

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

dank intensiver Vorbereitung können wir auf erfolgreiche Betriebsaufnahmen von DB Regio und erixx bei den Teilnetzen DINSO I und II zurückblicken. Unsere Verkehrserhebung hat gezeigt, dass die seit der Regionalisierung des SPNV im Jahr 1996 unternommenen Anstrengungen beim Kunden ankommen – schließlich konnte seit 1996 die Nachfrage in Niedersachsen verdoppelt werden!

Dass der SPNV nicht nur Menschen, sondern auch Themen bewegt, können Sie in dieser neuen Ausgabe von LNVG.info nachlesen. Die jetzt mit DB vereinbarte dritte Auflage des Bahnhofsprogramms „Niedersachsen ist am Zug!“ setzt unsere Modernisierungsoffensive fort und erstmals können auch weniger nachgefragte Stationen barrierefrei ausgebaut werden. Einheitliche Linienbezeichnungen in ganz Norddeutschland bieten den Reisenden über Länder-, Aufgabenträger- und Verbundgrenzen hinweg Transparenz und Orientierung im SPNV. Auch bei der Reaktivierung von Strecken und Stationen haben wir wichtige Meilensteine erreicht. Bleibt zu hoffen, dass möglichst bald Einvernehmen über die finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV zwischen dem Bund und den Ländern erzielt werden kann.

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Emmerthal ist einer der Bahnhöfe, die ein neues Erscheinungsbild erhalten werden.

Ein neues Bahnhofprogramm geht an den Start

Das Land Niedersachsen und die Deutsche Bahn AG haben am 4. Dezember 2014 unter dem Titel „Niedersachsen ist am Zug! III“ (NiaZ III) den Vertrag für ein weiteres Bahnhofsmo-
dernisierungsprogramm unterzeichnet. Das Programm hat eine Laufzeit von zehn Jahren und umfasst ein Investitionsvolumen von 150 Mio. Euro. Insgesamt sollen 44 Bahnstationen erneuert und dabei vollständig barrierefrei ausgebaut werden, um selbst mobilitätseingeschränkten Reisenden einen problemlosen Zugang zu Bahnsteigen und Zügen zu ermöglichen. Dabei werden erstmalig auch kleinere Stationen barrierefrei umgestaltet, die täglich weniger als 1.000 Ein- und Aussteiger aufweisen.

Die Federführung für die Planung und Realisierung des Programms liegt bei der DB Station&Service AG. Diese ist Eigentümerin der Bahnstationen, führt den Umbau durch und betreibt sie anschließend. Das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, leistet einen Finanzierungsbeitrag von rund der Hälfte der entstehenden Kosten.

Fortsetzung auf Seite 2



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

SPNV **Landesweite Verkehrserhebung 2013**

2

SPNV **Einheitliche Linienbezeichnungen**

4

Reaktivierung **Reaktivierung von Strecken und Stationen**

5

Wettbewerb **NordWestBahn verteidigt Weser-Ems-Netz**

6

Fortsetzung von Seite 1

Für das Programm wurden aus 115 Stationen 44 ausgewählt, die entweder noch nicht barrierefrei oder noch gar nicht ausgebaut worden sind. Kriterien waren dabei unter anderem die finanziellen und personellen Ressourcen, der Anlagenzustand, die Frequentierung durch die Reisenden, die raumordnerische Bedeutung und die Integration in die städtebauliche Gesamtkonzeption. Ein weiteres wichtiges Kriterium war die bahninterne Qualitätskennzahl, die nach den Regularien der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vom Bund beim Einsatz seiner Mittel beachtet werden muss.

Als Ergebnis dieses Abwägungsprozesses ergaben sich für den Bereich des Aufgabenträgers Region Hannover zwei Stationen, für den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig neun Stationen und für den Bereich der LNVG 33 Bahnstationen (siehe Karte), die sich für das Bahnhofsprogramm qualifiziert haben.

Die Realisierung wird zeitlich versetzt erfolgen. Zunächst müssen die planerischen Grundlagen erarbeitet werden. Hierfür sind etwa zwei Jahre anzusetzen. Die Schritte für die Erarbeitung der Planungsgrundlagen werden derzeit vorbereitet. Auf Basis der Vorentwurfsplanungen werden dann die betroffenen Kommunen am Planungsprozess beteiligt. Dies eröffnet ihnen die Chance, eigene Planungen für das Bahnhofsumfeld auf die Bahnstation abzustimmen.

An die Erstellung der Entwurfsplanung wird sich die Baubetriebsplanung anschließen. Hierbei wird der Bauablauf terminlich erfasst und mit den gegebenen Randbedingungen wie Fahrplanbetrieb, verfügbare Sperrpausen, benachbarte Bautätigkeit, Abhängigkeit von Großprojekten etc. abgeglichen. Als Ergebnis werden die Termine für die bauliche Realisierung festgelegt.

Da für einige Stationen bereits auf planerische Vorarbeiten zurückgegriffen werden konnte, sollen erste Baumaßnahmen schon im Jahr 2016 beginnen. Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Ressourcen kann der Umbau von etwa sechs bis acht Stationen jährlich aufgenommen werden, so dass demnach in den Jahren 2022/2023 der letzte Baubeginn stattfinden könnte. Baulich und kaufmännisch ist der Abschluss des Programms für das Jahr 2025 vorgesehen. Die Terminierung des Baubeginns der einzelnen Stationen ist Ergebnis des noch durchzuführen



Die 44 Bahnhöfe des neuen Förderprogramms sind hier im Überblick zu sehen.

renden Planungsprozesses und steht somit derzeit noch nicht fest.

Auch nach Abschluss des Programms NiaZ III werden noch nicht alle Bahnstationen in Niedersachsen barrierefrei gestaltet sein. Die LNVG geht fest davon aus, dass diese Aufgabe dann in einem weiteren noch folgenden Bahnhofsmodernisierungsprogramm gelöst werden kann.

Jürgen Römer/Vera Siegmund

Landesweite Verkehrserhebung 2013

SPNV

Im Jahr 2013 wurde im niedersächsischen SPNV eine landesweite Fahrgastzählung und -befragung durchgeführt. In dieser räumlichen Ausdehnung war das ein Novum, weshalb das Projekt aus organisatorischen und vergaberechtlichen Gründen in 16 Teilnetze untergliedert wurde. Um die Repräsentativität sicherzustellen, wurde die Erhebung nicht an einem einzigen Stichtag, sondern in vier über das Jahr 2013 verteilten Wellen durchgeführt, die zusammen die verschiedenen Jahreszeiten und das entsprechende Verkehrsverhalten gut widerspiegeln (mit/ohne Schulferien und Semesterferien; in der kalten/warmen – ausflugsintensiven – Jahreszeit).

Mit der Verkehrserhebung 2013 (VE 2013) wurden mehrere Ziele verfolgt: Zum einen ging es darum, für die Konzeption des Fahrplanangebotes wichtige Grundlagen zu generieren (wie z. B.: „bei Zug 1234 sind die Kapazitätsgrenzen erreicht“; „an Station XY hat die Nachfrage stark zugenommen und die Fahrgäste nutzen als Zubringer-verkehrsmittel überwiegend den eigenen PKW“). Zum anderen ging es um tarifliche Fragestellungen und Grundlagendaten für die Aufteilung der Einnahmen insbesondere der sehr populären und preislich attraktiven Pauschalpreistickets wie des NiedersachsenTickets und des SchülerFerienTickets.

Die Beliebtheit dieser Tickets basiert auf der Möglichkeit, sie bei verschiedenen Verkehrsunternehmen als gültigen Fahrschein verwenden zu können.

Für diesen Nutzungskomfort muss eine Informations- und Organisationsstruktur im Hintergrund solche – zunächst in einen gemeinsamen „Topf“ fließenden – Einnahmen aus dem Verkauf dieser Fahrkarten gerecht auf die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufteilen. Wenn in Verkehrserhebungen die Fahrgäste nach der von ihnen genutzten Fahrkarte befragt werden, geschieht dies somit aus wichtigen Gründen.

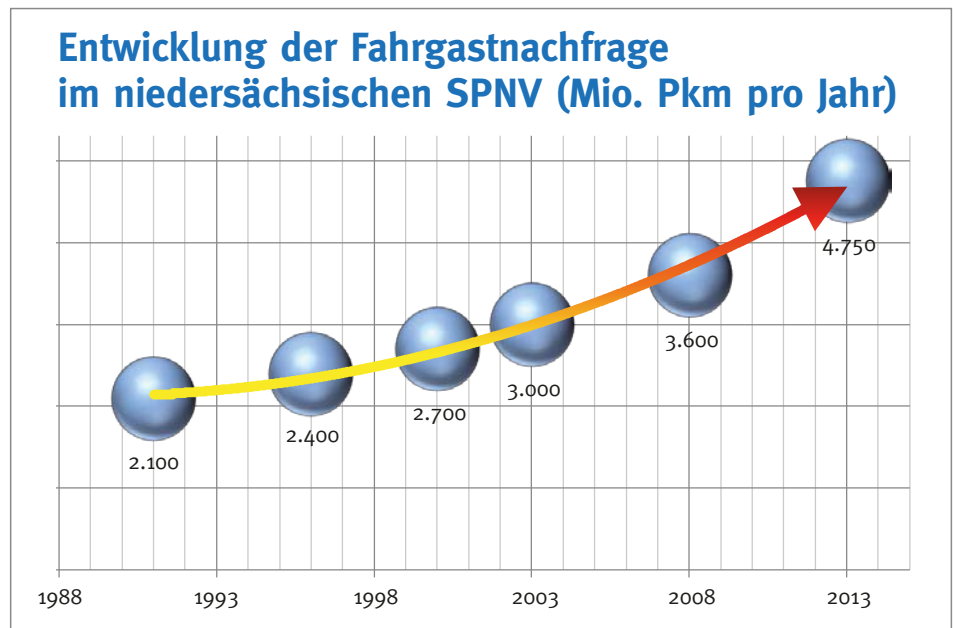
Im Rahmen der VE 2013 wurde die Fahrgastnachfrage in den SPNV-Zügen in ganz Niedersachsen und Bremen sowie abschnittsweise in fünf weiteren benachbarten Bundesländern erhoben. Insgesamt wurden 160 Mio. Fahrgäste (sog. Linienbeförderungsfälle) mit einer Verkehrsleistung von rund 6 Mrd. Personenkilometern (Pkm) erfasst. Bei letztgenannter Größe wird die Zahl der Fahrgäste mit ihrer durchschnittlichen Reiseweite multipliziert. Daraus ergibt sich folgendes Bild:

Von den insgesamt rund 4.750 Mio. Pkm in Niedersachsen entfallen rund

- 3.200 Mio. Pkm auf das LNVG-Gebiet,
- 1.210 Mio. Pkm auf die Region Hannover und
- 340 Mio. Pkm auf das ZGB-Gebiet.

Danach werden etwa 2/3 der niedersächsischen SPNV-Nachfrage auf dem Gebiet der LNVG erbracht.

Auf dem Gebiet der Freien Hansestadt Bremen werden rund 350 Mio. Pkm im SPNV zurückgelegt. Der „Rest“, der an den o. g. 6 Mrd. Pkm fehlt (rund 900 Mio. Pkm), verteilt sich auf die anderen fünf benachbarten Bundesländer, davon allein ca. 300 Mio. Pkm auf das Gebiet

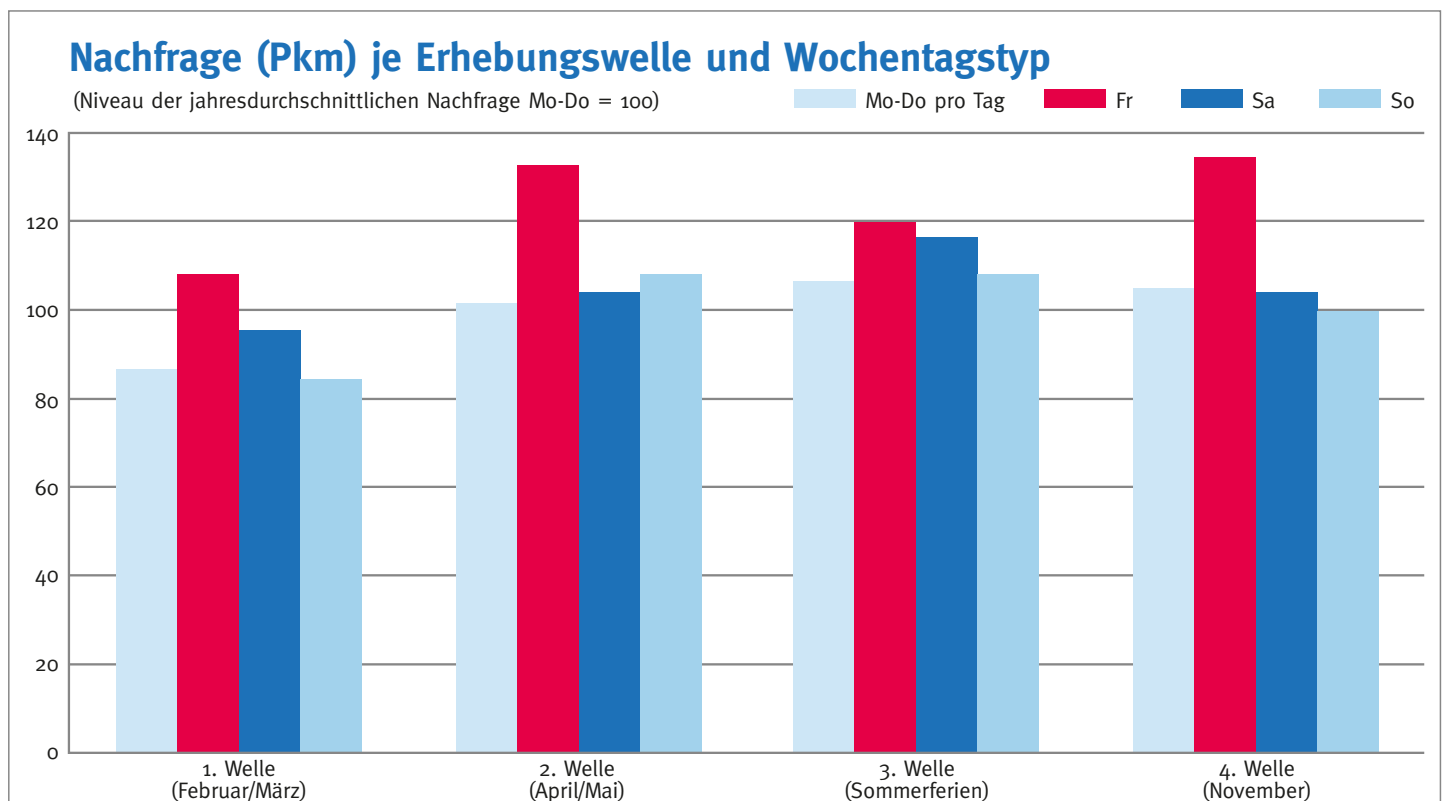


Die Zahl der Fahrgäste stieg über einen sehr langen Zeitraum kontinuierlich an.

der Freien und Hansestadt Hamburg. Dieser Wert – er besteht ausschließlich aus der Nachfrage der von Niedersachsen nach Hamburg einstrahlenden RE/RB-Linien (jeweilige Teilstrecken Landesgrenze bis HH-Hauptbahnhof) – unterstreicht die Bedeutung Hamburgs als Ziel und Quelle für den niedersächsischen SPNV.

Die drei nachfragestärksten Linien in Niedersachsen waren:

- RE 1 Hannover – Bremen – Norddeich (rund 600 Mio. Pkm),
- RE 2 Uelzen – Hannover – Göttingen (rund 520 Mio. Pkm) und
- RE 4 Hamburg – Bremen (rund 380 Mio. Pkm).



Am Freitag fahren die meisten Fahrgäste mit dem Nahverkehrszug.

Eine Einordnung des zuvor genannten Wertes von 4.750 Mio. Pkm/Jahr für Niedersachsen ermöglicht eine bis in das Jahr 1991 zurückgehende Zeitreihe. Dabei zeigt sich eine anhaltend positive Entwicklung der Verkehrsleistung (Pkm): Seit 1996 ist demnach die Nachfrage im niedersächsischen SPNV um knapp 100 % angestiegen. Allein im 5-Jahres-Zeitraum von 2008 bis 2013 betrug der Zuwachs rund 32 %.

Bei detaillierterer Analyse der vier Erhebungswellen erweist sich überraschenderweise die Sommerferienwelle mit rund 13,8 Mio. Pkm/Tag als die nachfragestärkste. Unter dem Durchschnitt, der mit etwa 13,0 Mio. Pkm/Tag anzugeben ist, liegt die Fahrgastnachfrage während der ersten Erhebungswelle mit etwa 11,3 Mio. Pkm/Tag im Spätwin-

ter (Februar/März). Als stärkster Wochentag zeigt sich in allen vier Wellen erwartungsgemäß der Freitag: Mit rund 16 Mio. Pkm/Tag liegt die Verkehrsleistung an diesem Tag über 25 % höher als an allen anderen Tagen (12,5 Mio. Pkm/Tag).

Beeindruckende Zahlen sind vom NiedersachsenTicket zu vermelden: Im Rahmen der VE 2013 wurden für diese Fahrkarte über 1 Mrd. Pkm nachgewiesen. Demnach wird etwa jeder fünfte Pkm mit diesem Ticket zurückgelegt – und auf den langlaufenden Expresslinien in Niedersachsen sind es mitunter sogar über 25 %. Auch die über 65 Mio. Pkm, die im niedersächsischen SPNV mit dem SchülerFerienTicket gefahren werden, sind beachtlich. Die Popularität der genannten Pauschalpreis-

angebote, die vornehmlich im Freizeitverkehr genutzt werden, dürfte mitwirkender Faktor für das überraschend hohe Ergebnis der Sommerferienwelle sein.

Und wie geht es weiter? Angesichts eines grundlegenden Trends „Hin zum SPNV“ (siehe Grafik) und vor dem Hintergrund der ab Ende 2013 vorgenommenen und noch geplanten Angebotsverbesserungen wie z. B. neue Fahrzeuge und ein attraktiver Fahrplan (vgl. RE-Kreuz Bremen, Betriebsaufnahmen DINSO I und II ab Ende 2014 und Betriebsaufnahmen Expresslinien Emsland sowie Mittelland und ENNO-Netz, jeweils ab Ende 2015) gehen wir für das Jahr 2016 von 5 Mrd. Pkm für den niedersächsischen SPNV aus.

Irene Engelman/Jörg Kiunke

SPNV

Einheitliche Linienbezeichnungen – Reisende finden sich nun besser zurecht



Linienbezeichnungen haben sich bewährt wie hier bei erixx.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurden in Norddeutschland die Bezeichnungen von Nahverkehrszügen vereinheitlicht. Seitdem können sich Reisende in Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein länders- und verkehrsverbundüberschreitend an durchgängigen und abgestimmten Linienbezeichnungen orientieren. Wechsel von Liniennummern, insbesondere bei langlaufenden Verbindungen wie z. B. von Braunschweig nach Rheine oder zwischen Hamburg und Bremen, gehören somit der Vergangenheit an. Darüber hinaus erleichtern die auch aus anderen Bundesländern wie z. B. Nordrhein-Westfalen oder Brandenburg seit langen bekannten Produktgattungen „RE“, „RB“ und „S-Bahn“ die Einschätzung

des Angebotes in Bezug auf Schnelligkeit und Haltesystematik einer Linie. Mit diesem neuen überregionalen Ordnungsprinzip ist es gelungen, die Linienbezeichnungen von zehn benachbarten SPNV-Aufgabenträgern in Einklang zu bringen.

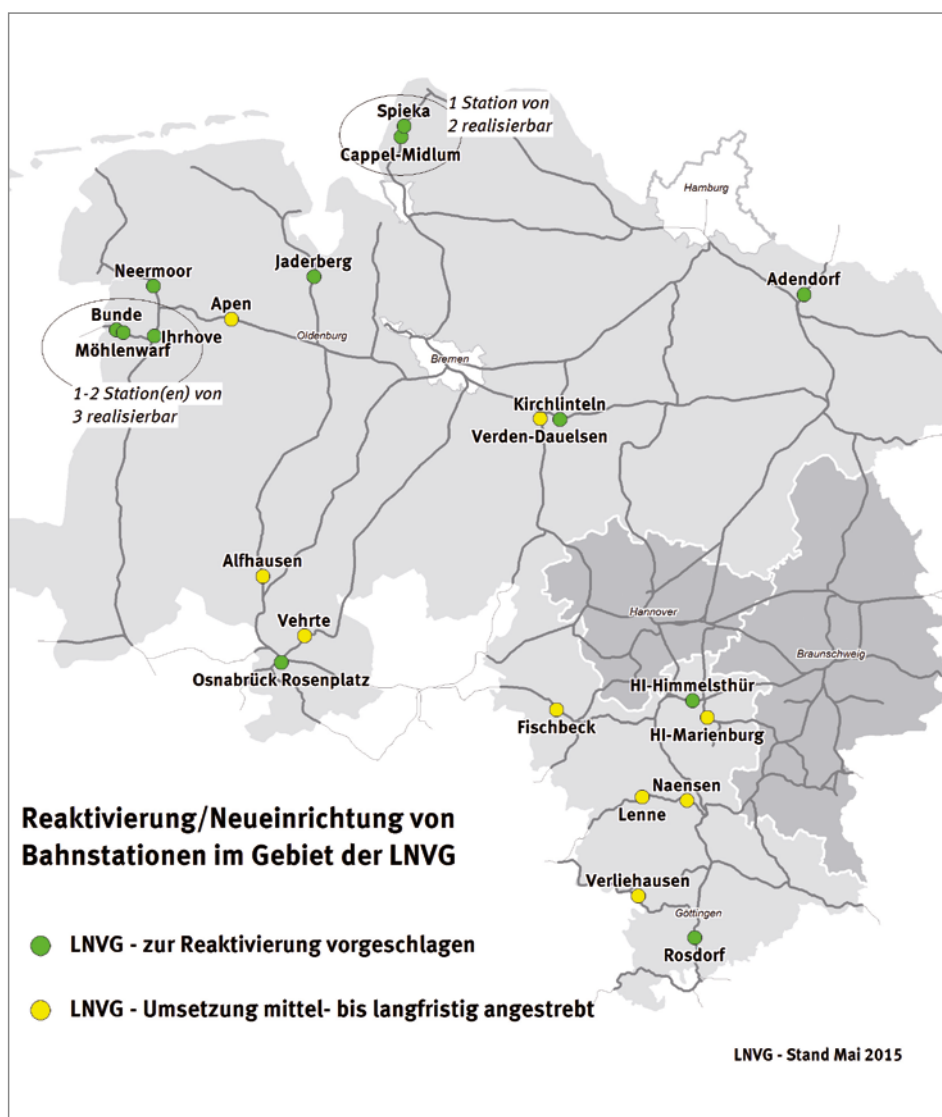
Dank der engagierten Bereitschaft aller Beteiligten (Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB Station&Service, DB Netz, Verkehrsverbände, Aufgabenträger) konnten die neuen Bezeichnungen zum Fahrplanwechsel weitgehend störungsfrei umgesetzt werden, obwohl insbesondere die geänderten Ansagen an den Stationen einen deutlich wahrnehmbaren Wechsel darstellen. Neben diesen Ansagen kommen die neuen Bezeichnungen auch

in und an den Fahrzeugen, auf Netzplänen, Aushangfahrplänen und digitalen Fahrgastinformationsanzeigern an Stationen und im jeweiligen Unternehmensmarketing zur Anwendung. Wo Licht ist, gibt es allerdings auch Schatten: Die Darstellung der neuen Bezeichnungen in digitalen Medien konnte leider noch nicht zufriedenstellend realisiert werden. Hier findet man vielfach – wie bisher auch – lediglich die Zugnummer der einzelnen Züge. Durch ein System-Update im Europäischen Fahrplanzentrum in Frankfurt/Main wird dies jedoch in absehbarer Zeit behoben, so dass dann ebenfalls die Linienbezeichnungen mit angegeben werden. Die Durchgängigkeit der Fahrgastinformation entlang der jeweiligen Reisekette konnte durch die abgestimmten Bezeichnungen und die flächendeckende Einführung bereits jetzt entscheidend verbessert werden. Somit ist das Ziel einer besseren Kundeninformation durch die Übersichtlichkeit und die Wiedererkennbarkeit der Nahverkehrslinien erreicht worden.

Aktuelle Überlegungen zur Einführung unternehmensübergreifender Linienbezeichnungen in weiteren Bundesländern wie z. B. Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern zeigen, dass die norddeutsche Liniennummernreform einen wichtigen Impuls für die weitere Verbreitung dieses kundenfreundlichen Informationssystems gegeben hat.

Andreas Kolmer

Reaktivierung von Strecken und Stationen



Bei der Reaktivierung von Strecken und Stationen sind erste wichtige Meilensteine erreicht: Mit Buchholz – Maschen – Hamburg-Harburg, Neuenhaus – Bad Bentheim, Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg und Einbeck Mitte – Einbeck-Salzderhelden sind die Strecken, deren Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist, in einem transparenten Verfahren ermittelt worden; auch die Stationen, die sich zur Reaktivierung anbieten, sind inzwischen identifiziert (siehe Karte).

Wie bereits in den LNVG.info-Ausgaben 20 und 21 berichtet, wurde für die Reaktivierung von Strecken ein dreistufiges Bewertungsverfahren kreiert, dessen letzte Stufe mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), der so genannten Standardisierten

Bewertung, kürzlich abgeschlossen werden konnte. Standardisiert deswegen, weil die Arbeitsschritte, die Berechnungsmethodik sowie die Kosten- und Wertansätze einheitlich vorgegeben sind. Ziel dieser von externen Gutachtern vorgenommenen NKU war, die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der acht verbliebenen Strecken zu ermitteln. Denn nur bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 besteht die Möglichkeit, diese Vorhaben mit öffentlichen Mitteln zu fördern. Dabei galt es, den Nutzen des Reaktivierungsprojektes in Bezug zu setzen zu den vorhabenspezifischen Kosten. Zum Nutzen zählen neben Reisezeitersparnissen der heutigen ÖPNV-Nutzer Kostenminderungen aus der Verlagerung vom PKW-Verkehr auf die Schiene (z. B. geringere Unfallkosten). Diesem Nutzen werden die Kosten in Form des Kapital-

dienstes für die reaktivierte Infrastruktur gegenüber gestellt.

Im Ergebnis ist bei den Strecken Buchholz i. d. Nordheide – Maschen – Hamburg-Harburg, Neuenhaus – Bad Bentheim, Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg und Einbeck Mitte – Einbeck-Salzderhelden der Nutzen höher als die Kosten. Während die erstgenannte Strecke auf Grund der komplexen Einbindung in den Großknoten Hamburg nach Analysen der DB Netz AG zusätzliche vertaktete Verkehre ohne massiven Ausbau dieser Infrastruktur nicht aufnehmen kann, werden hinsichtlich der übrigen Reaktivierungsprojekte im nächsten Schritt Gespräche mit den jeweiligen Infrastrukturbetreibern, den ÖPNV-Aufgabenträgern und Anliegerkommunen zu führen sein, um Finanzierung und Planung dieser Projekte voranzutreiben.

Wenngleich die Entscheidung über die Reaktivierung von Stationen im Gegensatz zur Streckenreaktivierung als offener Prozess angelegt ist und inzwischen weitere Vorschläge zur Prüfung eingegangen sind, kann in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auch hier ein erstes Zwischenergebnis für den LNVG-Bereich gezogen werden. Bei zehn Standorten liegen die Voraussetzungen für eine Reaktivierung der Stationen vor; diese Vorhaben können nach Klärung der planerischen und finanziellen Voraussetzungen absehbar reaktiviert werden. Weitere elf Standorte werden insbesondere wegen der erwarteten Reisendenpotentiale als geeignet bewertet, allerdings stehen zumeist fahrplantechnische Gründe einer zeitnahen Umsetzung entgegen. Überhaupt hat die Prüfung der bisher untersuchten Standortvorschläge gezeigt, dass die hohe Auslastung des Schienennetzes und die auf die heutige Infrastruktur hin optimierten Angebotskonzepte häufig keinen Raum für weitere, die Fahrzeit verlängernde Zwischenhalte lassen, ohne Anschlüsse auf weiterführende Züge in Frage zu stellen.

Mit der Entscheidung über die Reaktivierungsprojekte und der Inaussichtstellung einer 75-prozentigen Landesförderung sind wichtige Weichenstellungen getroffen. Jetzt sind die Partner vor Ort gefordert, ihren Beitrag zu leisten, damit noch mehr Menschen Zugang zum SPNV erhalten.
Joachim Ebinger/Dieter Sandmann ■

Was ist eine ...

... Bus-Liniengenehmigung ?

Wer entgeltlich oder geschäftsmäßig Personen im Linienverkehr befördert, benötigt nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 Personenbeförderungsgesetz eine Genehmigung. Diese erstreckt sich auf die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb der Linie. Mit der Genehmigung und Aushändigung der Urkunde erhält der Unternehmer ein subjektiv-öffentliches Recht, das ihm den Markt- und Berufszugang und die Inanspruchnahme seiner verfassungsmäßigen Rechte aus Art. 12 Abs. 1 Grundgesetz ermöglicht.

Mit der Liniengenehmigung verbinden sich Rechte und Pflichten. Im ÖPNV schützt sie vor ruinösem Wettbewerb durch konkurrierende Bewerber, da ein solcher nicht im öffentlichen Verkehrsinteresse läge. Gleichzeitig bestehen für die Dauer der Genehmigung von bis zu zehn Jahren eine Betriebs- (§ 21), eine Beförderungs- (§ 22) und eine Fahrplanpflicht (§ 40). Der Unternehmer hat die Tarifhoheit und legt die Höhe der Beförderungsentgelte fest. Liniengenehmigungen enden durch Zeitablauf, durch Entbindung (§ 21), Widerruf (§ 25) oder Erlöschen (§ 26).

Linienverkehre können eigenwirtschaftlich, also auf Initiative, Risiko und Kosten eines Unternehmers betrieben werden oder gemeinwirtschaftlich im Rahmen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) eines kommunalen Aufgabenträgers. In einem ÖDA werden Verkehrsleistung und finanzieller Ausgleich geregelt, ggf. ausschließliche Rechte gewährt und Regelungen zur Tarifhoheit und Fahrplangestaltung getroffen.

Dirk Holsten ■

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/Grafiken: LNVG, Andreas Kolmer

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Juni 2015

Auflage: 3.000,

Grafische Umsetzung und Druck:

mark_ad GmbH, Hannover

Druckerei Art + Image GmbH, Minden



Die NordWestBahn fährt auch ab Dezember 2016 weiter für den SPNV im Weser-Ems-Netz, wie hier in Wittmund.

Wettbewerb NordWestBahn verteidigt Weser-Ems-Netz

Die NordWestBahn GmbH wird auch künftig die Züge auf den Dieselstrecken im Weser-Ems-Netz zwischen Esens, Wilhelmshaven, Oldenburg, Bremen und Osnabrück fahren. In einer unter Federführung der LNVG gemeinsam mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe und der Freien Hansestadt Bremen durchgeführten europaweiten Ausschreibung konnte sie das von ihr bereits seit dem Jahr 2000 betriebene Netz gegen eine starke Konkurrenz erneut für sich gewinnen.

Der neue Verkehrsvertrag hat eine Grundlaufzeit von zehn Jahren und beginnt im Dezember 2016. Die SPNV-Aufgabenträger haben dabei die Option, den Vertrag noch einmal um weitere zwei Jahre zu verlängern. Neben dem Preis, der das Hauptkriterium für die Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots darstellt, wurden in der Ausschreibung auch über die Mindestvorgaben hinausgehende Qualitätskriterien bewertet, in diesem Fall bei Service und Sicherheit, Informationsmanagement oder Vertriebsangeboten, die z. B. vom Aufstellen zusätzlicher Fahrscheinautomaten bis zur Einrichtung weiterer Verkaufsstellen für Tickets reichen konnten. Die Fahrzeuge für den künftigen Betrieb werden dem Betreiber auch weiterhin von der LNVG zur Verfügung gestellt. Durch die erneute Verpflichtung die bereits vorhandenen LNVG-Fahrzeuge einzusetzen, ergab sich für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der NordWestBahn unabhängig vom Ausgang der Ausschreibung eine Arbeitsplatzgarantie auch für den Fall eines möglichen Betreiberwechsels, da die Betriebsmittel – in diesem Fall die Fahrzeuge – auf einen neuen Betreiber zur Nutzung übergegangen wären

und damit die Voraussetzungen für eine verpflichtende Übernahme der bisherigen Personale nach § 613a BGB vorgelegen hätten.

Der anhaltende Fahrgastzuwachs hat die LNVG dazu bewogen, nochmals weitere Fahrzeuge vom Typ ALSTOM Coradia LINT 41 zu beschaffen, die die vorhandene Flotte ergänzen und sowohl Fahrplan- als auch Kapazitätsausweitungen ermöglichen – mehr Angebot und mehr Sitzplätze sind das Ziel. Insgesamt kommen damit künftig 43 Dieseldieseltriebwagen im Weser-Ems-Netz zum Einsatz. Die schon vorhandenen Fahrzeuge werden zurzeit im Zuge anstehender Hauptuntersuchungen einem umfangreichen Redesign unterzogen. Bei allen Fahrzeugen ist künftig u. a. eine Ausstattung mit Informationsbildschirmen vorgesehen.

Das Fahrplanangebot soll im neuen Verkehrsvertrag vor allem durch zusätzliche Direktverbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven sowie erstmals an Wochenenden auch zwischen Bremen und Esens erweitert werden.

Die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge wird im Weser-Ems-Netz künftig ohne Einbeziehung des Fahrzeugherstellers allein vom Betreiber NordWestBahn verantwortet, die dafür ihre vorhandene Werkstatt in Osnabrück nutzen kann. Im Rahmen der Ausschreibung und des künftigen Verkehrsvertrages wurden hier erstmals die geänderten europarechtlichen Vorgaben für die Instandhaltungsverantwortung (Stichwort ECM = entity in charge of maintenance) zur Anwendung gebracht.

Ralf Hoopmann ■