

# LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten  
aus Niedersachsen

## Vorwort



Mitte August hat die EU-Kommission den Erwerb der Arriva plc durch die Deutsche Bahn AG genehmigt. Kartellrechtliche Auflage ist, dass die DB AG die gesamten Deutschland-Aktivitäten von Arriva unmittelbar wieder verkaufen muss. Aus niedersächsischer Sicht hätten wir uns auch einen Verkauf in Teilpaketen vorstellen können, indem z. B. die OHE zusammen mit ihren metronom-Anteilen und ihren Busgesellschaften ein Teilpaket gebildet hätte. Bis Ende des Jahres soll nun ein Käufer für Arriva Deutschland im Rahmen eines Bieterwettbewerbs gefunden werden. Nach Angaben der DB AG ist das Interesse an der Übernahme groß. Es bleibt abzuwarten, ob sich am Ende die Erwartungen der DB AG vor allem in finanzieller Hinsicht erfüllen werden. Wir hoffen, dass im Rahmen des Bieterwettbewerbs ein Käufer gefunden wird, der sich langfristig im SPNV und ÖPNV sowohl in Niedersachsen als auch in Deutschland insgesamt intensiv engagieren will. Vor allem der SPNV braucht in Anbetracht der bundesweiten Zunahme an Ausschreibungen nicht weniger sondern mehr Wettbewerber. ■

Klaus Hoffmeister  
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn  
Geschäftsführer  
(Sprecher)



Der Niedersachsen-Tarif wird auch am Automaten zu erhalten sein

## Aufsichtsrat der LNVG beschließt die Einführung eines landesweiten SPNV-Tarifs

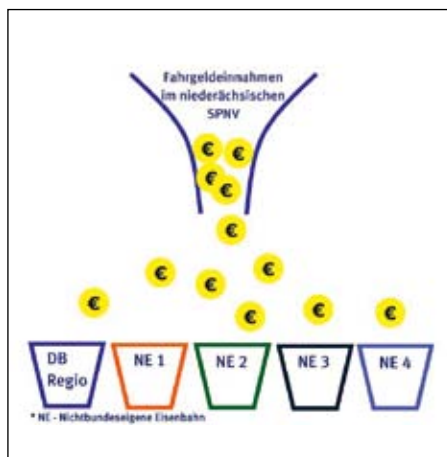
In Anlehnung an den Landestarif in Schleswig-Holstein erarbeitet die LNVG in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern Region Hannover (RH) und Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), den Ländern Hamburg und Bremen sowie allen in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einen landesweiten Tarif im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Mit der Aufsichtsratsentscheidung am 12. Oktober 2010 ist der Startschuss für die Umsetzung zu Ende 2012 gefallen. Bis Ende des Jahres entscheiden die Aufgabenträger RH und ZGB ebenfalls darüber, ob sie dieses Projekt unterstützen und sich an einer Gesellschaft beteiligen werden. Die Länder Hamburg und Bremen unterstützen ebenso dieses Projekt. Bis dahin sind aber noch viele Verträge zu erarbeiten und abzustimmen.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Seit Ende des Jahres 2008 sind zwei renommierte Unternehmensberatungen damit beauftragt, in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten eine Tarifstruktur zu erarbeiten, die sich eng an den heute bestehenden Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn anlehnt. Für die EVU sollen unter anderem Möglichkeiten geschaffen werden, im SPNV Sonderangebote einführen zu können, um so beispielsweise zu Tageszeiten, in denen noch genug freie Plätze vorhanden sind, mehr Fahrgäste in die Züge zu holen. Der neue landesweite SPNV-Tarif soll für alle Fahrten innerhalb Niedersachsens sowie zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg gelten. Bestehende Verkehrsverbünde wie z. B. der Großraum Verkehr Hannover (GVH), der Verbundtarif Region Braunschweig (VRB), der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) und der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN) bleiben davon unberührt. Für nach und von Niedersachsen ein- und ausbrechende Fahrten wird weiterhin das bundesweit gültige Preissystem der DB angewendet. Im Rahmen des Projektes wird auch an Lösungen gearbeitet, dass Fahrgäste, die nach der Fahrt mit der Eisenbahn, mit dem



Der Niedersachsen-Tarif soll eine gerechte Verteilung der Fahrgeldeinnahmen garantieren.

Bus oder der Stadtbahn weiterfahren wollen, künftig nur noch einen Fahrschein benötigen. Derzeit werden zwei oder sogar bis zu drei Fahrscheine benötigt, wenn Fahrgäste außerhalb von Verbänden unterwegs sind und umsteigen wollen. Dies ist umständlich und kostet Zeit beim Fahrkartenaufkauf. Künftig soll daher „Ein Fahrschein für ganz Niedersachsen“ über das gesamte Fahrscheinsortiment angeboten werden.

Dieses Ziel wird aber nur schrittweise umsetzbar sein. Mit einem landesweiten SPNV-Tarif für Niedersachsen wird dafür nun die Voraussetzung geschaffen.

Für die EVU ist später auch der Vorteil verbunden, mehr Einfluss auf die Fortschreibung des Preissystems und auf die Schaffung neuer, z. B. auch aus touristischer Sicht interessanter Angebote ausüben zu können. Den regionalen Bedürfnissen kann so deutlich eher Rechnung getragen werden.

Die heute existierende Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen zwischen der DB und den Nichtbundes-eigenen Eisenbahnunternehmen (NE-Bahnen) wird von den NE-Bahnen als intransparent eingestuft. Mit dem landesweiten SPNV-Tarif wird somit auch eine transparente und diskriminierungsfreie Methode zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen geschaffen.

Die Aufgabenträger erhoffen sich Sicherheit bei der Einnahmeaufteilung, größeren Einfluss aller in Niedersachsen verkehrenden EVU auf die Tarifgestaltung sowie attraktive Angebote von Bietern bei Ausschreibungen von SPNV-Betriebsleistungen. Letztendlich sollen dadurch auch die Zuschusszahlungen der Aufgabenträger an die EVU gesenkt werden.

Mandy Malchrzycki

Wettbewerb

## Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen beginnt neues Kapitel im SPNV



Das neue Fahrzeug für die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Unter dem Namen „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ beginnt die NordWestBahn (NWB) mit einem neuen Kapitel im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ab 12. Dezember 2010 übernimmt die NWB den Betrieb auf den neuen Regio-S-Bahn-Linien

- RS2 Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen
- RS3 Bremen Hbf – Oldenburg – Bad Zwischenahn und
- RS4 Bremen Hbf – Nordenham.

Die Linie RS1 Bremen-Farge – Bremen Hbf – Verden folgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011.

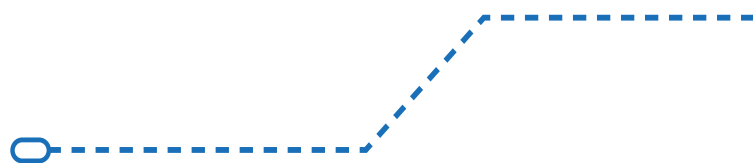
Die NWB wird auf allen Linien neue Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental der Firma Alstom (Salzgitter) einsetzen. Alle Fahrzeuge sind klimatisiert, videoüberwacht und mit einem behindertengerechten WC

sowie mehreren großräumigen Mehrzweckbereichen für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder ausgestattet. Unterschiedliche Fahrzeuggrößen ermöglichen ein flexibles Sitzplatzangebot (dreiteilig mit ca. 190, fünfteilig mit fast 300 Sitzplätzen). In den nachfragestarken Hauptverkehrszeiten (HVZ) können daher Zügeinheiten in Doppeltraktion mit bis zu 600 Sitzplätzen eingesetzt werden. Auf einen 1.-Klasse-Bereich wurde aufgrund bisher äußerst geringer Auslastung und in der Regel kurzer Reiseweiten verzichtet. Die Züge sind an Bahnsteigen mit einer

Regelhöhe von 76 cm stufenfrei zugänglich. Eine Spaltüberbrückung an allen Türen sorgt auch bei eingeschränkter Mobilität für einen bequemen und sicheren Ein- und Ausstieg. Alle Bahnsteige, die heute noch nicht die notwendige Regelhöhe aufweisen, sollen in den nächsten Jahren modernisiert werden. Für niedrige Bahnsteige verfügen die Elektrotriebwagen über eine zusätzliche Trittstufe. Wesentliches Angebotsmerkmal auf den Linien der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ist ein stündlicher Basistakt an allen Wochentagen. Insbesondere für die Linien von

Bremen nach Nordenham und Twistringen verbessert sich dadurch das Angebot. Auf einzelnen Streckenästen wird es einen 30-Minutentakt geben, zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hbf ab Dezember 2011 in den HVZ sogar einen 15-Minutentakt. Durch die Verlängerung der Linie RS3 über Oldenburg hinaus erhält auch Bad Zwischenahn ein stündliches Angebot. Mit den beschleunigungsstarken Elektrotriebwagen verkürzen sich zudem auf allen Linien die Fahrzeiten um drei bis acht Minuten.

Falk Fehsenfeld



Angebotskonzept

## Das Hanse-Netz verbindet die Hanse-Städte



Der westliche Endpunkt des Hanse-Netzes ist Bremen.

Der erfolgreiche Nahverkehr zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen geht in die zweite Runde. Unter dem Titel „Hanse-Netz“ wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 das neue Angebotskonzept im Nordosten Niedersachsens an den Start gehen. Damit reagiert die LNVG auf den dynamischen Fahrgastanstieg im südlichen Hamburger Umland, der viele Züge in den Hauptverkehrszeiten „aus den Nähten platzen“ ließ. Zudem soll das Fahrplanangebot nach Ham-

burg und Bremen für alle Unterwegsstationen verbessert und damit der Wunsch vieler Kunden nach umsteigefreien Verbindungen erfüllt werden. Dazu wird zwischen Bremen und Hamburg neben der schon jetzt bestehenden Express-Linie, die an den aufkommensstärksten Bahnhöfen hält, eine weitere durchgehende Metropo-Linie geschaffen, die überall hält. Letztere ersetzt die beiden Linien zwischen Bremen und Rotenburg sowie zwischen Tostedt und Hamburg und

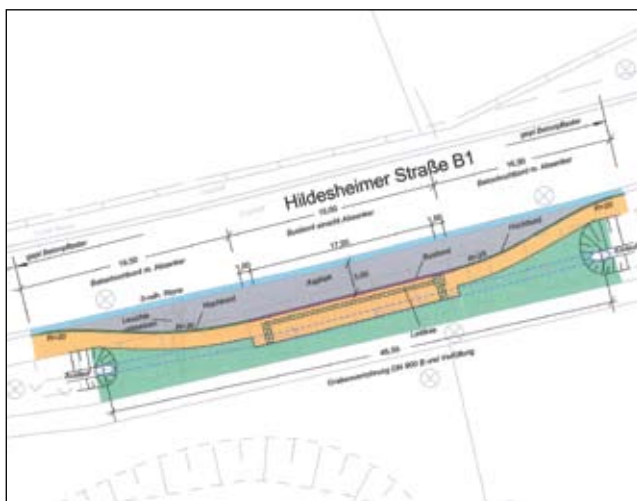
schließt gleichzeitig die bisherige Lücke im Angebot zwischen Rotenburg und Tostedt. Damit erhalten alle Stationen zwischen Bremen und Hamburg ganztags halbstündlich bzw. stündlich schnelle Direktverbindungen in beide Metropolen.

Zudem gibt es künftig für die Pendler aus Richtung Buchholz und Lüneburg in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Züge nach Hamburg. Ab Dezember werden auch alle von Bremen und Uelzen kommenden Züge ganztägig bis zum Hamburger Hauptbahnhof durchfahren. Damit dort kein Stau entsteht, müssen sich immer zwei Züge ein Bahnsteiggleis teilen. Wegen der begrenzten Länge der Bahnsteige werden dafür statt Acht-Wagen-Züge künftig Sieben-Wagen-Züge eingesetzt. Unter dem Motto „Ein Wagen weniger schafft Platz für einen weiteren Zug“ können dadurch in den Hauptverkehrszeiten die Sitzplätze um bis zu 50 Prozent gesteigert werden.

Für dieses Konzept hat die LNVG zusätzliche Doppelstockwagen beschafft, die ab dem Fahrplanwechsel von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH eingesetzt werden, auf deren Zuverlässigkeit und bewährten Service die Fahrgäste auch künftig vertrauen können. Das Unternehmen hat sich im Ausschreibungsverfahren durchgesetzt und wird für weitere acht Jahre den Nahverkehr im neuen Hanse-Netz prägen.

Joachim Ebinger

## Erste Erfahrungen mit dem Grunderneuerungsprogramm



Das Grunderneuerungsprogramm läßt auch die Förderung von Planungskosten zu.

Als Reaktion auf die Wirtschaftskrise wurde das Grunderneuerungsprogramm kurzfristig geschaffen (siehe auch LNVG.info Nr. 12). Deshalb hatten die Antragsteller in 2009

nur etwa ein halbes Jahr Zeit, Anträge für 2010 einzureichen. Dennoch wurden für das Grunderneuerungsprogramm 2010 113 Anträge bei der LNVG gestellt. Insgesamt konnten 91 Anträge in das Förderprogramm aufgenommen werden. Den übrigen Anträgen konnte nicht entsprochen werden, weil die Fördervoraussetzungen nicht gegeben waren. Der Gesamtumfang der Investitionen beträgt 38,5 Mio., wobei eine Förderung von 25,3 Mio. gewährt wird.

Bei den Maßnahmen gibt es verschiedene Schwerpunkte. Den weit überwiegenden Teil (ca. 2/3) stellt die Grunderneuerung von Bushaltestellen dar. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf den beiden Stadtbahnssystemen in Braunschweig und Hannover, für die

ein Viertel der gesamten Fördersumme reserviert ist. Hier sind die Mittel bereits im ersten Jahr voll ausgeschöpft worden. Einen weiteren finanziellen Schwerpunkt bildet die Grunderneuerung von Busbetriebshöfen. Viele wurden in den 60iger und 70iger Jahren gebaut und bedürfen einer grundsätzlichen Erneuerung. Hier können die Zuwendungen im Einzelfall siebenstellige Beträge erreichen.

Für das Jahr 2011 mussten die Anträge bis Ende Mai 2010 eingereicht werden. Es gingen 97 Anträge bei der LNVG ein. Diese werden derzeit auf Vorliegen der Fördervoraussetzungen geprüft und im positiven Fall gegen Ende des Jahres in das Förderprogramm Grunderneuerung aufgenommen.

Insgesamt ist die LNVG mit der Nachfrage nach dem Grunderneuerungsprogramm sehr zufrieden. Es zeigt sich, dass der Ansatz richtig war, Fördermöglichkeiten für die Erhaltung der Infrastruktur im ÖPNV zu schaffen.

Jürgen Römer

## Finanzierungsbeiträge des Landes zum ÖPNV in Niedersachsen

Auch in Niedersachsen ist der ÖPNV ein Zuschussgeschäft. Landesseitig werden hierfür Mittel in nicht unerheblichem Umfang konsumtiv oder investiv eingesetzt. Sie werden per Gesetz den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellt. Besonders zu nennen sind hierbei das Regionalisierungsgesetz (RegG) und das Entflechtungsgesetz (EntfLG). Mit dem 1996 eingeführten RegG wurden vordringlich Mittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an die Länder übertragen. In Niedersachsen sind es aktuell 590,7 Mio., die gemäß dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz auf die verschiedenen Empfänger verteilt werden. Auf die drei Aufgabenträger des SPNV (Region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig, LNVG) entfallen davon 379,3 Mio. für die Bestellung von SPNV-Betriebsleistungen. Hinzu kommen noch 53,9 Mio., welche die SPNV-Aufgabenträger für Investitionen oder weitere Betriebsleistungen verwenden können. Weitere 19,8 Mio. gehen an die Aufgabenträger des straßen-

gebundenen ÖPNV, die für den Bus- und Straßenbahnverkehr verantwortlich sind. Mit diesen seit 2005 gewährten Mitteln sollen die ÖPNV-Aufgabenträger Spielraum für eine Verbesserung des ÖPNV erhalten. Für ihre Verwaltungskosten erhalten sie ferner eine sog. „Pro-Kopf-Pauschale“ in Höhe von 8,1 Mio.

Aus den restlichen Regionalisierungsmitteln, die beim Land verbleiben, werden die gesetzlichen Ausgleichszahlungen für verbilligte Schülerfahrkarten nach § 45a PBefG geleistet (aktuell ca. 87 Mio.). Der verbleibende Rest der Regionalisierungsmittel wird vom Land disponiert und weit überwiegend für die Förderung von Investitionen in den ÖPNV und SPNV eingesetzt.

Auch die Mittel aus dem EntfLG werden investiv eingesetzt. Von den vom Bund zugewiesenen Mitteln entfallen nach Vorgabe des Landes 40% auf den ÖPNV und 60% auf den Straßenbau. Dieser Schlüssel gilt seit Jahren und garantiert Planungssicherheit. Aus den etwa 49,5 Mio. für den ÖPNV

werden Investitionen vornehmlich des straßengebundenen ÖPNV gefördert, die von Kommunen, privaten Investoren und Verkehrsunternehmen getätigt werden. Über die Mittel aus dem EntfLG und dem RegG trägt Niedersachsen somit ganz wesentlich zur Finanzierung des ÖPNV bei.

Jürgen Römer



Hochbahnsteige zählen zu Investitionen in den straßengebundenen ÖPNV.

Wettbewerb

## Die Erfolgsgeschichte der NordWestBahn und des Wettbewerbs in Niedersachsen

Mit der europaweiten Ausschreibung für das Weser-Ems-Netz im Jahr 1997 führte die LNVG das erste Wettbewerbsverfahren durch. Im November 2000 nahm dann die NordWestBahn (NWB) den Betrieb auf.

Die LNVG schuf die Grundlagen für die Umsetzung eines neuen Angebots durch den Ausschreibungsgewinner und investierte nicht nur rund 81 Millionen Euro in die Strecke und die Bahnhöfe, sondern beschaffte auch alle 34 Triebwagen für das Weser-Ems-Netz. Innerhalb von nur zwei Jahren verdoppelten sich die Fahrgastzahlen, besonders die Strecke Osnabrück – Vechta – Bremen erfreut sich hoher Zuwächse von 560 Prozent. Nicht nur verbesserte Fahrpläne, Schnelligkeit und Pünktlichkeit bescherten das Fahrgastplus. Hoher Servicestandard, moderne Züge und die Nähe zur Region sind die Erfolgsfaktoren. Der NWB gelang es, sich in der Bevölkerung als „Unsere Bahn“ ein sehr positives Image aufzubauen. Schnell musste die LNVG mit der Beschaffung und Bereitstellung weiterer Fahrzeuge reagieren. Der unerwartet hohe und nachhaltige Erfolg bestärkte die LNVG,

den Wettbewerb zu intensivieren. Im Jahr 2003 ging metronom zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen sowie die eurobahn auf der Weser-/Lammetalbahn an den Start. Im Jahr 2005 übernahm metronom nach gewonnenem Ausschreibungswettbewerb auch den SPNV auf der Strecke Uelzen – Göttingen. In allen genannten Streckennetzen beschaffte die LNVG die Fahrzeuge, die sie gegen eine Miete dem jeweiligen Betreiber zur Verfügung stellt. Damals diente dieses Verfahren dem Aufbau eines Wettbewerbsmarktes im SPNV, heute sichert der so genannte Fahrzeugpool der LNVG in Zeiten der weltweiten Finanzkrise den Wettbewerb und möglichst günstige Fahrzeugfinanzierungen. Bei der aktuellen Ausschreibung der drei Teilnetze „Weser-Elbe“, „Heidekreuz“ und „Weser-/Lammetal“ stellt die LNVG deshalb ebenfalls die Fahrzeuge.

Um die Erfolgsstory im Weser-Ems-Netz fortzusetzen und um auf die weiter anhaltenden Fahrgastzuwächse zu reagieren, kann die NWB inzwischen über zehn weitere, fabrikneue Triebwagen vom Typ „Lint 41“



Hans-Joachim Menn, Sprecher der Geschäftsführung der LNVG, tauft das Jubiläumfahrzeug zusammen mit den Geschäftsführern der NWB, Hansrüdiger Fritz und Martin Meyer-Luu, sowie Prof. Bernd Müller, Stadt Oldenburg

von der LNVG verfügen. Gleichzeitig werden in sämtlichen NWB-Zügen neue Fahrkartenautomaten installiert, die einfacher zu bedienen sind und den Kunden zum Beispiel eine Bezahlung mit EC-Karte erlauben.

Ralf Hoopmann

Finanzierung

## Ein neues Stationspreissystem



Auch der Bahnhof Barnten wurde mit Fördermitteln des Landes Niedersachsen ausgebaut.

Die Nutzer der bundesweit rund 5400 Bahnhöfe müssen zur Finanzierung dieser Stationen beitragen. Kostenpflichtig ist das Eisenbahnunternehmen, das an einer Station zum Fahrgastwechsel hält. Die Entgelte für die Nutzung der Stationen sind so zu bemessen, dass der Wettbewerb nicht missbräuchlich beeinträchtigt wird; dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten in unangemessener Weise überschreiten.

Die Bundesnetzagentur hat im Dezember 2009 das Stationspreissystem der DB Station&Service AG für ungültig erklärt. Maßgeblich dafür war, dass die bisher erhobenen Preise

nicht die tatsächliche Kostensituation widerspiegeln. Dies führt zur Ungleichbehandlung von Eisenbahnunternehmen – und damit auch von Aufgabenträgern wie der LNVG, die Nahverkehrszüge bestellen und finanzieren. Die DB Station&Service AG hat am 20. September 2010 neue Entgeltgrundsätze vorgestellt, die ab 01. Januar 2011 in Kraft treten sollen. Aus Sicht der LNVG ist das vorgesehene Regelwerk ein Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl werden nach einer der DB AG zugeleiteten Stellungnahme noch Nachbesserungen für erforderlich gehalten. So soll die Preisbildung auf verschiedenen Angebotselementen wie der

Bahnsteiglänge, das Vorhandensein von Aufzügen oder das Vorhalten von Servicepersonal beruhen, wobei sich der Preis am jeweils maximalen Angebotsumfang ausrichten soll. Das bedeutet, dass es für die Preisgestaltung unerheblich wäre, ob alle Bahnsteige einer Station mit Aufzügen barrierefrei erreichbar wären oder nur ein einziger.

Durch eine individuelle Preisgestaltung und die stationsgenaue Verrechnung von Baukostenzuschüssen würde sich nach Auffassung der LNVG dagegen der Anreiz, die Modernisierung von Stationen weiter zu fördern, erhöhen. Deswegen setzt sich die LNVG für weitgehende Kostengerechtigkeit und Transparenz ein, um Fördermittel gezielt einsetzen und den Nahverkehr so effizient wie möglich organisieren zu können. Da die künftigen Kategoriepreise noch nicht bekannt sind, können die finanziellen Auswirkungen noch nicht abschließend bewertet werden.

Dieter Sandmann/Matthias Koch

## Was sind...

### ...SPNV-Produktlinien?

Der Verkehrsmarkt stellt unterschiedliche Ansprüche an den SPNV. So sollen Nahverkehrszüge die regionalen Zentren über große Distanzen miteinander verbinden, die Feinerschließung in den Metropolregionen übernehmen und den ländlichen Raum bedienen, um dort die Grundmobilität sicherzustellen.

Damit Marktpotentiale durch ein zielgerichtetes Nahverkehrsangebot optimal ausgeschöpft werden können, sollte dieses nach seinen wesentlichen Verkehrsaufgaben differenziert werden. Ausgehend von den verkehrlichen Aufgaben und den nachfragespezifischen Anforderungen können drei übergeordnete Nahverkehrsprodukte definiert werden:

- Express
- Metropol
- Regional

Die funktionale Abgrenzung des Angebots anhand von Produktlinien ist ein erster Ansatz, um Standards für die Weiterentwicklung des SPNV zu definieren und das Angebot an den unterschiedlichen Beförderungswünschen der Kunden auszurichten.

In den nächsten drei Ausgaben der LNVG.info werden die wesentlichen Systemmerkmale der einzelnen Produktlinien beschrieben.

Brigitte Tomann ■

## IMPRESSUM



### 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.info, www.lnvg.info

**Besuchen Sie unseren umgestalteten Internetauftritt und erfahren Sie noch mehr über SPNV in Niedersachsen, über Förderung und Finanzierung, nationalen oder internationalen Buslinienverkehr sowie weitere Themen.**

Redaktion: LNVG

Ausgabe: November 2010

Auflage: 3.000

Fotos: Jürgen Hörstel, Andreas Kolmer,

NordWestBahn, Alstom, Salzgitter:

B. Rosenthal

Grafische Umsetzung:

B&B. Werbeagentur, Hannover

Druck: Benatzky Druck und Medien GmbH, Hannover

## Veränderungen im Fahrplanangebot ab 12. Dezember 2010

Die LNVG hat sich in ihrem SPNV-Konzept 2013+ unter anderem Ausweitungen des Bedienungsangebots zum Ziel gesetzt. Einige streckenbezogene Verbesserungen können bereits zum Fahrplan 2011 umgesetzt werden. Wegen der positiven Nachfrageentwicklung in den metronom-Zügen zwischen Cuxhaven, Stade und Hamburg werden an Sonntagen dort vier zusätzliche Zugpaare verkehren. So entsteht auch sonntags in beiden Richtungen ein durchgängiger Stundentakt zwischen 10 und 21 Uhr.

Zwischen Rotenburg und Verden wird an Montagen bis Freitagen in den beiden Hauptverkehrszeiten (HVZ) ein Stundentakt angeboten, damit entspricht die LNVG insbesondere den Pendlerwünschen nach mehr Flexibilität. Allerdings muss vom 01.05. bis 29.10.2011 an Montagen bis Freitagen wieder Schienenersatzverkehr eingerichtet werden, da baubedingt Fernverkehrs- und Güterzüge über diese Strecke umgeleitet werden. Anders als im aktuellen Fahrplan werden aber 2011 die Züge am Wochenende nicht von den Umleitungen beeinträchtigt und verkehren somit ganzjährig wie gewohnt zwischen Rotenburg und Minden.

Ein zusätzliches Zugpaar am Nachmittag (Stendal ab 16:41/Uelzen ab 18:02 Uhr) wird auch auf der Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal das Angebot für Pendler verbessern. Die Züge verkehren täglich außer samstags. Am Samstagabend schließen auf der Linie Uelzen – Hannover – Göttingen zwei zusätzliche metronom-Züge (Uelzen ab 21:09/Göttingen ab 21:07 Uhr) eine bisherige Taktlücke. Eine schnelle Frühverbindung mit dem Regional-

Express (RE) von Montag bis Freitag wird um 05:20 Uhr ab Bremerhaven-Lehe mit den Zwischenhalten Bremerhaven und Osterholz-Scharmbeck nach Bremen eingesetzt. In der Gegenrichtung fährt ein neuer Zug ab Bremen um 05:56 Uhr.

Das Angebot zwischen Oldenburg und Bremen wird im RE-System durch Taktverdichtungen in der HVZ ergänzt: Montag bis Freitag ab Oldenburg um 05:42, 13:42 (Schülerzug bis Hude), 15:52 und freitags um 17:52 Uhr, ab Bremen um 05:54 und 15:35 Uhr, Montag bis Donnerstag sowie an Freitagen um 14:35 und 16:35 Uhr.

Die von Oldenburg nach Cloppenburg probeweise eingeführte Spätverbindung am Samstagabend wird beibehalten. Neue Fahrzeuge machen in der HVZ zwischen Osnabrück und Wilhelmshaven montags bis freitags zusätzliche Fahrten möglich. Auch eine Taktlücke am Abend kann geschlossen werden. Die Strecke Bremen – Osnabrück erhält einen durchgehenden Stundentakt am Wochenende und mehr Frühverbindungen. Der Fahrplan am Samstagmorgen zwischen Esens und Wilhelmshaven wird durch ein zusätzliches Zugpaar optimiert.

An Sonntagen wird auf dem Haller Willem durch drei zusätzliche Zugpaare zwischen Osnabrück und Bielefeld ein Stundentakt eingeführt. Die Abfahrten in Bielefeld sind um 10:03, 12:03 und 14:03 Uhr, in der Gegenrichtung fahren die Züge um 08:35, 10:35 und 12:35 Uhr ab Osnabrück. Die erste Abfahrt an Sonntagen ist in beiden Richtungen nachfragebedingt eine Stunde später.

Katrin Berens/Jan Krok ■



Ab Dezember an Sonntagen vier zusätzliche metronom-Zugpaare zwischen Cuxhaven, Stade und Hamburg