

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Unser SPNV-Konzept 2013+ haben wir auch in diesem Jahr konsequent weiter umsetzen können. Seit 2008 wurden zusätzlich 2,6 Millionen Zugkilometer bestellt. 99 Prozent aller Verkehrsleistungen sind inzwischen vergeben oder aktuell ausgeschrieben.

Auch 2013 steht wieder Wichtiges auf der Agenda: Im Juni startet der Niedersachsen-Tarif, mit dem wir eine einheitliche Tarifstruktur im Land und transparente Kalkulationsgrundlagen für die Unternehmen schaffen; Ziel ist, dass der Fahrgast mit nur einem Ticket Zug und Bus nutzen kann. Ab Ende 2013 profitieren Reisende ferner von der Kooperation mit dem Fernverkehr durch neue Direktverbindungen zwischen Bremen und Norddeich Mole.

Allerdings stehen wir auch neuen Herausforderungen gegenüber. Ausschreibungen treffen zunehmend auf geringere Resonanz bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dank unseres Fahrzeugpools, der verstärkt Nachahmer findet, konnten wir uns diesem Trend noch weitgehend entziehen. Umso wichtiger wird, den Eisenbahnsektor künftig effektiver zu regulieren, als es der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf vorsieht. ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Zusätzliche Abendverbindungen mit metronom von und nach Hamburg

Angebotsausweitungen zum Fahrplanwechsel

Auch zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 können weiterhin Angebotsverbesserungen zur Realisierung des SPNV-Konzepts 2013+ umgesetzt werden.

Rund um Hamburg wird das Angebot in den **metronom-Netzen (ME)** abends deutlich ausgeweitet. Die letzte Verbindung nach Hannover wird zukünftig erst 21:59 Uhr statt 20:57 Uhr in Hamburg Hbf abfahren und die niedersächsische Landeshauptstadt täglich kurz nach Mitternacht erreichen. In Richtung Cuxhaven gibt es zusätzliche ME-Züge ab Hamburg Hbf um 22:06 (Sa+So) bzw. 23:06 (Mo-Fr). Die Pendants von Cuxhaven nach Hamburg starten 20:10 (Sa+So) bzw. 21:10 (Mo-Fr) und füllen damit bisherige Taktlücken. Darüber hinaus wird an Mo-Fr ein ME-Verstärkerzug von Hamburg-Harburg (ab 17:42) nach Stade (an 18:17) eingesetzt. Auch Fahrgäste nach Lauenbrück, Scheeßel und Rotenburg können das Nachtleben in der Hansestadt eine Stunde länger als bisher genießen (der letzte Zug fährt jetzt täglich erst um 0:38 ab Hamburg Hbf). In den Wochenend-Nächten verkehrt dieser Zug sogar mit allen Zwischenhalten weiter bis nach Bremen. Dadurch kann in der Nacht Sa/So auf die Fahrt 0:15 ab Hamburg Hbf nach Bremen verzichtet werden. Dieser Zug fährt ab Dezember am Sonntagmorgen 5:08 als Express nach Bremen und wird bei Nachtschwärmern viel Zuspruch finden. Auch in der Gegenrichtung wird das Angebot ausgeweitet: In den Wochenend-Nächten

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

wird die tägliche Abfahrt in Bremen kurz nach Mitternacht nach Rotenburg mit Halt an allen Stationen bis nach Hamburg verlängert und außerdem eine neue Spätverbindung von Bremen (ab 1:15) bis nach Rotenburg eingeführt. Die Verlängerung des bisher in Tostedt endenden Verstärkers Hamburg Hbf ab 18:20 nach Rotenburg mit Halt auch in Lauenbrück und Scheeßel rundet die Angebotsausweitungen im Hanse-Netz ab.

Über Verbesserungen können sich auch die Fahrgäste im **Heidekreuz** freuen. Die bisher in der Mittagszeit in Bennemühlen endenden oder beginnenden Züge fahren zukünftig alle bis bzw. ab Hannover Hbf, wodurch der Umstieg auf die S-Bahn (S4) entfällt. Auch Pendler zwischen Soltau und Bremen profitieren von zusätzlichen Zügen. Durch die neuen erixx-Abfahrten in Bremen um 15:46 an Freitagen bzw. 17:46 Mo-Do entsteht in der Hauptverkehrszeit ab dem Fahrplanwechsel auch am Nachmittag ein stündliches Angebot.

Im Netz der **Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen** werden am frühen Freitag Nachmittag zusätzliche Züge zwischen Bremen und Bremen-Vegesack angeboten. Samstags können Fahrgäste nun früher mit der Nord-WestBahn (NWB) ab Vegesack den Bremer Hauptbahnhof erreichen (5:05). Die vor allem abendlichen Verbindungen von und nach Bad Zwischenahn auf der Strecke Oldenburg – Bremen erhalten ein einheitliches Taktgefüge. Morgens besteht nun bereits um 5:45 die erste Fahrmöglichkeit ab Bad Zwischenahn nach Oldenburg. Außerdem können Fahrgäste nun die zusätzliche Spät-

fahrt an den Wochenenden ab Bremen Hbf um 1:15 nach Oldenburg nutzen.

Im **Weser-Ems-Netz** fährt die NWB die Spätverbindung Oldenburg – Cloppenburg (ab 23:59) nun auch freitags. Morgendliche Verbindungen zwischen Osnabrück und Lohne bzw. Bremen und Vechta sowie Fahrten abends von Lohne nach Bremen bzw. Vechta nach Osnabrück erweitern das Angebot.

Für Pendler steht im **Teutoburger Wald-Netz** Mo-Fr eine zusätzliche Frühverbindung zwischen Rheine (ab 5:25) und Bad Bentheim (an 5:40) bei der WestfalenBahn zur Verfügung.



In Groningen einkaufen und stündlich zurück

Zwischen **Leer** und **Groningen** wird das grenzüberschreitende Angebot bei Arriva deutlich ausgeweitet. Insbesondere können Kunden im Einkaufs- und Freizeitverkehr das verbesserte Angebot Mo-Sa im Stundentakt nutzen. Das bedeutet, ab Leer gibt es künftig stündliche Abfahrten zwischen 9:27 und 22:27, in der Gegenrichtung kommen die Züge zwischen 8:32 und 21:32 in jeder Stunde an. Am Sonntagabend wird ein Zugpaar ergänzt (Abfahrt Leer 20:27, Ankunft 19:32).

Im **Weser-Elbe-Netz** wird auf die erhöhte Nachfrageentwicklung am Nachmittag zwischen Buxtehude und Harsefeld reagiert. Die EVB setzt zusätzliche Verstärkerfahrten ab Buxtehude um 15:30 an Freitagen sowie Mo-Fr um 16:30, 17:30 und 18:30 ein. Zusätzlich verkehren Mo-Fr die Fahrten ab Bremervörde um 14:38 nach Bremerhaven Hbf und in der Gegenrichtung um 14:36.

Auf den von DB Regio bedienten **Regional-Express-Linien (RE)** konnte die Standzeit in Bremerhaven Hbf vor der Weiterfahrt nach Bremerhaven-Lehe bis auf wenige Einzelanlagen beseitigt werden. Der letzte RE von Bremen Hbf nach Osnabrück Hbf wird auf 23:12 verschoben, um einen Anschluss vom metronom aus Hamburg mit der Ankunft um 23:04 in Bremen Hbf herzustellen.

Der nunmehr abgeschlossene Ausbau der Strecke **Hildesheim – Braunschweig** ermöglicht deutlich kürzere Fahrzeiten und eine bessere Betriebsqualität. Die Züge von DB Regio verkehren mit neuen Taktzeiten und stellen jetzt in Braunschweig optimale Anschlüsse in Richtung Wolfsburg her.

Auch im Netz der **S-Bahn Hannover** wird der positiven Nachfrageentwicklung Rechnung getragen, indem zusätzliche Züge das Angebot verdichten. So etwa am frühen Samstagabend auf der Deisterstrecke Hannover – Weetzen – Haste und auf der S5 zwischen Hannover und Hameln. Darüber hinaus wird auch zwischen Hannover Hbf und H.-Flughafen, Hannover Hbf und Bennemühlen sowie auf der S3 Hannover – Lehrte – Hildesheim der Fahrplan mit einzelnen neuen Fahrten ergänzt.

Katrin Berens/Jan Krok ■

Wettbewerb

WestfalenBahn gewinnt Emsland-Linie Emden – Münster



Elektrotriebwagen der WestfalenBahn im Teutoburger Wald-Netz

Der Gewinner der europaweiten SPNV-Ausschreibung um die Linie „Emsland“ steht fest: Die WestfalenBahn GmbH hat für den jährlich 2,4 Millionen Zugkilometer umfassenden Fahrplan das wirtschaftlichste Angebot abgegeben. Sie übernimmt im Dezember 2015 den Betrieb auf der Linie von Emden nach Münster. Das in Bielefeld ansässige Bahnunternehmen erhält einen 15-jährigen Verkehrsvertrag und löst den bisherigen Betreiber DB Regio ab. Bahnkunden dürfen sich nun auf komfortable, neue

Elektrotriebwagen freuen. Diese zeichnen sich sowohl durch Spurtstärke als auch einen geringeren Energieverbrauch aus. Die neuen Fahrzeuge ermöglichen im Vergleich zu den heute eingesetzten Doppelstockzügen einen niveaugleichen, barrierefreien Einstieg, sofern die Bahnsteige eine Höhe von 76 Zentimetern aufweisen. Mittels großer Bildschirme wird künftig

für eine bessere Information der Reisenden gesorgt. Auf dem niedersächsischen Streckenabschnitt stehen in jedem Zug auch Kundenbetreuer als Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich sind alle Wagentheile mit Video-Überwachung ausgerüstet. Für Fahrräder stehen pro Zug saisonal rund 50 Stellplätze in Mehrzweck-Bereichen bereit.

Insgesamt erhoffen sich die LNVG und der Nahverkehr Wesfalen-Lippe (NWL) auf der Emsland-Linie in den nächsten 15 Jahren eine Fahrgaststeigerung; zurzeit pendeln hier je nach Abschnitt täglich zwischen 1000 und 4000 Reisende. Auf dem Abschnitt Meppen – Rheine wird der heutige Stundentakt künftig in den Tagesrandlagen verlängert.

Ralf Hoopmann

Angebot

Schienenersatzkonzept für eine bessere Infrastruktur

Seit über einem Jahr laufen die Arbeiten zum Ausbau der Strecke Oldenburg (OL) – Wilhelmshaven (WHV) auf Hochtouren. Damit werden die Voraussetzungen für die Schienenanbindung des JadeWeserPorts geschaffen. Auch die LNVG als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) fühlt sich diesem Ziel verpflichtet – und hat daher gemeinsam mit der NordWestBahn (NWB) ein in diesem Umfang beispielloses Schienenersatzkonzept (SEV) mit Bussen auf den Weg gebracht.

Zwar stand der Ausbau dieser Strecke als Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ im Bundesverkehrswegeplan 2003, doch erst mit Sicherstellung der Finanzierung im Jahr 2010 konnten die Signale für den Ausbau auf „grün“ gestellt werden.

In enger Abstimmung mit der DB AG konnte erreicht werden, dass der nachfragestärkste Abschnitt OL – Rastede entgegen ersten Planungen auch weiterhin durchgehend bedient wird. Für die bis zu 4000 Fahrgäste täglich zwischen Rastede und WHV galt es, neue Reisemöglichkeiten zu schaffen.

Die NWB hat mit finanzieller Unterstützung der LNVG ein seit dem 1. August 2011 gefahrenes Bedienkonzept entwickelt, das in dieser Dimension ohne Vorbild ist:

- Der „Ersatzbus“ spiegelt den klassischen SEV wider. Er verkehrt zwischen Rastede und WHV im Stundentakt und bedient die Unterwegshalte Varel und Sande.
- Angesichts einer deutlich verlängerten Fahrzeit zwischen OL und WHV musste auf dieser Relation eine kundengerechtere Lösung gefunden werden. Deswegen wurde zusätzlich im Stundentakt ab OL ein „Direktbus“ eingerichtet, der

über die Autobahn A 27 mit nur einem Zwischenstopp in Sande bis nach WHV fährt. Diese Buslinie stellt in Sande den Anschluss an die Züge von und nach Esens her. In OL wird der Umstieg an



Umsteigepunkt von SEV auf SPNV in Sande

die Intercity-/RegionalExpress-Züge in Richtung Bremen gewährleistet. Damit können auch während des SEV zum Beispiel aus Richtung Bremen die Stationen zwischen Sande und Esens ohne Reisezeitverlust erreicht werden.

- Mit dem „Schnellbus“ verkehrt noch eine weitere Linie von OL über Varel und Sande nach WHV im Stundentakt, die insbesondere Varel attraktiv einbindet. Diese Linie stellt in OL den Anschluss an die Regio-S-Bahn (RS 3) in Richtung Bremen her.
- Speziell für die Nordsee-Urlauber fährt zu bestimmten Zeiten in der Saison eine zusätzliche Direktverbindung – der „Inselbus“ – von OL nach Esens und zu den Fähranlegern Bensorsiel und Neuhaarlingersiel.

Mit diesem hochwertigen Busangebot werden die Einschränkungen im SPNV so gering wie möglich gehalten und den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzer (Pendler, Schüler, Freizeit- und Tourismusverkehr) Rechnung getragen.

Ein Servicetelefon ist extra für Fragen zum SEV eingerichtet, um zum Beispiel auch für mobilitätseingeschränkte Reisende Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen zu organisieren oder nach Fahrtalternativen zu suchen. Servicemitarbeiter der NWB an den Bahnhöfen sollen die Reisenden zusätzlich vor Ort informieren und unterstützen. Inzwischen zeichnet sich nach Monaten der Belastung für die Fahrgäste Licht am Ende des Tunnels ab.

Ab dem 09. Dezember können die Reisenden alle Ziele wieder per Zug erreichen. Zwar werden die Bauarbeiten am 25.02.2013 fortgesetzt, die Sperrungen aber spürbar reduziert:

- ab 25.02.2013 nächtliche Schienensperrung jeweils Dienstag, Donnerstag und Samstag zwischen Rastede und Sande (letzte Zugankunft in WHV gegen 18:21 Uhr, erste Abfahrt WHV morgens gegen 5:39 Uhr).
- Wochenend-Sperrung an den ersten vier Wochenenden im März, den beiden ersten Wochenenden im April sowie den Wochenenden im September und dem ersten Oktoberwochenende.

Bis die Strecke vollständig ausgebaut ist, wird noch einige Zeit vergehen. Auch wenn dies in erster Linie der Anbindung des Hafens dient, werden auch der Standort WHV und die Fahrgäste durch geringfügig kürzere Reisezeiten und einen dauerhaft noch stabileren Fahrplan profitieren.

Falk Fehsenfeld/Dieter Sandmann

Was bedeutet ... SEV?

Die Abkürzung SEV steht für **S**chienenersatzverkehr und bezeichnet den Einsatz von Bussen, Taxen oder ähnlichem als Ersatz für ausgefallene Züge. Organisiert wird dieser vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. In Einzelfällen besteht auch die Möglichkeit, dass parallel verkehrende Züge (zum Beispiel die S-Bahn) den SEV übernehmen. Der SEV-Fahrplan sollte sich an den ursprünglichen Abfahrtszeiten orientieren und sicherstellen, dass auf dem vom Zugausfall betroffenen Streckenabschnitt alle Fahrgäste befördert werden.

Beim Schienenersatzverkehr sind zwei Arten zu unterscheiden. Zum einen der planmäßige und zum anderen der unplanmäßige SEV, der auch als „Busnotverkehr“ bezeichnet wird.

Planmäßiger SEV wird dann angeboten, wenn absehbare Umstände – in der Regel Bauarbeiten an der Infrastruktur – in einem vorab festgelegten Zeitraum durchgeführt werden.

Busnotverkehr wird eingesetzt, wenn unvorhergesehene Störungen zum Beispiel an der Infrastruktur, den Fahrzeugen oder durch Dritte eintreten. Während der Störungsbeseitigung und bis zur Wiederherstellung des reibungslosen Betriebs übernehmen dann Busse oder Taxen die Beförderung der Reisenden.

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: Arriva Nederland,
Jürgen Hörstel, NordWestBahn GmbH,
WestfalenBahn GmbH

Redaktion: LNVG

Ausgabe: November 2012

Auflage: 3.000

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

Der Landes-45a kommt: Neues Ausgleichsmodell ab 2017



Auch im Schulbusverkehr droht der Demografiewandel

Der Ausgleich nach § 45a Personenbeförderungsgesetz steht in Niedersachsen vor einer grundlegenden Neukonzipierung. Insbesondere die Anforderungen des demografischen Wandels müssen künftig berücksichtigt werden und in ein neues ÖPNV-Modell münden. Bis eine Neuregelung als Landesgesetz 2017 in Kraft tritt, wird es bei der geltenden „Vertragswirtschaft“ bleiben. Darauf haben sich Land und Verbände verständigt.

Die 2006 zwischen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und über 130 Verkehrsunternehmen geschlossenen Verträge werden jedoch in wichtigen Punkten geändert: Die bislang vereinbarte einprozentige jährliche Abschmelzung der Ausgleichsleistungen wird bis Ende 2016 ausgesetzt. Zudem erhält das Land die Option, bei einer effektiven Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund ab 2015 auch den §-45a-Ausgleich anteilig zu mindern.

Die zwischen Land und Verbänden gefundene Einigung setzt auf Kontinuität und verschafft dem Verkehrsgewerbe für eine Übergangszeit relative Planungssicherheit. Andererseits stellt sie sich wichtigen gesellschaftspolitischen Herausforderungen.

Der demografische Wandel wird zwischen Harz und Küste tiefe und nachhaltige Spuren hinterlassen. So wird zum Beispiel in den nächsten 10 bis 15 Jahren ein Rückgang der Schülerzahlen um 20 bis 25 Prozent

erwartet. Davon sind besonders die ländlichen Räume betroffen. Gleichzeitig steigt der Anteil der Senioren kräftig an, sie entwickeln sich zur am schnellsten wachsenden Bevölkerungsgruppe.

Wichtige räumliche Kernfunktionen wie Wohnen, Arbeit, Bildung, Einkaufen, ärztliche Versorgung etc. werden dadurch in ihrem Bestand bedroht. Mobilität hat eine zentrale Bedeutung bei deren Aufrechterhaltung. Wie also sollen öffentliche Mobilitätsangebote in Zukunft aussehen und wie werden sie finanziert? Sind flexible Bedienformen eine Antwort auf die sich verändernde Nachfrage? Welche Rolle spielen künftig die Verkehrsunternehmen und ihr Know-how? Welche Funktion haben die öffentlichen Hände? Das Land, die Verkehrsverbände, die kommunalen Spitzenverbände und die LNVG wollen sich diesen Herausforderungen in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe stellen und bis Ende 2015 Ergebnisse liefern.

Der Erfolg wird daran zu messen sein, ob es gelingt, die Fundamente eines fast 40 Jahre alten Ausgleichssystems zukunftsfähig zu gestalten. Zukunftsfähig für eine zurückgehende wie älter werdende Bevölkerung. Und zukunftsfähig für eine Branche, die mit rund 12.000 Arbeitsplätzen fast doppelt so viel Menschen beschäftigt wie der niedersächsische Schiffbau.

Rainer Peters ■