
Veränderung zu 2008	3	2

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (5 Wagen)

Sitzplätze: 580 Länge: 153 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Mit Einführung einer zusätzlichen Spätverbindung zwischen Minden und Hannover an Samstagen wird das Zielkonzept erreicht.

Untersuchungsbedarf

Erhöhung der Kapazitäten in der HVZ durch Verlängerung der Züge um einen Wagen (von 5 auf 6 Wagen).

X 7 Rheine - Hannover - Braunschweig

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Rheine				➔ X 9
12	Hörstel				
16	Ibbenbüren-Esch				
21	Ibbenbüren				
26	Ibbenb.-Laggenbeck				
46	Osnabrück Hasetor				
47	Osnabrück Hbf				➔ X 14
69	Melle				
85	Bünde (Westf)				
90	Kirchlengern				
95	Löhne (Westf)				
100	Bad Oeynhausen				
110	Porta Westfalica				
115	Minden (Westf)				
125	Bückeburg				
137	Stadthagen				
152	Haste				➔ M 41
158	Wunstorf				
180	Hannover Hbf				➔ SPFV
196	Lehrte				
206	Hämelerwald				
210	Vöhrum				
215	Peine				
226	Vechelde				
241	Braunschweig Hbf				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Rheine	Osnabrück Hbf	16	16	15
Osnabrück Hbf	Minden (Westf)	18	18	16
Minden (Westf)	Hannover Hbf	19	18	17
Hannover Hbf	Braunschweig Hbf	20	20	18

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.586	480
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (5 Wagen)

Sitzplätze: 580 Länge: 153 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich.

Untersuchungsbedarf

Erhöhung der Kapazitäten in der HVZ durch Verlängerung der Züge um einen Wagen (von 5 auf 6 Wagen).

Möglichkeiten der flexiblen Anpassung von Platzkapazitäten sowie der Flügelung von Zugteilen durch Flügelkonzept.

X 8 Norddeich - Bremen - Hannover

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Norddeich				➔ Fähren
6	Norden				
14	Marienhafe				
34	Emden Hbf				
62	Leer (Ostfriesl)				➔ R 93 ➔ Bus Aurich
85	Augustfehn				
94	Westerstede-Ocholt				
102	Bad Zwischenahn				
117	Oldenburg (Oldb)				➔ X 14
134	Hude				
148	Delmenhorst				
161	Bremen Hbf				➔ X 3 ➔ SPFV
178	Achim				
197	Verden (Aller)				➔ R 53
206	Dörverden				
213	Eystrup				
228	Nienburg (Weser)				➔ M 42 ➔ R 53
253	Neustadt a.R.				
262	Wunstorf				
284	Hannover Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Norddeich	Emden Hbf	18	18	16
Emden Hbf	Oldenburg (Oldb)	36	36	34
Oldenburg (Oldb)	Bremen Hbf	36	36	36
Bremen Hbf	Nienburg (Weser)	40	40	40
Nienburg (Weser)	Hannover Hbf	44	40	40

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	3.720	2.755
Veränderung zu 2008	331	298

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (7 - 8 Wagen)

Sitzplätze: 840 Länge: 207 m Vmax: 160 km/h

für Linie Hannover - Norddeich 7 - 8 Wagen
für Linie Hannover - Emden 6 Wagen

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines konsequenten Stundentaktes zwischen Bremen und Oldenburg

Einführung stündliches Angebot zwischen Emden und Oldenburg

Fahrzeug

Erhöhung der Kapazität durch Verlängerung der Züge

Infrastruktur

Ausbau aller Stationen zwischen Norddeich und Hannover für Doppelstockzüge mit bis 8 Wagen (Bahnsteiglänge 220 m)

Untersuchungsbedarf

Linienführung und Durchbindung in Bremen abhängig vom Konzept der Linie X 3

Verbesserung des Umstiegs im Bahnhof Leer zu den Zügen in Richtung Rheine

abschnittsweiser zweigleisiger Streckenausbau zwischen Oldenburg und Leer

X 9 Emden - Rheine - Münster

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	E. Außenhafen				➔ Fähren
3	Emden Hbf				
31	Leer (Ostfriesl)				➔ Bus Aurich
48	Papenburg (Ems)				
53	Aschendorf				
63	Dörpen				
75	Lathen				
84	Haren (Ems)				
94	Meppen				
105	Geeste				
114	Lingen (Ems)				
128	Leschede				
137	Salzbergen				
145	Rheine				➔ X 7 ➔ R 95
158	Emsdetten				
169	Greven				
184	Münster Hbf				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
E. Außenhafen	Emden Hbf	6	6	6
Emden Hbf	Rheine	38	36	32
Rheine	Münster Hbf	36	32	31

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	2.405	1.843
Veränderung zu 2008	15	14

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (4 Wagen)

Sitzplätze: 450 Länge: 127 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Schließen einer Taktlücke am Samstagabend in beiden Richtungen

Untersuchungsbedarf

Einrichtung einer Frühverbindung von Meppen nach Rheine

Verbesserung des Umstiegs im Bahnhof Leer zu den Zügen in Richtung Oldenburg

Beseitigung betrieblicher Engpässe zur Erhöhung der Betriebsqualität durch DB Netz AG (eingleisiger Abschnitt zwischen Aschendorf und Dörpen, eingleisige Brücke über die Leda sowie höhengleiche Bahnsteigzugänge in Leschede, Lathen, Dörpen, Aschendorf und Papenburg

X 11 Cuxhaven - Hamburg

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Cuxhaven				
14	Otterndorf				
26	Cadenberge				
30	Wingst				
38	Hemmoor				
45	Hechthausen				
50	Himmelpforten				
54	Hammah				
62	Stade				
74	Horneburg				
83	Buxtehude				➔ M 23 ➔ R 51
104	Hamburg-Harburg				➔ SPFV
116	Hamburg Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Cuxhaven	Stade	38	37	33
Stade	Hamburg-Harburg	34	34	34
Hamburg-Harburg	Hamburg Hbf	34	34	34

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.504	1.188
Veränderung zu 2008	103	76

Fahrzeugeinsatz 2013+

Diesel-Doppelstock-Zug (5 Wagen)

Sitzplätze: 540 Länge: 153 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Verbesserung der Abendbedienung zwischen Hamburg und Cuxhaven während der Woche (zusätzliche Züge).

Einführung eines Stundentakts zwischen Cuxhaven und Hamburg Hbf an Sonntagen.

Untersuchungsbedarf

Weitere Angebotsausweitung im Knoten Hamburg aufgrund erheblicher Infastrukturrestriktionen nicht möglich. Infrastrukturbedarf kann nur in der Gesamtschau unter Einbeziehung des Güterverkehrs ermittelt werden.

Möglichkeiten zur Erhöhung der Kapazitäten im Abschnitt Stade - Hamburg (Verstärkerzüge oder längere Züge)

X 12 Hannover - Goslar - Halle

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Hannover Hbf				
18	Sarstedt				
36	Hildesheim Hbf				
38	*Hildesheim Ost*				
54	Derneburg (Han)				
61	Baddeckenstedt				
70	Sz-Ringelheim				
89	Goslar				
93	*Oker*				
100	Bad Harzburg				
108	Vienenburg				
117	*Ilsenburg*				
126	*Wernigerode*				
150	*Halberstadt*				

Linie führt weiter nach Halle (Saale)

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hannover Hbf	Hildesheim Hbf	35	33	32
Hildesheim Hbf	Goslar	36	33	32
Goslar	Bad Harzburg	34	32	31
Bad Harzburg	Halle (Saale) Hbf	18	16	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	2.147	534
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 180 (ca. 180 Sitzplätze)

Sitzplätze: 194 Länge: 58 m Vmax: 140 km/h

Neuer Fahrzeugtyp mit Mehrzweckabteil und behindertengerechter Ausstattung. Verkehrt in der Regel in Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Beibehaltung eines konsequenten Takts auch in Tagesrandlage.

Fahrzeug

Mittelfristig Einsatz neuer Fahrzeuge als Ersatz für die Neigetechnikfahrzeuge der Baureihe VT 612 (mit verbesserter Einstiegssituation sowie Mehrzweckabteil und evtl. ohne Neigetechnik).

Untersuchungsbedarf

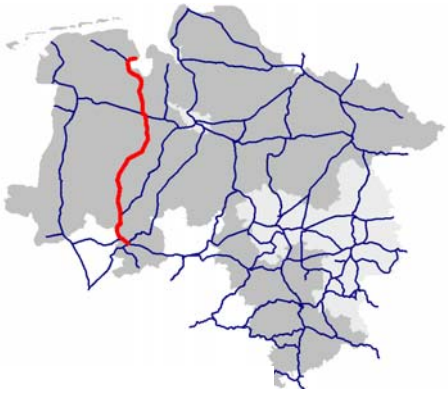
Einführung eines konsequenten Grundtakts (stündlich) zwischen Hannover Hbf und Goslar durch Integration des Leistungsangebots der Linie Hannover - Bad Harzburg

Neue Linienführung unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Aspekten (z. B. Trennung in zwei Linien Hannover - Bad Harzburg sowie Goslar - Halle).

Wegfall der Verstärkerzüge zwischen Hannover und Goslar falls Schülerverkehr über Grundangebot bewältigt werden kann (im Gegenzug Ausweitung des Platzangebots im Grundangebot)

X 14 Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Wilhelmshaven				
7	Sande				➔ R 91
22	Varel (Oldb)				
40	Rastede				
52	Oldenburg (Oldb)				➔ X 8 ➔ SPFV
63	Sandkrug				
70	Huntlosen				
76	Großenkneten				
81	Ahlhorn				
94	Cloppenburg				
109	Essen (Oldb)				
115	Quakenbrück				
129	Bersenbrück				
145	Bramsche				
164	Osnabrück Hasetor				
166	Osnabrück Hbf				➔ X 7 ➔ R 95 ➔ R 96



Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Wilhelmshaven	Oldenburg (Oldb)	44	40	38
Oldenburg (Oldb)	Cloppenburg	48	37	34
Cloppenburg	Osnabrück Hbf	47	36	34

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	2.611	2.487
Veränderung zu 2008	218	206

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach-, Doppel- und Dreifachtraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung 30 Minutentakt zwischen Oldenburg und Osnabrück mit den vorhandenen Verstärkerzügen, die nach Abschluss der Maßnahmen zum Stationsausbau um ca. 15 Minuten beschleunigt werden können

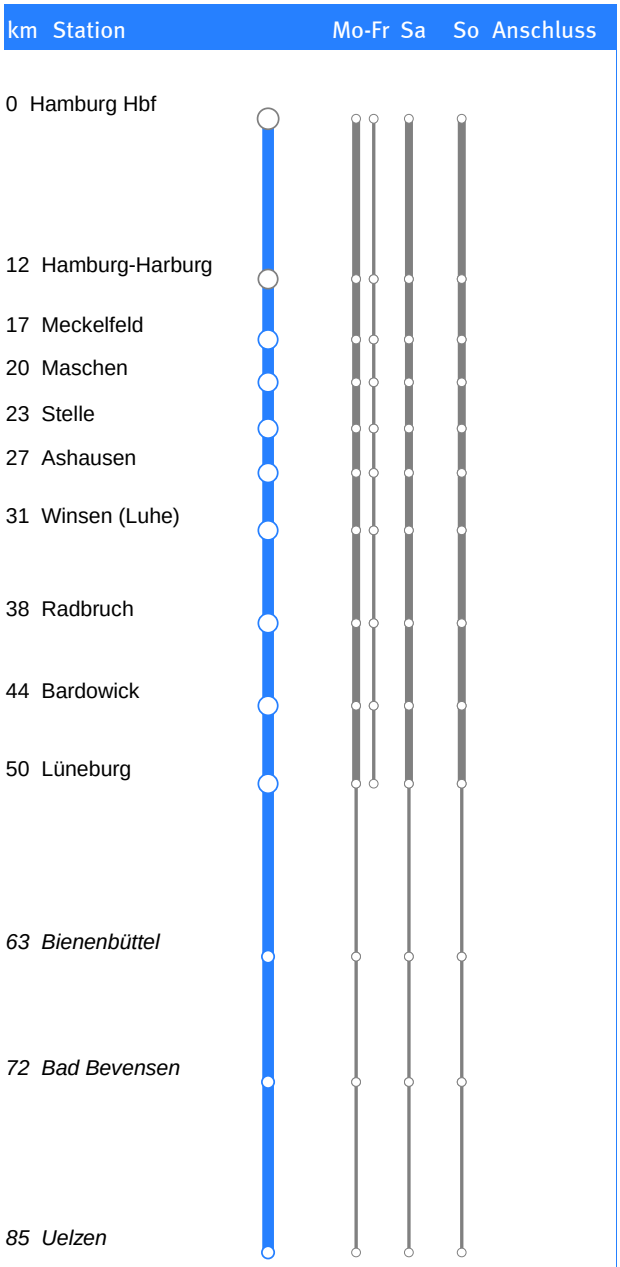
Schließen einer Taktlücke zwischen 20 und 22 Uhr in beiden Richtungen

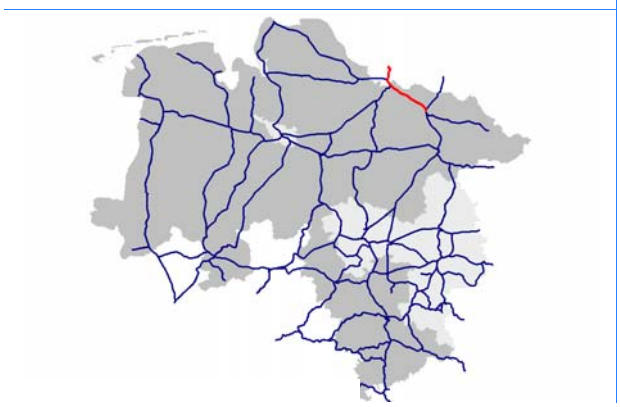
Einrichtung weiterer Verstärkerzüge zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg sowie zwischen Oldenburg und Osnabrück in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung

Fahrzeug

Erhöhung der Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten bei einzelnen Zügen durch Anhängen eines zusätzlichen Dieseltriebwagens

M 21 Hamburg - Lüneburg





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	38	39	31
Hamburg-Harburg	Lüneburg	49	39	31
Lüneburg	Uelzen	5	5	5

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	841	622
Veränderung zu 2008	227	131

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (5 Wagen)

Sitzplätze: 580 Länge: 153 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines konsequenten Grundtakts Hamburg Hbf - Lüneburg (stündlich) auch in der morgendlichen HVZ.

Konsequente Durchbindung aller Züge von Hamburg Hbf nach Lüneburg und umgekehrt auch in der NVZ.

Unter den o. g. Voraussetzungen Einführung eines Stundentakts an Sonntagen.

Spätbedienung zwischen Hamburg Hbf und Uelzen ausschließlich durch Linie M 21, die nach 22.00 Uhr zukünftig stündlich alle Halte bedient (bei verlängertem Bedienungszeitraum)

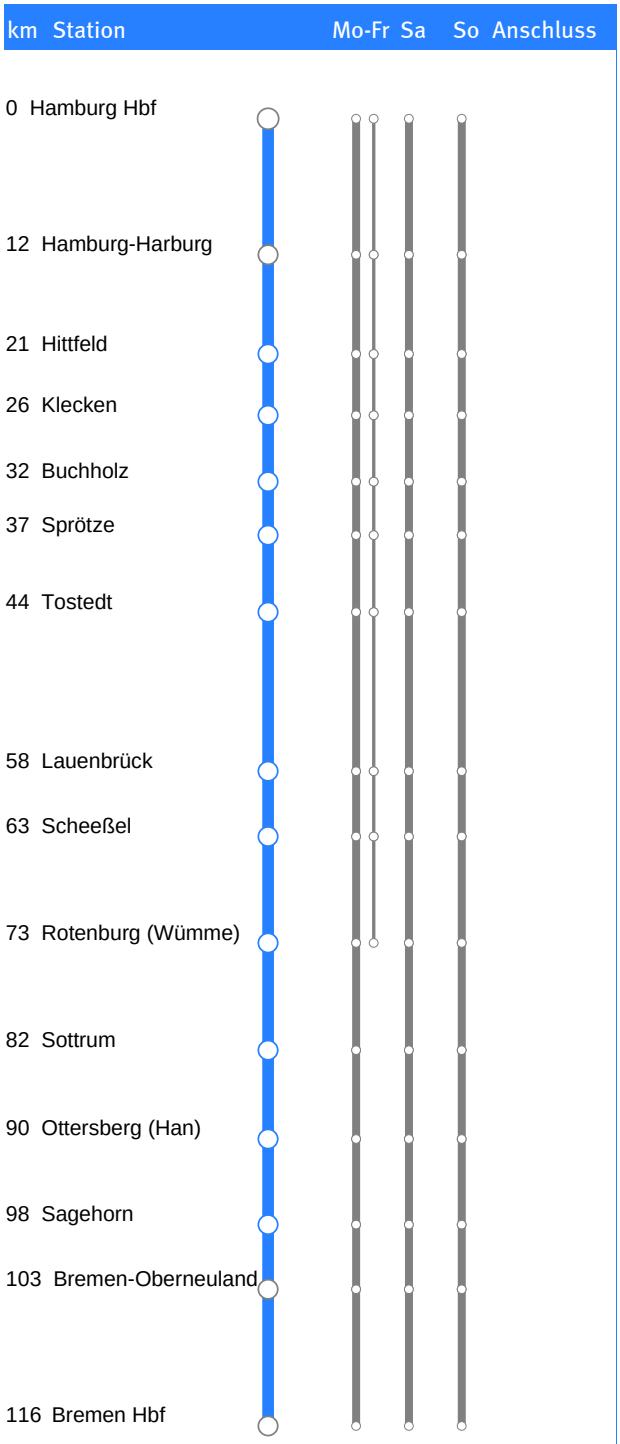
Fahrzeug

Erhöhung der Kapazitäten durch Verlängerung der Züge von 4 auf 5 Wagen (in der HVZ teilweise auf 7 Wagen)

Untersuchungsbedarf

Weitere Angebotsausweitung im Knoten Hamburg aufgrund erheblicher Infastrukturrestriktionen nicht möglich. Infrastrukturbedarf kann nur in der Gesamtschau unter Einbeziehung von Personenfern- und Güterverkehr ermittelt werden.

M 22 Hamburg - Bremen



Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hamburg Hbf	Buchholz	51	40	38
Buchholz	Tostedt	49	40	38
Tostedt	Bremen Hbf	42	38	38

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.817	1.343
Veränderung zu 2008	638	466

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (5 Wagen)

Sitzplätze: 580 Länge: 153 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Neue Linie Hamburg - Bremen durch Verknüpfung der Linien Hamburg - Tostedt und Rotenburg - Bremen und "Lückenschluss" Rotenburg - Tostedt mit Halt in Scheeßel und Lauenbrück.

Konsequente Führung aller Züge von Hamburg Hbf nach Bremen Hbf und umgekehrt auch in der NVZ

Einführung eines konsequenten Grundtakts Hamburg Hbf - Bremen Hbf (stündlich) auch in der morgendlichen HVZ

Spätbedienung zwischen Hamburg Hbf und Bremen ausschließlich durch Linie M 22, die nach 22.00 Uhr zukünftig stündlich alle Halte bedient (bei verlängertem Bedienungszeitraum)

Fahrzeug

Erhöhung der Kapazitäten durch Verlängerung der Züge von 4 auf 5 Wagen (in der HVZ teilweise auf 7 Wagen)

Infrastruktur

Verlängerung der Bahnsteige in Ottersberg, Sottrum und Sagehorn

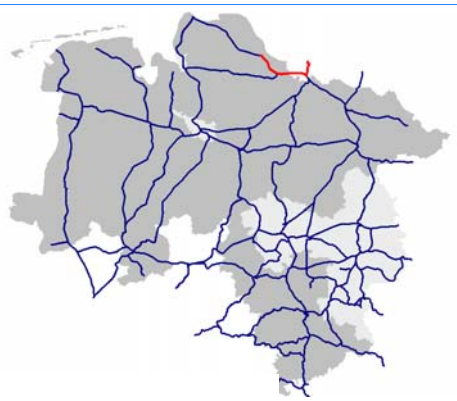
Untersuchungsbedarf

Weitere Angebotsausweitung im Knoten Hamburg aufgrund erheblicher Infrastrukturrestriktionen nicht möglich. Infrastrukturbedarf kann nur in der Gesamtschau unter Einbeziehung von Personenfern- und Güterverkehr ermittelt werden.

M 23 Stade - Hamburg-Neugraben (- Hamburg Hbf - Pinneberg)

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Stade				
5	Agathenburg				
8	Dollern				
12	Horneburg				
17	Neukloster				
21	Buxtehude				
28	Neu Wulmstorf				
29	Fischbek				
32	Hamburg-Neugraben				

Linie führt weiter nach Pinneberg



Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Stade	Buxtehude	69	40	39
Buxtehude	Hamburg-Neugrab	140	71	69

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	929	780
Veränderung zu 2008	89	71

Fahrzeugeinsatz 2013+

Zweistrom-Triebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 208 Länge: 66 m Vmax: 100 km/h

In der Regel verkehren die Züge zwischen HH-Neugraben und Stade in Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Bei steigender Nachfrage weitere Taktverdichtung in der HVZ (soweit ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich)

M 31 (Bremen-Farge - Bremen-Vegesack -) Bremen - Verden

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bremen Hbf				
6	Bremen-Sebaldsbrück				
10	Bremen-Mahndorf				
17	Achim				
20	Baden (Verden)				
23	Etelsen				
28	Langwedel				
36	Verden (Aller)				

Linie beginnt zukünftig in Bremen-Farge

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bremen Hbf	Verden (Aller)	54	36	34

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	627	429
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 160 km/h

Elektrotriebwagen 280 (ca. 280 Sitzplätze)

Sitzplätze: 280 Länge: 90 m Vmax: 160 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Fahrzeitverkürzung um ca. 9 Minuten zwischen Bremen-Vegesack und Verden durch Einsatz Elektrotriebwagen

Verlängerung der Linie bis nach Bremen-Farge nach Fertigstellung der Elektrifizierung (Fahrplan 2012)

Fahrzeug

Einsatz neuer Elektrotriebwagen (ET) zum Fahrplan 2012

Infrastruktur

Ausbau aller Stationen auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante

M 32 Bremerhaven-Lehe - Bremen - Twistringen

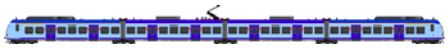
km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bremerhaven-Lehe				
4	Bremerhaven Hbf				➔ R 51
7	Bremerhaven-Wulsdorf				➔ R 52
12	Loxstedt				
18	Lunestedt				
24	Stubben				
31	Lübberstedt				
37	Oldenbüttel				
44	Osterholz-Scharmbeck				
50	Ritterhude				
54	Bremen-Burg				
65	Bremen Hbf				
72	Bremen-Hemelingen				
77	Dreye				
81	Kirchweyhe				
85	Barrien				
89	Syke				
94	Bramstedt (b Syke)				
98	Bassum				
107	Twistringen				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bremerhaven-Lehe	Bremen Hbf	43	40	38
Bremen Hbf	Twistringen	36	36	32

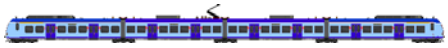
Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.538	1.063
Veränderung zu 2008	67	50

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 160 km/h



Elektrotriebwagen 280 (ca. 280 Sitzplätze)

Sitzplätze: 280 Länge: 90 m Vmax: 160 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

- Neue Linienführung Bremerhaven-Lehe - Bremen - Twistringen
- Einführung eines konsequenten Stundentaktes am Wochenende zwischen Bremen Hbf und Twistringen
- Schließen einer Taktlücke zwischen Twistringen und Bremen
- Fahrzeitverkürzungen zwischen 5 und 13 Minuten durch Einsatz Elektrotriebwagen und Wegfall von Überholungen in Syke bzw. Bassum
- Optimierung des Angebotes am Abend zusammen mit der Linie X 3

Fahrzeug

- Einsatz neuer Elektrotriebwagen (ET) zum Fahrplan 2011

Infrastruktur

- Ausbau aller Stationen auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante.

M 33 Bad Zwischenahn - Oldenburg - Bremen

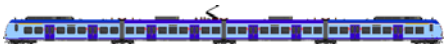
km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bad Zwischenahn				
15	Oldenburg (Oldb)				
23	Wüsting				
32	Hude				➔ M 34
37	Bookholzberg				
41	Schierbrok				
43	Hoykenkamp				
46	Delmenhorst				
49	Heidkrug				
57	Bremen-Neustadt				
60	Bremen Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bad Zwischenahn	Oldenburg (Oldb)	34	30	24
Oldenburg (Oldb)	Bremen Hbf	44	40	38

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	864	735
Veränderung zu 2008	241	229

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 160 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Verlängerung der Linie Bremen - Oldenburg im Stundentakt bis Bad Zwischenahn

Fahrzeitverkürzung um ca. 2 bzw. 3 Minuten durch Einsatz Elektrotriebwagen

Fahrzeug

Einsatz neuer Elektrotriebwagen (ET) zum Fahrplan 2011

Infrastruktur

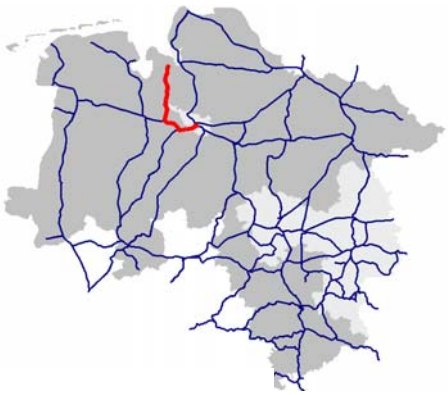
Ausbau aller Stationen auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante und für Doppelstockzüge bis zu 8 Wagen (Bahnsteiglänge 220 m)

Untersuchungsbedarf

Überprüfung der Einrichtung eines Haltes in Oldenburg-Wechloy (Universität)

M 34 Nordenham - Bremen

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Nordenham				
4	Kleinensiel				
10	Rodenkirchen (Oldb)				
18	Brake (Unterweser)				
29	Elsfleth				
35	Berne				
44	Hude				➔ M 33
58	Delmenhorst				
71	Bremen Hbf				➔ X 8 ➔ SPFV



Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Nordenham	Bremen Hbf	38	36	34

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	963	851
Veränderung zu 2008	207	183

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 280 (ca. 280 Sitzplätze)

Sitzplätze: 280 Länge: 90 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines konsequenten Stundentaktes an allen Wochentagen

Fahrzeitverkürzung um ca. 3 bzw. 8 Minuten durch Streckensanierung und Entfall des Betriebshalts in Neuenkoop

Infrastruktur

Ausbau aller Stationen auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante.

M 41 Minden - Hannover - Haste

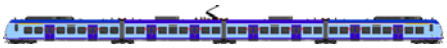
km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Minden (Westf)				➔ NRW
9	Bückeburg				
16	Kirchhorsten				
21	Stadthagen				
29	Lindhorst				
36	Haste				➔ M 42
43	Wunstorf				➔ M 42
48	Dedensen-Gümmer				
53	Seelze				
56	Letter				
59	H.-Leinhausen				
62	Hannover-Nordstadt				
64	Hannover Hbf				
68	H. Bismarckstraße				
73	H.-Linden/Fischerhof				
76	Hannover-Bornum				
77	Empelde				
79	Ronnenberg				
82	Weetzen				➔ M 45
85	Lemmie				
87	Wennigsen				
92	Egestorf (Deister)				
94	Kirchdorf (Deister)				
96	Barsinghausen				
99	Winninghausen				
100	Bantorf				
104	Bad Nenndorf				
108	Haste				➔ X 6 ➔ X 7

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Minden (Westf)	Hannover Hbf	40	40	38
Hannover Hbf	Haste	41	39	38

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.570	603
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

In der Regel verkehren die Züge in Doppeltraktion (Vollzug), in der HVZ wird der Einsatz von Langzügen (Dreifachtraktion) geprüft.

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Erhöhung der Platzkapazitäten durch Bildung von Langzügen (Dreifachtraktion) in der HVZ. Dies erfordert zusätzliche Triebwagen.

M 42 Nienburg - Hannover - Haste

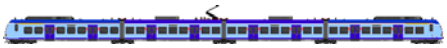
km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Nienburg (Weser)				➔ X 8
9	Linsburg				
15	Hagen (Han)				
19	Eilvese				
24	Neustadt a.R.				
28	Poggenhagen				
34	Wunstorf				➔ M 41
39	Dedensen-Gümmer				
44	Seelze				
47	Letter				
50	H.-Leinhausen				
53	Hannover-Nordstadt				
55	Hannover Hbf				
58	H. Bismarckstraße				
64	H.-Linden/Fischerhof				
67	Hannover-Bornum				
68	Empelde				
70	Ronnenberg				
73	Weetzen				➔ M 45
76	Lemmie				
78	Wennigsen				
83	Egestorf (Deister)				
84	Kirchdorf (Deister)				
87	Barsinghausen				
90	Winninghausen				
91	Bantorf				
95	Bad Nenndorf				
99	Haste				➔ M 41

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Nienburg (Weser)	Hannover Hbf	40	40	36
Hannover Hbf	Haste	35	25	0

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.234	225
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

In der Regel verkehren die Züge in Doppeltraktion (Vollzug), in der HVZ wird der Einsatz von Langzügen (Dreifachtraktion) geprüft.

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Erhöhung der Platzkapazitäten durch Bildung von Langzügen (Dreifachtraktion) in der HVZ. Dies erfordert zusätzliche Triebwagen.

M 43 Hannover - Lehrte - Hildesheim

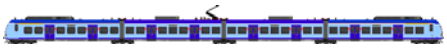
km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Hannover Hbf				
4	Hannover-Kleefeld				
5	H. Karl-Wiechert-Allee				
8	H. Anderten-Misburg				
12	Ahlten				
16	Lehrte				➔ X 4
27	Sehnde				
34	Algermissen				
39	Harsum				
45	Hildesheim Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hannover Hbf	Lehrte	38	38	28
Lehrte	Hildesheim Hbf	41	38	28

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	617	200
Veränderung zu 2008	71	22

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

In der Regel verkehren die Züge in Doppeltraktion (Vollzug), die Verstärker Lehrte - Hildesheim verkehren in Einfachtraktion (Kurzzug).

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Einführung eines Stundentakts an Sonntagen

Wegfall der Verstärkerzüge

M 44 Bennemühlen - Hannover - Hildesheim

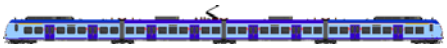
km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bennemühlen				➔ R 56
4	Mellendorf				
7	Bissendorf				
12	Lgh Kaltenweide				
15	Lgh. Pferdemarkt				
15	Langenhagen Mitte				
18	Hannover-Vinnhorst				
21	Hannover-Ledeburg				
24	Hannover-Nordstadt				
26	Hannover Hbf				
29	H. Bismarckstraße				
34	H. Messe/Laatzen				
38	Rethen (Leine)				
45	Sarstedt				➔ X 5
49	Barnten				
56	Emmerke				
62	Hildesheim Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bennemühlen	Hannover Hbf	74	66	38
Hannover Hbf	Hildesheim Hbf	38	38	37

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.133	288
Veränderung zu 2008	64	37

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

In der Regel verkehren die Züge in Doppeltraktion (Vollzug).

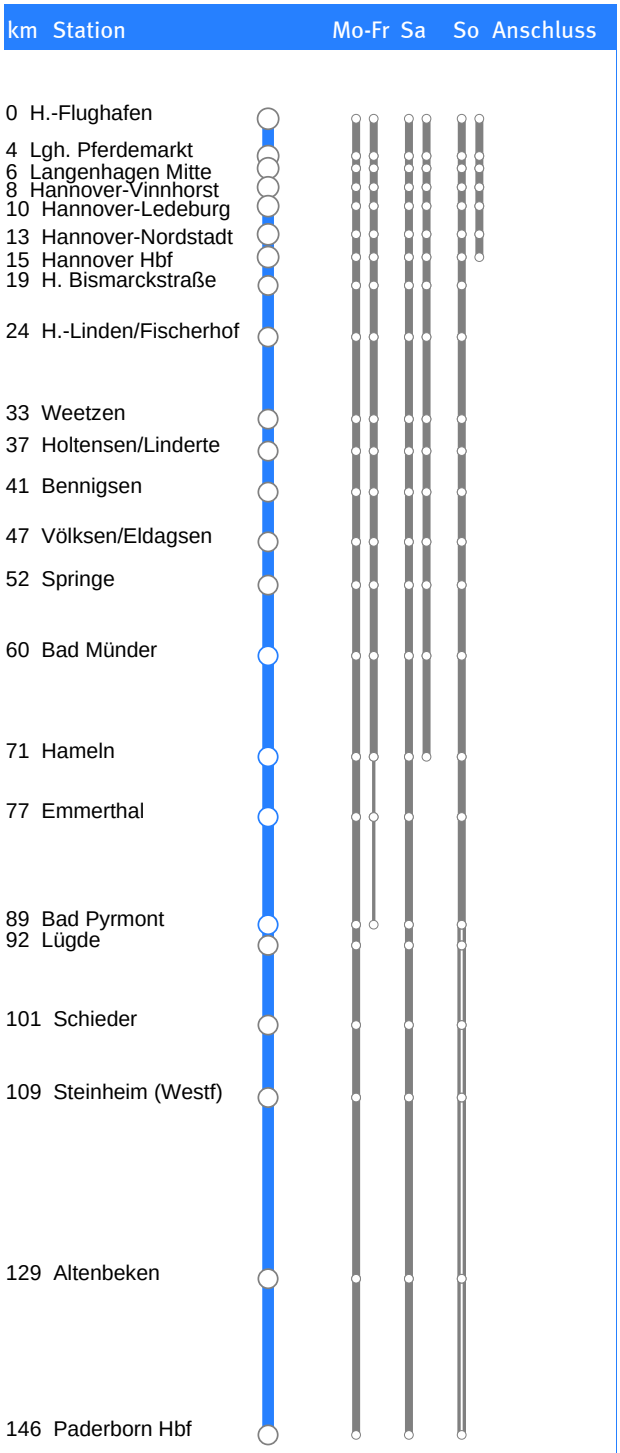
Maßnahmen 2013+

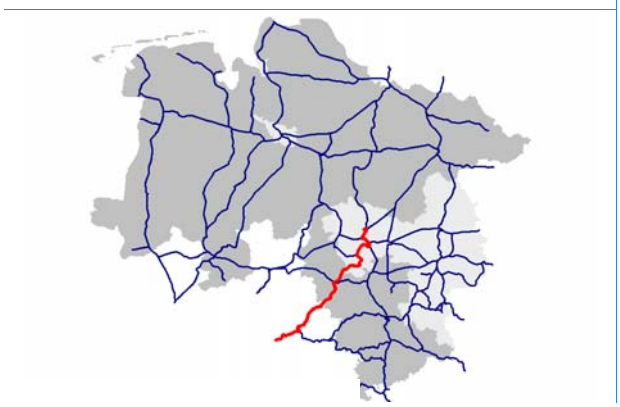
Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Verlängerung des stündlichen Zwischentakts Bennemühlen - Hannover Hbf bis H-Messe/Laatzen.

M 45 Hannover-Flughafen - Hannover - Paderborn





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
H.-Flughafen	Hannover Hbf	43	44	44
Hannover Hbf	Hameln	74	64	41
Hameln	Bad Pyrmont	50	39	36
Bad Pyrmont	Paderborn Hbf	34	28	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	2.535	675
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

In der Regel verkehren die Züge als Vollzug (Doppeltraktion), zwischen Paderborn und Hameln als Kurzzug (Einfachtraktion).

Maßnahmen 2013+

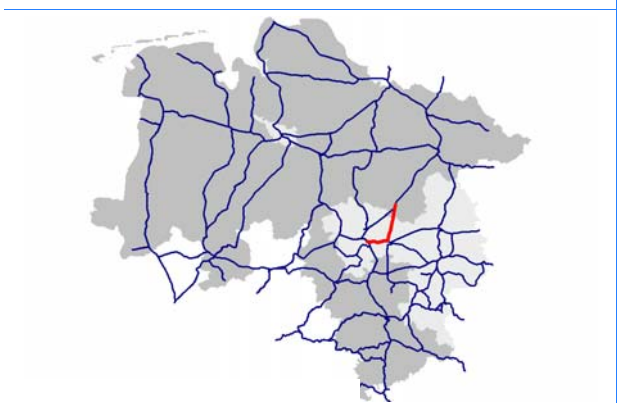
Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Erhöhung der Platzkapazitäten durch Bildung von Langzügen (Dreifachtraktion) in der HVZ. Dies erfordert zusätzliche Triebwagen.

M 46 Celle - Hannover

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Celle				
11	Ehlershausen				
15	Otze				
20	Burgdorf				
25	Aligse				
39	H. Karl-Wiechert-Allee				
40	Hannover-Kleefeld				
43	Hannover Hbf				

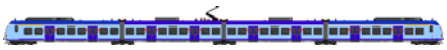


Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Celle	Hannover Hbf	34	32	32

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	528	112
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+



Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

In der Regel verkehren die Züge als Vollzug (Doppeltraktion).

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Entfall der Bedienung an Sonntagen (Bedienung ausschließlich durch Linie M 47 Celle - Lehrte - Hannover).

M 47 Celle - Lehrte - Hannover

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Celle				
11	Ehlershausen				
15	Otze				
20	Burgdorf				
25	Aligse				
28	Lehrte				
33	Ahlten				
36	H. Anderten-Misburg				
40	H. Karl-Wiechert-Allee				
41	Hannover-Kleefeld				
44	Hannover Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Celle	Hannover Hbf	40	40	38

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	641	133
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

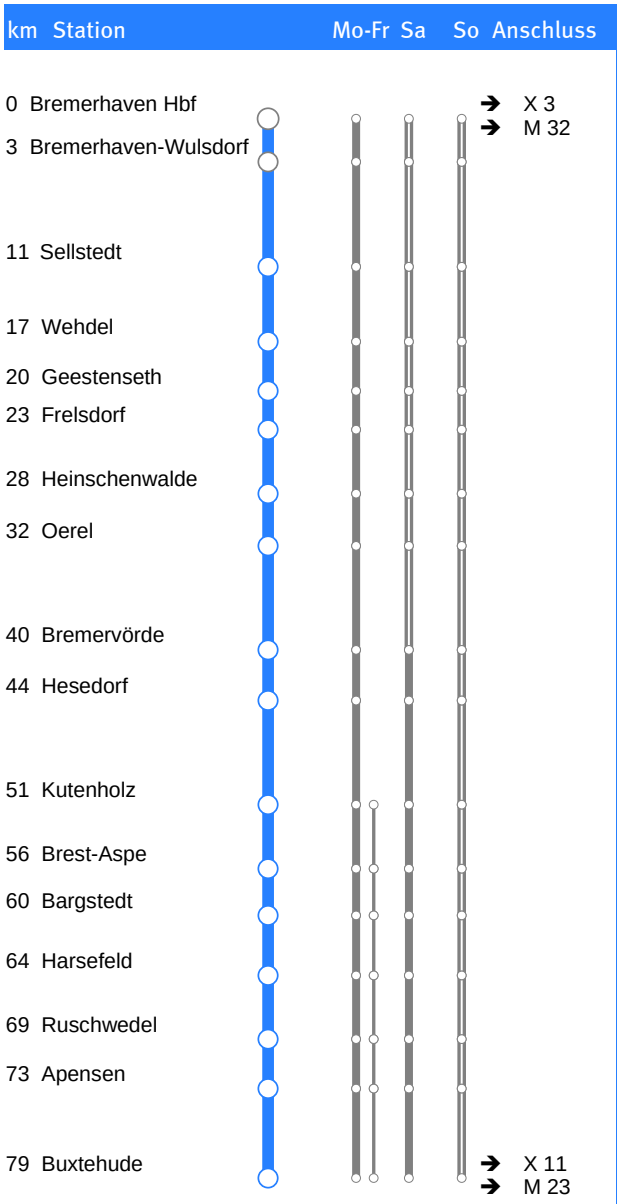
Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

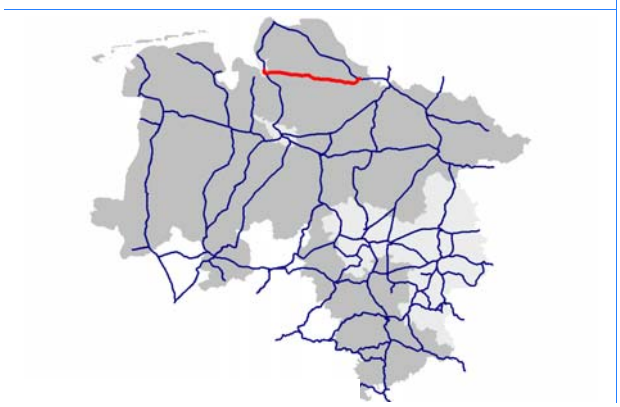
In der Regel verkehren die Züge als Vollzug (Doppeltraktion).

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

R 51 Bremerhaven - Bremervörde - Buxtehude





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bremerhaven Hbf	Heinschenwalde	28	19	16
Heinschenwalde	Bremervörde	29	19	16
Bremervörde	Kutenholz	34	29	17
Kutenholz	Bargstedt	35	29	17
Bargstedt	Buxtehude	36	29	17

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	814	756
Veränderung zu 2008	14	14

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einrichtung einer Spätverbindung Buxtehude – Bremervörde

Fahrzeug

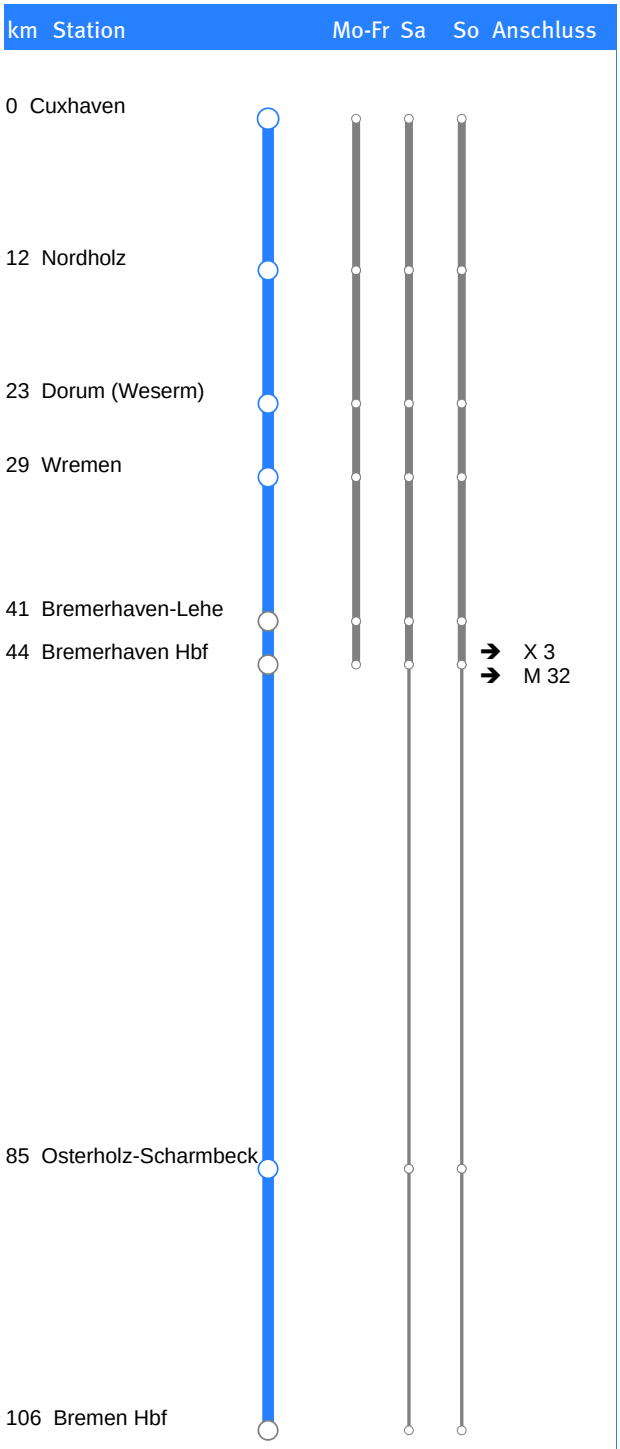
Vereinheitlichung der Fahrzeugflotte, in dem die VT 628 durch Dieseltriebwagen vom Typ Lint 41 ersetzt werden

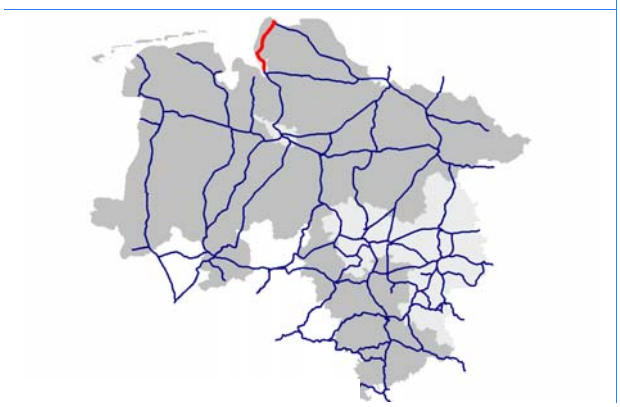
Untersuchungsbedarf

Schließen der vorhandenen Taktlücken Montag bis Freitag zwischen Bremerhaven und Bremervörde

Einrichtung von Verstärkerzügen am Nachmittag zwischen Buxtehude und Bremervörde

R 52 Cuxhaven - Bremerhaven





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Cuxhaven	Bremerhaven Hbf	36	34	30
Bremerhaven Hbf	Bremen Hbf	0	4	4

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	588	459
Veränderung zu 2008	58	46

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung Stundentakt am Wochenende

Untersuchungsbedarf

Ersatz der Direktverbindungen von Cuxhaven nach Bremen am Wochenende mit Einführung Stundentakt der Linie X 3 Bremerhaven - Bremen

R 53 Rotenburg - Verden - Minden - Bielefeld

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Rotenburg (Wümme)				➔ X 2
27	Verden (Aller)				➔ X 8
34	*Dörverden*				
43	*Eystrup*				
58	Nienburg (Weser)				➔ X 8
79	Leese-Stolzenau				
99	Petershagen-Lahde				
111	Minden (Westf)				➔ X 6

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Rotenburg (Wümm	Verden (Aller)	14	12	12
Verden (Aller)	Nienburg (Weser)	0	12	12
Nienburg (Weser)	Minden (Westf)	14	12	12

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	434	286
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

Einfachtraktion (am Wochenende eventuell Einsatz von lokbespannten Zügen möglich)

Maßnahmen 2013+

Angebotskonzept aufgrund unklarer Rahmenbedingungen noch nicht endgültig festgelegt. Maßnahmen können daher noch nicht konkretisiert werden

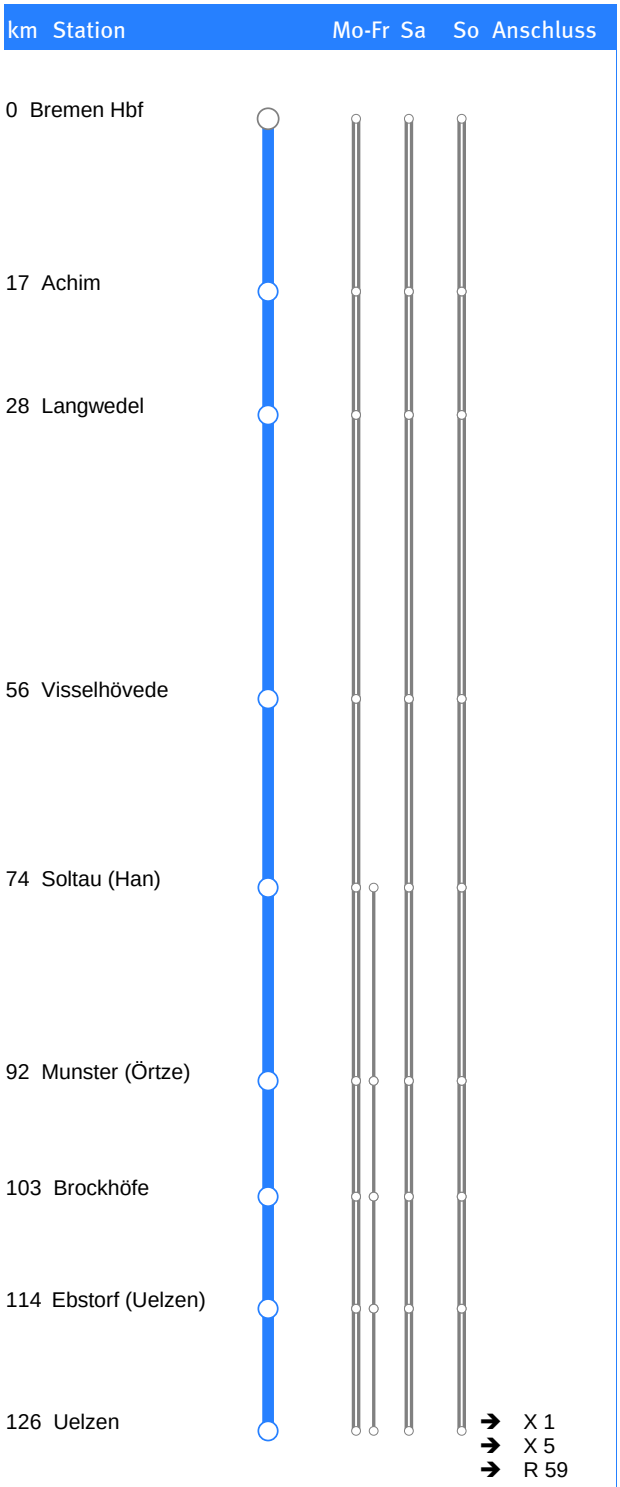
Untersuchungsbedarf

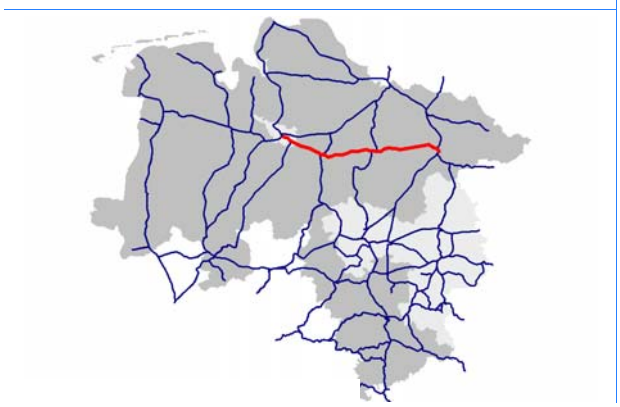
Einsatz neuer Fahrzeuge abhängig vom endgültigen Gesamtkonzept

Einstunden-Takt zwischen Rotenburg und Verden an Mo - Fr

Unterschiedliche Linienbildung nach Verkehrstagen (Mo - Fr und Wochenende) im Rahmen von Teilnetzen

R 55 Bremen - Soltau - Uelzen





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bremen Hbf	Soltau (Han)	18	16	16
Soltau (Han)	Uelzen	20	16	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	825	753
Veränderung zu 2008	151	132

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

Grundtakt und Verstärker in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung konsequenter Zweistundentakt Bremen Hbf - Uelzen über die gesamte Woche

Fahrzeug

Einsatz neuer Dieseltriebwagen

Infrastruktur

Voraussetzung für ein attraktives Angebot ist ein Ausbau der Strecke Langwedel - Uelzen (Anhebung der Geschwindigkeit)

R 56 Buchholz - Soltau - Hannover

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Buchholz	●	●	●	➔ X 2
2	Suerhop	●	●	●	
6	Holm-Seppensen	●	●	●	
8	Büsenbachtal	●	●	●	
11	Handeloh	●	●	●	
18	Wintermoor	●	●	●	
28	Schneverdingen	●	●	●	
31	*Hemsen (b Soltau)*	⊗	●	●	
38	Wolterdingen (Han)	●	●	●	
41	Soltau Nord	●	●	●	
45	Soltau (Han)	●	●	●	
56	Dorfmark	●	●	●	
63	Bad Fallingbostel	●	●	●	
71	Walsrode	●	●	●	
82	Hodenhagen	●	●	●	
86	*Eickeloh*	⊗	●	●	
89	*Hademstorf*	⊗	●	●	
93	Schwarmstedt	●	●	●	
102	Lindwedel	●	●	●	
107	Bennemühlen	○	●	●	➔ M 44
111	*Mellendorf*	●	●	●	
122	Langenhagen Mitte	○	●	●	
133	Hannover Hbf	○	●	●	

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Buchholz	Soltau (Han)	44	34	28
Soltau (Han)	Hannover Hbf	39	34	28

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.827	1.436
Veränderung zu 2008	525	289

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion (in der Hauptverkehrszeit evtl. in Dreifach-Traktion)

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

- Einführung konsequenter Stundentakt Buchholz i.d.N. - Bennemühlen
- Durchbindung von Zügen in der HVZ bis Hannover Hbf

Fahrzeug

- Einsatz neuer Dieseltriebwagen

Infrastruktur

- Ausbau der Strecke Bennemühlen - Walsrode für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (vsl. bis 2011).
- Ausbau der Strecke Buchholz i.d.N. - Soltau für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (vsl. bis 2011).
- Ausbau der Strecke Soltau - Walsrode für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.
- Auflassen der Halte in Eickeloh, Hademstorf und Hemsen

Untersuchungsbedarf

- Durchbindung der Züge in der HVZ bis Hamburg-Harburg
- Zukünftige Bedienung der Halte in Suerhop, Büsenbachtal und Wintermoor

R 58 Lüneburg - Dannenberg

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Lüneburg				➔ X 1
5	Wendisch Evern				
12	Vastorf				
17	Bavendorf				
23	Dahlenburg				
27	Neetzendorf				
33	Göhrde				
37	Leitstade				
46	Hitzacker				
53	Dannenberg Ost				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Lüneburg	Dannenberg Ost	10	10	10

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	195	195
Veränderung zu 2008	13	13

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

alle Fahrten in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Ausweitung des Angebots am Wochenende (um jeweils ein Zugpaar)

Untersuchungsbedarf

Weitere Maßnahmen nach Abstimmung mit regionalen Akteuren

Bedienung der extrem aufkommensschwachen Haltepunkte (täglich ca. 10-15 Ein- und Aussteiger)

R 59 Uelzen - Salzwedel (- Magdeburg)

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Uelzen				➔ X 1 ➔ X 5 ➔ R 55
9	Stederdorf				
14	Wieren				
21	Soltendieck				
31	Schnega				
50	Salzwedel				

Linie führt weiter nach Stendal/Magdeburg

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Uelzen	Salzwedel	18	18	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	325	234
Veränderung zu 2008	37	27

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrischer Doppelstock-Zug (4 Wagen)

Sitzplätze: 450 Länge: 127 m Vmax: 160 km/h

alle Fahrten in Einfachtraktion
(Fahrzeugeinsatz ist abhängig von der Linienkonzeption in Sachsen-Anhalt)

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit

R 61 Uelzen - Wittingen (- Bad Harzburg/Goslar)

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Uelzen				➔ X 1 ➔ X 5 ➔ R 55
9	Stederdorf				
14	Wieren				
21	Bad Bodenteich				
34	Wittingen				

Linie führt weiter nach Bad Harzburg/Goslar

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Uelzen	Wittingen	22	18	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	252	205
Veränderung zu 2008	55	45

Fahrzeugeinsatz 2013+

RegionalStadtBahn

Sitzplätze: 90 Länge: 37 m Vmax: 100 km/h

Dieseltriebwagen mit Hybrid-Antrieb (Diesel/Elektro)

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines Zweistundentakts mit Verstärkerzügen in den Hauptverkehrszeiten

Integration der Linie in das RegioStadtBahn-Netz Braunschweig mit neuer Linienführung Uelzen - Bad Harzburg/Goslar

Fahrzeug

Einsatz neuer Hybrid-Fahrzeuge (Triebwagen für E- und Dieseltraktion mit Fußbodenhöhe 380 mm), die konventionelle Eisenbahnstrecken und das Straßenbahnnetz in Braunschweig befahren können.

Infrastruktur

Errichtung zusätzlicher Bahnsteige in Stederdorf, Wieren und Bad Bodenteich mit einer Bahnsteighöhe von 38 cm.

R 66 Hildesheim - Braunschweig (- Wolfsburg)

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Hildesheim Hbf				
18	Hoheneggelsen				
23	Woltwiesche				
26	Lengede Broistedt				
43	Braunschweig Hbf				

Linie führt weiter nach Wolfsburg

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Hildesheim Hbf	Braunschweig Hbf	34	32	18

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	482	242
Veränderung zu 2008	165	83

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 160 km/h

alle Fahrten in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Einführung eines Stundentaktes zwischen Hildesheim Hbf und Braunschweig Hbf an Werktagen (nach zweigleisigem Ausbau der Strecke Hildesheim - Großgleidingen)

Fahrzeug

Einsatz neuer Elektrotriebwagen

Untersuchungsbedarf

Verknüpfung mit der Linie Braunschweig - Wolfsburg

R 71 Bodenfelde - Northeim

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bodenfelde				➔ R 72
9	Uslar				
15	Volpriehausen				
22	Hardegsen				
37	Northeim (Han)				➔ R 74

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bodenfelde	Northeim (Han)	22	15	14

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	266	246
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

überwiegend in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Weitere Maßnahmen nach Abstimmung mit regionalen Akteuren

R 72 Ottbergen - Bodenfelde - Göttingen

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Ottbergen				➔ R 73
6	Wehrden				
12	Lauenförde-Beverungen				
17	Bad Karlshafen				
27	Bodenfelde				➔ R 71
31	Vernawahlshausen				
39	Offensen				
46	Adelebsen				
49	Lödingsen				
55	Lenglern				
63	Göttingen				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Ottbergen	Bodenfelde	19	15	14
Bodenfelde	Göttingen	21	15	14

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	426	326
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

überwiegend in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Weitere Maßnahmen nach Abstimmung mit regionalen Akteuren

Neuordnung des ÖPNV im Korridor Bodenfelde - Göttingen mit dem Ziel einer Beseitigung der Parallelbedienung von Bus und Bahn zwischen Adelebsen und Göttingen.

(Bei Wegfall Busparallelverkehr s. o.) Einführung eines konsequenten Grundtaktes (stündlich) zwischen Ottbergen und Göttingen an Werktagen.

(Bei Wegfall Busparallelverkehr s. o.) Ausbau der Strecke Adelebsen - Göttingen für Vmax = 80 km/h.

(Bei Wegfall Busparallelverkehr s. o.) Errichtung einer Umsteigeanlage Bahn/Bus in Offensen oder Verliehausen.

R 73 (Paderborn -) Holzminden - Kreiensen

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Holzminden				
15	Stadtoldendorf				
45	Kreiensen				➔ X 5 ➔ R 74

Linien kommt von Paderborn

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Holzminden	Kreiensen	28	24	18

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	420	420
Veränderung zu 2008	62	62

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

überwiegend in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Angebotsausweitung zwischen Holzminden und Kreiensen am Wochenende

Untersuchungsbedarf

Linienverlängerung zumindest bis Paderborn (durch Verknüpfung mit der Linie Holzminden - Paderborn)

R 74 Göttingen - Kreiensen - Bad Harzburg

km	Station	Mo-Fr Sa	So	Anschluss
0	Bad Harzburg			
7	Oker			
11	Goslar			
17	Langelsheim			
34	Seesen			
48	Bad Gandersheim			
54	Kreiensen			➔ X 5 ➔ R 73
62	Einbeck-Salzderh.			
74	Northeim (Han)			➔ R 71 ➔ R 75
83	Nörten-Hardenberg			
93	Göttingen			

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bad Harzburg	Kreiensen	32	28	18
Kreiensen	Göttingen	16	16	14

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	796	359
Veränderung zu 2008	308	211

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

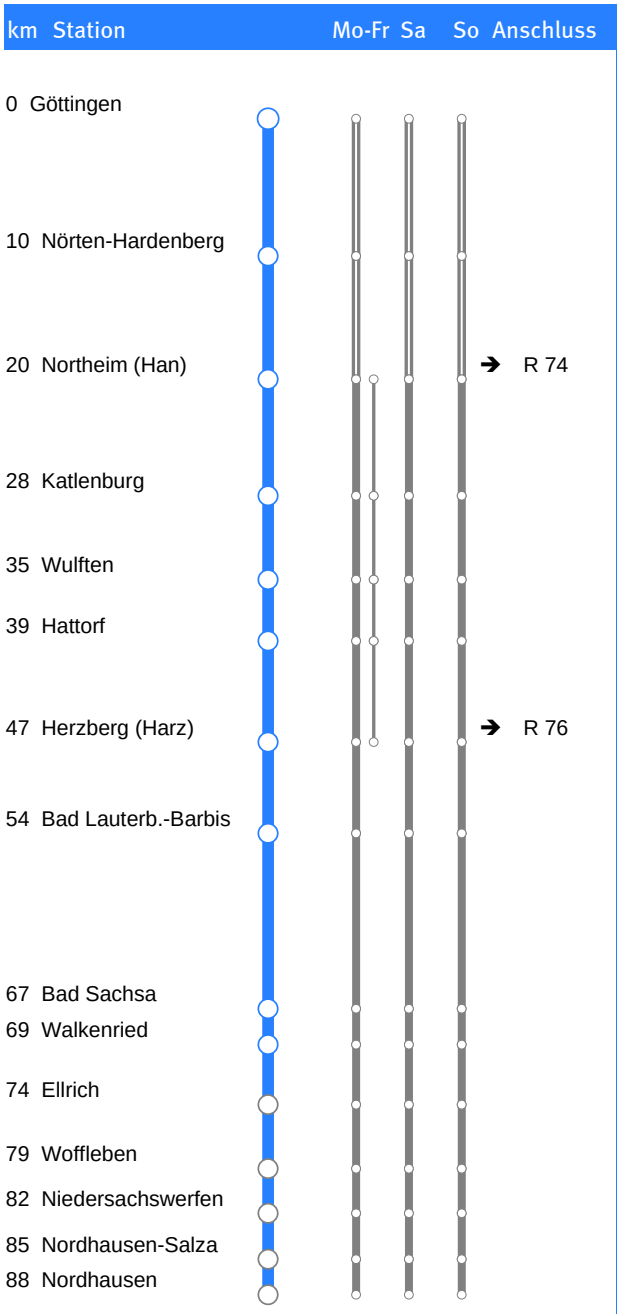
Maßnahmen 2013+

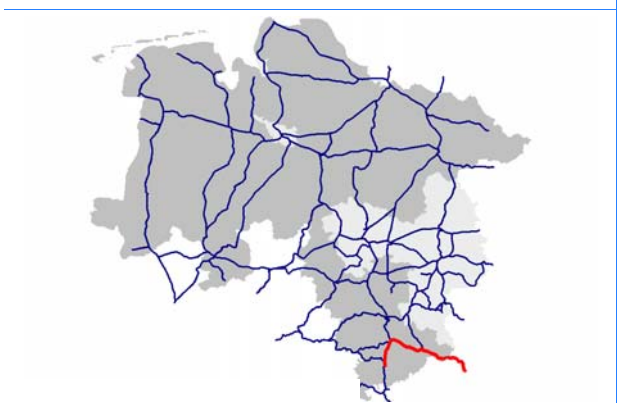
Fahrplan

Einführung einer neuen Verbindung zwischen Göttingen und Bad Harzburg im Zweistunden-Takt.

Einführung einer Zweistundentakts zwischen Kreiensen und Bad Harzburg. In Kombination mit dem Zweistundentakt zwischen Göttingen und Bad Harzburg entsteht ein stündliches Angebot zwischen Kreiensen und Bad Harzburg.

R 75 Göttingen - Northeim - Nordhausen





Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Göttingen	Northeim (Han)	18	17	16
Northeim (Han)	Herzberg (Harz)	36	35	32
Herzberg (Harz)	Ellrich	34	35	31
Ellrich	Nordhausen	36	35	31

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	990	797
Veränderung zu 2008	-118	-118

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Durchbindung nach Göttingen nur noch alle zwei Stunden (in der anderen Stunde Umstieg in Linie R 74 erforderlich)

Anpassung des Angebots in den Tagesrandlagen zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes.

Untersuchungsbedarf

Verstärkerzüge in der HVZ zur Verbesserung des Anschlusses in Northeim in Richtung Hannover nach Wegfall der IC-Verbindung

R 76 Braunschweig - Seesen - Herzberg

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Braunschweig Hbf				
26	Salzgitter-Bad				
31	Sz-Ringelheim				
52	Seesen				➔ R 74
57	Münchehof (Harz)				
64	Gittelde				
72	Osterode a.H. Mitte				
74	Osterode a.H. Leege				
83	Herzberg Schloß				
84	Herzberg (Harz)				➔ R 75

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Braunschweig Hbf	Seesen	34	30	30
Seesen	Herzberg (Harz)	32	20	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	942	225
Veränderung zu 2008	4	3

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- und Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Verbesserung der Anschlusssituation in Salzgitter-Ringelheim in Richtung Hannover

Weitere Maßnahmen nach Abstimmung mit regionalen Akteuren

R 77 Osnabrück - Bielefeld

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Osnabrück Hbf				
7	Os.-Sutthausen				
11	Oesede				
14	Kloster Oesede				
17	Wellendorf				
23	Hilter				
27	Dissen-Bad Rothenfelde				
30	Westbarthausen				
33	Borgholzhausen				
37	Hesseln				
39	Halle G.W.-Stadion				
40	Halle (Westf)				
43	Künsebeck				
46	Steinhagen (Westf)				
48	Steinh. Bielefelder Str				
50	Quelle				
51	Quelle Kupferheide				
53	Brackwede				
57	Bielefeld Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Osnabrück Hbf	Halle (Westf)	36	36	30
Halle (Westf)	Bielefeld Hbf	56	36	30

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	818	373
Veränderung zu 2008	34	17

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

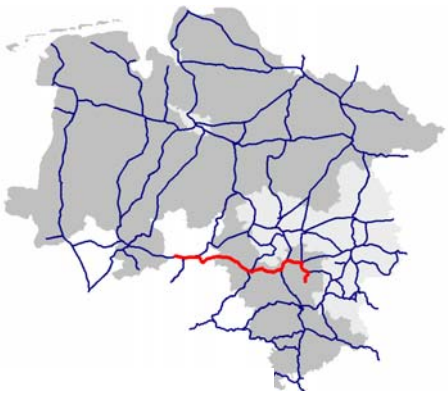
Maßnahmen 2013+

Fahrplan

- Einrichtung einer Spätverbindung am Wochenende
- Durchgehender Stundentakt am Sonntag

R 78 (Bünde -) Löhne - Hildesheim - Bodenburg

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	*Bünde (Westf)*				
5	*Kirchlengern*				
10	Löhne (Westf)				➔ NRW
16	Bad Oeynhausen Süd				
22	Vlotho				
39	Rinteln				
51	Hessisch Oldendorf				
63	Hameln				➔ R 45
75	Coppenbrügge				
79	Voldagsen				
83	Osterwald				
92	Elze (Han)				➔ X 5
98	Nordstemmen				
104	Emmerke				
110	Hildesheim Hbf				➔ SPFV
112	Hildesheim Ost				
120	Groß Düngen				
122	Wesseln				
124	Bad S. Solebad				
125	Bad Salzdetfurth				
129	Bodenburg				



Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bünde (Westf)	Löhne (Westf)	20	0	0
Löhne (Westf)	Hameln	32	16	16
Hameln	Hildesheim Hbf	34	32	30
Hildesheim Hbf	Bodenburg	36	28	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.361	1.048
Veränderung zu 2008	-3	-6

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

überwiegend in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Untersuchungsbedarf

Stundentakt am Nachmittag zwischen Hildesheim und Bodenburg

Reduzierung der Bedienung auf Zweistunden-Takt an Sonntagen zwischen Hameln und Hildesheim Hbf.

Verbesserung der Anschlusssituation in Elze

R 86 Göttingen - Kassel

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Göttingen				
14	Friedland (Han)				
20	Eichenberg				
25	Witzenhausen Nord				
31	Gertenbach				
34	Hedemünden				
43	Hann Münden				
52	Speele				
58	F.- Ihringshausen				
62	V.- Niedervellmar				
67	Kassel Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Göttingen	Eichenberg	39	32	30
Eichenberg	Kassel Hbf	40	32	30

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	905	560
Veränderung zu 2008	16	10

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 160 km/h

überwiegend in Einfachtraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Schließen von Taktlücken an Samstagen

R 91 Esens - Wilhelmshaven

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Wilhelmshaven				
7	Sande				➔ X 14
10	Sanderbusch				
16	Schortens-Heidmühle				
20	Jever				
28	Wittmund				
34	Burhafe (Ostfriesl)				
41	Esens (Ostfriesl)				➔ Bus

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Wilhelmshaven	Esens (Ostfriesl)	30	30	28

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	445	445
Veränderung zu 2008	4	4

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- oder Doppeltraktion

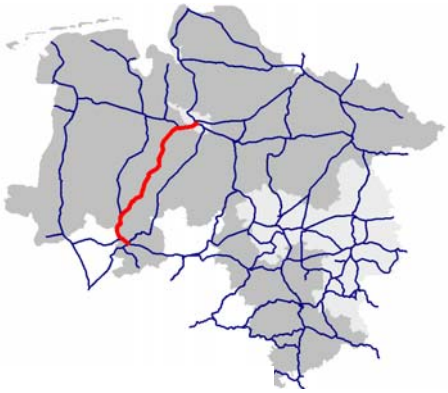
Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Zielkonzept wird mit Einrichtung einer Frühverbindung an Samstagen erreicht

R 92 Bremen - Vechta - Osnabrück

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bremen Hbf				
3	Bremen-Neustadt				
10	*Heidkrug*				
14	Delmenhorst				
20	Ganderkesee				
30	Brettorf				
38	Wildeshausen				
45	Rechterfeld				
50	Goldenstedt (Oldb)				
55	Lutten				
62	Vechta				
70	Lohne (Oldb)				
75	Mühlen (Oldb)				
78	Steinfeld (Oldb)				
82	Holdorf (Oldb)				
92	Neuenkirchen (Oldb)				
96	Rieste				
102	Hesepe				
105	Bramsche				
109	Achmer				
115	Halen				
125	Osnabrück Hasetor				➔ R 95
126	Osnabrück Hbf				➔ SPFV



Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bremen Hbf	Vechta	34	31	26
Vechta	Lohne (Oldb)	38	37	32
Lohne (Oldb)	Osnabrück Hbf	32	30	27

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.467	1.281
Veränderung zu 2008	88	77

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 130 (ca. 130 Sitzplätze)

Sitzplätze: 130 Länge: 41 m Vmax: 120 km/h

in Einfach- oder Doppeltraktion

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Durchgehender Stundentakt am Samstag und Sonntag

Einrichtung von Frühverbindungen am Samstag nach Osnabrück und am Sonntag nach Osnabrück und Bremen

Bedienung von Heidkrug nur noch durch die Linie M 33

Fahrzeug

Erhöhung der Kapazitäten bei einzelnen Zügen durch Anhängen eines zusätzlichen Dieseltriebwagens

R 93 Leer - Nieuweschans (- Groningen)

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Leer (Ostfriesl)				➔ X 8
15	Weener (Gr)				
25	Nieuweschans				

Linie führt weiter nach Groningen

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Leer (Ostfriesl)	Nieuweschans	18	16	16

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	158	158
Veränderung zu 2008	18	18

Fahrzeugeinsatz 2013+

Dieseltriebwagen 180 (ca. 180 Sitzplätze)

Sitzplätze: 194 Länge: 58 m Vmax: 140 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Verschiebung des Zweistundentaktes um eine Stunde zum Fahrplan 2010, um im Bahnhof Leer den Anschluss an die Züge Norddeich - Hannover (X 8) herzustellen.

Verlängerung des Bedienungszeitraums durch Einrichtung eines zusätzlichen Zugpaares an allen Wochentagen

R 95 Bad Bentheim - Osnabrück - Bielefeld

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Bad Bentheim				➔ Bus
4	Schüttorf				
14	Salzbergen				
22	Rheine				➔ X 9
33	Hörstel				
38	Ibbenbüren-Esch				
43	Ibbenbüren				
47	Ibbenb.-Laggenbeck				
68	Osnabrück Hasetor				➔ X 14
69	Osnabrück Hbf				➔ R 92 ➔ R 96
79	Wissingen				
85	Westerhausen				
90	Melle				
97	Bruchmühlen				
106	Bünde (Westf)				
111	Kirchlengern				
121	Brake				
128	Herford				
135	Bielefeld Hbf				

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Bad Bentheim	Rheine	36	34	30
Rheine	Osnabrück Hbf	38	36	32
Osnabrück Hbf	Herford	38	38	34

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	1.708	738
Veränderung zu 2008	49	20

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 140 km/h

Maßnahmen 2013+

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

R 96 Osnabrück - Münster

km	Station	Mo-Fr	Sa	So	Anschluss
0	Osnabrück Hbf				➔ X 14 ➔ R 95
9	Hasbergen				
14	Natrup-Hagen				
19	Lengerich (Westf)				
27	Kattenvenne				
33	Brock-Ostbevern				
39	Westbevern				
50	Münster Hbf				➔ SPFV

Leistungsbilanz 2013+

Bedienungshäufigkeit		Mo-Fr	Sa	So
Osnabrück Hbf	Münster Hbf	48	38	36

Betriebsleistung (in Tsd Zugkm/Jahr)	Gesamt	LNVG
Fahrplan 2013	815	213
Veränderung zu 2008	0	0

Fahrzeugeinsatz 2013+

Elektrotriebwagen 280 (ca. 280 Sitzplätze)

Sitzplätze: 280 Länge: 90 m Vmax: 160 km/h

Elektrotriebwagen 200 (ca. 200 Sitzplätze)

Sitzplätze: 200 Länge: 70 m Vmax: 160 km/h

Maßnahmen 2013+

Fahrplan

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes sind keine Maßnahmen erforderlich

Abschnitt E
Künftige Finanzierung des SPNV

17 Künftiger Finanzierungsrahmen

Um den Handlungsspielraum für die Aufgabenträger im SPNV bestimmen zu können, ist es unabdingbar, die zur Verfügung stehenden Finanzmittel zu definieren. Damit kann allerdings nur ein "Finanzierungsrahmen" vorgegeben werden, der sich nach oben bzw. unten verändern kann. Grund hierfür sind die nicht sicher prognostizierbaren Fahrgelderlöse, die im Fall von Bruttoverkehrsverträgen maßgeblich das Budget der Aufgabenträger bestimmen.

Die zur Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen verfügbaren öffentlichen Gelder speisen sich im Aufgabenträgergebiet der LNVG im Regelfall komplett aus Regionalisierungsmitteln. Andere Finanzierungsquellen stehen normalerweise nicht zur Verfügung (Ausnahme: Teilkompensation der Regionalisierungsmittelkürzungen in 2008 und 2009 aus originären Landesmitteln), so dass sich der künftige Finanzierungsrahmen bestimmen lässt.

Wie in Kapitel 3 erläutert, wird die nächste Revision des Regionalisierungsgesetzes mit Wirkung ab 2015 durchgeführt. Somit besteht zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Konzepts lediglich Planungssicherheit bis Ende 2014. Auch diese ist jedoch nur bedingt, wie die unvorhergesehene Kürzung der Regionalisierungsmittel über ein Haushaltsbegleitgesetz im Jahr 2006 gezeigt hat.

Entwicklung der Regionalisierungsmittel (Reg-Mittel)

Die Regionalisierungsmittel wurden im Jahr 2006 außerplanmäßig gekürzt und für die Jahre 2008 bis 2010 bundesweit auf einen jährlichen Betrag von 6,675 Mrd. € festgelegt. Im Jahr 2007 hat der Bundestag das Regionalisierungsgesetz so angepasst, dass es in 2008 zu einer einmaligen Erhöhung von 65 Mio. € kommt, und der Gesamtbetrag in den Folgejahren mit 1,5 % dynamisiert wird. In der Summe wurde somit für den Zeitraum 2008 bis 2010 gegenüber dem Haushaltsbegleitgesetz in einer Größenordnung von ca. 500 Mio. € "nachgebessert". Die Fortschreibung der Dynamisierung gilt bis 2014. Dann steht die nächste vom Gesetzgeber vorgesehene Revision des Regionalisierungsgesetzes mit Wirkung ab 2015 an.

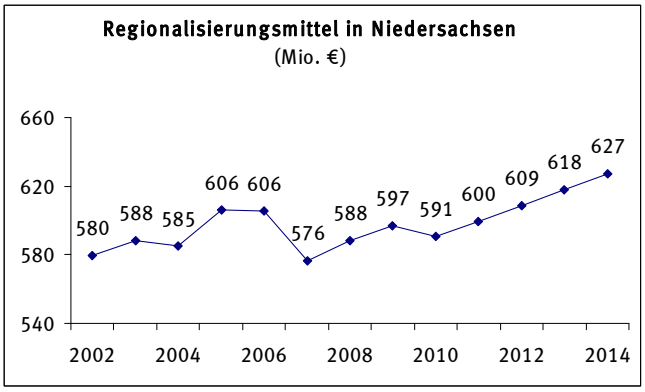


Abbildung E-1
Regionalisierungsmittel in Niedersachsen

Gesamtniedersachsen

Auf Niedersachsen entfallen 8,59 % der gesamten Reg-Mittel. Die sich somit ergebenden Summen bis 2014 sind in Abbildung E-1 dargestellt. Ebenfalls mit dargestellt ist die vom niedersächsischen Landtag beschlossene Teilkompensation der Regionalisierungsmittelkürzung für die Jahre 2008 und 2009. In beiden Jahren wurden je 15 Mio. € an Landesmitteln zur Verfügung gestellt, die sich auf die Aufgabenträger des SPNV und ÖPNV verteilen.

Aufgabenträgergebiet der LNVG

Gemäß der Ende 2007 verabschiedeten Neufassung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes erhält das Land bzw. in seiner Vertretung als Aufgabenträger die LNVG 49,7 % (gerundet) der Regionalisierungsmittel. Davon sind 42,9 % für Bestellerentgelte vorgesehen. Die übrigen 6,8 % können u. a. ebenfalls für die Bestellung von Betriebsleistungen sowie für Investitionen in den SPNV genutzt werden.

Von der Teilkompensation des Landes für die Kürzung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2008 und 2009 entfallen auf die LNVG jeweils 7,6 Mio. €. Geknüpft sind diese Zahlungen an die Bedingung, dass im entsprechenden Maße Bestellungen von Betriebs-

leistungen vorgenommen werden, die anderenfalls unterlassen (d. h. abbestellt) worden wären.

Die LNVG hat somit einen Finanzrahmen von anfangs rund 290 Mio. € zur Verfügung, der ab 2010 mit jährlicher Steigerung von 1,5 % fortgeschrieben wird.

Dabei wird davon ausgegangen, dass die auf Basis des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes vorgenommene Verteilung der Mittel auf die Aufgabenträger beibehalten wird.

Ab dem Jahr 2015 können diese Beträge aufgrund der dann vorgesehenen Revision des Regionalisierungsgesetzes nicht mehr als gesichert angesehen werden. Ob und in welchem Ausmaß der SPNV im Einflussgebiet der LNVG dann ggf. unterfinanziert ist, wird im Kapitel 18 beleuchtet.

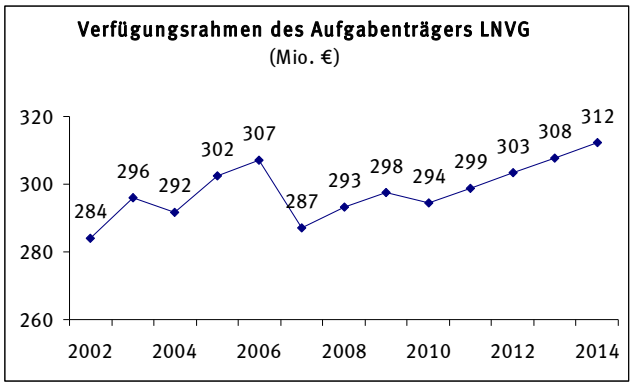


Abbildung E-2
Verfügungsrahmen der LNVG

18 Künftiger Finanzierungsbedarf

18.1 Finanzierungsbedarf bis 2013

Folgende Faktoren beeinflussen die Höhe des zukünftigen Finanzierungsbedarfs:

1. Trassen- und Stationsentgelte
   (im wesentlichen DB Netz AG und DB Station&Service sowie zu sehr geringen Anteilen Infrastrukturbetreiber EVB und VLO),
2. Kosten für
   - Bahnstrom (DB Energie GmbH),
   - Dieselkraftstoff,
   - Löhne für die im Eisenbahnverkehr Beschäftigen und
   - sonstiges (z. B. Materialkosten für Ersatzteile, Betriebskosten für Bahngebäude, allgemeine Bürokosten etc.),
3. Beförderungstarife,
4. Fahrgelderlöse
   Zwischen den reinen Veränderungen der Fahrgastnachfrage (gemessen in der Anzahl der Fahrgäste und der Pkm) und der Veränderung der Fahrgelderlöse besteht kein linearer Zusammenhang. Bei bestimmten Ticketangeboten, z. B. dem Schülerferienticket ist der Anstieg der Fahrgastnachfrage erheblich ausgeprägter als der Anstieg der Erlöse.
5. Veränderung des Zuschussbedarfs durch Wettbewerb. Für den Zuständigkeitsbereich der LNVG zu nennen:
   - Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (Betriebsaufnahme 2010 und 2011).
6. Veränderung des Zuschussbedarfs durch Anpassung des Leistungsangebots
   - Abbestellungen von Zugleistungen oder
   - Zubestellungen von Zugleistungen.

Nachfolgend wird im Rahmen einer Modellrechnung aufgezeigt, welche Kostenmehrungen im Zeitraum 2008 bis 2012 aufgrund der Faktoren 1 bis 4 erwartbar sind und welche Finanzmittel hierfür zur Verfügung stehen. Für die Modellrechnung werden aufgrund langjähriger Erfahrungen folgende Annahmen bezüglich der Steigerung von Kosten und Erlösen getroffen:

- Kosten für die Nutzung von Trassen- und Stationen: 2,5 % pro Jahr,
- Lohnkosten: 4,0 % pro Jahr,
- Kosten für Bahnstrom: 5,0 % pro Jahr,
- Kosten für Diesel: 6,0 % pro Jahr,
- sonstige Kosten: 3,0 % pro Jahr und
- Fahrgelderlöse um 4,0 % pro Jahr (vgl. z. B. Erhöhung im DB-Tarif um durchschnittlich ca. 3,9 % zum 14.12.2008).

Zusammengefasst und gewichtet ergibt sich bei dem oben erläutertem Szenario eine jährliche Steigerung des Zuschussbedarfs von rd. 3 %. Dieser erwarteten Steigerung steht nach dem RegG jedoch nur eine Dynamisierung in Höhe von 1,5 % pro Jahr gegenüber. Wegen dieser nicht ausreichenden Dynamisierung müssen auch zukünftig Wettbewerbsgewinne erzielt werden. Andernfalls würden die nach NNVG der LNVG zu stehenden Mittel nicht ausreichen, um das Zugangebot des Fahrplans 2008 zu bestellen.

Wird das zuvor erläuterte Kosten- und Erlössteigerungsszenario mit dem Finanzierungsbedarf des Jahres 2008 verknüpft, ergibt dies den Finanzierungsbedarf für die Jahre 2008 bis 2012. Bei der Gegenüberstellung des Finanzierungsbedarfs mit dem Verfügungsrahmen (Abbildung E-3) wird deutlich, dass mit den in den Jahren 2008 und 2009 erwirtschafteten Reserven die voraussichtliche Überschreitung des Verfügungsrahmens in den Jahren 2010 bis 2012

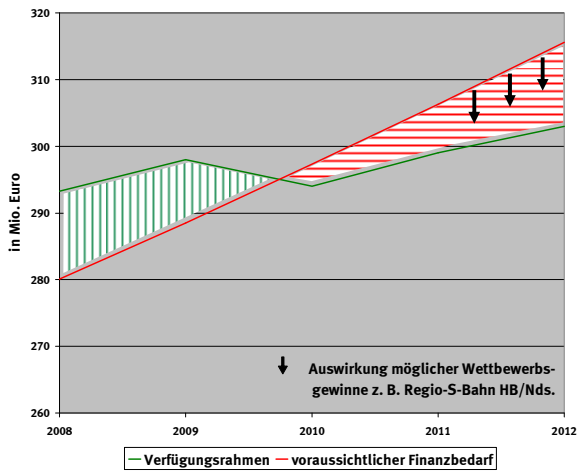


Abbildung E-3
Verfügungsrahmen und Finanzierungsbedarf 2008 bis 2012

kompensiert werden kann. Durch diesen Ausgleich über den Gesamtzeitraum können die im Jahr 2008 von der LNVG bestellten Leistungen bis zum Jahr 2012 finanziert werden – unter der Prämisse, dass der Zuschussbedarf nicht stärker steigt als im obigen Szenario angenommen.

Dieses Ergebnis wäre ohne

- die im Dezember 2006 vorgenommene moderate Abbestellung schwach nachgefragter Zugleistungen und
- die in den Jahren 2008 und 2009 geleistete Teilkompensation mit Landesmitteln (s. Kapitel 17)

nicht erreichbar.

In der Modellrechnung sind Wettbewerbsgewinne wie sie z. B. bei der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ab Dezember 2010 erwartet werden, noch nicht berücksichtigt.

Im Vergleich des Gesamtzeitraums 2008 bis 2012 mit dem Zeitraum vor 2008 ergibt sich im Übrigen ein wesentlicher Unterschied: Seit dem Jahr 1996 konnte der Aufgabenträger LNVG neben der Bestellung von Betriebsleistungen, insbesondere auch Investitionen in neue Fahrzeuge und Stationen, mitfinanzieren. Gerade durch die Mitfinanzierung von Fahrzeugen konnten und können indirekt die Bestellerentgelte reduziert werden, weil auf Seiten der EVU die Komponente des Kapitaldienstes für Fahrzeuge entsprechend reduziert werden konnte und kann. Der Ansatz, das Land Niedersachsen bei seiner Investitionstätigkeit zu unterstützen, ist ab dem Jahr 2008 nicht mehr im bisherigen Umfang möglich; die o. g. "freien" NNVG-Mittel müssen vorrangig zur Finanzierung von Betriebsleistungen eingesetzt werden, also konsumtiv und nicht mehr investiv.

18.2 Finanzierungsbedarf ab 2013

Die Abschätzung des Finanzbedarfs ab dem Jahr 2013 ist aus verschiedenen Gründen mit noch größeren Unwägbarkeiten verbunden. Zu den Unwägbarkeiten, hinter denen sich Chancen aber auch Risiken verbergen können, gehören:

- Allgemeine Entwicklung von Kosten und Erlösen (die im Kapitel zuvor für den Zeitraum bis 2012 getroffenen Aussagen wären für den Zeitraum ab 2013 zu extrapolieren, was die prognostischen Unsicherheiten entsprechend vergrößert).
- Revision des RegG im Jahr 2014 mit Wirkung ab dem Jahr 2015 (absolute Höhe; Dynamisierung).
- Wettbewerbsgewinne, die aus den weiteren zukünftig wettbewerblich vergebenen Zugleistungen resultieren.

Die LNVG wird bei dem letztgenannten Aspekt durch konsequentes Abarbeiten des in Kapitel 7 beschriebenen Wettbewerbsfahrplans das ihrige dazu beitragen, den Anstieg der erforderlichen Finanzmittel zu dämpfen und somit Überschreitungen des Verfügungsrahmens zu minimieren.

Daher kann in der mittelfristigen Perspektive damit gerechnet werden, dass aufgrund der Wettbewerbsgewinne das Zugangebot des Jahres 2008 und die Maßnahmen des Konzepts 2013+ im Rahmen des Verfügungsrahmens finanzierbar sind – soweit sich aus den beiden zuerst genannten Unwägbarkeiten zumindest keine Verschlechterungen gegenüber dem Status quo ergeben.

In der langfristigen Perspektive ist diese Aussage uneingeschränkt nicht möglich:

Im Falle einer weiterhin nicht ausreichenden Dynamisierung der Reg-Mittel würde die hieraus resultierende Finanzierungslücke exponentiell wachsen, so dass sie auch durch Wettbewerbsgewinne nicht mehr geschlossen werden könnte.

A-1	SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen und angrenzenden Bundesländern	12
A-2	Aufgabenteilung im SPNV	13
A-3	SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen	14
A-4	Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen mit angrenzenden Übergangstarifen in Niedersachsen (inkl. der Gebiete Hamburg und Bremen)	17
A-5	Bevölkerungsdichte in den Einheits- und Samtgemeinden in Niedersachsen (Daten: LSKN 2008)	21
A-6	Einwohnerzahlen der Gemeinden mit SPNV-Bedienung (Daten: LSKN 2008)	22
A-7	Gemeinden mit SPNV-Bedienung (Daten: LSKN 2008)	23
A-8	Prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahlen in den Landkreisen und kreisfreien Städten Niedersachsens 2021 gegenüber 2004 (Daten: LSKN)	24
A-9	Alterspyramide (Quelle: LSKN)	25
A-10	Tägliche Verkehrsleistungen nach Fahrtzwecken in Deutschland (Daten: MiD)	25
A-11	Anteil Fahrtzweck Beruf an der täglichen Verkehrsleistung (Daten: MiD)	26
A-12	Anteil Fahrtzweck Ausbildung an der täglichen Verkehrsleistung (Daten: MiD)	26
A-13	Anteil Fahrtzweck Freizeit an der täglichen Verkehrsleistung (Daten: MiD)	27
B-0	Zugkilometer der Aufgabenträger in Niedersachsen (Fahrplan 2008)	31
B-1	Liniennetz im SPNV in Niedersachsen (Fahrplan 2008)	32
B-2	Produktlinien (Fahrplan 2008)	33
B-3	Anteil Betriebsleistungen je Verkehrstag (Fahrplan 2008)	33
B-4	Strecken mit geringem SPNV-Angebot (Fahrplan 2008)	33
B-5	Bedienungshäufigkeit im SPNV Montag bis Freitag (Züge pro Tag; Fahrplan 2008)	34
B-6	Express-Linien Bedienungshäufigkeit (Fahrplan 2008)	35
B-7	Metropol-Linien Bedienungshäufigkeit (Fahrplan 2008)	35
B-8	Regional-Linien Bedienungshäufigkeit (Fahrplan 2008)	35
B-9	Anteil der Personenkilometer je Verkehrstag (Fahrplan 2008)	36
B-10	Mittlere Zugbesetzung je Verkehrstag (Fahrplan 2008)	36
B-11	Strecken mit geringerer Nachfrage (Fahrplan 2008)	36
B-12	Querschnittsbelastung im SPNV Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	37
B-13	Querschnittsbelastung im SPNV Samstag (Fahrplan 2008)	38
B-14	Querschnittsbelastung im SPNV Sonntag (Fahrplan 2008)	39
B-15	Express-Linien Querschnittsbelastung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	40
B-16	Express-Linien mittlere Zugbesetzung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	41
B-17	Metropol-Linien Querschnittsbelastung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	42
B-18	Metropol-Linien mittlere Zugbesetzung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	43
B-19	Regional-Linien Querschnittsbelastung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	44
B-20	Regional-Linien mittlere Zugbesetzung Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	45

B-21	Express-Linien Nachfrage (Fahrplan 2008)	46
B-22	Express-Linien mittlere Besetzung (Fahrplan 2008)	46
B-23	Metropol-Linien Nachfrage (Fahrplan 2008)	46
B-24	Metropol-Linien mittlere Besetzung (Fahrplan 2008)	46
B-25	Regional-Linien Nachfrage (Fahrplan 2008)	47
B-26	Regional-Linien mittlere Besetzung (Fahrplan 2008)	47
B-27	Tagesganglinie im SPNV (alle Linien) (Fahrplan 2008)	47
B-28	Ein-/Aussteiger Montag bis Freitag (Fahrplan 2008)	48
B-29	Spezifischer Zuschussbedarf der SPNV-Linien (in €/Zugkilometer)	49
B-30	Spezifischer Zuschussbedarf der SPNV-Linien (in €/Personenkilometer)	49
B-31	SPNV-Investitionen (1996 bis 2009)	51
B-32	Fahrzeuginvestitionen und -förderung	51
B-33	Fahrzeugbestand des niedersächsischen Fahrzeugpools (Stand 2009)	52
B-34	Fahrzeugförderung in Niedersachsen	52
B-35	Fahrzeuginvestitionen durch DB Regio	53
B-36	Investitionen in Stationen (ohne EXPO)	53
B-37	Stationsprogramme in Niedersachsen	54
B-38	Investitionen in Schienenstrecken (1996 bis 2009; ohne EXPO)	56
C-1	Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Aufgabengebiet der LNVG (Zugkilometer inkl. vergebene Leistungen; Stand 2009)	57
C-2	Bisherige Wettbewerbsverfahren der LNVG und angrenzender Aufgabenträger	58
C-3	Bisherige Wettbewerbsverfahren der LNVG und angrenzender Aufgabenträger mit Angaben der Betreiber und Zugkm-Anteil	59
C-4	Geplante Inbetriebnahmezeitpunkte zukünftiger Wettbewerbsverfahren bis 2014	61
C-5	Vertragslaufzeiten der DB-Verkehrsverträge angrenzender SPNV-Aufgabenträger	61
C-6	Zukünftige Wettbewerbsverfahren der LNVG und angrenzender Aufgabenträger (bis 2014)	62
C-7	Aufteilung der Kosten im SPNV (Quelle: Der Nahverkehr 3/2008)	63
C-8	Entwicklung der Verkehrs-, Betriebsleistung im Teilnetz Weser-Ems	66
C-9	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz Weser-Ems 1998 bis 2000 (NordWestBahn)	66
C-10	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Netz Weser-/Lammetalbahn 2003 bis 2006 (eurobahn)	66
C-11	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude 1993 bis 2007 (EVB)	67
C-12	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz RE-Hamburg 2003 bis 2007 (metronom)	67
C-13	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Teilnetz Uelzen – Göttingen 2005 bis 2007 (metronom)	68

C-14	Entwicklung Betriebsleistung LNVG	73
C-15	Systemmerkmale Express-Netz	73
C-16	Systemmerkmale Metropol-Netz	74
C-17	Systemmerkmale Regional-Netz	74
C-18	Integraler Taktfahrplan	75
C-19	Richtwerte für Angebotsstandards	76
C-20	Fahrzeugeinsatz im SPNV im Zuständigkeitsbereich der LNVG (Fahrplan 2009)	80
C-21	Fahrzeugstandards für die einzelnen Produktlinien	81
C-22	Eisenbahn-Infrastruktur	84
C-23	Streckeninfrastruktur in Niedersachsen	85
C-24	Infrastrukturvorhaben seit 1996	86
C-25	Bahnsteighöhen "Zielzustand 2013+" im Zuständigkeitsbereich der LNVG	91
C-26	Niedersächsisches Stationsprogramm "Niedersachsen ist am Zug 2"	93
C-27	Übersicht: Fragenbeispiele thematisch geordnet	103
C-28	SPNV-Pünktlichkeit in Niedersachsen 1996 bis 2008	105
D-1	Linienkonzept Zielnetz 2013+	108
D-2	Leistungsveränderung Zielnetz 2013+ bezogen auf Fahrplan 2008 nach Aufgabenträgern	109
D-3	Bedienungsstandard der einzelnen Linien im Zielnetz 2013+	110
D-4	Linienverknüpfung Zielnetz 2013+	111
D-5	Fahrzeugkonzept Zielnetz 2013+	113
D-6	Kenndaten der Express-Linie Hamburg – Lüneburg – Uelzen (Fahrplan 2008)	114
D-7	Kenndaten der Express-Linie Hamburg – Bremen (Fahrplan 2008)	115
D-8	Kenndaten der Express-Linie Bremerhaven – Bremen – Osnabrück (Fahrplan 2008)	116
D-9	Kenndaten der Express-Linie Uelzen – Hannover – Göttingen (Fahrplan 2008)	117
D-10	Kenndaten der Express-Linien Bielefeld/Rheine – Braunschweig (Fahrplan 2008)	118
D-11	Kenndaten der Express-Linie Norddeich – Bremen – Hannover (Fahrplan 2008)	119
D-12	Kenndaten der Express-Linie Emden – Münster (Fahrplan 2008)	121
D-13	Kenndaten der Express-Linie Cuxhaven – Hamburg (Fahrplan 2008)	123
D-14	Kenndaten der Express-Linie Hannover – Halle (Saale) (Fahrplan 2008)	124
D-15	Kenndaten der Express-Linie Hannover – Bad Harzburg (Fahrplan 2008)	125
D-16	Kenndaten der Regional-Linie Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück (Fahrplan 2008)	126
D-17	Kenndaten der Metropol-Linie Hamburg – Lüneburg (Fahrplan 2008)	128
D-18	Kenndaten der Metropol-Linie Hamburg – Tostedt (Fahrplan 2008)	129
D-19	Kenndaten der Metropol-Linie Rotenburg – Bremen (Fahrplan 2008)	129
D-20	Kenndaten der Metropol-Linie Stade – Hamburg-Neugraben (Fahrplan 2008)	130
D-21	Kenndaten der Metropol-Linie Bremen-Vegesack – Verden (Fahrplan 2008)	131
D-22	Kenndaten der Metropol-Linie Bremerhaven – Bremen (Fahrplan 2008)	132

D-23	Kenndaten der Metropol-Linie Bremen – Twistringen (Fahrplan 2008)	133
D-24	Kenndaten der Metropol-Linie Oldenburg – Bremen (Fahrplan 2008)	133
D-25	Kenndaten der Metropol-Linie Nordenham – Bremen (Fahrplan 2008)	134
D-26	Kenndaten der Metropol-Linien Minden/Nienburg – Hannover – Haste (Fahrplan 2008)	135
D-27	Kenndaten der Metropol-Linie Hannover – Lehrte – Hildesheim (Fahrplan 2008)	136
D-28	Kenndaten der Metropol-Linie Hannover – Hildesheim (Fahrplan 2008)	136
D-29	Kenndaten der Metropol-Linie H Flughafen – Hannover – Paderborn (Fahrplan 2008)	137
D-30	Kenndaten der Metropol-Linie Celle – Hannover (Fahrplan 2008)	137
D-31	Kenndaten der Metropol-Linie Celle – Lehrte – Hannover (Fahrplan 2008)	138
D-32	Kenndaten der Regional-Linie Bremerhaven – Bremervörde - Buxtehude (Fahrplan 2008)	138
D-33	Kenndaten der Regional-Linie Cuxhaven – Bremerhaven (Fahrplan 2008)	139
D-34	Kenndaten der Regional-Linie Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden (Fahrplan 2008)	140
D-35	Kenndaten der Regional-Linie Bremen – Soltau – Uelzen (Fahrplan 2008)	141
D-36	Kenndaten der Regional-Linie Buchholz – Soltau – Hannover (Fahrplan 2008)	142
D-37	Kenndaten der Regional-Linie (Lübeck –) Büchen – Lüneburg (Fahrplan 2008)	142
D-38	Kenndaten der Regional-Linie Lüneburg – Dannenberg (Fahrplan 2008)	143
D-39	Kenndaten der Regional-Linie Uelzen – Salzwedel (– Magdeburg) (Fahrplan 2008)	143
D-40	Kenndaten der Regional-Linie Uelzen – Braunschweig (Fahrplan 2008)	144
D-41	Kenndaten der Regional-Linie Hildesheim – Braunschweig (Fahrplan 2008)	144
D-42	Kenndaten der Regional-Linie Bodenfelde – Northeim (Fahrplan 2008)	145
D-43	Kenndaten der Regional-Linie Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen (Fahrplan 2008)	146
D-44	Kenndaten der Regional-Linie Holzminden – Kreiensen (Fahrplan 2008)	146
D-45	Kenndaten der Regional-Linie Kreiensen – Bad Harzburg (Fahrplan 2008)	147
D-46	Kenndaten der Regional-Linie Göttingen – Northeim – Nordhausen (Fahrplan 2008)	148
D-47	Kenndaten der Regional-Linie Braunschweig – Seesen – Herzberg (Fahrplan 2008)	148
D-48	Kenndaten der Regional-Linie Osnabrück – Bielefeld (Fahrplan 2008)	149
D-49	Kenndaten der Regional-Linie Löhne – Hildesheim – Bodenburg (Fahrplan 2008)	150
D-50	Kenndaten der Regional-Linie Göttingen – Kassel (Fahrplan 2008)	150
D-51	Kenndaten der Regional-Linie Esens – Sande – Wilhelmshaven (Fahrplan 2008)	151
D-52	Kenndaten der Regional-Linie Bremen – Vechta – Osnabrück (Fahrplan 2008)	152
D-53	Kenndaten der Regional-Linie Leer – Nieuweschans (– Groningen) (Fahrplan 2008)	153
D-54	Kenndaten der Regional-Linie Bad Bentheim – Osnabrück – Bielefeld (Fahrplan 2008)	154
D-54	Kenndaten der Regional-Linie Osnabrück – Münster (Fahrplan 2008)	155
E-1	Regionalisierungsmittel in Niedersachsen	205
E-2	Verfügungsrahmen der LNVG	206
E-3	Verfügungsrahmen und Finanzierungsbedarf 2008 bis 2012	207

∅ H	durchschnittlicher Haltestellen-abstand
∅ V	durchschnittliche Beförderungs-geschwindigkeit
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
B+R	Bike + Ride
BB-DB	Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
DB S&S	DB Station & Service AG
DB	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschafts-forschung e. V.
Dosto	Doppelstock
EDR	Ems-Dollar-Region
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EIBV	Eisenbahninfrastrukturbenutzungs-verordnung
E-Lok	Elektro-Lokomotive
EntflG	Entflechtungsgesetz
ERB	eurobahn
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ET	Elektrotriebwagen
EU	Europäische Union
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemein-schaft
Fpl	Fahrplan
GfK	Gesellschaft für Konsumforschung
GV	Güterverkehr
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover
HB	Freie Hansestadt Bremen
Hbf	Hauptbahnhof
HH	Freie und Hansestadt Hamburg
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
INFAS	Institut für angewandte Sozialwis-senschaft GmbH
IR	InterRegio
ITF	Integraler Taktfahrplan
LCC	Life-Cycle-Costs
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSKN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Nieder-sachsen
LVS	Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
ME	metronom
MEr	metronom regional
MiD	Studie "Mobilität in Deutschland 2002" Hrsg. Bundesministerium für Verkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
M-Linie	Metropol-Linie
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NE-Bahn	Nichtbundeseigene Eisenbahn

NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
nph	Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
NWB	NordWestBahn GmbH
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs "Regionalisierungsgesetz"
Reg-Mittel	Regionalisierungsmittel
RH	Region Hannover
R-Linie	Regional-Linie
RSB	RegioStadtBahn Braunschweig
RTA	Regionaler Ticketautomat
Sa	Samstag
So	Sonntag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Tfz	Triebfahrzeug
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH
VLO	Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VRB	Verbundtarif Region Braunschweig
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH
VT	Verbrennungstriebwagen
VVOWL	VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe
X-Linie	Express-Linie
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
Zugkm	Zugkilometer
ZVM	Zweckverband SPNV Münsterland

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: 500 Exemplare
Druck: Carl Küster Druckerei GmbH, Hannover