

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

die Zustimmung des Bundestages und Bundesrates über die Höhe, Dynamisierung und Fortführung der Regionalisierungsmittel bis 2031 ist insofern zu begrüßen, als die Zweckbindung der Mittel erhalten bleibt und somit Planungssicherheit in Bezug auf das Gesamtvolumen bis 2031 besteht. Nun gilt es, zeitnah die Horizontalverteilung zwischen den Ländern zu klären, weil der Vermittlungsausschuss sich überraschend nicht auf den sog. „Kieler Schlüssel“ verständigt hat. Die Verteilung der für 2016 beschlossenen Regionalisierungsmittel in Höhe von 8 Milliarden soll vielmehr über eine Verordnung festgelegt werden. Darüber hinaus ist zu klären, wie der Anstieg der Infrastrukturkosten künftig auf max. 1,8 Prozent begrenzt werden kann. Klärungsbedürftig ist ebenfalls, ob die auf Niedersachsen entfallenden Entflechtungsgesetzmittel in Höhe von jährlich 123,5 Millionen auch nach 2020 zur Verfügung stehen und zumindest anteilig dem ÖPNV zu Gute kommen. ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Moderne Busse und ein guter Fahrplan machen den ÖPNV auch außerhalb von Zentren attraktiv.

Signal zur Verjüngung der Busflotte in Niedersachsen

Nach mehrjähriger Pause fördert das Land Niedersachsen seit kurzem wieder die Beschaffung von ÖPNV-Linienbussen. Dies geschieht auf Basis einer Förderrichtlinie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, die im Frühjahr 2015 veröffentlicht wurde. Förderfähig sind Neu- und Gebrauchtfahrzeuge bis zu einem Alter von fünf Jahren. Zwingende Voraussetzung ist die Niederflrigkeit der Fahrzeuge für die Schaffung der Barrierefreiheit. Dabei werden nicht nur dieselbetriebene Busse gefördert, sondern auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, z. B. Elektro-, Hybrid- oder Erdgasantriebe. Der Fördersatz beträgt für Neufahrzeuge 40 Prozent und für Gebrauchtfahrzeuge 20 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, die mittels Höchstbeträgen begrenzt sind.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Damit wird ein wichtiges Signal zur Verjüngung der Busflotte gesetzt. Das Durchschnittsalter der niedersächsischen Busse hatte in der Vergangenheit einen zweifeligen Wert erreicht und war damit eines der höchsten im Ländervergleich. Die Landesregierung steuert mit der Wiederaufnahme der Förderung bewusst dagegen und setzt die nötigen Impulse für den weiteren Ausbau der Barrierefreiheit.

Allerdings ist die Förderung an die Erfüllung wesentlicher beihilferechtlicher Voraussetzungen geknüpft. Aufgrund dieser europaweit einheitlichen Vorgaben kann eine Förderung nur noch in eng begrenztem Rahmen gewährt werden: Wenn kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers an das Busunternehmen vorliegt, kann nur eine Förderung als De-minimis-Beihilfe ge-

währt werden. Hier dürfen je Unternehmen maximal 200.000 Euro binnen drei Jahren als Zuwendung ausbezahlt werden. Dabei müssen sämtliche Unternehmen eines Konzerns (Mutter-, Tochter-, Schwestergesellschaften) zusammen betrachtet werden. Je größer die Zahl der Konzerngesellschaften, desto geringer ist die Summe, die beim einzelnen Unternehmen ankommt.

Aber auch mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist ein strenger Maßstab verbunden: Er muss den Anforderungen der VO (EU) 1370/07 oder der VO (EU) 1191/69 genügen und einen Mechanismus enthalten, über den die Förderung auf das Bestellentgelt angerechnet wird. Hintergrund ist, dass das Verbot der Überkompensation besteht und kein in einem Wettbewerb befindliches Unternehmen durch die För-

derung gegenüber einem nichtgeförderten Unternehmen besser gestellt werden darf. Bei einer Förderung über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag profitiert in finanzieller Hinsicht letztlich somit der Aufgabenträger, der die Verkehrsleistung bestellt und bezahlt. Das Busunternehmen hat den Nutzen aus den neuen Bussen, die für den Fahrgast attraktiver sind. Über die hoffentlich damit verbundene Nachfragesteigerung können dann Mehreinnahmen auch für das Busunternehmen generiert werden.

Die Förderrichtlinie und ein dazugehöriges Antragsformular kann auf der Webseite der LNVG unter „Downloads“ heruntergeladen werden. Als Ansprechpartner für die Förderung fungiert Herr Daniel Göbeke (goebeke@lnvg.de, 0511/533 33-168).

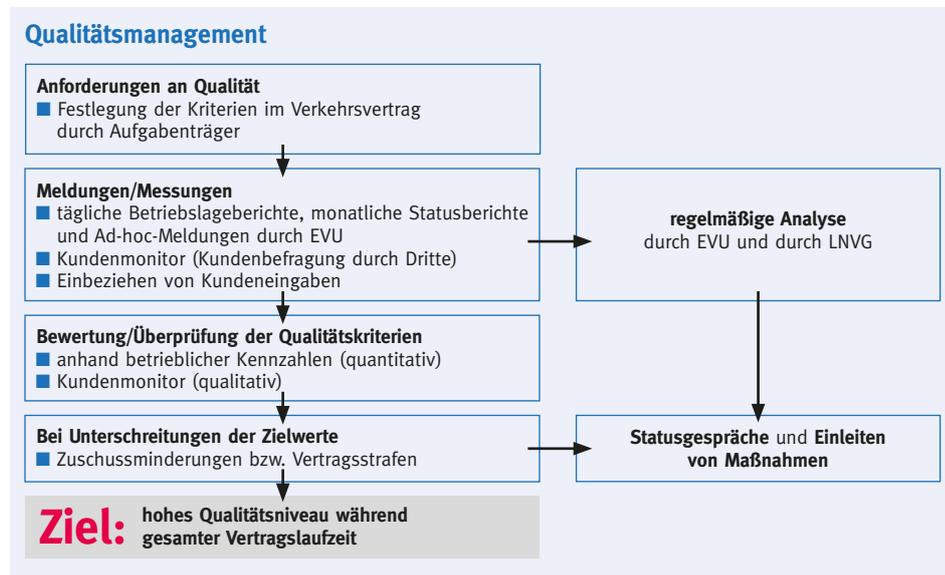
Jürgen Römer

Qualität

Die Qualität muss stimmen – auch für den SPNV sind Standards festgelegt

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht in einem direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln. Eine breite Akzeptanz kann deswegen nur durch die Erbringung einer hohen Qualität erreicht werden. Neben dem reinen Fahrtenangebot sind für die Fahrgäste insbesondere die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Zugfahrten von hoher Bedeutung. Die LNVG als Aufgabenträger legt daher in den Verkehrsverträgen umfangreiche Anforderungen an die Qualitätsstandards Pünktlichkeit, Zugausfälle, Zugbildung, Fahrzeugzustand, Zugbegleitung, Fahrgastinformation und Busnot-/Schienenersatzverkehr fest. Hierdurch soll ein hohes Qualitätsniveau während der gesamten Vertragslaufzeit sichergestellt werden.

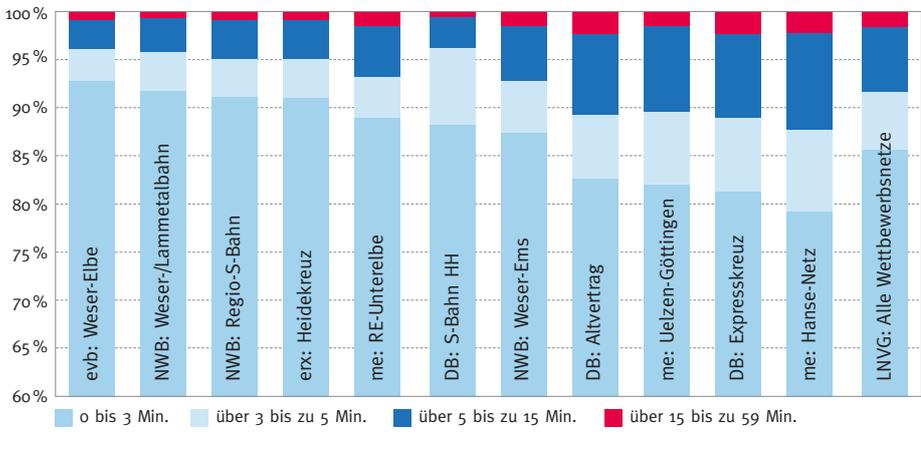
Das Erbringen der geforderten Qualität wird in allen von der LNVG federgeführten Netzen einheitlich dokumentiert. Anhand von Berichten zur Betriebslage erhält die LNVG täglich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) umfassende Informationen über Verspätungen, Zugausfälle und Ersatzverkehre sowie Abweichungen bei der Zugbildung. Darüber hinaus wird das Erreichen aller oben genannten Qualitätsstandards in monatlichen Statusberichten zusammenfassend dargestellt. Die darin genannten Kennzahlen lassen eine detaillierte quantitative Analyse der Betriebsqualität zu und ermög-



lichen einen Vergleich der Netze untereinander. Werden verkehrsvertraglich festgelegte Zielwerte nicht erreicht, führt dies zu einem Malus für das betroffene EVU. Ein weiterer wichtiger Baustein des Qualitätscontrollings zur qualitativen Analyse ist das so genannte „Kundenmonitoring“. Hier bewerten die Fahrgäste im Rahmen einer persönlichen Befragung die Zufriedenheit mit und die Wichtigkeit von einzelnen Qualitätskriterien. Aus dieser „Kundensicht“ können gleichermaßen kurzfristige Handlungsempfeh-

lungen für das EVU und Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung der Qualitätsstandards in zukünftigen Ausschreibungen der LNVG abgeleitet werden. Auch dabei führt das Unterschreiten eines festgelegten Zielwertes zu einer Pönale für das EVU. Alle Ergebnisse des Qualitätsmanagements fließen in regelmäßige Statusgespräche mit dem jeweiligen EVU ein. Bei vorhandenen Problemen werden gemeinsam mit dem jeweiligen EVU Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität abgestimmt. Die Grafik zum Qualitätsma-

Pünktlichkeit nach Klassen (Jahreswerte der LNVG-Netze 2014)



management veranschaulicht die beschriebenen Prozesse.

Die Qualität im SPNV wird oft positiv erfahren, manchmal sind Fahrgäste aber auch leidgeprüft. In der Kundenwahrnehmung werden das Fahrtenangebot, die Pünktlichkeit, die Zugausfälle und die Fahrgastinformation im Störfall als wichtigste Standards für einen qualitativ hochwertigen SPNV hervorgehoben.

Die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge wird automatisch an vorgegebenen Messstellen erfasst. Diese Messpunkte verteilen sich entlang der einzelnen Linien über den gesamten Fahrtverlauf. Es werden sowohl die Ankunfts- als auch die Abfahrtsverspätungen in den Klassen bis zu 3 Minuten (180 Sekunden), über 3 bis 5 Minuten, über 5 bis 15 Minuten und über 15 bis 59 Minuten inklusive der Ursachen je Zug eindeutig dokumentiert. Verspätungen bis zu 3 Minuten gelten als pünktlich und werden demnach nicht pönalisiert. Verfehlungen der Jahreszielwerte in den Abweichungsklassen > 3 Minuten werden mit einem Malus belegt. Anhand dieser Daten erhält die LNVG ein umfassendes Bild über die aktuelle Pünktlichkeitslage. Detailanalysen sind bis auf die Ebene eines einzelnen Zuges möglich.

Bei der subjektiven Bewertung wird häufig die differenzierte Betrachtung der zahlreichen Einflussfaktoren auf die Pünktlichkeit außer Acht gelassen. Neben den direkt zuzuordnenden Verspätungsursachen (z. B. Störung am Triebfahrzeug) gibt es auch zahlreiche externe Einflussfaktoren (bspw. Personen im Gleisbereich). Im Hinblick auf die Verspätungsursachen sind im Jahr 2014 nur 14 Prozent vom EVU beeinflussbar ge-

wesen. Allein etwa die Hälfte der Verspätungen ist auf sekundäre Ursachen wie z. B. Zugfolge – hier übertragen sich Verspätungen auf andere Züge – zurückzuführen. Im Jahr 2014 lag die Pünktlichkeit in den Klassen 0-5 Minuten in den von der LNVG federgeführten Netzen bei 91,6 Prozent (siehe Grafik zur Pünktlichkeit). Der Zielwert 0-5 Minuten liegt in der Regel bei etwa 95 Prozent. Die Grafik zeigt deutlich, dass in vielen Teilnetzen im Jahresdurchschnitt gute Pünktlichkeitswerte erzielt werden. Dies trifft nicht auf Netze zu, in denen Züge auf hochbelasteten Hauptstrecken verkehren.

Ein Zugausfall liegt vor, wenn ein Zug nicht verkehrt, mehr als 59 Minuten Verspätung hat oder ein planmäßiger Halt nicht bedient wird. Zu früh abfahrende Züge gelten ebenfalls als ausgefallen. Sie werden je Fahrt vom ersten bis zum letzten ausgefallenen Halt dokumentiert. Hierbei unterscheidet man nach geplanten (bspw. aufgrund von Baumaßnahmen) und ungeplanten (z. B.

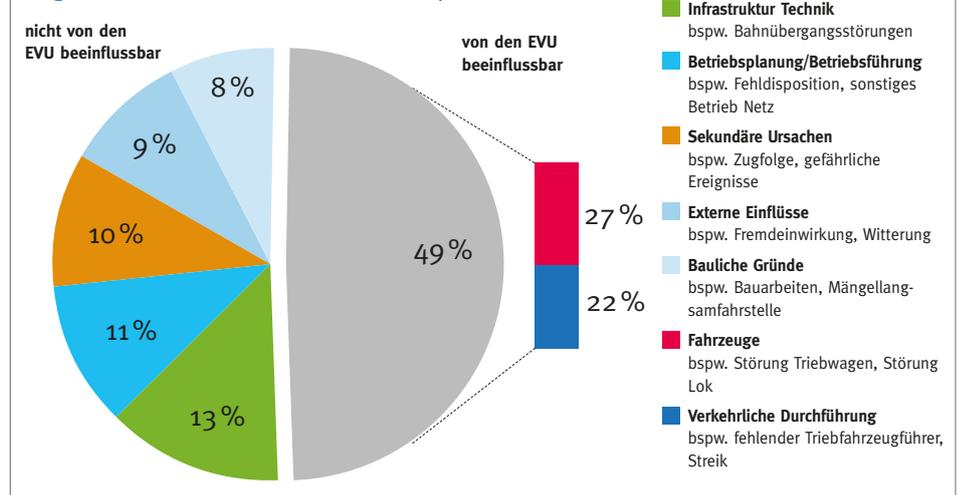
aufgrund kurzfristiger Betriebsstörungen) Zugausfällen. Sind diese geplant, ist der LNVG im Vorfeld ein entsprechendes Konzept für einen Schienenersatzverkehr vorzulegen. Darüber hinaus bestehen hohe Anforderungen insbesondere an die Kundeninformation. Bei ungeplanten Zugausfällen ist das EVU verpflichtet, eine Stunde nach Beginn einer Betriebsstörung einen Busnotverkehr einzurichten. Anhand der vom Verkehrsunternehmen gemeldeten Daten erhält die LNVG ein umfassendes Bild über die Zugausfälle auf den einzelnen Streckenabschnitten. Detailanalysen sind auch hier bis auf die Ebene eines einzelnen Zuges möglich.

Für Fahrgäste stellt der Ausfall eines Zuges einen besonders misslichen Umstand dar. Im Jahr 2014 sind 295.000 Zugkm oder 0,87 Prozent der Züge aufgrund geplanter Baumaßnahmen ausgefallen. Bei den ungeplanten Zugausfällen liegt der Wert im Jahr 2014 mit 190.000 Zugkm oder 0,56 Prozent vergleichsweise hoch. Dies ist auf den Streik der Gewerkschaft deutscher Lokführer (GDL) bei der DB Regio AG zurückzuführen. Vom EVU beeinflussbar waren 49 Prozent der ungeplanten Zugausfälle (siehe Grafik zu Zugausfallursachen).

Grundsätzlich ist das EVU für die Durchführung eines qualitativ hochwertigen SPNV verantwortlich und hat die Einhaltung der von der LNVG vorgegebenen Qualitätsstandards sicherzustellen. Ziel des Qualitätsmanagements ist es, dass die Aufgabenträger zeitnah von Problemen im SPNV Kenntnis erlangen und auf das EVU einwirken können. Daraus sollen unverzüglich Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet werden.

Ann-Kristin Nalop/Tim Niehaus

Zugausfallursachen (LNVG-Netze 2014)



Angebotsverbesserungen im SPNV zum Fahrplan 2016

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 werden wieder mehr Leistungen bestellt und Anpassungen umgesetzt. Die Fahrplanänderungen in den Netzen Emsland und Mittelland, in denen die WestfalenBahn den Betrieb aufnimmt, sind in einem separaten Artikel dargestellt.

Im **Hanse-Netz** profitieren sowohl Pendler als auch der Freizeitverkehr von diversen Verbesserungen. Der im letzten Dezember an Mo-Do neu eingeführte RE 3-Verstärker von Hamburg Hbf (Abfahrt 18:31) nach Uelzen wird zukünftig auch an Freitagen verkehren. Zusätzlich gibt es freitags einen weiteren RB 31-Verstärker von Hamburg Hbf (Abfahrt 14:03) nach Lüneburg. Ergänzend beginnt die bisher um 14:45 in Hamburg-Harburg startende Fahrt nach Lüneburg bereits um 14:34 in Hamburg Hbf. An den Wochenenden werden nun ab 12 Uhr alle in Hamburg-Harburg endenden bzw. beginnenden Fahrten der RB 31 zum/vom Hamburger Hbf verlängert. Diese Maßnahme wird die Attraktivität der RB 31 nochmals steigern, so dass die Fahrgäste eine echte Alternative zum oftmals stark ausgelasteten RE 3 erhalten. Auch auf der Bremer Strecke reagiert die LNVG auf die stark gestiegene Nachfrage am frühen Freitagnachmittag. So gibt es an Freitagen von Hamburg Hbf nach Tostedt je einen zusätzlichen RB 41-Verstärker (Abfahrt 14:19) und RE 4-Verstärker (Abfahrt 14:50). Zudem ist es gelungen, drei bislang in Buchholz beginnende bzw. endende HVZ-Züge von/nach Tostedt zu verlängern: Das sind die Fahrten mit Ankunft in Hamburg Hbf 7:50 (RB 41) sowie den Abfahrten in Hamburg Hbf 15:50 und 17:50 (beide RE 4). Der RB 41-Verstärker Buchholz 8:40 – Hamburg Hbf 9:06 wird um 13 Minuten vorverlegt und verkehrt damit im halbstündlichen Abstand zu den benachbarten RB 41-Taktzügen. Entfallen werden hingegen in den Nächten So/Mo die Fahrten Bremen Hbf 21:33 – Hamburg Hbf 22:41 sowie Hamburg Hbf 0:15 – Bremen Hbf 1:24.

Taktverschiebungen beim RE 5 und der RB 33 Bremerhaven – Buxtehude sollen für eine bessere Betriebsqualität im Zusammenspiel mit der S-Bahn Hamburg sorgen. So werden die Taktzeiten des RE 5 auf dem Abschnitt Hamburg-Harburg – Hechthausen (nur in Fahrtrichtung Hamburg – Cuxhaven)

um bis zu 3 Minuten verschoben. In diesem Zusammenhang erfolgt im **Weser-Elbe-Netz** bei der RB 33 auch eine Anpassung der Wochenend-Taktlagen zwischen Bremervörde und Buxtehude, um in beiden Richtungen gute Anschlüsse mit jeweils 5 Minuten Übergang anzubieten. Zur dauerhaften Stabilisierung der Betriebsqualität der Linie RE 5 muss die Fahrt Cuxhaven 7:50 – Hamburg Hbf 9:43 an Mo-Fr in die Taktlage (Cuxhaven 8:10 – Hamburg Hbf 9:57) verschoben werden. Im Übrigen wird der nachmittägliche RE 5-Verstärker nach Stade an Freitagen um zwei Stunden vorverlegt (Hamburg Hbf ab 15:42 statt 17:39). Bei der **S-Bahn Hamburg** wird es an Mo-Fr zwei zusätzliche Verbindungen über Buxtehude hinaus von/nach Stade geben. Dabei handelt es sich um die Fahrten Hamburg Hbf ab 15:08 und Hamburg Hbf an 16:54. Damit setzt der 20-Minuten-Takt nach Stade in der nachmittäglichen HVZ bereits eine Stunde früher ein als bisher.

Auf dem westlichen Teil der RB 37 werden neue Spätverbindungen an Freitagen und Samstagen eingerichtet. Die Fahrten Soltau 22:16 – Bremen Hbf 23:16 und Bremen Hbf 22:47 – Soltau 23:45 sorgen dafür, dass unternehmungslustige Fahrgäste ihre Heimreise erst zwei Stunden später als heute antreten müssen.

Neue Abendverbindungen gibt es auch im Solling auf der RB 81. Die beiden Fahrten Northeim 21:10 – Bodenfelde 21:41 (bisher nur So-Fr) und Bodenfelde 22:14 – Northeim 22:46 (bisher nur So) verkehren zukünftig täglich.

Im **OWL-Dieselnetz Süd** werden die letzten Zugverbindungen an Samstagen zwischen Bielefeld und Osnabrück (RB 75 Haller Willem) zusätzlich auch in den Nächten von Freitag auf Samstag fahren. Abfahrt in Bielefeld ist um 23:29, ab Osnabrück startet der Zug um 23:12. So steht am Wochenende dem Besuch abendlicher Veranstaltungen in beiden Städten sowie im Gerry-Weber-Stadion in Halle (Westf.) nichts entgegen. Durch die Umsetzung eines sog. Flügelungskonzeptes entfällt der Umstieg zwischen RB 84 und RB 85 in Ottbergen. Damit gibt es fortan umsteigefreie Verbindungen zwischen den beiden Universitätsstädten Göttingen

und Paderborn. Auf der RB 85 wird sich zudem durch zweistündlich angepasste Taktzeiten zwischen Göttingen und Bodenfelde die Anschlusssituation an den Fernverkehr in Göttingen verbessern.

Da sich das **S-Bahn-Netz Hannover** weiter steigender Beliebtheit erfreut, werden auch hier Angebotsverdichtungen vorgenommen. Die derzeit an Sonntagen auf der S 3 bestehenden Zweistundenlücken werden bald der Vergangenheit angehören. Dazu werden neue Fahrten um 8:34, 20:34 und 22:34 ab Hannover Hbf und um 7:43, 21:43 und 23:43 ab Hildesheim Hbf eingerichtet. Die Linie S 5 wird am Wochenende stündlich zwischen Hannover Hbf und Paderborn fahren. Bisher gab es zwischen Bad Pyrmont und Paderborn am Samstagabend und am Sonntag nur zweistündliche Verbindungen. Damit sind die Fahrgäste, die zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen unterwegs sind, zukünftig wesentlich flexibler in ihrer Reiseplanung. Nicht zuletzt wird an Mo-Fr mit der Verlängerung einer bisher in Hameln endenden Fahrt (Hannover Hbf ab 16:25) eine Taktlücke für Fahrgäste mit dem Ziel Bad Pyrmont geschlossen. Damit bestehen zukünftig zwischen 14:55 bis 17:55 halbstündliche Fahrtmöglichkeiten in die Kurstadt.

Im Netz der **Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen** wird die Linie RS 2 Twistringen – Bremen Hbf – Bremerhaven-Lehe zwischen Twistringen und Bremen Hbf in ihrer Taktlage verschoben. Erforderlich wird diese Verschiebung zur Reduzierung überholungsbedingter Verspätungen. Die Taktabfahrten ab Twistringen werden von Minute 03 nach 46 vorgezogen. Dadurch haben die Züge im Bremer Hauptbahnhof (Ankunft 27, Abfahrt 40) eine Standzeit von 13 Minuten. Eventuelle Verspätungen können somit abgebaut werden, um zur Minute 40 pünktlich nach Bremerhaven-Lehe weiterzufahren. In der Gegenrichtung Bremerhaven-Lehe – Twistringen ändert sich nichts. Aufgrund erhöhter Nachfrage im RSBN-Netz werden die bislang nur an Freitagen verkehrenden Verstärker der RS 1 zwischen Vegesack und Bremen auch an Mo-Do bestellt, so dass sie künftig Mo-Fr in Bremen um 13:19 und 13:49, in Vegesack um 13:50 und 14:20 abfahren.

Katrin Berens/Jan Krok ■



Die WestfalenBahn im Probebetrieb: hier in Hannover Hbf

Wettbewerb

Die WestfalenBahn fährt jetzt auch „EMIL“

Mit den beiden Teilnetzen „Emsland“ und „Mittelland“ (zusammen EMIL) sind die letzten größeren Netze in Niedersachsen im Wettbewerb vergeben worden. Bei der Ausschreibung beider Netze ging die WestfalenBahn GmbH (WFB) als Gewinner hervor. Das Unternehmen, das von den Gesellschaftern moBiel GmbH aus Bielefeld, Mindener Kreisbahnen GmbH, Abellio GmbH aus Berlin sowie Verkehrsbetriebe Extertal GmbH gegründet wurde, wird ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 für 15 Jahre wichtige Bahnachsen in Niedersachsen und Westfalen bedienen. Zwischen Emden und Münster sowie zwischen Rheine, Bielefeld und Braunschweig wechselt der SPNV nun die Farben. Der Antritt des Verkehrsunternehmens wird für die Kunden zu allererst an den neuen Fahrzeugen sichtbar, die mit komfortablen Sitzabständen, Steckdosen, Klimatisierung, großzügigen Mehrzweckabteilen und umfassenden Möglichkeiten zur Fahrradbeförderung und zur Gepäckablage den Komfort für die Fahrgäste weiter erhöhen werden.

Im Auftrag der LNVG sowie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) übernimmt die WFB den Betrieb der Linie

RE 15 Emden – Rheine – Münster im Teilnetz „Emsland“. Zur Bewältigung der 2,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr kommen 15 neue elektrische Triebwagen vom Typ FLIRT3 des Fahrzeugherstellers Stadler Pankow zum Einsatz. Diese 160 km/h schnellen Triebwagen, die von der Leasinggesellschaft Alpha Trains beschafft und an die WestfalenBahn vermietet werden, verkürzen die Fahrzeit auf der Linie um drei Minuten. Sie bieten in Doppeltraktion 430 Sitzplätze und Platz für bis zu 84 Fahrräder. Im Vergleich zu den heute eingesetzten Doppelstockwagen der DB Regio AG ermöglichen sie einen niveaugleichen Einstieg bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm. Im Zuge der Bahnprogrammme Niedersachsen ist am Zug! (NiaZ) II und III werden absehbar mit einer Ausnahme bei allen niedersächsischen Stationen entlang der Strecke entsprechende Voraussetzungen geschaffen. Mit zusätzlichen Frühverbindungen von Meppen in Richtung Süden (Montag bis Samstag um 04:50 Uhr und sonntags um 06:50 Uhr) und Spätverbindungen am Wochenende in der Gegenrichtung mit Ankunft um 03:30 Uhr in Meppen wird das Fahrplanangebot noch besser an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Dazu gehören auch weiterhin einzelne Zug-

fahrten bis Emden-Außenhafen, die optimal mit den Inselfahrten verknüpft sind.

Auch im Teilnetz „Mittelland“ mit den Linien RE 60 Rheine – Hannover – Braunschweig und RE 70 Bielefeld – Hannover – Braunschweig werden die zuständigen Aufgabenträger LNVG sowie Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), Region Hannover und NWL das Fahrplanangebot weitgehend unverändert bestellen. Zusätzliche Verbindungen frühmorgens und spät-abends zwischen Hannover und Minden sowie Minden und Osnabrück runden das Angebot für den Kunden künftig am Wochenende ab. Auf den beiden Linien werden zum ersten Mal in Niedersachsen elektrische Doppelstocktriebzüge eingesetzt, die ebenfalls über Alpha Trains beschafft und vermietet werden. Die von Stadler Pankow gefertigten 13 Triebzüge des Typs KISS haben 626 Sitzplätze und bis zu 30 Fahrradstellplätze und müssen im Netz jährlich über 3,0 Mio. Kilometer zurücklegen. Damit werden künftig die Züge der Linie RE 60 sowie die Verstärkerzüge zwischen Minden, Hannover und Braunschweig mehr Plätze als heute bieten.

Alle Züge in beiden Teilnetzen werden mit WLAN für Fahrgäste ausgerüstet. Dieser kostenfreie Service in den Zügen wird wie auch im ENNO-Netz (siehe unten) in Niedersachsen zum ersten Mal angeboten. Gemeinsam mit großen Bildschirmen in den Fahrgasträumen, die u. a. Liniennummer, Fahrtziel, nächste Haltestelle und aktuelle Verspätung anzeigen, soll damit dem Bedürfnis der Kunden nach aktuellen Informationen entsprochen werden.

Joachim Ebinger

Neben **EMIL** finden in zwei weiteren Netzen Betriebsaufnahmen statt. Das zukünftig von metronom betriebene **ENNO-Netz** (Federführer ZGB) umfasst die Linien RE 30 Hannover – Wolfsburg und RE 50 Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg. Die Hildesheimer Fahrgäste profitieren dabei v. a. von der Einführung eines täglichen Stundentakts und fabrikneuen modernen Elektrotriebwagen vom Typ „Coradia Continental“. Zudem übernimmt abellio im **Elektro-Netz Saale-Thüringen-Südharz (StS)** im Auftrag des Federführers NASA u. a. den Betrieb der Linie RE 9 Kassel – Hann. Münden – Nordhausen – Halle(S) mit dem bewährten Fahrplan, aber ebenfalls neuen Fahrzeugen vom Typ „Talent 2“.

Problem Anschlusssicherheit!

Die LNVG verfolgt bei ihrer konzeptionellen Angebotsplanung generell das Ziel, möglichst viele schnelle Anschlüsse zu schaffen und dadurch gute Umsteigeverbindungen zu bieten.

Ein Fahrplanangebot mit einprägsamen Taktzeiten zum Beispiel im Ein-Stunden-Rhythmus und guten Anschlussbeziehungen ohne lange Wartezeiten in vielen Knotenbahnhöfen ist anzustreben, um Fahrgästen minimale Reisezeiten zu ermöglichen. Kritik äußert sich jedoch, wenn diese Anschlüsse durch Zugverspätungen nicht gehalten werden.

Das Problem der Anschlusssicherheit wird in der Verkehrsplanung daher immer wieder diskutiert. „Warten oder pünktlich abfahren?“ Es gibt in beiden Fällen immer Fahrgäste, die davon positiv, aber auch negativ betroffen sind.

Im Falle einer Zugverspätung kommt es zu einem Dominoeffekt, das heißt auf einen verspäteten Zug müssen diverse Anschlusszüge warten, die ihrerseits Verspätung bekommen. So kann sich eine einzelne Zugverspätung gegebenenfalls flächendeckend ausbreiten.

Mitarbeiter in den Betriebsleitzentralen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Fahrdienstleiter des Infrastrukturunternehmens DB Netz AG werden daher immer vor eine Herausforderung gestellt und entscheiden im Einzelfall, ob ein Anschluss gehalten werden kann oder nicht.

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/Grafiken: MAN Truck & Bus AG,
Andreas Kolmer, LNVG
Redaktion: LNVG
Ausgabe: November 2015
Auflage: 3.000
Grafische Umsetzung und Druck:
mark_ad GmbH, Hannover
Druckerei Art + Image GmbH, Minden



Die Farben für den Landesbus stehen noch nicht fest – hier ein Designvorschlag.

ÖPNV

Kommt 2017 der Niedersachsen-Bus?

Im Fernverkehr zwischen Hannover und München oder Köln und Berlin sind sie für viele Reisende bereits ein vertrautes Bild: Die bunt lackierten Fernbusse, gesteuert von Unternehmen wie Mein Fernbus/Flixbus, Postbus oder vom neuen englischen Anbieter Megabus. Sie alle profitieren seit 2013 von der weitgehenden Liberalisierung und Deregulierung des deutschen Verkehrsmarktes.

Auf einer Verkehrsebene darunter kündigt sich nun das Produkt „Landesbus“ an. Denn auch die niedersächsische Landesregierung verfolgt das Ziel, sämtliche Regionen bedarfsgerecht in den öffentlichen Verkehr einzubeziehen und an bedeutsame Bahnknoten anzubinden. Eine unter Federführung des niedersächsischen Verkehrsministeriums stehende Arbeitsgruppe geht seit Ende 2014 der Frage nach, in welchen Räumen die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien sinnvoll sein könnte.

Dabei denkt die Expertengruppe aus Ministerium, Verbänden des Verkehrsgewerbes, kommunalen Spitzenverbänden und der LNVG insbesondere an Regionen, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in der Fläche mit wirtschaftlicher Vernunft nicht darstellbar ist oder eine Nutzung der bestehenden SPNV-Relationen für den Fahrgast unattraktiv wäre.

Ein Netz mit landesbedeutsamen Buslinien würde eine Lücke im Verkehrssystem schlie-

ßen helfen und wäre auch im Hinblick auf den demografischen Wandel mit einem sich verändernden Mobilitätsverhalten von wachsender Bedeutung. Hochwertige und komfortable Landesbusse sollen die Fahrgäste möglichst schnell und möglichst direkt zum Ziel bringen, auch um gegenüber dem vorhandenen ÖPNV mit fühlbaren Reisezeitgewinnen zu punkten.

Die Arbeitsgruppe geht davon aus, dass sich etwaige Relationen nicht eigenwirtschaftlich rechnen und deshalb auf einen Verlustausgleich angewiesen sind. Da die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV bei den Kreisen und Städten liegt, sollen die Kommunen auch solche Verkehrsleistungen bestellen. Das Land will den Gebietskörperschaften dabei im Wege einer Förderung finanziell unter die Arme greifen.

Bis dahin ist noch vieles zu klären: z. B. wie hoch das Nachfragepotenzial ist, welche Relationen sich eignen könnten, und zwar ohne zu schon bestehenden Linienverkehren auf Straße und Schiene in Konkurrenz zu treten. Ein verkehrswissenschaftliches Gutachten soll solche Fragen untersuchen. In Auftrag gegeben hat es das niedersächsische Verkehrsministerium, Ergebnisse werden noch dieses Jahr erwartet. Mit einer Inbetriebnahme erster landesbedeutsamer Pilotlinien rechnet die Expertengruppe Ende 2017.

Rainer Peters ■