

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Der Bundesgerichtshof hat am 8. Februar 2011 entschieden, dass Betriebsleistungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Grundsatz auszuschreiben sind. Vorausgegangen waren Auseinandersetzungen zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio AG, die in einen Vergleich mündeten. Darin wurden der DB Regio AG im Ausgleich für den Verzicht auf Forderungen gegen den VRR S-Bahn-Leistungen über den bisherigen Verkehrsvertrag hinaus per Direktvergabe zugesagt. Dagegen hatte ein Wettbewerber geklagt, der sich selbst um S-Bahn-Leistungen bewerben wollte. Der Direktvergabe werden durch das Urteil enge Grenzen gesetzt, unter bestimmten Voraussetzungen ist sie aber auch weiterhin möglich. Die LNVG fühlt sich durch das Urteil in ihrer langjährigen Wettbewerbsstrategie bestätigt. Nur mit Hilfe dieses Wettbewerbs war die in Niedersachsen erreichte Qualitätssteigerung im Angebot und der mit Wettbewerbsgewinnen finanzierte Ausbau der Infrastruktur möglich.

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Bald mehr Wettbewerb im Busfernverkehr

Ist das neue PBefG verfassungswidrig?

Der Entwurf zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) soll bereits zum 1. Januar 2012 in Kraft treten – ein ambitioniertes, um nicht zu sagen, unrealistisches Ziel. Wird der „Gordische Knoten“ nun endlich gelöst?

Das Regulierungskonzept setzt auf Wettbewerb zwischen Fernverkehrsunternehmen auf Straße und Schiene. Die Schwellen für den Markteintritt bzw. -austritt von Busunternehmen sind niedrig und Genehmigungserfordernisse werden abgelöst durch Anzeigen bei der Genehmigungsbehörde (GB), zum Beispiel bei Fahrplanänderungen oder Einstellung einer Linie. Den bekannten „Altunternehmer-Schutz“ oder die Konkurrenten-Verdrängungsansprüche, wie sie das PBefG derzeit standardisiert, soll es im Busfernverkehr nicht mehr geben – das ist in Verbindung mit der weitgehenden Liberalisierung nur konsequent.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1



Ein ÖDA im ÖPNV schließt eigenwirtschaftliche Verkehre künftig aus

Eine Deregulierung wie im Fernverkehr gibt es im ÖPNV aufgrund der Anpassung an die EU-Verordnung 1370/2007 nicht. Es gilt weiter der Vorrang „eigenwirtschaftlicher“ Verkehre, allerdings neu definiert: Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) schließen die Eigenwirtschaftlichkeit künftig aus, was die bisherige Genehmigungspraxis wesentlich ändert. Ausgleichsleistungen nach dem Sozial-

gesetzbuch und solche nach § 45 a PBefG stehen der Eigenwirtschaftlichkeit nicht entgegen. Das gilt ebenso für Zahlungen, die dem Unternehmer über „Allgemeine Vorschriften“ nach der VO 1370 oder sonstige handelsrechtliche Erträge zufließen, wobei im Genehmigungsverfahren nicht geprüft wird, ob diese beihilfekonform sind. Stellt der Markt kein eigenwirtschaftliches Angebot bereit, kann der Aufgabenträger (AT) einen ÖDA vergeben und den bestellten Verkehr durch „ausschließliche Rechte“ schützen. Diese stehen künftig neben der Liniengenehmigung, die solche Rechte nicht vermittelt und von der GB erteilt wird. Die GB erhält zudem neue, auch konfliktträchtige Aufgaben, wie zum Beispiel ein bestehendes Ausschließlichkeitsrecht zu überprüfen.

Der Genehmigungswettbewerb wird im Gesetz erstmals geregelt. Die Verfahrensstruktur ähnelt wesentlich dem von der LNVG entwickelten Modell. Der Entwurf setzt Antragsfristen, lässt die Anhörung erst nach Antragsschluss beginnen und eröffnet der GB bzw. dem Verkehrsunternehmer (VU) die

Option, Antragsmodifikationen zuzulassen bzw. Antragsinhalte verbindlich zuzusichern. Entscheidend ist künftig das bessere Verkehrsangebot. Allerdings kann der im Wettbewerb erfolgreiche Unternehmer sich später von der GB wieder entbinden lassen, soweit er sein Angebot nicht verbindlich zugesichert hat – eine systemische Schwäche des Entwurfes.

Verfassungsrechtlich sehr kritisch zu bewerten ist hinsichtlich Art. 3 und Art. 12 Grundgesetz das privilegierte Nachbesserungsrecht (Exklusiver Last Call) des Altbetreibers. Bei einem von der LNVG geführten und 2010 als verfassungskonform eingestuften Genehmigungswettbewerb hatte das Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass die GB allen VU einen chancengleichen Marktzugang sichern müsse. Antragsnachbesserungen seien damit nur dann vereinbar, wenn sie allen VU in gleicher Weise eingeräumt würden. Der Spruch aus Karlsruhe lässt keinen Spielraum: Ein Exklusiver Last Call wäre verfassungswidrig.

Rainer Peters

Wettbewerb

Drei Dieselnetze vor dem Start

Die Gewinner der unter Federführung der LNVG und Beteiligung der Freien Hansestadt Bremen, der Region Hannover und des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe durchgeführten europaweiten Ausschreibung um das so genannte „Dieselnetz 2011“ mit den Teilloosen Weser-Elbe, Heidekreuz und Weser/Lammetalbahn stehen seit Februar fest.

Im **Weser-Elbe-Netz** fährt auch künftig die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) die jährlich rund 1,32 Millionen Zugkilometer im Rahmen eines zehnjährigen Verkehrsvertrags. Während die EVB für den Zugverkehr zwischen Bremerhaven und Buxtehude schon heute selbst verantwortlich ist, übernimmt sie nun auch zwischen Cuxhaven und Bremerhaven den Betrieb in eigener Verantwortung, wo sie bislang als Subunternehmer der DB Regio AG tätig war. Künftig werden in dem Teilnetz nur noch moderne LINT-Triebwagen eingesetzt, außerdem wird am Wochenende zwischen Cuxhaven und Bremerhaven im Stundentakt gefahren.

Auf der **Weser/Lammetalbahn** hingegen kommt es zu einem Betreiberwechsel. Die



EVB fährt künftig auch hier in eigener Verantwortung: Cuxhaven – Bremerhaven

NordWestBahn GmbH (NWB) übernimmt hier für zehn Jahre den Betrieb zwischen Bünde (Westfalen), Hildesheim und Bodenburg im Umfang von jährlich etwa 1,35 Millionen Zugkilometern. Sie hat sich dabei gegen zwei Mitbewerber durchgesetzt und löst den bisherigen Betreiber eurobahn ab.

Im **„Heidekreuz“** zwischen Buchholz in der Nordheide und Hannover sowie zwischen Bremen und Uelzen fährt ab Fahrplanwechsel im Dezember für acht Jahre die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE)

mit jährlich rund 2,6 Millionen Zugkilometern. Die OHE setzte sich hier gegen fünf Konkurrenten durch und löst die DB Regio AG als Betreiber für den SPNV ab. Die OHE befand sich bisher mehrheitlich im Eigentum der Arriva Deutschland, die wiederum zwischenzeitlich im Rahmen des Erwerbs der Arriva plc durch die Deutsche Bahn AG als kartellrechtliche Auflage von der DB AG weiterveräußert werden musste. Den Zuschlag hierfür hat ein Konsortium unter Führung der Italiener

Fortsetzung auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2



OHE fährt unter italienischer Führung künftig auch Personenverkehr in Niedersachsen

schen Staatsbahn Trenitalia erhalten. Für Trenitalia ist das Heidekreuz das erste gewonnene Ausschreibungsnetz nach der

Übernahme der Arriva Deutschland, die nun unter der neuen Bezeichnung „Netinero“ firmiert.

Insgesamt wurden im Verfahren elf Angebote von sieben Unternehmen abgegeben. Die beteiligten Aufgabenträger sind mit dieser großen Resonanz sehr zufrieden. Die Bereitstellung der Fahrzeuge über den Pool der LNVG dürfte hier in Anbetracht der anhaltenden Finanzkrise maßgebend gewesen sein.

Bei keinem der drei ausgeschriebenen Teillösungen wurde ein Nachprüfungsverfahren beantragt. Somit bereitet die LNVG gemeinsam mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und den beteiligten Nachbargaufgabenträgern die Betriebsaufnahmen vor.

Ralf Hoopmann

Technik

Die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – Nadelöhr für einen modernen SPNV?

Bis Ende der 90er Jahre wurden Eisenbahnfahrzeuge maßgeblich von der Deutschen Bahn (DB) zugelassen. Das Unternehmen entwickelte die Vorgaben dafür anhand geltender Normen und Rechtsvorschriften, auf Basis eigener Vorschriften sowie internationaler Empfehlungen der Union internationale de chemin de fer (UIC). Fahrzeuge und ihre Komponenten wurden in Prüfcentren der DB getestet. Das Ergebnis: exakteste Vorgaben für die Schienenfahrzeugindustrie, die diese für die DB umsetzte. Das Unternehmen erhielt so getestete und einsatzfähige Fahrzeuge. Der Akt der Zulassung war eher eine „Formsache“. Durch die Marktöffnung im Eisenbahnsektor und eine damit verbundene höhere Nachfrage auf Seiten privater Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne derartiges Know-how und Testmöglichkeiten, wurde der Fahrzeugindustrie die Zulassung ihrer eigenen Produkte auferlegt. Sie musste nun sowohl die Entwicklungsarbeit leisten als auch die erforderlichen Prüfungen durchführen und dies mit Gutachten belegen.

Das nationale Regelwerk für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wird etwa seit dem Jahr 2000 zunehmend ersetzt durch europäische Normen und Bestimmungen. Insbesondere mit der transeuropäischen Interoperabilitätsverordnung (kurz TEIV) sind eine Reihe technischer Spezifikationen – sogenannte TSI – eingeführt worden. Eine weitere, die TSI Locomotive and Passengers, kurz TSI LOC&PAS, steht kurz vor der Ein-



Know-how und Fahrzeugbau-Normen mußten mit der Marktöffnung im SPNV neu erarbeitet werden

führung. Sie enthält zum Teil höhere Anforderungen an Schienenfahrzeuge, zum Beispiel Funktionen für Ausnahmesituationen sowie Vorgaben für Klimatisierung, Brandschutz und Bremsen. Dadurch wird der Zeitraum von der Auftragserteilung über Konstruktion, Begutachtung und Zulassung bis zur Fertigstellung einer neuen Fahrzeugbaureihe ganz erheblich verlängert werden. Es ist mit einem Zeitraum von rund vier Jahren zu rechnen.

Es steht außer Frage, dass die Harmonisierungsbestrebungen auf europäischer Ebene wichtig und notwendig sind. Brauchen wir aber wirklich einheitliche, europaweite Standards für kleine Fahrzeuge auf Regionallinien? Brauchen wir im Nahverkehr wirklich Züge, die von Lappland bis Sizilien durchfahren können? Technisch ist das zweifellos

leistbar – aber ist das auch wirtschaftlich vernünftig? Kostensteigerungen von bis zu zwanzig Prozent, mit denen Schienenfahrzeughersteller rechnen, würden langjährige Rentabilitätserfolge, die durch Wettbewerb im SPNV erzeugt wurden, erheblich schmälern. Für Loks und Wagen des regionalen SPNV stellt sich die Frage der europäischen Standards nicht in der Schärfe wie für den Personenfernverkehr oder den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Deshalb sollten die technischen Spezifikationen auch entsprechende Abstufungen für den Regionalverkehr vorsehen.

Wenn sich die Zulassung von neuen Eisenbahnfahrzeugen demnächst erheblich verlängert, müssen Ausschreibungen von Betriebsleistungen für Strecken, auf denen auch Neufahrzeuge zum Einsatz kommen sollen, rund sechs Jahre vor Betriebsaufnahme oder sogar noch früher begonnen werden. Der Herstell- und Zulassungsprozess darf aber nicht zum Nadelöhr für einen modernen Fahrzeugpark, für attraktive, wirtschaftliche und damit letzten Endes konkurrenzfähige Verkehrsangebote werden. Deswegen sollten alle Beteiligten dafür eintreten, dass Schienenfahrzeuge schneller und reibungsloser zugelassen werden. Ein Weiterbetrieb von altem Zugmaterial, weil die neuen Loks und Wagen im Entwicklungs- und Genehmigungsprozess feststecken, wäre die mit Abstand schlechteste Lösung.

Thomas Nawrocki

Was ist...

...eine Express-Linie?

Im SPNV verbinden Express-Linien die regionalen Zentren auf entsprechend ausgebauten Hauptstrecken. Sie sind schnell, umsteigefrei und verkehren täglich im Stundentakt. Zielgruppen sind Pendler und Gelegenheitskunden mit höheren Reiseweiten. Folgende Merkmale charakterisieren die Angebotsstruktur im Express-Netz:

- Höchstgeschwindigkeit 160 km/h im elektrifizierten Netz und mindestens 120 km/h im Dieselnetz
- hält nur an aufkommensstarken Stationen, sofern parallele Bedienung durch Regional- bzw. Metropol-Linien vorhanden
- große Haltestellenabstände, im Mittel größer als 10 km
- hohe Beförderungsgeschwindigkeiten (70 bis 100 km/h) und damit konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw
- gleichbleibende Umsteigemöglichkeiten und verlässliche Takte ermöglichen optimale Anschlüsse an den übrigen SPNV und den Fernverkehr
- ganztägiger Stundentakt, der ab ca. 22 Uhr zugunsten parallel verkehrender Regional- oder Metropol-Linien eingeschränkt sein kann
- Einsatz von Doppelstock-Zügen im elektrifizierten Netz
- Einsatz von Zugbegleitern in allen Zügen
- besondere Serviceeinrichtungen wie zum Beispiel ein Bistrobereich.

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.de, www.lnvg.de

Fotos: Jürgen Hörstel, Benno Kast,
Andreas Kolmer, KVG Stade,
Thomas Nawrocki,

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Mai 2011

Auflage: 3.000

Grafische Umsetzung und Druck:
B&B. Werbeagentur, Hannover
Druckerei Küster, Hannover

Vorbereitungsgesellschaft für den niedersachsenweiten SPNV-Tarif startet

Die Vorbereitungsgesellschaft für den niedersachsenweiten SPNV-Tarif soll zum 1. Juli 2011 unter Leitung von Herrn Andreas Meyer ihre Tätigkeit aufnehmen. Der Diplom-Geograf Meyer, bisher Geschäftsführer der OWL Verkehr GmbH in Bielefeld, wurde von einer Auswahlkommission bestehend aus Vertretern der drei niedersächsischen Aufgabenträger und zwei Vertretern der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen als neuer Geschäftsführer ausgewählt. Die neue Gesellschaft wird zunächst unter der Adresse der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) in Hannover angesiedelt sein. Somit ist von den beteiligten Aufgabenträgern, LNVG, Region Hannover und dem Zweckverband Großraum Braunschweig, eine wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, die Einführung des neuen Eisenbahntarifs zu Ende 2012 sicherzustellen. Die neue Gesellschaft soll die erforderlichen Vorar-

beiten für einen reibungslosen Start des Niedersachsentarifs leisten. Im Laufe des Jahres 2012 soll der Gesellschafterkreis um die in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen erweitert werden. Die Gesellschaft soll als Tarifagentur künftig vorrangig die neutrale und transparente Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten vornehmen. Durch die Einführung des niedersachsenweiten SPNV-Tarifs ist die Voraussetzung dafür geschaffen, in absehbarer Zukunft das Umsteigen im Nahverkehr zwischen Bahn und Bus auch außerhalb von Verbänden in nur einen Fahrschein integriert anzubieten. Bis diese Möglichkeit allerdings gegeben ist, müssen mit den Partnern vor Ort, also den Busunternehmen und Landkreisen, Verhandlungen über die Ausgestaltung dieser Anschlussmobilität aufgenommen und zum Abschluss gebracht werden.

Mandy Malchrzycki/Susanne Wecken ■

Fahrzeuge



Die Neuen bei der NWB



In den neuen Triebwagen kein Problem:

Windeln wechseln auf dem ausklappbaren Wickeltisch

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 sind bei der NordWestBahn zehn fabrikneue Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 der fünften Bauserie in Betrieb gegangen. Die spurtarken, von Alstom in Salzgitter produzierten Fahrzeuge erweiterten den niedersächsischen Fahrzeugpool auf 324 Fahrzeuge. Sie ersetzen fünf Triebwagen aus dem Baujahr 2003, die noch älteres Material bei der EVB abgelöst haben und erhöhen die Anzahl der Triebwagen im Teilnetz Weser-Ems von 34 auf 39. Das ist dringend nötig, um die weiterhin ansteigende Fahrgastnach-

frage zu bewältigen, bestehende Zugverbindungen zu verstärken und um neue Verbindungen im Nordwesten Niedersachsens ermöglichen zu können. Die Fahrzeuge verfügen über 130 Sitz- und ca. 120 Stehplätze. Über zehn Prozent der Sitze sind breiter und somit besonders für eingeschränkt mobile Personen geeignet. Diese Plätze befinden sich in Türrähe und sind entsprechend gekennzeichnet.

Neuer technischer Standard sind unter anderem ein Rußpartikelfilter zur deutlichen Minderung von Emissionen sowie ein ausfahrbarer Schiebetritt, der den Zwischenraum vom Zug zur Bahnsteigkante überbrückt, so dass der Reisende unfallfrei ein- und aussteigen kann. Zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl der Fahrgäste trägt eine Videoüberwachungsanlage bei, die gleichzeitig Vandalismus vorbeugen soll. Eltern von Kleinkindern bieten diese neuen Fahrzeuge die Möglichkeit, während der Fahrt bequem die Windeln zu wechseln: In der Toilette lässt sich nämlich ein Wickeltisch ausklappen.

Benno Kast ■