

# LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten  
aus Niedersachsen

## Vorwort



Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wird zu einer immer größeren Herausforderung. Neben dramatischen Kostensteigerungen bei Großprojekten stößt auch die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur zunehmend an die Grenzen der Finanzierbarkeit. Die Daehre-Kommission hat den zusätzlichen Investitionsbedarf jüngst auf über 7 Milliarden Euro pro Jahr veranschlagt. Trotz der im Bereich der Schiene bereits heute geltenden Nutzerfinanzierung steigt das Durchschnittsalter von Gleisen und Brücken kontinuierlich. Viele Bahnhöfe sind dringend sanierungsbedürftig. Dennoch sollen die Mittel, die Bund und Bahn für den Erhalt der Schieneninfrastruktur bereitstellen, für zwei weitere Jahre auf dem heutigen Niveau eingefroren werden. Gleichzeitig fließen nach Auffassung der EU-Kommission Mittel aus dem Infrastrukturbereich der DB AG zu Unrecht in eigenwirtschaftliche Bereiche des DB-Konzerns. Hier ist ein Mehr an Transparenz notwendig.

Auch wir sind bereit, Mittel für den Infrastrukturausbau zur Verfügung zu stellen. Umso unverständlicher ist, dass die DB AG trotz hoher Förderquote nicht gewillt ist, den weiteren Ausbau von Stationen aktiv voranzutreiben. Lesen Sie mehr dazu auf Seite drei. ■

Klaus Hoffmeister  
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn  
Geschäftsführer  
(Sprecher)



Ein Tarif mit Aussicht auf mehr

## Start des Niedersachsentarifs – wozu überhaupt?

Der neue Niedersachsentarif löst den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn AG (DB AG) und die Haustarife anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ab. Er wurde entwickelt für Verbindungen im Nahverkehr innerhalb Niedersachsens sowie zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Verbundtarife bleiben davon unberührt und ändern sich nicht. Regelungen des bundesweit gültigen Nahverkehrstarifs der DB AG werden weitgehend übernommen (z. B. BahnCard-Anerkennung und Kinderaltersgrenzen). Der Tarif wird entsprechend der zurückgelegten Entfernung ermittelt und ist damit insgesamt gerechter gestaltet. Dadurch weichen die Fahrpreise sowohl nach oben als auch nach unten ab. Gering nachgefragte Fahrkartenarten werden nicht übernommen, um das Sortiment überschaubarer zu gestalten.

Fahrgäste haben somit die Sicherheit, dass die erworbenen SPNV-Fahrkarten unabhängig von den verschiedenen EVU in allen Zügen des Nahverkehrs in Niedersachsen gelten. Hinzu kommt die Möglichkeit der Anschlussmobilität. Dadurch können die Fahrgäste in den Verkehrsverbänden und in einigen Städten mit ihrer Bahnfahrkarte auch noch den Bus oder die Stadtbahn zur Weiterfahrt nutzen.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Der Vorteil ist, dass sich der Kunde nicht mit einem fremden Tarifsystem und einem weiteren Fahrkartenautomaten am Zielort auseinandersetzen muss. Der Preis entspricht den Kosten wie bisher für beide Karten. Wo es die Anschlussmobilität schon gibt, bietet der Automat diese Möglichkeit beim Fahrkartenkauf an. Damit muss sich der Fahrgast nicht vorab informieren. Interessierte können auch den Internetauftritt „www.niedersachsentarif.de“ besuchen.

Ziel des neuen Niedersachsentarifs sind gleichermaßen transparente Rahmenbedingungen für die EVU. Nur wer seine künftigen Einnahmen sicher abschätzen kann, kann verlässlich kalkulieren. Geringere Risikoaufschläge in der Angebotskalkulationen sind die Folge und reduzieren den Zuschussbedarf für die öffentliche Hand. Dadurch wieder

verfügbare Mittel können zu Qualitätssteigerungen im Nahverkehr oder zur Bestellung weiterer Leistungen eingesetzt werden. Die Niedersachsentarif GmbH (NITAG) sorgt als neutrale Dienstleistungs- und Verteilplattform für eine schnelle und transparente Weiterleitung der Fahrgeldeinnahmen an die EVU. Gesellschafter sind die in Niedersachsen aktiven EVU und die Aufgabenträger Region Hannover, ZGB und LNVG.

Im Zuge der Tarifeinführung wird auch der Vertrieb von Fahrausweisen für die Fahrgäste verlässlicher und vereinheitlicht. An allen Stationen sollen in Zukunft moderne Fahrscheinautomaten stehen, an denen auch auf die nächste Verkaufsstelle hingewiesen wird. Damit heißt es einheitlich: „Vor Fahrtantritt bitte Fahrschein lösen“, worüber bislang insbesondere bei ortsfremden Fahrgästen oft

Verunsicherung herrschte. In den Zügen wird es nur in den Fällen, in denen der Automat nicht richtig arbeitet, einen Notverkauf geben. Ausnahmen sind noch das Weser-Ems-Netz der NordWestBahn (bis Ende 2015), die WestfalenBahn (bis Ende 2017) und die Strecke Lüneburg–Dannenberg (bis Ende 2014).

Alle bestehenden Vertriebswege werden hinsichtlich ihrer Nutzerfreundlichkeit immer weiter verbessert, so dass es in Zukunft auch möglich sein wird, Fahrkarten mit mobilen Geräten wie Smartphones und Tablet-Computern zu kaufen.

Der Niedersachsentarif wird durch mehr Anschlussmobilität, attraktive Kombiangebote und eine hohen Ticketverfügbarkeit die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV stärken.

Susanne Wecken

Fahrplan

## Neue Linien im S-Bahn-Netz Hannover

Folgende Neuerungen sind geplant:

- Eine zusätzliche schnelle S-Bahn-Linie Hameln–Hannover Hbf wird das Angebot der S 5 Paderborn–Hannover–Hannover Flughafen ergänzen und deren stark nachgefragte Regelzüge entlasten. Die neue Linie verkehrt montags bis freitags in den HVZ im Stundentakt mit insgesamt sieben Fahrten pro Richtung und hält nur an den aufkommensstarken Stationen Hameln, Springe, Hannover-Linden/Fischerhof, Hannover-Bismarckstraße und Hannover Hbf. Die Fahrzeit zwischen Hameln und Hannover reduziert sich so um ca. fünf Minuten.
- Eine zusätzliche Express-Linie zwischen Barsinghausen und Hannover wird das Angebot der S-Bahn-Linien S 1 und S 2 in den HVZ ergänzen und die Fahrzeiten um bis zu vier Minuten verkürzen.
- Auf den Linien S 1 Minden–Hannover und S 2 Nienburg–Hannover werden bedarfsorientiert längere Züge mit drei Fahrzeugeinheiten gebildet, um Pendlern zusätzliche Sitzplätze zu bieten.

Mit der Bestellung dieser Mehrleistungen durch die Region Hannover und die LNVG werden in kurzer Zeit wesentliche Elemente des Konzepts „Zielnetz 2013plus“ umgesetzt.  
Joachim Ebinger



Auf der S 5 kommt bald eine schnelle Linie hinzu.

Auf einigen Linien der S-Bahn Hannover führt das steigende Fahrgastaufkommen zu sehr beengten Platzverhältnissen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ). Unter der Überschrift „Zielnetz 2013plus“ haben die Aufgabenträger Region Hannover und Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) daher ein Konzept entwickelt,

um dem angemessen Rechnung zu tragen. Zur Umsetzung wird die DB Regio AG ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 zusätzliche Fahrzeuge im S-Bahn-Verkehr einsetzen. Mit diesen werden nicht nur zusätzliche Platzkapazitäten, sondern auch neue Linien im S-Bahn-Netz angeboten.

## Bahnhöfe

## Wer ist für den Bahnhofsausbau verantwortlich?

Etwa 380 Bahnhöfe werden in Niedersachsen im Nahverkehr bedient. Davon ist der weit überwiegende Teil im Besitz der Deutschen Bahn AG (DB AG), genauer gesagt der Tochtergesellschaft DB Station&Service AG (DB St&S AG). Einige wenige gehören Nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).

Grundsätzlich ist der Eigentümer der Infrastruktur für Erhalt und Ausbau der Stationen verantwortlich. Die DB St&S AG bekommt für die Unterhaltung jedes Jahr Mittel vom Bund aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Darüber hinaus stellt der Bund Mittel beispielsweise aus Konjunktur- und Sonderprogrammen zur Verfügung. NE-Bahnen müssen ihre Investitionen aus den Stationspreiserlösen finanzieren.

In Niedersachsen ist seit der Regionalisierung bei der Bahnhofsinfrastruktur schon viel passiert. Dank verschiedener Ausbauprogramme werden bis Ende 2015 etwa 60 Prozent aller Stationen modernisiert sein.

## Finanzierung

## Förderprogramm Grunderneuerung – eine Zwischenbilanz



Förderfähig: Verknüpfung zwischen Bus und Zug

Im Jahr 2009 hat das Land Niedersachsen seinen Förderkatalog im ÖPNV ausgeweitet. Seit 2010 ist nicht nur der Neu- und Ausbau von ÖPNV-Infrastruktur, sondern auch die Grunderneuerung von ÖPNV-Anlagen förderfähig. Hintergrund dieses zunächst auf fünf Jahre befristeten sogenannten „Konjunkturprogramms“ ist, dass oftmals weit mehr der Erhalt der vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur dringender vonnöten ist als ein Ausbau. Denn viele in den 70er und 80er Jahren des



Vor kurzem ausgebaut: Station Banteln

Diese Programme wurden im Wesentlichen vom Land initiiert und auch maßgeblich mitfinanziert – trotz der beim Bund liegenden Verantwortung. Das Land hat hierbei erkannt, dass die DB AG vielfach nur dann zum Handeln zu bewegen ist, wenn sich das Land auch finanziell engagiert.

Gleichwohl ist nicht hinnehmbar, dass jetzt die DB St&S AG Bahnstationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag nur noch dann ausbauen will, wenn die Kosten zu 100 Prozent vom Land oder anderen Dritten getragen werden. In der Vergangenheit wurden seitens der Deutschen Bahn zumindest die Mittel aufgebracht, die ohnehin für Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen benötigt worden wären. Selbst das scheint nun nicht mehr möglich.

Eine vollständige Übernahme der Kosten für die bundeseigene Infrastruktur durch das Land ist nicht vertretbar. Sollte es bei der strikten Haltung der Deutschen Bahn bleiben, ist die Umsetzung von weiteren Bahnhofsprogrammen erheblich gefährdet und die Hoffnungen der Fahrgäste auf weitgehende Barrierefreiheit würden einen empfindlichen Dämpfer erleiden. Die LNVG setzt alles daran, dass es nicht zu einer solchen Situation kommt.

Jürgen Römer

vergangenen Jahrhunderts geförderte Anlagen bedürfen einer Grunderneuerung, um das gegebene Qualitätsniveau im ÖPNV zu erhalten. Ohne eine Landesförderung kann das häufig nicht geleistet werden.

Im „Konjunkturprogramm 2010–2014“ werden jährlich 20 Millionen Euro für diese Fälle einer Grunderneuerung bereit gestellt. Davon stehen für die Straßen- und Stadtbahnen in Niedersachsen maximal 5 Millionen Euro zur Verfügung. In Summe hat das Land hier also 100 Millionen Euro zusätzlich zur Entlastung der häufig kommunalen Eigentümer und zur Unterstützung der Bauindustrie vorgesehen, die aus Regionalisierungsmitteln bestritten werden.

Trotz kurzer Vorankündigung wurde das Programm bereits im ersten Jahr gut nachgefragt. Insbesondere die vereinfachte Antragstellung für kleinere Maßnahmen an Bushaltestellen stieß von Anfang an auf große Resonanz. Erleichternd wirkt sich ferner aus, dass erstmals auch Ausgaben für Planungsleistungen bezuschusst werden.

In den bisherigen vier Programmjahren wurden 365 Projekte ins Förderprogramm des Landes aufgenommen. Bedenkt man, dass darunter allein 250 Sammelanträge für die Grunderneuerung von Bushaltestellen waren, die ihrerseits durchschnittlich sechs einzelne Bushaltestellen umfassten, dann sind über das Konjunkturprogramm bereits mehr als 1.600 Einzelvorhaben im ÖPNV in Niedersachsen ermöglicht worden. Diese weisen Gesamtkosten von rund 112 Millionen Euro auf und werden mit einer Summe von rund 74 Millionen Euro gefördert, was einer Budgetausschöpfung von 93 Prozent entspricht.

Die Zahlen belegen den Erfolg: Der Ansatz, Instrumente zur Erhaltung des Qualitätsniveaus der ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, hat sich als der richtige erwiesen. Die LNVG erwartet auch für das vorläufig letzte Programmjahr 2014 eine große Antragszahl, so dass die Mittel wieder zu einem sehr hohen Grad ausgeschöpft werden können. Für die Zeit danach wird bereits an einer Fortsetzung gearbeitet.

Jürgen Römer



# Landesweite Verkehrserhebung 2013

## Was bedeutet ... ...Tarifreue?

Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge ist der Auftraggeber (Bund, Land oder Kommune) gesetzlich verpflichtet, dem wirtschaftlichsten Angebot den Zuschlag zu erteilen. Dies könnte theoretisch dazu führen, dass Aufträge vermehrt an die Unternehmen gehen, die bei den Gehältern ihrer Mitarbeiter nicht tarifvertraglich gebunden sind und in ihrer Kalkulation die niedrigsten Löhne ansetzen können. In vielen Wettbewerbsverfahren wird daher die Einhaltung der Tarifreue gefordert, das heißt die Bezahlung der Mitarbeiter nach einem geltenden Tarifvertrag. Darüber hinaus kann auch ein per Gesetz festgelegter Mindestlohn verlangt werden.

Die LNVG fordert bei ihren Vergabeverfahren ebenfalls eine Tarifreueerklärung der Bieter, obwohl dies im niedersächsischen Vergabegesetz für Verkehrsleistungen derzeit nicht vorgeschrieben ist. In dieser Tarifreueerklärung müssen sich Unternehmen bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für die Ausführung der beauftragten Leistung mindestens das Entgelt zu zahlen, das nach einem mit einer tariffähigen Gewerkschaft geschlossenen Tarifvertrag vorgesehen ist. Der Tarifvertrag muss in Niedersachsen für Mitarbeiter von bundeseigenen oder nicht bundeseigenen Eisenbahnen gültig 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: Dr. Jürgen Hörstel, Andreas Kolmer,  
Niedersachsentarif GmbH (NITAG),  
Verkehrsbetriebe Kreisbahn Aurich GmbH

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Juni 2013

Auflage: 3.000

Grafische Umsetzung und Druck:  
mark\_ad GmbH, Hannover  
Druckerei Art + Image GmbH, Minden



Je besser die LNVG über Fahrgäste informiert ist, desto gezielter können Angebote gestaltet werden.

„Guten Tag, wir führen eine Fahrgastbefragung durch – darf ich Ihnen ein paar Fragen stellen und anschließend Ihren Fahrausweis sehen?“ Diesen Satz hören dieses Jahr voraussichtlich knapp eine Million Bahnreisende in niedersächsischen Nahverkehrszügen. Die Beantwortung der nicht personenbezogenen Fragen ist freiwillig – ebenso wie das Vorzeigen des Fahrausweises. Ähnlich wie bei Bestellungen im Restaurant werden Fahrgastbefragungen und -zählungen mittels elektronischer Eingabegeräte (Handhelds, Smartphones oder Tablets) durchgeführt und Antworten nicht mehr auf Papierformularen notiert. Damit entfällt die Codierarbeit, und die Menüführung hilft dem Befragungspersonal dabei, vollständige Interviews zu führen.

Eine landesweite Verkehrserhebung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Niedersachsens stellt ein Novum dar. In Verbundräumen – so zum Beispiel im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) oder anlassbezogen im Zusammenhang mit einem Wechsel des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) – sind solche Befragungen bereits bekannt. Außerdem gibt es in ausgewählten Teilräumen Verkehrserhebungen, welche die EVU aufgrund tariflicher Kooperationen organisieren.

Die Erhebung wird in 16 Teilnetzen durchgeführt. In statistischer Hinsicht wichtig ist, dass alle 16 Teilprojekte nach der gleichen

Methodik erhoben werden. Dazu gehören vier Wellen: die erste Welle fand im Februar statt, die zweite erstreckt sich im Frühjahr vom Ende der Osterferien bis Anfang Juni, im Rahmen der dritten Erhebungsperiode wird die Fahrgastnachfrage während der Sommerferien abgebildet, die vierte ist im November 2013 vorgesehen.

Die Antworten aus den Interviews sind vielschichtig und liegen ausgewertet voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2014 komplett vor. Die LNVG erhofft sich daraus unter anderem Rückschlüsse zum Bedarf an P+R-Plätzen am Bahnhof xy oder zur tariflichen Gestaltung der Anschlussmobilität vom Nahverkehrszug an den Bus. Insgesamt können der Niedersachsentarif GmbH (NITAG) zum Start des Niedersachsentarifs vollständige Angaben zur Fahrgastnachfrage in den SPNV-Zügen zur Verfügung gestellt werden. Zusammen mit Daten über den Vertrieb ist damit eine zentrale Voraussetzung für die Weiterentwicklung attraktiver Tarifangebote des Niedersachsentarifs gegeben.

Mit den Ergebnissen der Verkehrserhebung 2013 verfügt die LNVG über aktuelle und statistisch belastbare Informationen zur Fahrgastnachfrage im SPNV – vor dem Hintergrund vom Bund oder der EU zu fördernder Projekte in die SPNV-Infrastruktur und im Rahmen einer Revision der Regionalisierungsmittel unverzichtbare Daten.

Jörg Kiunke ■