

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2013 neigt sich dem Ende – Grund genug, zurückzublicken auf Erreichtes und neue Ziele für das kommende Jahr zu formulieren. Das seit Anfang 2013 geltende neue Personenbeförderungsgesetz hat sich in der Praxis bewährt. Im SPNV haben wir weitere Ziele erreicht: Das Zugangebot wird im Dezember nochmals um 550.000 Zugkilometer erhöht. Zur Finanzierung dieser Angebotsausweitung erwies sich die wettbewerbsorientierte Vergabepolitik zusammen mit unserem Fahrzeugpool angesichts weiter übermäßig steigender Infrastrukturnutzungsentgelte als wichtige Stütze. Darüber hinaus ist mit der 2014 anlaufenden Modernisierung kleinerer Stationen im Umfeld Bremens der Einstieg in ein weiteres Stationsausbauprogramm gelungen. Die in diesem Jahr begonnene Untersuchung, welche Strecken mit wirtschaftlicher Vernunft für den SPNV reaktiviert werden können, wird die Agenda des Jahres 2014 ebenso prägen wie die Bemessung der Regionalisierungsmittel, die uns ab 2015 zur Verfügung stehen werden. Bereits ab Dezember werden die Reisenden von einer bundesweit beispiellosen Tarifkooperation mit dem Fernverkehr profitieren. Mehr hierüber und über weitere Themen, mit denen wir den Nahverkehr auch in 2014 voran bringen wollen, erfahren Sie in dieser Ausgabe. Wir wünschen Ihnen eine schöne Weihnachtszeit, ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr und wie immer eine angenehme Lektüre. ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



LNVG untersucht, welche Strecken wiederbelebt werden können.

Die Reaktivierung von Strecken und Stationen

Herr Minister Lies hat am 5. August den Startschuss für eine breit angelegte und transparente Untersuchung gegeben, um zu prüfen, wo durch die Reaktivierung von Strecken und Stationen mit wirtschaftlicher Vernunft der Schienenpersonennahverkehr in die Fläche ausgeweitet werden kann. Die LNVG hat hierzu ein Untersuchungskonzept entwickelt, das vom Ministerium und einem eigens eingesetzten Gremium aus Vertretern von Politik, kommunalen Spitzenverbänden, Umwelt- und Fahrgastverbänden sowie den beiden Aufgabenträgern Region Hannover und Zweckverband Großraum Braunschweig gebilligt wurde. Dieses Konzept umfasst sowohl die Reaktivierung von Strecken als auch die Reaktivierung von Stationen an bestehenden Schienenstrecken.

Fortsetzung auf Seite 2



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

SPNV **RE-Kreuz startet mit zusätzlichen Verbindungen**

2

Fahrzeuge **Dem Zahn der Zeit entgegen treten**

3

ÖPNV **Allgemeine Vorschriften – sind diese bei Verbundtarifen zwingend?**

4

Fahrplan **Ausweitungen des Angebotes zum Fahrplanwechsel**

5

Fortsetzung von Seite 1

Die Untersuchung zur **Streckenreaktivierung** ist dreistufig angelegt. In einer ersten Stufe wurden landesweit alle in Betracht kommenden Strecken grob bewertet. Aus insgesamt 74 Vorschlägen sind inzwischen 28 Strecken herausgefiltert worden, die nun einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Mit dieser zweiten Untersuchungsstufe sollen die sechs bis acht Strecken identifiziert werden, die am besten die abgestimmten Bewertungskriterien erfüllen. In einer dritten Stufe werden diese Strecken von externen Gutachtern nach einem standardisierten Kosten-Nutzen-Verfahren untersucht und bewertet. Auf dieser Grundlage wird das Land voraussichtlich bis zum Spätherbst 2014 entscheiden, welche Strecken reaktiviert werden. In der jetzt laufenden zweiten Untersuchungsstufe werden 28 Strecken im Rahmen einer so genannten Nutzwertanalyse beurteilt. Diese umfasst 20 Kriterien, die u. a. das erreichbare Verkehrspotential, die Konkurrenzsituation zum Individualverkehr, Ziele der Raumordnung und der nachhaltigen Mobilität und nicht zuletzt

die Kosten abbilden. So wird erhoben, ob Mittelzentren neu in den SPNV eingebunden werden und ob positive Effekte für den Tourismus zu erwarten sind. Berücksichtigt wird die Nachhaltigkeit des jeweiligen Projektvorschlags, z. B. die Verlagerungswirkung vom Pkw auf den SPNV ebenso wie die kalkulierten Investitionskosten und die Kosten des laufenden Betriebs. Letzteres ist deshalb relevant, weil die Aufgabenträger die späteren Betriebskosten aus ihrem Budget finanzieren müssen, während die Investitionskosten voraussichtlich zu 75 Prozent vom Land bezuschusst werden.

Ist die Streckenuntersuchung auch aufgrund der hohen Folgekosten als vergleichende und gesamthafte Prüfung der Reaktivierungsprojekte angelegt, wird die **Reaktivierung von Stationen** an bestehenden Strecken weiterhin einzelfallbezogen geprüft. Damit kann das Ausmaß der Analyse reduziert und im Interesse der Kommunen auf eine Stichtagsregelung verzichtet werden.

Besteht der Wunsch nach einem zusätzlichen Bahnhalt, wird durch den jeweiligen SPNV-Aufgabenträger zuerst geprüft, ob ein weiterer Zwischenhalt negative Auswirkungen auf bestehende Anschlussbeziehungen hat oder dafür mehr Fahrzeuge gebraucht würden. Zudem sollen neue Halte aus Sicht der LNVG nur durch Regional- oder S-Bahnen bedient werden, um die überregionale Verbindungsfunktion der schnellen, nur an den aufkommensstarken Stationen haltenen Express-Linien nicht zu beeinträchtigen. Bei positivem Ergebnis kann die Kommune dann einen Förderantrag beim Land stellen. Durch eine Aufnahme in das Landesförderprogramm, mit der in der Regel ebenfalls 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernommen werden, würde das Signal für eine Stationsreaktivierung auf „grün“ gestellt. Übrigens gilt dieses Procedere nicht nur für Stationsreaktivierungen im engeren Sinne, sondern auch dort, wo erstmalig ein neuer Halt geplant ist.

Joachim Ebinger/Dieter Sandmann ■

SPNV

RE-Kreuz startet mit zusätzlichen Verbindungen



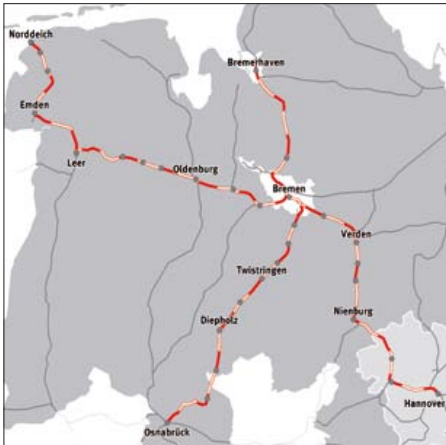
Die RE-Züge bilden mit den IC-Zügen bis Emden alternierend einen Stundentakt.

Mit der Betriebsaufnahme im RegionalExpress-Kreuz (RE-Kreuz) Niedersachsen/Bremen werden zahlreiche Verbesserungen im SPNV umgesetzt. Besonders die Erhöhung vom Zweistunden- auf einen Stundentakt auf der

Strecke **Bremerhaven – Bremen** bedeutet mehr Flexibilität für Nahverkehrskunden. Konkret bestehen von Montag bis Freitag ab Bremen Hbf von 5:56 Uhr durchgängig bis 21:56 Uhr jede Stunde schnelle Fahr-

möglichkeiten nach Bremerhaven-Lehe. Aus Richtung Bremerhaven kann der Bremer Hauptbahnhof ab 6:03 Uhr ebenfalls im Stundentakt bis 22:03 Uhr erreicht werden. Am Wochenende gilt das Angebot entsprechend, nur wird am Samstag eine Stunde, am Sonntag zwei Stunden später gestartet. Die RE-Züge fahren alternierend im Zweistundentakt nach Osnabrück und Hannover, so dass ab Fahrplanwechsel erstmals Direktverbindungen von Bremerhaven und Osterholz-Scharmbeck nach Hannover fahren werden. Von der Angebotsausweitung profitieren auch Cuxhaven, Nordholz, Dorum und Wremen, da von dort aus nun stündlich und schnell Bremen erreicht wird.

Zwischen **Bremen und Hannover** wird eine zusätzliche tägliche Verbindung offeriert. Die neue Abfahrt 0:11 Uhr ab Bremen (Integration in den Nachtknoten) bedient ebenso wie der bisherige letzte Zug um 23:11 Uhr alle Zwischenhalte bis Verden (Aller). Ab Hannover verkehrt 4:21 Uhr ein neuer RE, der Bremen um 5:39 Uhr erreicht. Um Synergieeffekte mit der Regio-S-Bahn RS 1 zu erzielen, bedienen die letzten RE-Züge aus



Linien des RE-Kreuzes Niedersachsen/Bremen

Hannover (ab 22:21 Uhr, 23:21 Uhr und 0:21 Uhr) ab Verden alle Unterwegshalte und bieten von dort Abfahrten um 23:16 Uhr, 0:16 Uhr und 1:16 Uhr. Bremen-Mahndorf wird als neuer Verknüpfungspunkt mit dem ÖPNV im Stundentakt bedient.

Das SPNV-Angebot zwischen **Bremen und Osnabrück** wird vor allem am Wochenende verbessert. Am Sonntagmorgen besteht um 7:06 Uhr ab Bremen eine neue Frühverbindung, die um 8:20 Uhr Osnabrück erreicht und somit einen Anschluss ins Ruhrgebiet ermöglicht. Der Taktfahrplan wird um folgende Leistungen ergänzt: sonntags um 16:06 Uhr sowie samstags um 20:06 Uhr von Bremen nach Osnabrück, in der Ge-

genrichtung sonntags um 12:38 Uhr und samstags um 19:38 Uhr. Um auch in den Abendstunden noch eine attraktive Fahrmöglichkeit zwischen den Großstädten Osnabrück und Bremen anzubieten, fährt ab Bremen täglich neu ein Zug um 22:06 Uhr und erreicht Osnabrück um 23:27 Uhr. Von Osnabrück aus erhalten die Reisenden spätere Fahrmöglichkeiten bis Bremen (22:34 Uhr am Wochenende, 22:52 Uhr Montag bis Freitag, 23:52 Uhr sonntags).

Bahnkunden profitieren ganz besonders auf der Strecke **Norddeich – Bremen**. Im Zusammenspiel mit den Intercity-Zügen (IC) des DB Fernverkehrs und den RE-Zügen von DB Regio wird ein exakter Stundentakt zwischen Bremen und Emden angeboten. Der Fernverkehr fährt zusätzlich sechs Zugpaare zwischen Oldenburg und Emden und schließt die saisonalen Angebotslücken. Dadurch bilden die jeweils zweistündlich verkehrenden IC- und RE-Züge zusammen einen verlässlichen Stundentakt und bedienen die gleichen Stationen.

Dank einer innovativen Vereinbarung zwischen LNVG und DB Fernverkehr zur **Tarifintegration** gilt ab Fahrplanwechsel in allen Zügen westlich von Bremen der Nahverkehrstarif. Das bedeutet, alle Nahverkehrsfahrscheine (z. B. Niedersachsenticket, alle VBN-Fahrscheine) werden im Abschnitt Bremen – Norddeich Mole auch in den ICs



Urkunde zum Deutschen Schienenverkehrs-Preis 2013

akzeptiert. Dies gilt im Abschnitt Norddeich – Leer auch für die IC-Züge in und aus Richtung Münster. Für Fahrten über Bremen hinaus und südlich von Leer wird in den ICs weiterhin nur der Fernverkehrstarif anerkannt. Für dieses bundesweit einmalige Modellprojekt wurde der LNVG am 30.08.2013 der Deutsche Schienenverkehrs-Preis 2013 in der Kategorie „Innovation“ vom Deutschen Bahnkunden-Verband e.V. verliehen, den LNVG-Geschäftsführer Hans-Joachim Menn in Potsdam entgegennahm.

Katrin Berens

Fahrzeuge

Dem Zahn der Zeit entgegen treten



Fahrzeuge der Baureihe LINT 41 zur Modernisierung

Nach einem ersten Wettbewerbsverfahren im Jahr 2000 nahm im Teilnetz Weser-Ems die NordWestBahn (NWB) den Betrieb von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit 23 Dieseltriebwagen der Baureihe LINT 41 auf. Sie wurden für den Fahrzeugpool der LNVG beschafft und der NWB zur Verfügung gestellt. Das traf auch auf einen weiteren, allerdings gebrauchten Dieseltriebwagen der gleichen Baureihe, ebenfalls aus dem Jahr 2000, zu, der 2004 die Flotte bei der NWB ergänzte.

Im Dezember 2015 werden diese 24 Fahrzeuge ein Alter von 15 Jahren und eine Laufleistung von je ca. 3,3 Millionen km erreicht haben. Trotz aufwendiger Pflege und korrekter Instandhaltung sind nach einem solchen Zeitraum nicht nur optisch, sondern auch technisch sehr deutliche Abnutzungserscheinungen erkennbar.

Daher werden die Fahrzeuge diesmal im Rahmen der alle sechs bis acht Jahre gemäß §§ 32, 33 Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) vorgeschriebenen Untersuchung auch gleichzeitig modernisiert und umgerüstet. Dadurch wird die Lebensdauer der Fahrzeuge um 15 Jahre erhöht. Im Vergleich zu heute erhalten die Fahrzeuge ein spürbares Plus an Fahrkomfort und Sicherheit. Türen, Sitze, Haltestangen und Fußböden werden erneuert, ebenso die Außenlackierung. Unter den Türen wird eine Spaltüberbrückung

eingebaut, um die Sicherheit beim Ein- und Aussteigen zu erhöhen. Im Innenraum erhalten die Züge helle Seitenverkleidungen und sparsame LED-Leuchten. Zusätzlich werden an einigen Sitzgruppen Steckdosen und Informationsmonitore für die Echtzeitdarstellung von Fahrplandaten sowie Videokameras installiert. Rollstuhlfahrer finden künftig einen eigenen Stellplatz mit separater Sprechstelle zum Fahrzeugführer. Alle innen und außen angebrachten Fahrzielanzeigen werden entsprechend den

aktuell geltenden Normen erneuert. Die Innenseiten der Fenster erhalten eine Kratzschutzfolie mit zusätzlichem UV-Schutz, wodurch sich die Sonneneinstrahlung reduziert.

Die Modernisierung, Umrüstung und Abnahme der Fahrzeuge findet am Alstom-Standort in Braunschweig statt und soll bis Dezember 2015 bei allen 24 Fahrzeugen abgeschlossen sein.

Thomas Nawrocki

ÖPNV

Allgemeine Vorschriften – sind diese bei Verbundtarifen zwingend?

Die Konfliktlinie zwischen Küste und Harz verläuft auf einem schmalen Grat: Es geht um den finanziellen Ausgleich der den Unternehmen aus einem niedrigen Verbundtarif entstehenden Mindereinnahmen. Das Verkehrsgewerbe unterstreicht den gesetzlichen Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit und sieht die kommunalen Aufgabenträger (AT) stets zu einem Ausgleich über eine Allgemeine Vorschrift (AV) verpflichtet. Komme ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) nach der Verordnung (EG) 1370/2007 (VO 1370) ins Spiel, müsse der Unternehmer den Verbundtarif nicht anwenden und dürfe eine eigenwirtschaftliche Genehmigung mit höherem Haustarif beanspruchen. Die AT wenden ein, Art und Umfang einer etwaigen Marktintervention seien ihnen kompetenziell zugeordnet. Insoweit stünden die Instrumente ÖDA oder AV zu ihrer alleinigen Disposition.

Beide Parteien blicken gespannt auf die LNVG als Genehmigungsbehörde und „Hüterin“ des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Zur Klärung der Rechtsfrage genügen zwei intensive Blicke ins PBefG bzw. in die VO 1370. Das neue PBefG statuiert in § 8 Absatz (Abs.) 4 den genehmigungsrechtlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher (unternehmerinitiiertes) Verkehre. Die Entscheidung eines Unternehmers erstreckt sich somit auf die Frage, ob er auf eigenes Risiko mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln einen Linienverkehr betreiben will oder nicht. Bejaht er die Frage, so steht ihm der eigenwirtschaftliche Genehmigungsweg offen.



Welche Wege eignen sich im Busverkehr für einen Finanzausgleich bei Verbundtarifen?

Verneint er sie, so liegt das weitere Vorgehen in der Hand des AT. Dieser muss prüfen, ob für einen solchen Verkehr ein öffentliches Verkehrsinteresse vorliegt und ihn ggf. bestellen und bezahlen. Die VO 1370 regelt in Artikel (Art.) 3 Abs. 2 Satz 1 die Befug-

nis des AT zum Erlass einer AV, wenn ein niedriger Verbundtarif für alle Fahrgäste festgesetzt und den Unternehmen dafür ein Ausgleich gezahlt werden soll. In Satz 3 der gleichen Vorschrift wird das „Recht“ des AT begründet, den Tarifausgleich auch

in einen ÖDA aufzunehmen. Dieses Wahlrecht wird innerhalb der VO 1370 weder eingeschränkt (... etwa zur Wahrung der „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Linienverkehrs) noch in die Disposition der Nationalstaaten gestellt (... wie etwa bei der Inhouse-Vergabe).

Auch der deutsche PBefG-Gesetzgeber darf aufgrund des höherrangigen Unionsrechtes das Wahlrecht aus Art. 3 VO 1370 nicht abändern. Der neue § 13 Abs. 2a PBefG, der die Versagung bzw. Genehmigung eines konkurrierenden eigenwirtschaftlichen Antrages regelt, sieht das auch nicht vor.



Ohne Schülerbeförderung rechnen sich die meisten Linienverkehre nicht.

Er fordert bei einem durch den AT vorgegeben Verbundtarif lediglich einen „Ausgleich“ nach der VO 1370. Das PBefG trifft also hinsichtlich der Wahl des Instrumen-

tes keine den AT bindende Festlegung. Der AT hätte insoweit auch die Option, einen ÖDA direkt an ein mittelständisches Unternehmen zu vergeben. Letzte Zweifel am Willen des Gesetzgebers beseitigt ein Blick in die Gesetzesbegründung zu § 13 Abs. 2a PBefG. Dort heißt es ebenso knapp wie unmissverständlich, dass der AT Ausgleichszahlungen für Verbundtarife in einem ÖDA oder in einer AV vorsehen dürfe. Damit ist der rechtliche Befund klar. Bleibt die Frage nach der politischen Opportunität. Sie zu beantworten, obliegt stets den verantwortlichen Akteuren vor Ort.

Rainer Peters

Fahrplan

Ausweitungen des Angebotes zum Fahrplanwechsel



Ein Verstärker von Uelzen nach Hamburg sorgt freitags für Entlastung.

Auf vielfachen Wunsch werden zum Fahrplanwechsel im **Hanse-Netz** (Hamburg – Bremen, Hamburg – Uelzen) in den Wochenendnächten (Fr/Sa und Sa/So) zusätzliche metronom (ME)-Fahrten von Hamburg Hbf nach Lüneburg (MEr ab 3:06 Uhr) und nach Bremen Hbf (MEr ab 3:15 Uhr) eingerichtet. Auch in Richtung Hamburg gibt es in diesen Nächten zusätzliche Verbindungen. So wird der bisher ab Bremen Hbf um 1:15 Uhr nach Rotenburg verkehrende MEr bis Hamburg Hbf verlängert. Ein neuer MEr von Uelzen (ab 0:01 Uhr) nach Hamburg Hbf (an 1:17 Uhr) ermöglicht spätere Reisemöglichkeiten z. B. von Hannover Hbf ab 22:48 Uhr (statt bisher 21:40 Uhr) zu Zielen nördlich von Uelzen. An Freitagen wird ein neuer ME-Verstärker von Uelzen (ab 14:45 Uhr) nach Hamburg Hbf (an 15:45 Uhr) für Entlastung im einsetzenden

Wochenendverkehr sorgen. Zudem werden am Wochenende einzelne nachmittägliche Fahrten der MEr-Linie Hamburg-Harburg – Lüneburg zukünftig zum bzw. vom Hamburger Hbf verkehren.

Auch in Richtung Stade wird das nächtliche Angebot mit zusätzlichen Fahrten der **S-Bahn Hamburg** erweitert. Die Fahrten ab Hamburg Hbf um 1:28 Uhr (in der Nacht Fr/Sa) sowie 3:28 Uhr (in den Nächten Fr/Sa und Sa/So) werden über Neugraben hinaus bis nach Stade verlängert. Der im **metronom-Netz Unterelbe** (Hamburg – Cuxhaven) zum letzten Fahrplanwechsel eingerichtete Verstärker nach Stade beginnt zukünftig bereits 17:39 Uhr in Hamburg Hbf statt erst in Hamburg-Harburg und wird die stark nachgefragten Taktzüge so noch spürbarer entlasten.

Die NordWestBahn (NWB) setzt im Netz der **Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN)** folgende Veränderungen um: Reisende des bisher täglich um 0:10 Uhr genutzten NWB-Zuges auf der RS 1 von Bremen nach Verden können in gleicher Zeitlage mit dem RegionalExpress (RE) der DB Regio AG (DB) fahren, der bis Verden alle Zwischenhalte bedient. In den Wochenendnächten ergänzt dann die NWB-Fahrt um 1:11 Uhr ab Bremen bis Verden das Angebot für Nachtschwärmer. Die letzte tägliche Fahrt Verden – Bremen wird von 23:19 Uhr auf 22:42 Uhr vorverlegt (Ankunft Bremen 23:11 Uhr). Für Kunden ab Verden besteht aber weiterhin eine passende Fahrmöglichkeit um 23:16 Uhr mit dem RE aus Hannover, der ab Mitte Dezember bis Bremen alle Unterwegshalte bedient und um 23:42 Uhr den Bremer Hauptbahnhof erreicht.

Auf der RS 2 Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen ändert sich folgendes: Am Wochenende fährt ein zusätzlicher Zug um 1:14 Uhr ab Bremen Hbf nach Twistringen. In den Wochenendnächten gibt es eine ergänzende Fahrt um 23:21 Uhr ab Twistringen, die mit der Ankunft um 23:55 Uhr in den Nachtknoten Bremen eingebunden ist. Außerdem wird nachfragebedingt an Freitagen die bisherige Fahrt von 14:12 Uhr ab Bremen nach Bremerhaven-Lehe auf 16:12 Uhr verschoben (bisher Mo-Do). Da 13:56 Uhr ab Bremen ein neuer RE der DB nach Bremerhaven verkehrt, besteht in dieser Zeitlage ein adäquates Angebot.

Fortsetzung auf Seite 6

Was sind FIS?

Hinter der Abkürzung „FIS“ verbirgt sich der Begriff „Fahrgastinformationssysteme“ und bezeichnet wesentliche Medien und Systeme, die den Fahrgast vor und während einer Reise informieren. Sie zeichnen sich durch Vielfalt, zunehmende Vernetzung und Nutzung digitaler Echtzeitdaten aus. Ziel ist, die Fahrgäste während der gesamten Reisekette gleichlautend und verlässlich auf dem Laufenden zu halten – sowohl im Regelbetrieb als auch im Störfall.

Von Bedeutung für die Information von Kunden im Bahnverkehr sind

- Drucksachen (Fahrplanhefte, Aushangfahrpläne, Broschüren, Liniennetzpläne)
- Anzeigen und Hinweisschilder an Stationen (von klassischen Hinweisschildern an kleineren Stationen bis hin zu großen digitalen Anzeigern an Knotenbahnhöfen)
- Anzeigen am und im Fahrzeug (Fahrzielanzeiger an Front, Seite und im Wageninneren sowie Monitore im Innenraum für weitergehende Informationen wie z. B. Anschlüsse)
- Ansagen an Stationen und in Fahrzeugen (Fahrziel, Haltestellen, Anschlüsse)
- Internetbasierte Informationen (Unternehmens-Websites, Fahrplanauskunftssysteme, mobile Anwendungen, soziale Medien, E-Mails)

Durch die zunehmende digitale Erfassung von Zuglaufdaten und deren Austausch über zentrale Datendrehscheiben fließen Echtzeitdaten verstärkt in diese FIS ein und werden für aktualisierte Auskünfte genutzt.

Andreas Kolmer ■

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,

Thomas Nawrocki

Redaktion: LNVG

Ausgabe: November 2013

Auflage: 3.000

Grafische Umsetzung und Druck:

mark_ad GmbH, Hannover

Druckerei Art + Image GmbH, Minden



Neue Sprinterzüge verkürzen die Fahrzeit der S-Bahn z. B. nach Hameln und bringen zusätzliche Kapazität.

Fortsetzung von Seite 5

Auf der RS 3 Bremen – Bad Zwischenahn verkehrt der bisherige RE-„Schülerzug“ um 13:42 Uhr ab Oldenburg bis Hude nun im System der RSBN und weiter bis Bremen Hbf. Eine abendliche Durchbindung von Oldenburg nach Bad Zwischenahn konnte auch am Sonntag um eine Stunde nach hinten verschoben werden auf 20:58 Uhr.

Im **Weser-Elbe-Netz** (Cuxhaven – Bremerhaven – Buxtehude) verkehrt an Sonntagen der Zug 8:36 Uhr ab Bremerhaven nun ganzjährig und in der Gegenrichtung der Zug 8:39 Uhr ab Cuxhaven auch sonntags. Am Samstagabend fährt eine neue Verbindung 19:30 Uhr ab Bremervörde nach Buxtehude, in die Gegenrichtung startet der Zug um 20:42 Uhr. Durch die Verdichtung der Fahrten im Rahmen der Vergabe RE-Kreuz Niedersachsen/Bremen fahren die RE-Züge ab Fahrplanwechsel stündlich auf der Strecke Bremen Hbf – Bremerhaven-Lehe. Dadurch entfallen die bisherigen von der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) erbrachten Fahrten am Wochenende bzw. saisonal in Einzellagen.

Im **Heide-Kreuz** (Strecken Bremen – Soltau – Uelzen und Hannover – Soltau – Buchholz) wird eine Taktlücke am Samstagabend durch ein zusätzliches Zugpaar zwischen Hannover Hbf und Soltau (Hannover ab 20:51 Uhr, Soltau ab 21:41 Uhr) geschlossen. Darüber hinaus wird Mo-Fr auch das erste Zugpaar nicht mehr in Bennemühlen, sondern in Hannover Hbf (an 5:08 Uhr, ab 4:51 Uhr) enden bzw. beginnen.

Im Netz der **S-Bahn Hannover** wird mit der Einführung von Sprinter-Zügen zwischen Hannover und Hameln bzw. Barsinghausen das Angebot in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) wesentlich verbessert. Durch die Beschränkung auf die aufkommensstärksten Halte können kürzere Fahrzeiten realisiert werden. Die neuen Fahrten verkehren Mo-Fr stündlich von Hameln zwischen 5:33 Uhr und 7:33 Uhr sowie von Hannover Hbf zwischen 13:44 Uhr und 17:44 Uhr. In Hameln bestehen Anschlüsse zur Weserbahn Richtung Rinteln und Elze. Übervolle Züge sollten in diesen Abschnitten damit der Vergangenheit angehören.

In Südniedersachsen wird die NWB mit der Betriebsaufnahme im Netz **Ostwestfalen-Lippe (OWL) Süd** auf den Strecken Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen und Holzminden – Kreiensen den Betrieb aufnehmen. Zwischen Ottbergen und Göttingen wird das Angebot deutlich erweitert und zukünftig ein Stundentakt angeboten. Durch die neue Linienführung Paderborn – Kreiensen erübrigt sich zudem der Umstieg in Holzminden.

Anlässlich der Betriebsaufnahme der DB Regio AG im **Elektro-Netz Nord (ENORM)** (u. a. Strecken Magdeburg – Uelzen, Magdeburg – Braunschweig) wird in der morgendlichen HVZ ein zusätzliches Zugpaar zwischen Uelzen und Stendal eingerichtet.

Katrin Berens/Jan Krok ■