

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Auch im Jahr 2012 schreiten wir auf unserem Wettbewerbskurs konsequent voran. Aktuell haben wir weitere 11 Millionen Zugkilometer Betriebsleistungen, etwa ein Fünftel des SPNV-Angebotes in Niedersachsen, ausgeschrieben. Die Früchte dieser Wettbewerbsstrategie werden durch übermäßig steigende Kosten für die Nutzung der Infrastruktur zunehmend aufgezehrt und können leider immer weniger für Attraktivitätssteigerungen im SPNV genutzt werden. Dennoch wollen wir an unserem SPNV-Konzept 2013+ festhalten und weitere der in Aussicht genommenen Verbesserungen umsetzen; insbesondere wollen wir alle Strecken mindestens bis 2017 uneingeschränkt weiter bedienen. So wie wir von den Infrastrukturunternehmen mehr Effizienz erwarten, müssen auch wir wirtschaftlich mit den uns zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln umgehen. Seit 1996 wird das vorhandene SPNV-Angebot durch nachhaltige Investitionen konsequent und mit Erfolg ausgebaut; daran gilt es festzuhalten. Ob die künftigen Rahmenbedingungen auch den Weg für eine Reaktivierung weiterer Strecken ebnen, bleibt abzuwarten. ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Momentaufnahme vom Bahnhofsumbau in Elze

SPNV – mehr als nur Bahnfahren

Die LNVG fungiert als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und als zentrale Förderstelle von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Niedersachsen. Ihre Aufgabe ist, mit den Geldern aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz das Nahverkehrsangebot zu erhalten und zu verbessern. Dies spiegelt sich wider in einem dichten SPNV-Fahrtenangebot, attraktiven Stationen und Fahrzeugen, aber auch in vielen kleineren Investitionsprojekten in der Fläche, um den ÖPNV zum Beispiel durch Programme zur Modernisierung von Haltestellen aufzuwerten oder durch Park&Ride-Vorhaben besser miteinander zu verknüpfen. Wesentliche Erfolge dabei sind:

- Reisezeiten wurden deutlich verringert
- neue Reiseketten wurden durch gezielte Abstimmung von Fahrplänen geknüpft
- Investitionen in Stationen, Strecken und Fahrzeuge steigerten die Qualität des SPNV-Angebots deutlich.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Das Ergebnis sind Nachfragezuwächse von zum Teil 100 Prozent und mehr. Diese Entwicklung ist äußerst positiv – dennoch bleibt auch gut 15 Jahre nach der Regionalisierung des SPNV in Niedersachsen noch viel zu tun:

- Nachdem rund die Hälfte der annähernd 380 niedersächsischen Stationen modernisiert worden sind, warten weitere auf einen Ausbau. Leider stehen Bundesmittel für die Ertüchtigung zahlreicher insbesondere kleiner Stationen nicht zur Verfügung, aber der Bedarf nach barrierefreiem Ausbau wächst auch dort.
- Der im SPNV in Niedersachsen eingesetzte Fahrzeugpark zählt zu den modernsten bundesweit. Dies ist mit ein wesentlicher Grund für den großen Kundenanstieg. Für die Zukunft gilt es, dieses Niveau durch ergänzende Beschaffungen und Redesign zumindest zu erhalten.
- Auf Grund des prognostizierten weiteren Zuwachses beim Verkehrsaufkommen besteht für das Schienennetz zunehmend Handlungsbedarf, insbesondere auf den Zulaufstrecken in die Ballungszentren.

Diesen großen Herausforderungen kann nur durch eine Bündelung aller verfügbaren Ressourcen begegnet werden.

Mit der weiteren Umsetzung des SPNV-Konzeptes 2013+ soll dem Rechnung getragen werden. Die positiven Effekte dieser Strategie gehen weit über die verkehrlichen Aspekte hinaus:

- Die skizzierten Investitionen in die Schieneninfrastruktur von insgesamt über 600 Millionen Euro durch das Land unterstützen dessen strukturpolitische Ziele; doch damit nicht genug:
 - Der Ausbau des SPNV-Angebotes bindet das niedersächsische Umland deutlich besser an die Wirtschaftsmetropole Hamburg an.
 - Die seit 2010 verkehrende Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen vernetzt die Metropolregion um Bremen noch besser.
 - Der Ausbau der Strecke Hildesheim – Groß Gleidingen stärkt die Einbindung des südöstlichen Niedersachsens in den ICE-Verkehr Frankfurt – Berlin.
 - Der Ausbau von Strecken wie der Heidebahn trägt dazu bei, ganze Regionen enger an Oberzentren anzubinden.
- Auch das Radland Niedersachsen profitiert:
 - Auf touristisch besonders stark nachgefragten Relationen werden Fahrzeuge in der Sommersaison gezielt für die verstärkte Fahrradmitnahme umgerüstet.

- Direktverbindungen ermöglichen Touristen eine unbeschwertere Anreise, zum Beispiel aus dem Münsterland zur Borkum-Fähre in Emden. Doppelstockwagen und Fahrplanverbesserungen wie auf der Linie Hamburg – Cuxhaven werben die Anbindung dieses Seebades auf.

- Das Bahnstationsmodernisierungsprogramm „Niedersachsen ist am Zug“ steigert den Nutzen für den Bahnkunden und gibt vielen Bahnhöfen ihre „Visitenkarten“-Funktion zurück. Vielfach ist der Ausbau von Stationen zugleich Auslöser für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und damit städtebaulicher Maßnahmen.
- Insgesamt wurden seit 1996 über 2,7 Milliarden Euro in den Nahverkehr in Niedersachsen investiert. Ein erheblicher Teil dieser Investitionen kam niedersächsischen Unternehmen zugute und trug wesentlich zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Planungsbüros, Bauunternehmen oder der niedersächsischen Fahrzeugindustrie bei.

Damit setzt das Geld, das für den SPNV zur Verfügung steht, positive Impulse über den Nahverkehr hinaus und bringt das ganze Land voran.

Jürgen Römer/Dieter Sandmann

ÖPNV

Kommt jetzt der Greyhound-Bus?

Als die Tinte unter dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP im Oktober 2009 zu trocknen begann, schien eine rasche Liberalisierung des Marktes für nationale Busfernlinien beschlossene Sache. Der § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und seine aus den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts stammenden Wurzeln sollten gekappt werden. Grund: Die Vorschrift schränkt Wettbewerb zwischen Bus und Eisenbahn im nationalen Fernverkehr ein. Begründet wurde dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse, insbesondere der Vermeidung unbilligen Wettbewerbs.

Eine Marktöffnung könnte Low-Cost-Angeboten den Weg ebnen und Kunden für den öffentlichen Verkehr gewinnen, denen Fernverkehrstickets der Bahn zu teuer sind und die ihre Mobilitätswünsche bislang über Fahrgemeinschaften oder Mitfahrzentralen lösen. Studien zeigen, dass für diese Nutzer weniger die Reisezeit als vielmehr der Preis ausschlaggebend ist. Der dadurch entstehende Wettbewerb wäre nicht unbillig, er läge im öffentlichen Verkehrsinteresse.



Busfernverkehre: die preiswerte Alternative auf Langstrecken

Ein erster Gesetzentwurf des Bundes erblickte im August 2011 das Licht der Fachöffentlichkeit: Der bisherige Wettbewerbschutz des Schienenfernverkehrs wurde gestrichen, ebenso das Verbot der Doppelbedienung. Damit waren mehrere Betreiber je Linie vorgezeichnet. Die behördlichen

Zustimmungsvorbehalte für Fahrpreise, Fahrpläne und Betriebseinstellungen wurden regulatorisch „entsorgt“ und durch (bürokratiearme) Anzeigen ersetzt. Auch der sogenannte „Altunternehmer-Schutz“ als Wettbewerbsbremse wurde entfernt.

Fortsetzung auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2

Die LNVG hatte sich bereits im Frühjahr 2010 für eine Wettbewerbsöffnung ausgesprochen, gleichzeitig aber gesetzliche Schutzklauseln zugunsten des bestellten Nahverkehrs auf Schiene und Straße gefordert. Eine Position, die sich im Herbst 2011 auch im Bundesrat durchsetzte. Die Länderkammer votierte zwar für die Liberalisierung, erachtete aber eine Ablehnung von Busfernlinien, die Nahverkehre konkurrenzieren und für die

Ausschließlichkeitsrechte gewährt sind, als notwendig. Gleiches soll gelten, wenn Ausgleichszahlungen fließen und die beantragte Fernlinie Schienennahverkehre wirtschaftlich in Bedrängnis bringt.

Ob die Marktöffnung in dieser Legislaturperiode noch den Weg ins Gesetzblatt findet und dem Verbraucher die Wahlmöglichkeiten beschert, ist eine immer schwieriger zu

beantwortende Frage. Die Liberalisierung des Busfernverkehrs „segelt“ im Schatten der im Nahverkehr konfliktbeladenen PBefG-Novelle. Dort stehen sich die unterschiedlichen Positionen bislang so unversöhnlich gegenüber, dass mit einer raschen Einigung zwischen Bundesrat und Bundestag außerhalb eines Vermittlungsverfahrens nicht (mehr) zu rechnen ist.

Rainer Peters

Wettbewerb

DINSO und EMIL – aktuelle Ausschreibungen im SPNV



DINSO-Strecke: Bad Harzburg – Hannover

Am 11. März 2012 hat die LNVG das Dieselnetz Niedersachsen-Südost (DINSO) europaweit ausgeschrieben. Gemeinsam mit Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), Region Hannover (RH), Nordhessischem Verkehrsverbund und Freistaat Thüringen sucht die LNVG neue Betreiber für rund 6,6 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Im Dezember 2014 soll der Betrieb aufgenommen und bis Ende 2029 durchgeführt werden. Bis Anfang Juli haben Eisenbahnunternehmen noch Zeit, Angebote abzugeben, wobei sich DINSO in zwei Lose aufteilt.

Los 1 beinhaltet die Regionallinien Bodenfelde – Northeim, Göttingen – Bad Harzburg, Göttingen – Nordhausen, Braunschweig –



EMIL-Strecke: Doppelstockzug bei Rehren

Herzberg, Braunschweig – Schöppenstedt und Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt. Für diese Linien müssen die Fahrzeuge vom künftigen Betreiber beschafft werden, dabei sind auch neuwertige Gebrauchtfahrzeuge zugelassen.

Im zweiten Los sind die Expresslinie Hannover – Bad Harzburg sowie die Regionallinien Uelzen – Braunschweig, Braunschweig – Bad Harzburg/Goslar und Lüneburg – Danneberg zusammengefasst. Für diese Linien beschafft die LNVG 28 neue Triebwagen vom Typ LINT 54, die an den neuen Betreiber vermietet werden.

Bereits im Dezember hat die LNVG die noch laufende Ausschreibung „Expresslinien Emsland/Mittelland“ (EMIL) veröffentlicht. Hier sind ZGB, RH und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) beteiligt. Auch EMIL besteht aus zwei Losen. Los 1 enthält die Expresslinie Emden – Münster, Los 2 die Expresslinie Braunschweig – Rheine/Bielefeld. Insgesamt werden bei EMIL 5,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr neu vergeben.

Ralf Hoopmann

Tarif

Vorläufergesellschaft in neuen Räumen

Die im Mai 2011 gegründete Vorläufergesellschaft Niedersachsentarif mbH (VG Nds-Tarif) hat Ende März 2012 ihre neuen Räume – fünf Minuten zu Fuß vom Hauptbahnhof Hannover entfernt – in der Schillerstraße 31 bezogen. Das Team besteht zurzeit aus insgesamt fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und ist mit den Vorbereitungsarbeiten zur Einführung des Niedersachsentarifes beschäftigt. Nach Tarifstart wird die Gesellschaft unter anderem für dessen Pflege und Fortschreibung, die Entwicklung und Durchführung der Einnahmenaufteilung sowie für Aufgaben im Tarifmarketing zuständig sein. Als künftiger Ansprechpartner für Gesellschafter, Meinungsbildner und Fahrgäste wird die VG Nds-Tarif im Laufe dieses Jahres in eine Zielgesellschaft umfirmieren und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger beteiligen.

Mandy Malchrzycki



Schillerstrasse 31, Eingang hinter der Statue (links im Bild)

Was ist...

...eine Metropol-Linie?

Metropol-Linien übernehmen die Feinerschließung in den Großräumen Hamburg, Bremen und Hannover und ergänzen das Express-Angebot auf nachfragestarken Relationen. Sie verkehren teilweise auf eigener Infrastruktur (zum Beispiel S-Bahn-Netze) und zeichnen sich durch eine ganztägig hohe Auslastung aus. Hauptnutzer sind Berufspendler und Gelegenheitsreisende mit geringen Reiseweiten. Die Angebotsmerkmale im Metropol-Netz lassen sich wie folgt charakterisieren:

- **Infrastruktur:** Metropol-Linien verkehren im elektrifizierten Netz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 bis 160 km/h
- **Bedienung:** alle **Stationen**, geringer Haltestellenabstand, im Mittel 5 km
- **Beförderungsgeschwindigkeiten:** zwischen 60 und 80 km/h
- **Angebot:** ganztägiger Stundentakt an allen Wochentagen; bei Parallelbedienung durch Express- oder Regional-Linien soll ab ca. 22 Uhr nur ein Produkt mit Bedienung aller Zwischenhalte verkehren
- langer **Bedienungszeitraum:** letzte Fahrt aus der Metropole gegen Mitternacht
- **Fahrzeugeinsatz:** Doppelstock-Züge, beschleunigungsstarke Elektrotriebwagen
- Einsatz von **Zugbegleitern:** in mindestens 40 Prozent aller Züge, nach 21 Uhr soll jeder Zug begleitet sein

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, Andreas Kolmer,
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Juni 2012

Auflage: 3.000

Grafische Umsetzung und Druck:

B&B. Werbeagentur, Hannover

Druckerei Küster, Hannover

Fahrplan mit Echtzeitdaten



Startansicht der VBN-App

ÖPNV-Kunden haben heutzutage vielfältige Möglichkeiten, sich vor einer Reise über Fahrtmöglichkeiten zu informieren (zum Beispiel gedruckte Fahrplaninformationen, Internet, Telefonauskunft oder Reisebüros). Durch die zunehmende Verbreitung von Anwendungen auf Mobilfunkgeräten (sogenannten Smartphone-Apps) und mobiler Internetnutzung rückt immer stärker der Wunsch nach fahrtbegleitenden Informationen in den Vordergrund. Diese können nur dann sinnvoll und hilfreich sein, wenn neben den Sollfahrplaninformationen zusätzlich Echtzeitdaten von den Verkehrsunternehmen erhoben und verarbeitet werden.

Eine ständige GPS-Ortung aller Fahrzeuge ist Basis der Echtzeitinformationen. Diese Positionsdaten werden an ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) übertragen und dort permanent mit den Sollfahrplandaten abgeglichen. Nach diesem Soll-Ist-Abgleich stehen den Verkehrsunternehmen Echtzeitdaten zur Verfügung, die für Fahrplanauskunftssysteme oder Apps genutzt werden können. Weitere mögliche Abnehmersysteme sind dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) an Stationen, Infomonitore (auch in Fahrzeugen) oder Ansagesysteme.

Damit die Echtzeitdaten dem Fahrgast über unterschiedliche Anwendungen zugänglich gemacht werden können, müssen sie zwischen den Verkehrsunternehmen und diversen Auskunftssystemen ausgetauscht

werden. Der direkte Austausch wäre zwar möglich, würde aber eine Vielzahl von Schnittstellen erfordern und wäre sehr kosten- und betreuungsintensiv. Der Austausch kann aber auch über eine sogenannte zentrale Datendrehscheibe (ZDD) abgewickelt werden, deren Vorteil darin besteht, dass viele beteiligte Verkehrsunternehmen ihre Echtzeitdaten zuliefern und gleichzeitig verschiedene Abnehmersysteme auf die Daten zugreifen können. Je System ist dann nur eine Schnittstelle zur ZDD einzurichten.

Im Bereich des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) wird seit 2011 eine solche ZDD aufgebaut, die bereits mit Echtzeitdaten diverser ÖPNV- und SPNV-Unternehmen beliefert wird. Das Land Niedersachsen fördert dies als Pilotprojekt. Mittelfristig werden alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen folgen. Der Anschluss von ÖPNV-Unternehmen wird ebenso vorbereitet. Abnehmende Systeme sind zurzeit DFI-Anzeiger im VBN-Bereich sowie Fahrplanauskunftssysteme im Internet und die VBN-App, mit der Echtzeitinformationen sogar über den VBN-Bereich hinaus abgerufen werden können.

Der modulare Aufbau ermöglicht es, die VBN-ZDD bedarfsweise einer Vielzahl von Verkehrsunternehmen zugänglich zu machen und sie damit für den gesamten norddeutschen Raum auszubauen. Eine vergleichbare landesweite ZDD ist bereits in Bayern in Betrieb.
Andreas Kolmer