

# LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten  
aus Niedersachsen

## Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

auch wenn noch offen ist, in welcher Höhe der Bund ab 2015 Regionalisierungsmittel, die zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs dienen, bereit stellen wird, werden auch in diesen Tagen Weichen für ein verbessertes Nahverkehrsangebot gestellt. Die Wettbewerbsnetze DINSO I und II mit DB Regio und erixx als Betreiber gehen im Dezember an den Start. Neben zusätzlichen Fahrten kommen auf verschiedenen Strecken neue und erneuerte Fahrzeuge zum Einsatz. Dass die Wahl des Verkehrsmittels aber nicht allein vom Fahrplanangebot, modernen Stationen und Fahrzeugen, sondern auch vom Sicherheitsgefühl bestimmt wird, zeigt eine aktuelle Forsa-Studie: Die ganz überwiegende Mehrheit der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel wünscht sich ebenso wie Fahrgastverbände und Arbeitnehmervertreter eine Videoüberwachung in den Fahrzeugen. Dem tragen wir Rechnung, indem wir in den letzten Jahren den Einsatz von Zugbegleitern spürbar erhöht haben und auf zusätzliche technische Unterstützung durch Videoüberwachung setzen. Mehr über diese und weitere Themen finden Sie in dieser Ausgabe. ■

Klaus Hoffmeister  
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn  
Geschäftsführer  
(Sprecher)



Künftiges erixx-Fahrzeug, hier noch auf Probefahrt bei Baddeckenstedt

## Betriebsaufnahmen im Dieselnetz Niedersachsen-Südost

Im „Dieselnetz Niedersachsen-Südost“, kurz DINSO, bereiten derzeit zwei bekannte Verkehrsunternehmen den Betriebsstart im Dezember 2014 vor. Die Ausschreibung des Teilnetzes mit insgesamt 6,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr im Wettbewerb in zwei Teillosten hat auch zwei Gewinner hervorgebracht. Beide Unternehmen, DB Regio und erixx, wollen nun auch auf den Dieselstrecken im Südosten Niedersachsens für frischen Wind, noch mehr Qualität und noch mehr Fahrgäste sorgen. Die neuen Verkehrsverträge beginnen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 und haben eine Laufzeit von 15 Jahren.

Mit neuen Zügen übernimmt das Bahnunternehmen erixx GmbH, eine 100prozentige Tochter der Osthannoversche Eisenbahnen AG, den Personenverkehr auf den Eisenbahnstrecken Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg, Uelzen – Braunschweig, Braunschweig – Goslar/Bad Harzburg und Lüneburg – Dannenberg. Dazu hat die LNVG 28 Regionalzüge vom Typ Coradia Lint 54 für rund 120 Millionen Euro bei ALSTOM in Salzgitter bestellt, die an den neuen Betreiber vermietet werden.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Zwischen Hannover und Bad Harzburg ersetzen die barrierefreien und mit 155 Sitzplätzen ausgestatteten Züge nicht nur die derzeit eingesetzten 40 Jahre alten Züge. Auch die wegen ihres hohen Energieverbrauches unwirtschaftlichen und bei Fahrgästen aufgrund ihrer Enge, Geräuschkulisse und fehlenden Barrierefreiheit unbeliebten Neigetechnik-Züge werden abgelöst. Die Verbindung von Hannover nach Halle bleibt mit etwa gleicher Reisezeit bestehen, nun mit Umstieg in Goslar, aber dafür stündlich. Hierfür hat sich die LNVG durch die Finanzierung von noch mehr Zugleistungen zwischen Vienenburg und Goslar eingesetzt. Nach Fertigstellung eines neuen Kreuzungsbahnhofs Rötgesbüttel in zwei Jahren wird das Fahrplanangebot zwischen Uelzen und Braunschweig auf einen Stundentakt ausgeweitet werden können.

DB Regio wird wie bisher auf den Linien von Braunschweig nach Salzgitter-Lebenstedt, Schöppenstedt und Herzberg sowie von Göttingen nach Bad Harzburg und Nordhausen sowie auf der Linie Bordenfelde – Northeim einen attraktiven SPNV

sicherstellen. Mit den 27 bisher eingesetzten und bewährten Dieseltriebwagen der Baureihe VT 648 (LINT 41) wird das SPNV-Angebot im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, des Zweckverbands Großraum Braunschweig, des Nordhessischen Verkehrsverbunds wie auch des Thüringischen Verkehrsministeriums im Wesentlichen fortgeführt.

Neuerungen gibt es auf der Strecke von Braunschweig nach Salzgitter-Lebenstedt, wo das Angebot von einem Zweistunden- zu einem Stundentakt verdichtet wird. Die Bedienung der Strecke von Braunschweig nach Schöppenstedt auch an Sonntagen ist ebenfalls neu. Auch auf anderen Strecken dürfen sich die Fahrgäste abends oder am Wochenende über neue Zugverbindungen freuen; alles in allem erhöht sich das jährliche Fahrtenprogramm im Dieselnetz Niedersachsen-Südost um rund 250.000 Zugkilometer. Qualitätsverbesserungen werden selbst in den Zügen sichtbar: Steckdosen in den Fahrzeugen sichern z. B. die Stromversorgung für Laptops, Tablets oder Smartphones.



Neu: Monitore zur Orientierung und Information

Die Qualität des Verkehrsangebotes wird sich im DINSO-Netz spürbar verbessern. Hierfür sorgen Monitore in den Fahrzeugen, mit denen sich Reisende künftig über ihre Anschlüsse wie auch etwaige Verspätungen informieren können. Darüber hinaus steigt die Zahl der Zugbegleiter: In 70 Prozent aller Züge, zwischen Hannover und Bad Harzburg sogar in 100 Prozent aller Züge werden Kundenbetreuer Fahrgästen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Joachim Ebinger

## Verbessertes Angebot im SPNV-Fahrplan 2015

Fahrplan

Auch abseits der beiden zum kommenden Fahrplanwechsel im Fokus stehenden Betriebsaufnahmen im DINSO-Netz (siehe oben) können sich die Fahrgäste in Niedersachsen auf zahlreiche große und kleine Verbesserungen freuen.

Trotz der bekannten Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofs kann im Hanse-Netz ein zusätzlicher Express-Verstärker an Mo-Do von Hamburg Hbf (Abfahrt 18:31 Uhr) nach Uelzen eingerichtet werden. Damit reagiert die LNVG auf die weiterhin erfreuliche Entwicklung der Fahrgastzahlen u. a. in Lüneburg. Die Attraktivität der stündlichen RB-Linie 31 Hamburg – Lüneburg wird an Samstagen durch eine zweistündliche Verlängerung über Harburg hinaus zum/vom Hamburger Hbf deutlich erhöht. Damit kann den Fahrgästen eine echte Alternative zu der oftmals stark ausgelasteten RE-Linie 3 geboten werden. Zwischen Hamburg und Bremen gibt es erneut eine Angebotsausweitung im Abendverkehr. Der metronom Hamburg Hbf ab 23:38 Uhr fährt nun täglich bis nach Bremen. Diese

Fahrt endete bislang (mit Ausnahme der Wochenendnächte) bereits in Rotenburg. Und nicht zuletzt wird die Verlängerung zahlreicher Züge von 5 auf 6 Doppelstockwagen für mehr Entspannung bei der Sitzplatzsuche in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) und am Wochenende sorgen.

Zwischen Hamburg und Cuxhaven wird die letzte zweistündliche Taktücke am Sonntagmorgen durch ein zusätzliches Zugpaar geschlossen. Die zusätzliche Fahrt Hamburg Hbf ab 9:06 – Cuxhaven an 10:50 Uhr bietet zum Beispiel beste Voraussetzungen für einen Helgoland-Ausflug. Ebenso gehört die vielfach kritisierte Angebotslücke an Mo-Fr von Stade Richtung Hamburg zwischen 8:46 und 9:35 Uhr der Vergangenheit an. Zusätzliche Abfahrten der S-Bahn Hamburg um 8:55 und 9:15 Uhr sorgen auch am Ende der morgendlichen HVZ für erstklassige Verbindungen in die Elb-Metropole.

Das SPNV-Angebot wird natürlich auch im Netz der S-Bahn Hannover stetig weiter-

entwickelt. Auf der Deisterstrecke Hannover – Weetzen – Haste werden zusätzliche Fahrten am Samstagnachmittag und am Sonntagabend eingerichtet. Zudem gibt es ebenfalls am Wochenende neue Fahrten auf der S5 zwischen Hannover und Hameln. Und am Abend wird es täglich spätere Fahrmöglichkeiten zwischen Hannover und Paderborn geben. Beispielsweise startet die letzte Verbindung nach Paderborn in Hannover zukünftig nicht schon 20:36, sondern erst 21:36 (Mo-Fr) bzw. sogar 22:36 Uhr (Sa-So).

Im Teutonetz werden aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung auf der RB 66 Osnabrück – Münster drei neue Verstärkerzugpaare eingesetzt. Ab Osnabrück starten die zusätzlichen Fahrten um 08:49, 14:49 und 15:49 Uhr, ab Münster um 08:33, 15:33 und 18:33 Uhr, jeweils an Mo-Fr. Darüber hinaus fahren für alle Nachtschwärmer am Wochenende (Nächte von Fr auf Sa und Sa auf So) zusätzliche Züge um 01:19 ab Osnabrück sowie 01:03 Uhr ab Münster.

Auch im Weser-Elbe-Netz werden für die Besucher von abendlichen Veranstaltungen mehr Spätverbindungen am Wochenende angeboten. Von Bremerhaven verkehrt die letzte Fahrt nach Bremervörde nun um 23:54 Uhr an allen Wochentagen, bislang nur Mo–Fr. Die Fahrt um 22:36 Uhr gibt es nur noch an Samstagen, an Sonntagen entfällt sie künftig. Neu wird in den Fahrplan eine Abfahrsmöglichkeit um 23:10 Uhr von Bremervörde nach Buxtehude integriert, die Anschluss an die S-Bahn Hamburg ermöglicht (an 23:50 – weiter 23:55 Uhr nach Hamburg). Für die Heimfahrt aus der Metropole Hamburg können Reisende nun eine weitere Spätverbindung ab Hamburg um 23:28 Uhr mit der S-Bahn nutzen, die zukünftig mit der Ankunft 0:06

Anschluss an die neue evb-Fahrt um 0:11 Uhr von Buxtehude nach Bremervörde in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag bietet.

Für Reisende auf dem Haller Willem verbessert sich ebenfalls das abendliche Fahrtenangebot am Wochenende: Die bislang Mo–Fr um 22:29 ab Bielefeld (Ankunft in Osnabrück um 23:51 Uhr) und 22:12 ab Osnabrück (an Bielefeld um 23:23 Uhr) startenden Züge verkehren ab Fahrplanwechsel auch am Wochenende.

Bereits seit dem 15.09.2014 werden im Weser-Ems-Netz mehr Direktverbindungen Bremen – Wilhelmshaven angeboten. An Mo–Fr besteht eine zusätzliche Fahr-

möglichkeit zwischen Bremen und Wilhelmshaven ohne Umstieg um 12:31 Uhr. In der Gegenrichtung ab Wilhelmshaven verkehrt der bislang nur an den Wochenenden fahrende Zug um 10:13 Uhr auch zusätzlich an Mo–Fr. Um 20:31 Uhr ab Bremen besteht neu eine Direktverbindung an Montag bis Samstag, so dass diese Fahrt nun täglich angeboten wird. Die bisher nur an Sonntagen vorhandene Verbindung um 18:13 Uhr von Wilhelmshaven nach Bremen wird ebenfalls um Fahrten an Mo–Sa zu einem täglichen Angebot erhöht. Die Direktverbindungen verdichten sich daher nahezu zu einem 4-Stunden-Takt. Dieses Angebot wird auch im Fahrplan 2015 fortgeführt.

*Katrin Berens/Jan Krok* ■

Bahnhöfe

## Jetzt geht es los!

Das zwischen der DB Station&Service AG und LNVG vereinbarte Investitionsprogramm „Regionalhaltkonzept Raum Bremen (S2 bis S4)“ ist mit dem Umbau der Station Elsfleth im Juli dieses Jahres gestartet worden. Insgesamt werden in den Jahren 2014 bis 2018 15 Bahnhöfe mit über 30 Millionen Euro modernisiert. In Barrien, Loxstedt, Lunestedt und Kirchhammelwarden soll es auch noch 2014 losgehen. Die reaktivierte Station Kirchhammelwarden wird noch dieses Jahr in Betrieb gehen. Der aktuelle Zeitplan sieht für die Bahnhöfe Bookholzberg, Kleinensiel, Ritterhude, Rodenkirchen und Bramstedt den jeweiligen Baubeginn im Jahr 2015 vor. Die Stationen Berne, Bad Zwischenahn, Heidkrug, Schierbrok und Hoykenkamp sollen bis Mitte 2018 modernisiert sein.

*Vera Siegmund* ■



*Elsfleth – der Umbau im Raum Bremen (S2 bis S4) läuft*

Ausschreibung

## metronom gewinnt ENNO-Netz



*Wird ab Ende 2015 von metronom gefahren: der Coradia Continental für das ENNO-Netz*

Die metronom Eisenbahngesellschaft mbH aus Uelzen ist Gewinner der Ausschreibung Elektronetz Niedersachsen-Ost („ENNO“). Gemeinsam mit der LNVG und der Region Hannover hatte der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) die SPNV-Leistungen auf den Linien Hannover – Wolfsburg und Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim zuvor in einem europaweiten Verfahren zur Betriebsaufnahme im Dezember 2015 ausgeschrieben. metronom ging aus einem intensiven Bieterwettbewerb als Sieger hervor. Der neue Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren.

Fahrzeuge für den künftigen Betrieb werden dem Betreiber vom ZGB gegen Miete zur Verfügung gestellt. Es handelt sich dabei um 20 fabrikneue Elektrotriebwa-

gen vom Typ Coradia Continental, die bei ALSTOM in Salzgitter gebaut werden. Die Fahrzeuge werden u. a. mit Informationsbildschirmen, einem Sitzplatzreservierungssystem für Pendler und WLAN ausgerüstet sein. Die Wartung und Instandhaltung dieser Fahrzeuge hat der ZGB ebenfalls an ALSTOM vergeben, die hierfür eine Betriebswerkstätte in Braunschweig aufbauen.

metronom ist in Niedersachsen bereits ein bekannter und zuverlässiger SPNV-Betreiber. Seit 2003 bedient metronom die Linie Bremen – Hamburg – Uelzen, seit 2005 außerdem die Linie Uelzen – Hannover – Göttingen und seit 2007 zudem die Linie Hamburg – Cuxhaven.

*Ralf Hoopmann* ■



# Neue Fahrzeuge in Harz und Heide

Die LNVG hat im Jahre 2011 mit der Firma ALSTOM einen Vertrag über die Lieferung von 28 Dieseltriebwagen vom Typ LINT 54 mit einem Auftragsvolumen von ca. 120 Millionen Euro geschlossen. Die Fahrzeuge werden ab Dezember 2014 an das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erixx zum Einsatz auf den Strecken Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg, Uelzen – Braunschweig, Braunschweig – Goslar/Bad Harzburg und Lüneburg – Dannenberg vermietet (s. auch Seite 1).

Vertraglich vereinbart wurde neben einer Ersatzteilerstbevorratung insbesondere auch die Herstellung von Vorserienfahrzeugen. Dadurch konnte erixx schon im März 2014 einen LINT 54 für Ausbildungszwecke des Betriebs- und Instandhaltungspersonals erhalten. Der Hersteller konnte so auch den Zulassungsprozess sehr frühzeitig beginnen und schon im Juli 2014 die uneingeschränkte Zulassung der Fahrzeuge durch das Eisenbahnbundesamt vorweisen.

Bis Anfang November 2014 wurden alle 28 Fahrzeuge ausgeliefert und durch die LNVG technisch abgenommen. Danach konnten sie an das Unternehmen erixx übergeben werden.

Dieser LINT 54 für die LNVG erfüllt alle heute geltenden Sicherheits-, Lärm- und Abgasnormen sowie die Vorgaben zur Nutzung durch Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Sein Fahrgastraum zeichnet sich durch eine helle, freundliche Farbgestaltung aus. Es wurden komfortable Sitzabstände gewählt, für die Beleuchtung kommt moderne sparsame und langlebige



Mehrzweckbereich – nicht nur für Fahrräder

LED-Technik zum Einsatz. Zur Beförderung von Fahrrädern (aber auch Schlitten oder Skiausrüstung) wurde ein großzügiger Mehrzweckbereich mit bis zu 12 Stellplätzen pro Triebzug eingerichtet. Eine sinnvolle Anordnung von Haltestangen und eine Fußbodenmarkierung vermittelt dem Fahrgast auf intuitive Art die Abstellung und Befestigung seines Zweirades.

Für mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen besitzen alle Türen eine automatisch ausfahrbare Spaltüberbrückung. Über Fahrgastsprechstellen in jedem Türbereich kann Kontakt mit dem Fahrzeugführer aufgenommen werden. Das Sicherheitsempfinden wird von Videokameras im Fahrgastraum unterstützt.

Die behindertengerechte Toilette ist mit einem elektrischen Händetrockner, einem klappbaren Wickeltisch sowie einer Fahrgastsprechstelle ausgestattet. Letztere findet sich ebenso an separaten Stellflächen für Rollstuhlfahrer zusammen mit 220-V-Steckdosen. Alle vis-à-vis-Sitzgruppen in

der 1. und 2. Klasse haben zwischen den Sitzen 220-V-Steckdosen und darüber hinaus Tische mit integrierten Abfallbehältern.

Das gesamte Fahrgastinformationssystem wird heutigen Anforderungen gerecht. Es besteht aus Innen- und Außenanzeigen mit der Angabe von Ziel, Linie sowie Zwischenhalten und zahlreichen akustischen Informationen innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs. In den Einstiegsbereichen ergänzen Informationsmonitore, auf denen der Linienverlauf mit Anschlussmöglichkeiten am jeweiligen Haltepunkt in Echtzeit wiedergegeben wird, dieses System.

Der LINT 54 für die LNVG wird von zwei Motorenanlagen mit jeweils 390 kW angetrieben, die eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ermöglichen. Auf den Einsatzstrecken werden die Fahrzeuge allerdings nur die dort zulässigen 120 km/h fahren. Instand gehalten werden sie durch das EVU erixx in Uelzen, wofür die Werkstatthalle entsprechend angepasst wurde.

Thomas Nawrocki

Fahrzeuginnenlänge über Kupplung	Fahrzeuginnenbreite	Einstieghöhe über Schienenoberkante	Fahrzeughöhe	Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	Radsatzfolge
54.270 mm	2.750 mm	ca. 600 mm ohne, ca. 560 mm mit ausgefahrener Spaltüberbrückung	4.280 mm	im Niederflurbereich ca. 630 mm, im Hochflurbereich ca. 1.180 mm	B'2'+ 2'B'
Antriebsleistung	Höchstgeschw.	Sitzplätze	Sitzabstände	Stehplätze	Traktion
2 x 390 kW	140 km/h	157 (inkl. 8 in der 1. Klasse u. 19 Klappsitze)	Reihe: 800 mm vis-à-vis: 2. Kl./1. Kl. 1.800/2.000 mm	ca. 165 (bei besetzten Klappsitzen)	3-fach im Regelbetrieb

Dieseltriebwagen LINT 54 – technische Daten

## Ein gutes Gefühl – sicher Bahn fahren



Videokameras für mehr Sicherheitsempfinden im SPNV

In den letzten Monaten ist ein Thema immer wieder in den Medien aufgetaucht: die Videoüberwachung in Nahverkehrszügen. Spätestens seit Beginn der Auseinandersetzung zwischen der üstra und dem Landesbeauftragten für den Datenschutz Niedersachsen über das zulässige Maß von Videoüberwachung in den Stadtbahnen wird vielerorts diskutiert: Ist die Videoüberwachung der Fahrgasträume in Nahverkehrszügen der richtige Weg?

Die LNVG meint: Ja! Denn die Öffentlichkeit erwartet ein hohes Maß an Sicherheit, Service und Qualität in den Fahrzeugen des Nahverkehrs. Leider kommt es in den Zügen immer wieder zu Vandalismus, gewalttätigen Übergriffen auf Mitreisende und Zugpersonal, Diebstahl und anderen Delikten. Insbesondere Graffiti und Vandalismus wirken sich stark negativ auf die subjektive Sicherheit aus und können daher das positive Image der umweltfreundlichen Bahn nachhaltig beschädigen. Darüber hinaus entstehen durch die Beseitigung der Schäden hohe Kosten.

Sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit sind entscheidend für das Wohlbefinden der Fahrgäste und die Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten im Bahnbetrieb. Insbesondere ältere Menschen trauen sich so eher, den ÖPNV zu

nutzen. Nach einer Forsa-Untersuchung steht die Videoüberwachung in öffentlichen Verkehrsmitteln bei den Befragten an oberster Stelle (78 Prozent) der befürworteten Maßnahmen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass Videoüberwachung eine sinnvolle Ergänzung zum übrigen Sicherheitsprogramm, wie z. B. dem verstärkten Einsatz von Zugbegleitern und Sicherheitspersonal, darstellen kann. Videoüberwachung hat eine hohe Abschreckungswirkung und kann so Straftaten verhindern. Dort, wo Statistiken geführt werden, zeigt sich der positive Effekt deutlich. So zum Beispiel in München: Von 2008 bis 2012 wurde nach und nach die gesamte S-Bahn-Flotte mit Videotechnik ausgestattet. Insbesondere bei den Schäden durch Graffiti im Innenraum zeigte sich seit der Ausstattung mit Videotechnik sowie der entsprechenden Strafverfolgung ein kontinuierlicher Rückgang der Schäden um über 90 Prozent innerhalb von fünf Jahren.

Im Bereich der LNVG sind zur Zeit unter anderem die S-Bahn Hannover sowie die von NordWestBahn und erixx genutzten Fahrzeuge mit Videotechnik ausgestattet.

Gut aufgestellt ist die LNVG auch in Sachen Datenschutz. Genaue Bestimmungen in den

Verkehrsverträgen zu Umfang, Kennzeichnung und Auswertung der Videoüberwachung gewährleisten die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Wird Videotechnik in Fahrzeugen des SPNV eingebaut, erfolgt dies nur nach einer abgeschlossenen datenschutzrechtlichen Vorabkontrolle durch die Datenschutzbeauftragten der EVU. Im Zuständigkeitsbereich der LNVG wird grundsätzlich durch Piktogramme und Schriftzüge an den Fahrzeugen deutlich sichtbar auf die Videoaufzeichnung hingewiesen. Es werden lediglich Bilder aufgezeichnet und kein Ton. Die Aufzeichnung erfolgt in einem verschlossenen Gerät, das nur im Falle eines Vorkommnisses von berechtigten Personen geöffnet und ausgelesen werden kann („Blackbox“). Die Speicherfrist der Bilder beträgt 72 Stunden, danach werden die Daten automatisch wieder überschrieben. Diese strengen Anforderungen der LNVG an die technischen und organisatorischen Maßnahmen gewährleisten, dass die Persönlichkeitsrechte der Betroffenen größtmöglich gewahrt werden.



Hinweis für den Fahrgast am Fahrzeug

Die Bundespolizei befürwortet den Einsatz von Videotechnik ausdrücklich. Ein Verzicht auf die Verpflichtung der EVU zur Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit Videotechnik würde aus der Sicht der Bundespolizei einen nicht unerheblichen Sicherheitsverlust darstellen. Videoaufzeichnung liegt nicht nur im staatlichen oder unternehmerischen Sicherheitsinteresse, sondern vor allem im Interesse der Bevölkerung.

Kerstin Ernst

## Was bedeutet ... ... Anreizsystem?

Der Bruttovertrag, der dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in der Ausschreibung das Risiko von Fehlkalkulationen bei der Einnahmeabschätzung abnimmt, wird oft mit Anreizsystemen kombiniert. Bei diesen ist zwischen nachfrage- und einnahmebasiert zu unterscheiden. Während z. B. in Nordrhein-Westfalen Anreizsysteme meist auf einer Nachfragesteigerung basieren, wendet die LNVG ein einnahmebasiertes System an, bei dem das EVU an Mehreinnahmen, die eine zuvor definierte Basis übersteigen, partizipiert.

Die Definition der Basiseinnahme erfolgt dabei nach dem ersten oder zweiten Betriebsjahr eines neuen Verkehrsvertrages. Bis dahin wirkt ein so genanntes Start sicherungsmodell, d. h. die LNVG sichert – bis zum endgültigen Feststehen der Einnahmen – wie in einem reinen Bruttovertrag den Ausgleich der Kosten beim EVU ab.

Nach Ermittlung der Basiseinnahme wechselt der Vertrag in einen gewissen Nettocharakter. Mehreinnahmen werden zwischen EVU und Aufgabenträger (AT) geteilt, Unterschreitungen der Basiseinnahme durch Verschulden des EVU jedoch nicht vom AT ausgeglichen. Das EVU muss also stets bestrebt sein, mindestens die Basiseinnahme zu erzielen und darüber hinaus durch gute Leistungen auch Mehreinnahmen zu generieren.

Ralf Hoopmann ■

### 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, Reinhold Waldhaus (DB Station&Service AG), Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)

Redaktion: LNVG

Ausgabe: November 2014

Auflage: 3.000

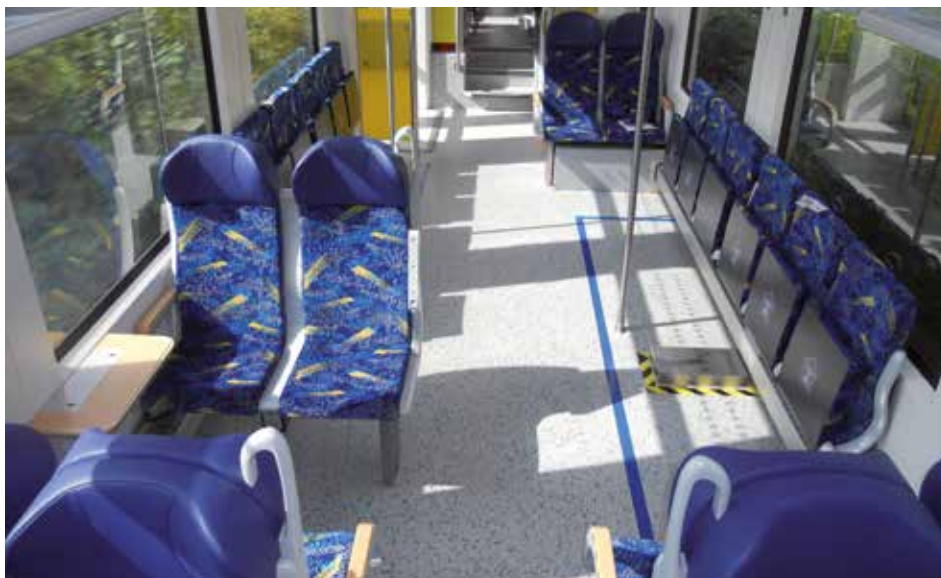
Grafische Umsetzung und Druck:

mark\_ad GmbH, Hannover

Druckerei Art + Image GmbH, Minden

Fahrzeuge

## Lifting macht fit für weitere 15 Jahre



Wie neu: Modernisierter LINT 41 für das Weser-Ems-Netz

Nachdem im Frühjahr 2013 der Auftrag zur Umrüstung und Modernisierung von 24 Dieseltriebwagen LINT 41 an die Firma ALSTOM vergeben wurde, konnte im März 2014 das erste Fahrzeug wieder in Betrieb genommen werden. Dieser „Prototyp“ wurde in einem Zeitraum von ca. sechs Monaten am ALSTOM-Standort in Braunschweig fertiggestellt.

Um den Fahrgästen in Weser-Ems-Raum wieder Fahrzeuge in einem neuwertigen Zustand und Erscheinungsbild zur Verfügung zu stellen, nutzt die LNVG für diesen Auftrag die notwendige Stillstandszeit der alle sechs bis acht Jahre gemäß Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) §§ 32, 33 gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchung.

Für ausgewählte Fahrzeuge wurde im Rahmen dieser Modernisierung durch ALSTOM ein Lebensdauergutachten erstellt. Hochbelastete Bereiche des Wagenkastens und der Drehgestelle wurden hierfür freigelegt und intensiv untersucht. Bisher zeigten sich keinerlei Schäden, so dass ALSTOM eine Garantie zum weiteren Einsatz der Fahrzeuge bis zum Jahre 2030 gibt.

Die bereits modernisierten LINT 41 sind seit März 2014 wieder sukzessive in Betrieb gegangen. Die Fahrgäste erwarten im Vergleich zu vorhandenen Fahrzeugen ein deutlich höherer Komfort. Türen, Sitze, Haltestangen und Fußböden wurden erneuert,

ebenso die Außenlackierung. Das gesamte äußere und innere Erscheinungsbild, inkl. des WC-Bereichs, wirkt frisch und zeitgemäß, obwohl die Laufleistung der Fahrzeuge schon deutlich über 3 Millionen km liegt. Es wurden sparsame LED-Leuchten und getönte Schutzfolien an den Fenstern angebracht, wodurch der Energieverbrauch deutlich sinkt. Zusätzlich wurden an einigen Sitzgruppen Steckdosen und im Eingangsbereich Informationsmonitore für die Echtzeitdar-



Erneuerte Sitzgruppe mit Steckdose

stellung von Fahrplandaten installiert. Unter den Türen sorgt eine Spaltüberbrückung für mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen. Rollstuhlfahrer finden einen Stellplatz mit separater Sprechstelle zum Fahrzeugführer.

Derzeit wird ca. alle vier Wochen ein weiteres Fahrzeug fertiggestellt. Planmäßig sollen bis Februar 2016 alle 24 LINT 41 modernisiert werden. Dieser Zeitplan berücksichtigt bereits einige Lieferverzögerungen bei benötigten Teilen sowie erst im Projektverlauf deutlich gewordene Ergänzungen des Leistungsumfangs.

Thomas Nawrocki ■