

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Das Jahr 2011 neigt sich dem Ende entgegen – Anlass, zurückzuschauen auf Erreichtes und einen Ausblick zu wagen. Ein wichtiges Ereignis war zweifellos die im Sommer vereinbarte Tarifkooperation mit DB Fernverkehr: Ab Ende 2013 können alle Reisenden die InterCity-Züge zwischen Norddeich Mole und Bremen zum günstigen Nahverkehrstarif nutzen. Zusätzlich werden deutlich mehr InterCity ab Emden und – erstmals überhaupt – Doppelstockwagen im Fernverkehr eingesetzt. Mit dieser Kooperation haben wir ein weiteres Mal Neuland betreten. Dabei geht es keineswegs darum, den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr zu subventionieren, sondern unter den konkreten verkehrlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen Synergien zu schaffen: Ostfriesland wird dann stündlich und umsteigefrei zum günstigen Nahverkehrspreis an Bremen angebunden – und für Reisende in weiter entfernte Regionen bleiben nicht nur die heutigen Fernverkehrsanschlüsse erhalten, sondern werden in Umfang und Qualität sogar verbessert. Damit bieten sich ab diesem Zeitpunkt allen Kunden, ebenso wie Ostfriesland mit seinen touristischen Zielgebieten, noch attraktivere Verbindungen. ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Zwischen Bremen und Norddeich gilt der Nahverkehrsfahrschein für den Zug ab 2014 auch im IC

Ab Mitte Dezember 2013 zum Nahverkehrspreis IC fahren

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 werden sich Schienenpersonennah- (SPNV) und -fernverkehr (SPFV) zwischen Bremen und Norddeich Mole in einem bundesweit einmaligen Modellprojekt ergänzen, so dass sich das Gesamtangebot deutlich verbessert.

Von da an soll, wie im SPNV-Konzept 2013+ der LNVG beschrieben, zwischen Bremen und Emden ein Stundentakt für alle Nahverkehrskunden eingerichtet werden. Der Fernverkehr ist derzeit zwar fahrplantechnisch in das SPNV-Angebot integriert, aber aufgrund unterschiedlicher Tarife für preisbewusste Bahnfahrer nicht vollständig nutzbar. Lediglich Zeitkarteninhaber des Verkehrsverbundes Bremen Niedersachsen (VBN) können mit einem Preisaufschlag Intercity-Züge (IC) nutzen.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1



Fahrzeugstudie der DB AG für Doppelstockwagen im Fernverkehr

Das derzeitige SPNV-Angebot hat zudem Schwachstellen. Die durchgehenden Regional-Express-Züge (RE) Hannover – Norddeich sind sehr gut ausgelastet, zeit- und abschnittsweise aber auch überlastet. Die Züge, die nur zwischen Oldenburg und Emden fahren, sind hingegen wenig ausgelastet, weil Reisende in Richtung Bremen in Oldenburg umsteigen müssen. Im dort möglichen IC-Anschluss werden Nahverkehrsfahrscheine allerdings nicht anerkannt. Insbesondere im Abschnitt Oldenburg – Bremen wird es daher in den RE-Zügen – auch aufgrund des Zweistundentaktes – immer enger. Die zusätzlich verkehrenden Verstärker im SPNV müssen von den Aufgabenträgern und damit vom Steuerzahler teuer finanziert werden.

Ab dem Fahrplan 2014 werden dann zwischen Norddeich Mole und Bremen alle Nahverkehrsfahrscheine (zum Beispiel Niedersachsenticket, Semesterticket und alle VBN-Fahrscheine) auch in allen ICs anerkannt. Dies gilt auch im Ab-

schnitt Norddeich – Leer für die IC-Züge in und aus Richtung Münster. Für Fahrten über Bremen und Leer hinaus gilt in den IC-Zügen weiterhin der Fernverkehrstarif.

Der Fernverkehr verdreifacht Ende 2013 das Angebot zwischen Oldenburg und Emden von derzeit drei auf neun Zugpaare. Zwischen Emden und Bremen werden sich also IC- und RE-Züge im Zweistundentakt abwechseln und so Direktverbindungen im Stundentakt zum Nahverkehrstarif bieten. Auch zwischen Emden und Hannover kann dann stündlich zum Nahverkehrspreis gefahren werden – und zwar jeweils zweistündlich direkt oder mit Umsteigen in Bremen bei gleicher Reisezeit. Aber auch Fernverkehrskunden profitieren von dem neuen Konzept, weil zusätzliche umsteigefreie Verbindungen an die niedersächsische Nordseeküste angeboten werden.

IC- und RE-Züge sollen minutengenau vertaktet werden. Die IC- und RE-Züge bedienen

alle Zwischenhalte, das heißt, IC-Züge halten dann auch in Hude, wodurch hier jede zweite Stunde ein Halt hinzukommt. Auch die saisonalen Angebotslücken im Abschnitt Emden – Oldenburg werden geschlossen. Der Fernverkehr wird hier sein Angebot mit neuen Doppelstockzügen auch qualitativ, entsprechend dem heutigen ICE-Standard, verbessern. Bundesweite Einsatzpremiere ist am 15. Dezember 2013. Zeitgleich werden in den RE-Zügen mehr Sitzplätze angeboten und die Mitnahmemöglichkeit von Gepäck und Fahrrädern verbessert. Fahrradmitnahme – allerdings nur mit Reservierung – wird auch in den IC-Zügen gestattet sein.

Ermöglicht wird diese Kooperation durch eine Vereinbarung der beiden zuständigen SPNV-Aufgabenträger mit DB Fernverkehr. Danach erstatten das Land Bremen und die LNVG dem Fernverkehr einen Ausgleich für die durch die Anerkennung der günstigeren Nahverkehrstarife entstehenden Fahrgeldeinbußen. Dies ist preiswerter, als zusätzliche Züge im SPNV zu bestellen, was aufgrund von schon heute hoch ausgelasteten Streckenabschnitten auch schwer umsetzbar wäre. Das Zusammenspiel aller Neuerungen von der strecken- und produktbezogenen Gültigkeit der Nahverkehrstickets im SPNV über neue Fahrzeuge und ergänzende Fahrplanangebote bis hin zu mehr Sitzplätzen soll langfristig wirken und ist zunächst bis Dezember 2022 vereinbart worden. Die Vorteile des verbesserten Bahnangebotes werden nicht nur die Kunden honorieren, sondern sich die gesamte touristisch geprägte Region, einschließlich der ostfriesischen Nordseeinseln zunutze machen.

Falk Fehsenfeld

Marketing

Chancen eines Vertriebskonzeptes

Einheitlich, zuverlässig und möglichst einfach: So sollen Bahnfahrergäste im Nahverkehr in Niedersachsen, Hamburg und Bremen künftig ihren Fahrschein beziehen. Ein mit diesem Ziel durch die drei niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger sowie Hamburg und Bremen entwickeltes Vertriebskonzept wird nun schrittweise umgesetzt.

Unabhängig davon, mit welchem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Fahrgäste in oder außerhalb von Verkehrsverbänden unterwegs sind, sollen sie ihren Fahrschein künftig einheitlich vor Reisebeginn erwerben. Verlassen können sie sich dabei darauf, dass an allen



Moderne Fahrkartenautomaten künftig an allen Bahnhöfen

Bahnstationen moderne Automaten aufgestellt werden, die ihnen rund um die Uhr zur Verfügung stehen und an denen natürlich auch Fahrplanauskünfte zu erhalten sind. Zeiten, in denen Fahrgäste raten müssen, ob auf dieser Linie Automaten im Zug genutzt werden können oder nicht, sollen nach der Neuvergabe des Weser-Ems-Netzes (derzeit wird der SPNV dort von der Nord-WestBahn betrieben) der Vergangenheit angehören.

An aufkommensstarken Standorten werden ferner personenbediente Verkaufsstellen mit Mindestöffnungszeiten garantiert, überraschende Schließungen soll es dort nicht mehr geben.

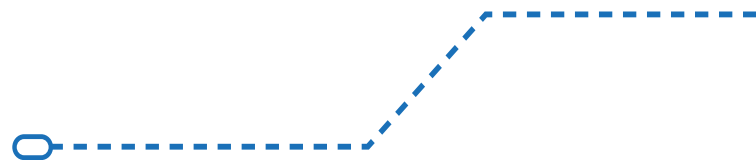
Spürbar zuverlässiger ist die heutige Automaten-Generation, sei es durch besseren Schutz vor Vandalismus oder die Möglichkeit der Online-Überwachung. Sollten in Einzelfällen dennoch Störungen auftreten, können diese direkt an die Zugbegleiter gemeldet werden, die dann zahlungsbereite Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis nicht als Schwarzfahrer behandeln werden.

Eher komplizierter denn einfacher erscheint Fahrgästen heute der Fahrkartenaufkauf an größeren Bahnhöfen. Automaten verschiedener EVU, noch dazu mit Unterschieden bei Benutzerführung und Sortiment, verunsichern vielfach. Daran ändert sich kurzfristig leider nur wenig, denn die SPNV-Aufgabenträger können und

wollen ihren EVU nicht verwehren, gleichberechtigt zur Deutsche Bahn AG (DB AG) Fahrscheine im Eigenvertrieb zu verkaufen. Die DB AG erlaubt anderen EVU aber derzeit nicht, Fernverkehrsfahrscheine zu verkaufen. An größeren Bahnhöfen erweist sich das unter heutigen Bedingungen leider als sehr ineffizient.

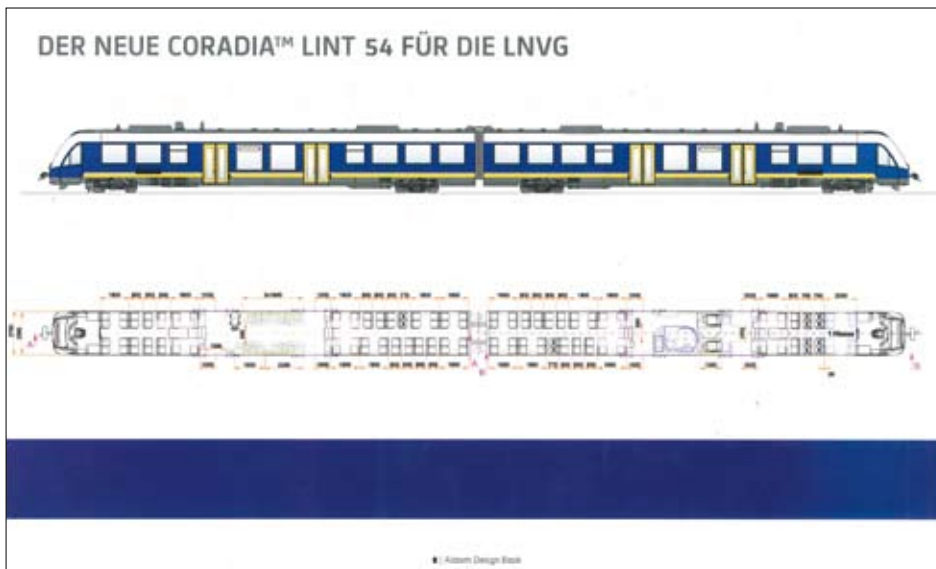
Im Rahmen künftiger Ausschreibungen werden die SPNV-Aufgabenträger deshalb die Voraussetzungen dafür schaffen, vorhandene Doppelstrukturen nach und nach zu beseitigen. Gelingt dies, ist das Ziel erreicht: Bahnfahrer kommen einheitlich, zuverlässig und auch einfach an ihren Fahrschein.

Katrin Herrmann/Ruben Rödel ■



Fahrzeuge

Neue Dieseltriebwagen für Niedersachsens Südosten



Fahrzeugstudie: mögliche Außenansicht und Platzaufteilung im Inneren

Für das im Frühjahr zwischen LNVG und Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) vereinbarte Regionalbahnkonzept 2014+ sollen auf den Strecken Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg, Uelzen – Braunschweig – Bad Harzburg/Goslar und Lüneburg – Dannenberg neue Dieseltriebwagen eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge werden durch die LNVG beschafft und in den Fahrzeugpool aufgenommen. Für das geplante Betriebskonzept werden 28 Fahrzeuge benötigt.

Die LNVG hat dazu eine EU-weite Ausschreibung zur Lieferung von Dieseltriebwagen durchgeführt. Nach Auswertung der Angebote ist die Vergabe des Auftrags im Wert von circa 120 Millionen Euro im Oktober an die Firma Alstom Transport Deutschland GmbH in Salzgitter erfolgt. Die Fahrzeuge vom Typ LINT 54 sollen bis Dezember 2014 gebaut, zugelassen und geliefert werden. Sie werden im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistungen dem künftigen Betreiber im Diesel-

netz „Südostniedersachsen“ zur Verfügung gestellt und erfüllen die heute geltenden Normen hinsichtlich mobilitätseingeschränkter Reisender, Lärm- und Abgasemissionen sowie der Sicherheit in Tunneln und beim Crashverhalten.

Der LINT 54 wird 155 Sitzplätze in komfortablen Abständen bekommen, wie sie aus den Doppelstockzügen der LNVG bekannt sind, sowie mit einem großzügigen Mehrzweckbereich und einer behindertengerechten Toilette ausgestattet sein. Für Rollstuhlfahrer sind separat freizuhaltende Stellflächen mit Fahrgaststühlen vorgesehen. Mobilitätseingeschränkte Personen erwarten komfortable und leicht erreichbare Sitzplätze. An allen Vis-a-vis-Sitzgruppen werden 220-Volt-Steckdosen installiert und zur besseren Fahrgastinformation neben den üblichen Innen- und Außenanzeigen zusätzliche Informationsmonitore in den Einstiegsbereichen angebracht. Die Fahrzeuge werden von zwei Dieselmotoren mit jeweils 390 Kilowatt angetrieben und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern erreichen. Bei ihrer technischen Gestaltung hat die LNVG sehr großen Wert auf eine hohe Wirtschaftlichkeit sowohl bei den Betriebs- als auch den Instandhaltungskosten über deren gesamte Lebensdauer gelegt.

Thomas Nawrocki ■

Heidebahn war gestern – jetzt kommt der Heidesprinter

Aufmerksamen Bahnfahrern zwischen Buchholz und Hannover ist es sicherlich nicht entgangen: Entlang der Strecke bewegt sich was! Eine rege Bautätigkeit in den letzten Monaten kündigt vom Abschied der Heidebahn als beschauliche Nebenbahn. Ab Fahrplanwechsel wird Gas gegeben!

Mit Abschluss der Bauarbeiten können die Züge zwischen Buchholz und Soltau sowie Walsrode und Bennemühlen statt bisher 80 mit bis zu 120 Stundenkilometer (km/h) Höchstgeschwindigkeit fahren. In diesen Abschnitten wurden aber nicht nur Gleise und Weichen für die höhere Geschwindigkeit ertüchtigt, sondern auch Bahnstationen modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Und dabei soll es nicht bleiben. Auch im Mittelabschnitt zwischen Soltau und Walsrode sollen die Züge schneller unterwegs sein und die Stationen kundenfreundlicher werden. Im Zielzustand können die Züge zwischen Buchholz und Hannover dann durchgängig 120 km/h fahren, mit einer Reisezeit von 116 Minuten ist das circa 30 Minuten schneller als heute. Die geschätzten Gesamtkosten für diese Maßnahmen liegen bei über 100 Millionen Euro.

Durch die Fertigstellung der Bauarbeiten im nördlichen und südlichen Abschnitt verkürzen sich die Fahrzeiten. Dieser Ausbau bildet die Basis für einen neuen und attraktiveren Fahrplan. Fahrgäste zwischen Buchholz und Soltau sind künftig 10 Minuten und zwischen Walsrode und Hannover 12 Minuten schneller unterwegs, und das bis auf wenige Ausnahmen durchgehend im Stundentakt von Buchholz bis zum Hauptbahnhof in Hannover. Dann entfällt in der Regel der Umstieg in Bennemühlen in die S-Bahn nach Hannover.

Weniger spektakulär sind die Änderungen zum Fahrplanwechsel zwischen Bremen und Uelzen. Hier pendeln die Züge weiterhin konsequent im Zweistundentakt, aber mit zusätzlichen Fahrten speziell für Schüler und Pendler.

Für die Bedienung der beiden Strecken Buchholz – Hannover und Bremen – Uelzen haben die zuständigen Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und das Land Bremen im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung nach einem Verkehrsunternehmen gesucht. Bei reger Beteiligung konnte sich hier die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) durchsetzen. Für einen frischen Auftritt und eine Bündelung des Engagements der OHE für den SPNV soll nun ein neu gegründetes Tochterunternehmen sorgen.

Im Rahmen eines Wettbewerbs war die Bevölkerung aufgerufen, einen Namen für die neue Heidebahn und das Unternehmen



Daran ist die „neue“ Heidebahn künftig zu erkennen

zu finden. Unter dem Namen „erixx - Der Heidesprinter“ werden die Züge zukünftig auf den beiden Heidestrecken unterwegs sein. Erixx GmbH heißt daher auch das junge Unternehmen. Kunden können sich auf mehr Service im Zug freuen. Auf Wunsch der SPNV-Aufgabenträger werden über zwei Drittel aller Zugfahrten von Servicepersonal begleitet. Diese geben Auskunft und leisten zum Beispiel Hilfe bei Ein- und Ausstieg. Sie werden auch darauf achten, dass in den Zügen kein Alkohol getrunken wird. Denn im erixx ist Alkoholkonsum verboten.



Der Heidesprinter – hier noch auf Probefahrt



Ausgebaute Station im unteren Abschnitt der Heidebahn: Schwarmstedt

Neben einer erneuerten Infrastruktur und einem neuen Verkehrsunternehmen werden fabrikneue Fahrzeuge das Gesamtkonzept abrunden. Dafür hat die LNVG 27 moderne Dieseltriebwagen der Baureihe LINT 41 beschafft. Sie sind behindertengerecht und bieten mit zwei großen Mehrweckräumen auch Platz für Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühle. Zudem entsprechen sie den neuesten technischen Standards, da sie mit Rußpartikelfiltern ausgerüstet sind. Und für mehr Sicherheit und Service während der Zugfahrt sorgen unter anderem Videokameras sowie Monitore mit aktuellen Informationen.

Die neuen Züge erweitern den erfolgreichen Fahrzeugpool der LNVG und werden an den neuen Betreiber vermietet. Dieser ist auch verantwortlich für Reparatur und Instandhaltung der Fahrzeuge, die zukünftig in Werkstätten in Soltau und Uelzen durchgeführt werden.

Eine ausgebaute Streckeninfrastruktur, moderne Stationen, neue Fahrzeuge, ein attraktiver Fahrplan sowie ein neuer Betreiber verschaffen den Heidestrecken einen neuen Auftritt. Abgesehen von der Attraktivitätssteigerung für die heutigen Fahrgäste, ist es auch unser Ziel, neue Kunden zu gewinnen, die von der Qualität des Heidesprinters überzeugt sind. Positive Erfahrungen mit ähnlichen Konzepten konnte die LNVG schon in anderen Landesteilen sammeln.

Joachim Ebinger

Bahnhofsmodernisierung geht in die Bauphase

Im Oktober 2011 wurde die Bauphase des Modernisierungsprogramms für Bahnhöfe „Niedersachsen ist am Zug II“ (NiaZ II) mit dem ersten Spatenstich im Bahnhof Himmelpforten an der Strecke Hamburg – Cuxhaven eingeleitet. Dort werden die beiden vorhandenen Bahnsteige auf einer Länge von 200 Metern auf 55 Zentimetern erhöht, um das Ein- und Aussteigen möglichst komfortabel zu gestalten. Für die barrierefreie Nutzung zwischen Einstiegsebene und Zug sind die Steuerwagen zusätzlich mit einer Überfahrrampe ausgestattet. Auf den Bahnsteigen werden außerdem neue Wetterschutzunterstände sowie neue Beleuchtungs- und Informationsanlagen installiert. Dynamische Schriftanzeiger informieren künftig über Verspätungen. Ein neues Wegeleitsystem komplettiert die Modernisierung.

Auch an der Station Osnabrück-Altstadt haben die Vorbereitungen bereits begonnen. Hier werden im Frühjahr 2012 die umfangreichen Umbauarbeiten gestartet, die den barrierefreien Ausbau der Station bis zum Landesturnfest in Osnabrück zum Ziel haben. Hier



Wie schon in Alfeld im Rahmen von „NiaZ I“ werden auch die nächsten 39 Bahnhöfe ausgebaut.

werden beide Bahnsteigkanten über eine Länge von 200 Metern auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht, ein Aufzug für den barrierefreien Zugang zum Bahnsteig gebaut und alle Ausstattungselemente erneuert.

An zwölf weiteren Bahnstationen soll ebenfalls im Jahr 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden, so dass sich dann bereits

rund ein Drittel der zur Modernisierung vorgesehenen 39 Stationen im Bau befinden. Bis 2014 werden diese Arbeiten voraussichtlich andauern. Nach Abschluss des Programms wird die Quote der erneuerten und umgebauten Bahnhöfe im Bereich der LNVG auf rund 70 Prozent gesteigert worden sein.

Vera Siegmund

Qualität

Der nächste Winter kann kommen



Vereiste S-Bahn, Weetzen Dezember 2010

Die letzten beiden Winter haben aufgrund ungewöhnlicher Witterungsverhältnisse die Eisenbahnunternehmen vor große Herausforderungen gestellt. Die Verkehrsleistungen konnten vielfach nicht im gewohnten Umfang erbracht werden und viele Fahrgäste waren unzufrieden.

Um für kommende Winter besser gerüstet zu sein, hat die LNVG im Frühjahr 2011 die in Niedersachsen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu einer Schwachstellen- und Mängelanalyse aufgerufen. Die Ergebnisse dieser Umfrage wurden zu sogenannten Brennpunkten verdichtet, um sie

anschließend gemeinsam mit den EVU, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und den anderen niedersächsischen SPNV-Aufgabenträgern in einem „Expertengespräch zum Thema Winterproblematik“ vertieft zu diskutieren. Dabei wurde festgestellt, dass die Hauptprobleme in den Bereichen Fahrgastinformationen, operative Betriebsführung (Informationsaustausch zwischen den EVU), Streckenstörungen und Fahrzeugvereisungen liegen. Gemeinsam wurden Arbeitsschritte zur Mängelbeseitigung erarbeitet und die konkrete Umsetzung vereinbart.

Nicht alle Probleme lassen sich ad hoc beseitigen, aber die von der LNVG initiierte Kommunikation über Unternehmensgrenzen hinweg sowie der kollegiale und offene Erfahrungsaustausch lassen erste Verbesserungen für den kommenden Winter erwarten. Die LNVG wird den Kontakt mit allen Beteiligten zu dieser Problematik fortsetzen, damit durch die gemeinsamen Bemühungen kurzfristig auf Ereignisse des kommenden Winters reagiert werden kann.

Andreas Kolmer

Was ist...

...eine Regional-Linie?

Regional-Linien weisen bei Angebots- und Nachfragestruktur ein breites Spektrum auf. Die Funktion ist vor allem die Bedienung des ländlichen Raumes, der sogenannten „Fläche“, oder die Feinerschließung von Oberzentren. Auf Linien mit niedrigen Fahrgastzahlen müssen alle Reisendenpotentiale systematisch analysiert und ausgeschöpft werden. Sie vertragen keine konkurrierenden öffentlichen Verkehrsangebote. Darum sind bei Bedarf gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern integrierte Bus/Schiene-Angebote zu entwickeln.

- **Infrastruktur:** für den Regionalverkehr in der Fläche in der Regel eingleisige, nicht elektrifizierte, in Ballungsräumen elektrifizierte Strecken
- **Bedienung: alle Stationen**, geringer Haltestellenabstand
- **Beförderungsgeschwindigkeiten:** ca. 50 km/h auf Regionalstrecken, 60 bis 80 km/h im elektrifizierten Netz
- **Angebot:** auf Hauptnutzer (z. B. Berufspendler, Schüler) ausgerichtet
- **Taktverkehr:** mindestens im Zweistundentakt; bei höherer Nachfrage im Stundentakt
- **Fahrzeugeinsatz:** Diesel- oder Elektrotriebwagen – auch in Mehrfachtraktion einsetzbar
- **Zugbegleiter:** in mindestens 40 Prozent aller Züge
- **Zielsetzung:** Sicherstellung der **Daseinsvorsorge**

Brigitte Tomann ■

IMPRESSUM



Herausgeber:

Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover
Telefon/Telefax 0511/5 33 33-0/-299
info@lnvg.de, www.lnvg.de

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Dezember 2011

Auflage: 3.000

Fotos/Grafiken: Alstom Transport Deutschland GmbH, DB AG, erixx GmbH, Dr. Jürgen Hörstel, Holger Jakoby, Andreas Kolmer
Grafische Umsetzung:

B&B. Werbeagentur, Hannover

Druck: Benatzky Druck und Medien GmbH,
Hannover

Netzbeirat: Neue Ziele für mehr Potential auf der Schiene



Die Qualität von Infrastruktur fördert oder behindert die Verkehrsentwicklung

Als einer der großen Aufgabenträger in Deutschland ist die LNVG, neben den großen Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen Nahverkehrsgesellschaften, im Netzbeirat der Deutsche Bahn Netz AG vertreten. Aufgabedieses gesetzlich vorgeschriebenen, unabhängigen Gremiums ist, den DB Netz-Vorstand zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt von Schienenwegen zu beraten.

So hat der Netzbeirat unter Federführung von Hans-Joachim Menn einen Bericht zum Ausbau der Schienenwege und deren Finanzierung vorgelegt. Darin wird die dramatische Unterfinanzierung des bis 2015 reichenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) deutlich:

- Von den 27 „Laufenden und fest disponierten Vorhaben“, der höchsten Prioritätsstufe, des aktuellen BVWP 2003 waren bis 2009 erst drei Vorhaben vollständig in Betrieb und alle gehen auf den BVWP von 1985 beziehungsweise von 1992 zurück.
- Von den im BVWP 2003 erstmals aufgenommenen 29, so genannten „Neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“, waren Ende 2009 erst fünf Maßnahmen im Bau, acht Projekte sind noch ohne Planung.

Die Ende 2010 abgeschlossene Überprüfung des BVWP zeigt den riesigen Investitionsstau auf: Zusätzlich zu den als gesetzlich angenommenen Investitionen von über 20 Milliarden Euro erfordern die jetzt überprüften, für sinnvoll erachteten Vorhaben bis 2025 weitere rund 26 Milliarden Euro.

Obwohl die genannten Beträge angesichts einer aktuellen Investitionslinie des Bundes von nur gut einer Milliarde Euro pro Jahr nicht bis 2025 umgesetzt werden können, verblieben selbst bei diesem optimistischen Szenario noch Engpässe im Netz.

Dies zeigt, wie dringend eine Neuorientierung in der Ausbauplanung in Anbetracht der dynamischen Verkehrsentwicklung ist. Aus diesem Grund hat der Netzbeirat folgende zentrale Empfehlungen gegeben:

1. Neue Prioritäten, um den Fokus eindeutig auf kapazitätssteigernde Maßnahmen in der Infrastruktur zu richten. Nur so können die Verkehrszuwächse, insbesondere im Güterverkehr und explizit zu den Seehäfen, bewältigt werden.
2. Der Gewinn der DB Netz AG muss vollständig in das Schienennetz zurückfließen. Die aus den Nutzungsentgelten für die Schienenwege generierten Gewinne sollen im Sinne einer Gleichbehandlung analog der LKW-Maut vollständig in diese reinvestiert werden.
3. Ziel der Neuaufstellung des BVWP muss die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrssparten sein. Da der SPNV als größter Nutzer des Schienennetzes nur unzureichend in die Netzausbauplanung einbezogen wird, drohen sonst Fehlentwicklungen, wie die wachsenden Engpässe in den Ballungsräumen beweisen.

Dieter Sandmann ■