

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

die Regionalisierung des Schienenpersonen-nahverkehrs im Jahre 1996 war zugleich die Geburtsstunde der LNVG. Heute können wir mit Zufriedenheit feststellen, dass wir dem SPNV in den letzten zwei Jahrzehnten positive Impulse geben konnten. Sowohl die systematische Modernisierung von Stationen als auch der von uns aufgelegte Fahrzeugpool prägen die Entwicklung des SPNV inzwischen weit über die LNVG hinaus. Galt es anlässlich der EXPO 2000, mit Vorrang Verkehrsprojekte im Raum Hannover umzusetzen, so stehen seitdem die Angebots-optimierung in der Fläche und zwischen den regionalen Zentren im Fokus.

Dass auch Mobilität stets neu gedacht werden muss, zeigen die aktuellen Schwerpunkte: Mit diversen Reaktivierungsprojekten wollen wir noch mehr Menschen einen nahegelegenen Zugang zum SPNV eröffnen. Dort, wo die Schiene wirtschaftlich nicht vertretbar ist, wollen wir Mittel für optimierte Busangebote und neue Mobilitätskonzepte bereitstellen. Mehr zu dem Erreichten und einen Ausblick auf neue Ziele erfahren Sie auch im Interview mit Herrn Minister Lies. Eine spannende Lektüre unserer Jubiläumsausgabe wünschen Ihnen ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Der Zug der Zukunft fährt in Niedersachsen

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ist „20“ geworden – ein Geburtstag, der Anlass gibt für Rückblicke und Ausblicke. „LNVG.info“ sprach mit Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies.



Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Worin sehen Sie, Herr Minister, die wichtigsten strategischen Weichenstellungen und Projekte, die die LNVG in den letzten 20 Jahren realisiert hat?

Die Entwicklung einer niedersächsischen Wettbewerbsphilosophie im SPNV stand ganz am Anfang, und sie ist rückblickend die mit Abstand wichtigste strategische Weichenstellung, die Land und LNVG vorgenommen haben. Der auf die erste Ausschreibung im Weser-Ems-Netz gerichtete, bereits 1997 beginnende Aufbau eines Fahrzeugpools gründete auf dieser Entscheidung. Der Pool ist damals wie heute die Grundlage für fairen und effektiven Wettbewerb im SPNV. Ein Wettbewerb, der den Fahrgästen zwischen Ems und Elbe ein hochattraktives Zugangebot beschert und die LNVG finanziell in die Lage versetzt, fortlaufend

Fortsetzung auf Seite 2



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

ÖPNV Durchbruch bei „§45a“?	3
Tarif Landesweites Semesterticket	4
SPNV Neues Angebotskonzept auf der Heidebahn	5
Wettbewerb Die Entwicklung des LNVG-Fahrzeugpools	6
Stationen Bahnhofsprogramme	7
Finanzen Investitionsförderung des Landes seit 1996	8

Fortsetzung von Seite 1

Qualitätsverbesserungen im Regionalverkehr zu bestellen. Gleichzeitig werden mit den Wettbewerbsgewinnen Investitionen in die Infrastruktur ermöglicht. So sind in den letzten 20 Jahren in Niedersachsen zehn Regionalbahn-Strecken für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut und rund 180 Bahnhöfe barrierefrei modernisiert worden.



Der Ausbau von SPNV-Infrastruktur hat hohe Priorität.

Mit Auflösung der vier Bezirksregierungen sind der LNVG Anfang 2005 weitere wichtige Aufgaben und Kompetenzen zugewachsen: Vom Land wurden ihr im straßengebundenen ÖPNV die Funktionen einer Liniengenehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) übertragen. Mit über 2300 erteilten Linienkonzessionen ist sie heute die größte deutsche Genehmigungsbehörde. Daneben wurde sie mit den Aufgaben einer Bewilligungsbehörde im ÖPNV betraut. Sie zeichnet damit auch verantwortlich für das Finanzmanagement des Landes im gesamten ÖPNV zwischen Nordsee und Harz.

Herr Minister, welche operativen Schwerpunkte prägen aktuell die Zusammenarbeit zwischen Ihrem Hause und der LNVG?

Da gibt es einiges, was ich nennen könnte – zum Beispiel die landesrechtliche Nachfolgeregelung zu § 45a PBefG. Dieses Projekt prägt seit mehreren Monaten intensiv die Zusammenarbeit zwischen den Fachleuten meines Hauses und denen der LNVG. Die für 2017 vorgesehene Kommunalisierung der Aufgaben und des Finanzbudgets von rund 90 Millionen Euro löst einen meiner Überzeugungen nach notwendigen „Paradigmenwechsel“ im straßengebundenen ÖPNV aus. Es werden künftig diejenigen verantwortlich sein, die bereits heute für die Bestellung und Finanzierung von Bus- und Straßenbahnverkehren zuständig sind – die Landkreise und

kreisfreien Städte. Um in einem Flächenland wie Niedersachsen alle Regionen in den öffentlichen Nahverkehr einzubinden, reaktivieren wir Schienenstrecken und Bahnhöfe. Wir tun das dort, wo es eine ausreichende Nachfrage gibt und wo es wirtschaftlich vernünftig ist. Die Experten der LNVG haben zusammen mit meinem Ministerium aus einer Vielzahl von Vorschlägen geeignete Projekte herausgefiltert. Die Planungsaufträge bei der Bentheimer Eisenbahn und der Ilmebahn sind bereits vergeben, die Vergabe der Betriebsleistungen an die Eisenbahnunternehmen wird aktuell vorbereitet.

Eine ähnliche Zielsetzung verfolgen wir beim Projekt „Landesbuslinien“. Auch hier wollen wir die ländlichen Räume bedarfsgerecht in den öffentlichen Linienverkehr einbeziehen, insbesondere an die bedeutsamen Bahnknoten anschließen. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der LNVG untersuchen wir die Frage, in welchen Regionen der Betrieb von Landesbuslinien sinnvoll ist, ohne dabei bestehende ÖPNV- oder SPNV-Verkehre zu konkurrenzieren.

Die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines attraktiven Nahverkehrsangebotes auf Schiene und Straße – zumal in Zeiten des demografischen Wandels – ist abhängig von der Finanzausstattung eines Landes und damit vom Umfang der vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel. Dort kommt es voraussichtlich noch in diesem Jahr zu einer Neuverteilung. Wagen Sie eine Prognose, Herr Minister? Wie steht Niedersachsen in Zukunft hinsichtlich der verfügbaren Mittel da?

Der Bund hat bereits ein positives Signal in Richtung der Länder gesetzt, indem er ab 2016 die Regionalisierungsmittel auf acht Milliarden Euro erhöht und mit einer jährlichen Steigerungsrate von 1,8 Prozent versehen hat. Wenn man den bisherigen Verteilungsschlüssel unterstellt, würde Niedersachsen damit im laufenden Jahr einen Aufwuchs von rund 50 Millionen Euro erfahren. Leider gibt es aber noch keine finale Festlegung der Mittelverteilung. Die Anzeichen gehen jedoch in die Richtung, dass der Schlüssel geringfügig zugunsten Niedersachsens geändert wird. Ich bin zuversichtlich, dass diese Entscheidung noch in der ersten Jahreshälfte fällt. Fast genauso wichtig ist in diesem Zusammenhang aber die Frage nach der Fortführung der Entflechtungsmittel. Hier sieht es nicht ganz so gut aus wie bei den Regionalisierungsmitteln. Wir müssen dafür kämpfen, dass Höhe und

Zweckbindung dieser Finanzierungsmittel erhalten bleiben, weil sie so eminent wichtig sind für Investitionen in den Nahverkehr. **Eine Frage zum Schluss: Wo sehen Sie den ÖPNV bzw. die LNVG in den nächsten 20 Jahren?**

Mit Blick auf den demografischen Wandel sehe ich eine große Herausforderung darin, maßgeschneiderte Angebotskonzepte für die Ballungszentren wie auch den ländlichen Raum zu konzipieren und sie gut miteinander zu vernetzen. Flexible Bedienformen, also nachfrageorientierte Verkehrsangebote, spielen dabei gerade in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage eine wachsende Rolle. Dafür legen wir ab 2017 erstmals ein eigenes, mit 20 Millionen Euro dotiertes Förderprogramm auf. Die fortschreitende Digitalisierung wird in vielen Bereichen, wie z.B. bei Kundeninformation, Ticketing und Vertrieb, ganz neue Optionen eröffnen. Auch damit können wir Zugangshemmnisse für den Fahrgast abbauen und so auch der fortschreitenden Entleerung von Räumen entgegenwirken.

Gleichzeitig müssen wir darauf achten, dass die Infrastruktur nicht zum Engpass für die weitere positive Entwicklung im SPNV wird. Um die Systemvorteile der Eisenbahn auch künftig ausschöpfen zu können, müssen wir – das ist meine feste Überzeugung – mit Priorität die Bahnknoten ausbauen bzw. ertüchtigen. Dafür brauchen wir im Bundesverkehrswegeplan eine klare finanzielle Schwerpunktsetzung, an der es bislang jedenfalls fehlt.

Der „Zug der Zukunft“ wird in Niedersachsen fahren, die Auslieferung der ersten emissionsfreien Fahrzeuge mit Brennstoffzellen erwarten wir 2020. Bahnreisende werden die wasserstoffbetriebenen Züge auf nicht elektrifizierten Strecken zwischen Harz und Nordsee ab 2020 erproben können. Wirtschaftlich sind sie eine starke Alternative zum herkömmlichen Dieselfahrzeug und ein effizienter Beitrag zum Klimaschutz obendrein.

Kompetente Beratung ist ein Markenzeichen der LNVG und ihrer Mitarbeiter, innovative Ideen und zukunftsweisende Konzepte weitere. In diesem Kontext, das prognostiziere ich, wird die LNVG ihr Profil weiter schärfen. Dabei wird sie – wie in ihrem Leitbild als Anspruch formuliert – Einfluss nehmen auf Entwicklungen, die dem Nahverkehr und seinen Kunden nutzen. Bundesweit. ■

Herr Minister, vielen Dank für dieses Gespräch.

Timeline of milestones:

- 1996** Regionalisierung des SPNV
- 1997** LNVG startet erste europaweite Ausschreibung für SPNV-Leistungen
- 1998** Zuschlag an Bietergemeinschaft aus DEG-Verkehrs GmbH (DEG), Osnabrück und Stadwerke – jetzige NordWestBahn
- 1999** Döbriener als erster reaktivierter Bahnhof wieder am Schienennetz
- 11/00** Start der NWB mit neuen Fahrzeugen aus dem LNVG-Fahrzeugpool
- 9/02** 1. Bahnhofsprogramm „Niedersachsen ist am Zug!“
- 6/02** Ausst. „Moderne Bahn“ in Niedersachsen im Niedersächsischen Landtag



Landkreise und kreisfreie Städte verantworten künftig die Ausgleichszahlungen für die preisrabattierten Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr mit Bussen und Stadtbahnen.

ÖPNV 2017 kommt der „Landes-45a“

Seit 2009 war in Niedersachsen heftig gerungen worden. Eine unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) stehende Arbeitsgruppe aus Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V. und der LNVG hatte – auch mit Hilfe externer Gutachter – verschiedene Modelle einer Nachfolgeregelung zu §45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) intensiv und kontrovers diskutiert. Die mehrjährigen Anstrengungen blieben letztlich ohne Erfolg. Der Anspruch, eine konsensuale Lösung mit für die Unternehmen stets gleichbleibenden Ausgleichszahlungen zu finden, war in der Wirklichkeit nicht einzulösen. Vor diesem Hintergrund einigten sich das MW und die Unternehmerverbände 2012 auf eine Fortsetzung der Vertragswirtschaft. Gleichzeitig bestand Konsens, dass spätestens ab 2017 eine landesrechtliche Nachfolgeregelung greifen sollte. Die steht nun vor der Tür.

Zunächst waren drei Varianten auf dem Prüfstand. In einem „Preis-Preis-Vergleich“ hätte das Land den Unternehmen die Differenz erstattet zwischen den preisrabattierten Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs und den preislich nicht ermäßigten Zeitfahrausweisen für andere Fahrgäste. In der zweiten Variante wäre es – auf der Grundlage eines Preis-Kosten-Modells und mit landesrechtlichen Modifikationen – zu einer Rückkehr in das bis 2006 geltende 45a-Antragsverfahren

gekommen. Als dritte Variante stand eine Kommunalisierung der Aufgabe und der Ausgleichsmittel zur Disposition. Durchgesetzt hat sich die Variante einer Kommunalisierung. Damit kommt es ab 2017 zu einer Verlagerung der Aufgabe und ihrer Finanzierung von der LNVG auf die Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte. Insgesamt werden dafür jährlich rund 110 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt zur Verfügung gestellt, 20 Millionen Euro mehr als bisher. Rund 90 Millionen Euro fließen den Kommunen zu, damit sie ihre Verpflichtung einer Preisrabattierung von mindestens 25 Prozent im Zeitkartensegment des Ausbildungsverkehrs erfüllen können. Weitere 20 Millionen Euro sollen den Aufgabenträgern helfen, zum Beispiel neue flexible Bedienformen zu planen und zu finanzieren, um auch im straßengebundenen ÖPNV den demografischen Wandel zu meistern.

Gegenüber den beiden erstgenannten Varianten weist die Kommunalisierung mehrere Pluspunkte auf: Die Kreise und kreisfreien Städte sind schon heute für die Sicherstellung einer kostenlosen Schülerbeförderung verantwortlich und erhalten dafür Mittelzuweisungen des Landes. Gleichzeitig planen sie für ihren Bereich unter Mitwirkung der Verkehrsbetriebe den ÖPNV. In wachsendem Umfang bestellen und finanzieren sie den Nahverkehr mit Bussen und Stadtbahnen, weil dieser von den Unternehmen häufig nicht mehr auf eigenes Risiko und mit

eigenen Mitteln erbracht werden kann. Und sie müssen in ihrer Nahverkehrsplanung zunehmend Antworten finden auf eine sich dramatisch verändernde Demografie und den damit einhergehenden Wandel im Mobilitätsverhalten. Vor diesem Hintergrund liegt es strategisch nahe, die kommunale Ebene kompetenziell zu stärken und dort auch die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für §45a PBefG neu zu bündeln. Einen solchen „Paradigmenwechsel“ vermögen die beiden anderen Varianten erkennbar nicht einzuleiten – sie verorten die Ausgleichspflicht weiter bei der Genehmigungsbehörde, diese besitzt aber keine Planungskompetenzen für den ÖPNV vor Ort.

Die Kommunalisierung ist von den geprüften Varianten im übrigen die einzige, die beihilfrechtskonform den bisherigen Mittelfluss in die Regionen sichert und dadurch finanzielle Verwerfungen zwischen Harz und Nord-



Flexible Bedienformen mit behindertengerechten Rufbussen kommen auch dem demografischen Wandel entgegen.

see vermeidet. Die Mittelzuweisungen des Landes orientieren sich an dem, was die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Vertragswirtschaft bislang an Ausgleichszahlungen für die in den Landkreisen und kreisfreien Städte geleisteten Fahrplankilometern erhalten haben und stellen sie in gleicher Größenordnung den ÖPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung. Gleichzeitig erhalten die Kommunen jährlich 20 Millionen Euro zusätzlich u.a. für die Finanzierung von flexiblen Bedienformen. Das ist neu und ganz praktische Demografiepolitik auf dem Feld der Mobilitätsvorsorge, die insbesondere den ländlichen Räumen zwischen Ems und Elbe zugute kommt.

Rainer Peters

11/03
Spätsitz für
15. Bahnhof des
Programms NiazI

11/03
1111 Tage S-Bahn
Hannover

12/03
Schnellster RE-Nord-
Doppelstockwagen fährt
Bremenhaven-Bremen-Ostha-
brück

3/04
Megasanierung des
Bahnhofsgebäudes in
Harmeln beginnt

3/04
Maßnahmen an
5 umgebauten Bahnhöfen
der Lammetalbahn
mitfinanziert

12/04
Landkreise Harburg,
Lüneburg und Stade
kommen tariflich in
den HVV

Tarif

Momentaufnahme und Projektskizze zur Entwicklung eines landesweiten Semestertickets

In Niedersachsen gibt es derzeit kein landesweites Semesterticket, welches die Nutzung der Züge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Nahverkehr erlaubt. Die allgemeinen Studierendenvertretungen (vgl. z.B. AstA) je Hochschule schließen derzeit mit jedem EVU einen Semesterticketvertrag ab, wenn die Studierenden von diesem EVU betriebene Strecken mit ihrem Semesterticket nutzen wollen. Die Kosten werden in Form einer solidarischen Umlage von allen Studierenden der entsprechenden Hochschule getragen. Durch diese Umlage und die damit verbundene Abnahmeverpflichtung kann ein vergünstigter Preis angeboten werden. Dieser Preis hängt von der Hochschule, deren Standort und davon ab, welche per Vertrag mit dem EVU gewählten Bahnstrecken von den Studenten am häufigsten genutzt werden.

Durch den zunehmenden Wettbewerb im niedersächsischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verhandelt mittlerweile eine Vielzahl von EVU (z.B. metronom, DB Regio, NordWestBahn, WestfalenBahn) mit einer Vielzahl von Studierendenvertretungen, wodurch im Verlauf der Zeit ein großer Aufwand für alle Beteiligten entstanden ist. Durch den für Abstimmungen in der Studentenschaft erforderlichen zeitlichen Vorlauf gab es in der Vergangenheit darüber hinaus, insbesondere bei Betreiberwechsel, etwas Schwergang bei der Fortführung des Semesterticketangebotes für den betreffenden Streckenabschnitt. Die Folge ist der Wunsch aller Beteiligten nach einer Vereinfachung.

Aus diesem Grund wurde von der LNVG im Oktober 2014 eine Projektarbeitsgruppe bestehend aus den EVU, dem Verkehrsausschuss der LandesAstenKonferenz (Verkehrs-LAK), wenigen dort nicht vertretenen Hochschulen, den SPNV-Aufgabenträgern Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) und Region Hannover (RH) sowie der Niedersachsentarif GmbH ins Leben gerufen. Mit gutachterlicher Unterstützung wurde die heutige Vorgehensweise bei der Konzeption und Kalkulation von



Der umseitige Ausweis ist nur in Verbindung mit dem Personalausweis oder einem anderen amtlichen Lichtbildausweis gültig. Der mit Hilfe der automatisierten Datenverarbeitung erstellte Ausweis ist ohne Unterschrift und Siegel gültig.

Gültigkeitsdauer:
Wintersemester: 1.10. bis 31.3.,
Sommersemester: 1.4. bis 30.9.

Semestertickets, deren Inhaber/in je nach Anzahl der ausgehandelten Verträge Busse, Stadtbahnen und Züge nutzen kann.

landesweit gültigen Semestertickets analysiert. Mittlerweile konnte das Semesterticketmodell, der Gültigkeitszeitraum und die preisliche Größenordnung, welche solidarisch von allen Studenten bei Einführung zu tragen wäre, definiert werden. Nach internen Beratungen der Verkehrs-LAK wurde der Wunsch geäußert, bereits heute gekaufte Zusatzstrecken außerhalb Niedersachsens auch weiterhin einzubeziehen. Hierfür hat die LNVG Kontakt zu allen Aufgabenträgern in den angrenzenden Bundesländern aufgenommen, um für die Umsetzung dieses Anliegens zu werben. Zusatzstrecken sind gerade für die Hochschulen in niedersächsischer Randlage wie z.B. in Osnabrück oder Göttingen von großem Interesse.

Alle Projektbeteiligten arbeiten sehr konstruktiv zusammen, mit dem Ziel, das landesweite Semesterticket spätestens zum Wintersemester 2018/2019 einzuführen. Bis dahin sind noch Abstimmungen mit den Hochschulverwaltungen, weitere Detailregelungen und Vertragsverhandlungen durchzuführen. Am Ende des Prozesses muss das Semesterticketmodell allerdings noch die Zustimmung der Studierenden, aber auch der beteiligten EVU und Aufgabenträger finden.

Susanne Wecken



Das Semesterticket-Modell

- führt zu verlässlichen und transparenten Konditionen,
- hat Bestand auch bei Betreiberwechsel und
- berücksichtigt die Bedürfnisse der Studierenden nach umweltverträglicher Mobilität im Rahmen des Studiums.

12/16w
Neue Elektrotriebwagen der DB für die Strecke Bremer-Nordenham

1/10s
LNVG wird pferdgenehmigungsbehörde und gestattet nationale und internationale Buslinienverkehrs

6/10s
Betrieb auf Reaktivierter Strecke „Haller-Willem“ läuft an

6/10s
LNVG fördert ersten Blüdebus für Rehburg-Loxum mit 75 Prozent

12/10s
Stationen Buhfahre und Lengden nach nur 3 Monaten Bauzeit reaktiviert

5/10s
Vorstellung „Dostor-„Fahrradwagen“ für die LNVG



Die umgebaute Heidebahn auf dem Streckenabschnitt bei Wolterdingen.

SPNV

Neues Fahrplankonzept für die Heidebahn

Seit Ende April ist der Ausbau des sogenannten Mittelabschnitts der Heidebahn zwischen Soltau und Walsrode in vollem Gange. Die Fahrgäste müssen hier noch bis zum 2. Oktober mit einem Schienenersatzverkehr vorlieb nehmen. Neben zahlreichen Stationsmaßnahmen steht die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Vordergrund. Nach dem Abschluss dieser Bauarbeiten ist die gesamte Heidebahn von Hannover Hbf über Soltau bis Buchholz i. d. N. mit 120 km/h befahrbar.

Die Reisenden können sich ab 11. Dezember auf ein neues Fahrplankonzept freuen, das vielfältige Verbesserungen mit sich bringt. Beispielsweise verkürzt sich die Reisezeit zwischen Hannover Hbf und Soltau um 13 auf künftig nur noch 68 Minuten. Am meisten profitieren allerdings Fahrgäste, die über Soltau hinaus unterwegs sind. Denn durch die kürzeren Fahrzeiten zwischen Soltau und Walsrode und den Wegfall der bisherigen langen Standzeiten in Soltau ergeben sich an Mo-Fr Reisezeitgewinne von bis zu 33 Minuten. Beispielsweise ist man zwischen Schwarmstedt und Schneverdingen

nur noch 55 statt 84 Minuten unterwegs. Da der Fahrplan zwischen Hannover und Walsrode im Wesentlichen beibehalten wird, müssen sich die Fahrgäste zwischen Soltau und Buchholz allerdings an neue – um etwa 30 Minuten verschobene – Taktzeiten gewöhnen. Das führt zu veränderten Anschlüssen in Buchholz von bzw. nach Hamburg. Zukünftig bestehen verlässliche Übergänge zur RB 41 statt wie bisher an Mo-Fr zum RE 4. Leider lassen sich Reisezeitverlängerungen von 5 bis 12 Minuten von den Stationen des Nordabschnitts Soltau – Buchholz nach Hamburg nicht vermeiden. Das gilt allerdings nicht für die morgendliche Hauptverkehrszeit (HVZ), während dieser der bewährte Fahrplan von Soltau in Richtung Buchholz/Hamburg nahezu unverändert bleibt. Die neue stündliche Reisekette in der nachmittäglichen HVZ für die Pendler aus Hamburg besteht aus den Taktzügen der RB 41, die zur Minute 38 in Hamburg Hbf abfahren und zur Minute 04 in Buchholz ankommen. Die Anschlusszüge der RB 38 verlassen Buchholz jeweils zur Minute 13. Neben den Fahrzeitverkürzungen für

zahlreiche Reisende werden auch umfangreiche Angebotsausweitungen umgesetzt. Besonders der neue durchgehende Stundentakt zwischen Soltau und Buchholz an den Wochenenden wird die Heidebahn noch attraktiver für den Freizeit- und Ausflugsverkehr machen. Zudem wird das Angebot zwischen Hannover und Soltau an Sonn- und Feiertagen durch ein zusätzliches Abendzugpaar ergänzt. Im Gegenzug wird in Tagesrandlage auf einzelne schwach nachgefragte Fahrten zwischen Walsrode und Soltau verzichtet. Im Übrigen wird es mit Ausnahme der morgendlichen HVZ im Nordabschnitt erstmals an Mo-Fr und Sa-So identische Taktzeiten auf der gesamten Heidebahn spürbar verbessert.

Die neuen Zeitlagen der Heidebahn ermöglichen in Soltau die Herstellung von attraktiven Rundum-Anschlüssen mit der RB 37 Bremen – Soltau – Uelzen. So verkürzt sich bspw. die Reisezeit von Bad Fallingb. nach Bremen Hbf von derzeit noch 2:27 Stunden auf nur noch 1:32 Stunden. Die LNVG erhofft sich von dem neuen Fahrplankonzept mit vielfach kürzeren Reisezeiten, einheitlichen Taktlagen an allen Wochentagen, den umfangreichen Angebotsausweitungen sowie den stark verbesserten Anschlüssen in Soltau und den verlässlicheren Anschlüssen in Buchholz eine



In Soltau Nord werden die verkürzten Standzeiten in Soltau aus Richtung Hannover zuerst spürbar.

weitere Zunahme der Fahrgastzahlen, die nach dem Ausbau des Nord- und Südabschnitts seit 2011 schon um etwa 50 Prozent angestiegen sind. Am 11. Dezember wird ein neues Kapitel in der 115-jährigen Geschichte der Heidebahn aufgeschlagen.

Jan Krok

5/06
60 Jahre Niedersachsen – auch drei SPNV-Fahrzeuge mit Sondergestaltung (DB, EVB, NNB)

10/06
Förderung des Regionalfahrplans Harz-Elbe-Pyrmont

12/07
Bisher größtes Infrastrukturvorhaben S-Bahn-Verlängerung nach Stade geht ans Netz

3/10
200 Doppelstockwagen für LNVG-Fahrzeugpool ausgeliefert

10/10
1. LINT mit „grüner Plakette“ (LINT V mit Dieselparitätzähler, nach EURO-4-Norm)

10/14
50 Mio. km mit Dostob-Zügen der LNVG in Niedersachsen zurückgelegt

Wettbewerb

Der LNVG-Fahrzeugpool – ein inzwischen bundesweit geschätztes Modell



Pool-Fahrzeug der ersten Baureihe aus dem Weser-Ems-Netz.

Zur Realisierung eines erfolgreichen Wettbewerbs im SPNV haben wir in Abstimmung mit dem Land Niedersachsen 1997 entschieden, einen eigenen Fahrzeugpool aufzubauen. Von anfangs 23 Dieseltriebwagen LINT 41 ist unser Pool auf mittlerweile 383 Fahrzeuge angewachsen. Dazu gehören Doppelstockmittel- und -steuerwagen, Elektro- und Diesellokomotiven sowie Dieseltriebwagen, die an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) streckenbezogen vermietet werden.

Wesentliche Gründe für die LNVG, als SPNV-Aufgabenträger einen eigenen Fahrzeugpool aufzubauen und vorzuhalten, waren:

- gleiche Startbedingungen für alle potentiellen Betreiber,
- Bestellung der Fahrzeuge schon vor der Auswahl des Betreibers, um die langen Lieferzeiten zu kompensieren,
- Erzielung wirtschaftlicher Beschaffungskosten durch hohe Stückzahlen,
- Entfall der Finanzierungskosten durch direkte Projektförderung aus Regionalisierungsmitteln.

Ausschlaggebend für die Entscheidung zum landeseigenen Fahrzeugpool war

auch, dass private Poolinhaber, aus denen ein im Wettbewerb gefundener Betreiber hätte Fahrzeuge anmieten können, zum damaligen Zeitpunkt weder finanziell konkurrenzfähig noch am Markt etabliert waren.

Hinzu kam, dass 1997 langfristige Verkehrsvertragslaufzeiten (15 bis 20 Jahre) aus unserer Sicht nicht in Frage kamen, da zu jener Zeit keinerlei Erfahrungen hinsichtlich Qualität und Zuverlässigkeit neuer EVU vorlagen. Die kürzeren Vertragslaufzeiten ließen allerdings eine vollständige Abschreibung neuer Fahrzeuge durch das EVU innerhalb der Verkehrsvertragsperiode nicht zu, so dass die Anschaffung neuer Verkehrsmittel für die Unternehmen wirtschaftlich nicht möglich war.

Hinsichtlich der Instandhaltung und damit des dauerhaften Werterhalts der Fahrzeuge über ihre gesamte Nutzungsdauer hat die



Neuer Doppelstockzug aus dem LNVG-Fahrzeugpool bei einer Probefahrt im Jahr 2009.

LNVG bei der Entwicklung ihres Fahrzeugpools verschiedenartige Wege beschritten:

- Anfangs wurde der Hersteller der Dieseltriebwagen in einem langlaufenden Vertrag mit der Instandhaltung der Fahrzeuge beauftragt. Nachdem sich hierzu aber ein Markt entwickelt hatte, wurde im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen auch die Instandhaltung an die Betreiber der Fahrzeuge vergeben.
- Mit der Instandhaltung unserer Doppelstockzüge wurde langfristig der Hersteller beauftragt, da wir aufgrund der Komplexität der elektrisch- und die-



selbetriebenen Züge davon abgesehen haben, diese Aufgaben vom Betreiber durchführen zu lassen.

Thomas Nawrocki



„20 Jahre Landesnahverkehrsgesellschaft stehen für 20 Jahre Produktion unserer Coradia-LINT-Fahrzeuge. Die LNVG hat 1997 mit der Erstbestellung dieses

Fahrzeuges den Grundstein für den Erfolg unseres Bestsellers gelegt. Erst kürzlich haben wir das 900. Fahrzeug auf die Schiene gebracht. Ich blicke zurück auf eine immer pragmatische und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der LNVG und bedanke mich für das außerordentliche Vertrauen in ALSTOM und unsere Züge.“

Jochen Slabon,
ALSTOM Transport Deutschland GmbH,
Leiter Geschäftsbereich Regionalverkehr



„Seit 2003 hat Bombardier Transportation 37 TRAXX Lokomotiven und 220 Twindexx Vario Doppelstockwagen an die LNVG geliefert und ist seitdem auch

für die gesamte Instandhaltung dieser Flotte verantwortlich. Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von über 99 Prozent bei ca. 10 Millionen Zugkilometern pro Jahr stellen wir täglich unsere Kompetenz und Zuverlässigkeit im Bereich der Flotteninstandhaltung unter Beweis und tragen somit maßgeblich zur Zufriedenheit der Fahrgäste bei. Unsere langjährige konstruktive Zusammenarbeit mit der LNVG bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der Fahrzeuge im Sinne der Optimierung der Instandhaltung und des Werterhalts.“

Francois Muller, Bombardier Transportation,
Service Line Leader – Fleet Management,
Service Execution Leader Germany

11/14 Dank Initiativbindung durch Erstbestellung der LNVG im Jahr 1997: Firma Alstom liefert 500 LINT-Triebwagen aus

12/14 Die bestellten Betriebsleistungen der LNVG überschreiten die Grenze von 35 Mio. Zugkm/Jahr

8/13 Startschüss der Reaktivierungsunterstützung für Strecken und Haltepunkte

9/13 Einführung des neuen Niedersachsentarifes

12/13 Bundesweit einmaliges Pilotprojekt zur IC-Tarifintegration zwischen Bremen und Norddeich gestartet

10/14 Nachfrageplus zwischen 2008 und 2013 im Niedersachsen mehr als 30% damit dreimal höher als Bundesdurchschnitt von 10%

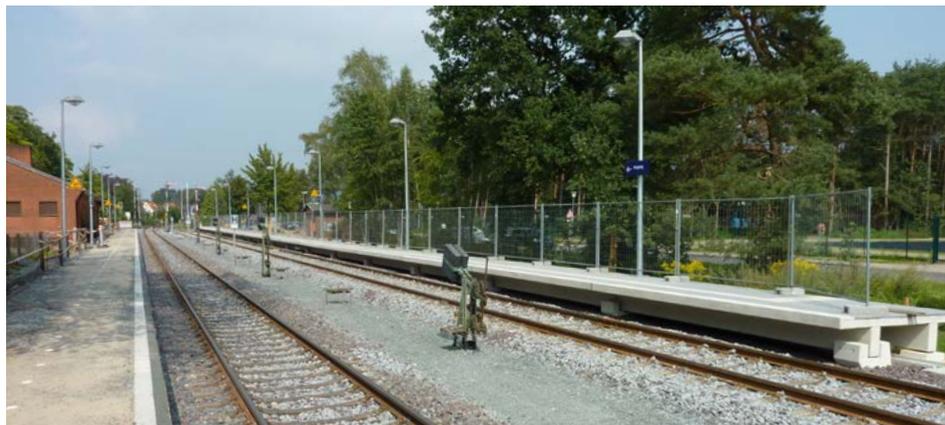
Meilensteine in der Entwicklung des LNVG-Fahrzeugpools:

- **1997** – Entscheidung über die Schaffung eines landeseigenen Fahrzeugpools durch die LNVG
- **2000** – 23 LINT 41 zum Einsatz im Netz Weser-Ems
- **2003** – 6 LINT 41 zur Kapazitätsverstärkung in Weser-Ems
- **2003** – 10 elektrische Doppelstockzüge zum Einsatz im Netz RE Hamburg
- **2003** – 11 LINT 41 zum Einsatz im Netz Weser-/Lammetalbahn
- **2003** – 9 LINT 41 zum Einsatz im Netz Weser-Elbe
- **2005** – 8 elektrische Doppelstockzüge zum Einsatz im Netz Uelzen – Göttingen
- **2006** – 18 Doppelstockmehrzweckwagen zur besseren Transportmöglichkeit von Fahrrädern in Doppelstockzügen
- **2007** – 8 Diesellokomotiven zum Einsatz im Netz Cuxhaven – Hamburg
- **2007** – 9 Elektrolokomotiven zum Einsatz im Netz Hamburg Süd
- **2007** – 62 Doppelstockwagen zum Einsatz in den Netzen Cuxhaven – Hamburg und Hamburg Süd
- **2010** – 34 Doppelstockwagen zur Kapazitätsverstärkung in den Netzen Cuxhaven – Hamburg, Hanse-Netz und Uelzen – Göttingen
- **2010** – 10 LINT 41 zur Kapazitätsverstärkung in den Netzen Weser-Ems und Weser-Elbe
- **2011** – 28 LINT 41 zum Einsatz im Netz Heidekreuz und zur Kapazitätsverstärkung im Netz Weser-Ems
- **2012** – 2 Elektrolokomotiven zum Einsatz im Hanse-Netz
- **2014** – 28 LINT 54 zum Einsatz im Netz DINSO II
- **2015** – Abschluss der Modernisierung von 24 LINT 41 aus dem Baujahr 2000
- **2016** – Auslieferung von 6 LINT 41 zur Kapazitätsverstärkung im Netz Weser-Ems

Lieferung von Fahrzeugen:

Stationen

Bahnhofsprogramme der LNVG



Station Schneverdingen während des Umbaus der Heidebahn.

Seit 1996 bis heute sind rund 66 Prozent aller Bahnstationen in Niedersachsen komplett modernisiert und barrierefrei ausgebaut worden. Dazu wurden verschiedene Ausbauprogramme für Stationen aufgelegt. Als Kriterien zur Auswahl der Bahnstationen werden der Abschluss von Bau- und Finanzierungsverträgen, der Einsatz neuer Fahrzeuge, die Beseitigung von Infrastrukturengpässen, verbleibende Restarbeiten an Bahnstationen, die Planungen der DB Netz AG z.B. in Bezug auf Elektronische Stellwerke (ESTW), hohe Fahrgastzahlen an Bahnstationen und bestehende Planungen von Kommunen berücksichtigt. Aber auch Sondermaßnahmen, wie den Bau des S-Bahn-/Stadtbahnverknüpfungspunktes Hannover-Linden/Fischerhof zur Fußball WM 2006 hat die LNVG mitfinanziert, sowie

zahlreiche Einzelprojekte, die sich durch Infrastrukturplanungen bei der DB Netz AG ergeben haben.

Insgesamt wurden seit 1996 zwölf Ausbauprogramme für Bahnstationen gemeinsam mit der DB Station&Service AG in Niedersachsen aufgelegt. Zunächst der S-Bahn-Ausbau in der Region Hannover zur EXPO 2000 mit 52 Stationen, dann das Teilnetz Weser-Ems mit 30 Stationen. Die Beteiligung am hessischen Programm 55 mit drei Stationen, der Ausbau der Lammetalbahn mit fünf Stationen, die Reaktivierung des „Haller Willem“ mit fünf Stationen, das Stationsprogramm innerhalb des Investprogramms „Niedersachsen ist am Zug!“ mit 32 Stationen, die S-Bahn-Verlängerung Hannover – Hildesheim mit sieben Stationen und die Verlängerung

der S-Bahn Hamburg nach Stade mit sechs Stationen, das Folgeprogramm „Niedersachsen ist am Zug! II“ mit 37 Stationen, das „Regionalhaltkonzept Raum Bremen (RS2 bis RS4)“ mit 15 Stationen, der Ausbau der Heidebahn mit 11 Stationen und der dritte und derzeit in der Umsetzungsphase befindliche Teil des Programms „Niedersachsen ist am Zug! III“ mit insgesamt 44 Bahnstationen sind weitere wesentliche Programme, die die Modernisierung der Bahnstationen in Niedersachsen vorangebracht haben und noch weiter voranbringen werden.

Diese große Anzahl an modernisierten Bahnstationen in den vergangenen 20 Jahren ist in der Bundesrepublik einmalig und für Niedersachsen ein Grund stolz zu sein.

Vera Siegmund



„Mit dem jetzt anlaufenden Programm NiaZ 3 führen Bahn und LNVG die vor nunmehr 15 Jahren begonnene erfolgreiche und konstruktive Zusammenarbeit bei Bahnstationsmodernisierungsprogrammen fort und schlagen gleichzeitig die Brücke in die Zukunft. Wir freuen uns, dass sich diese gegenseitige Verlässlichkeit einmal mehr für die Fahrgäste und Besucher unserer Bahnhöfe auszahlt.“

Andrea Gebbeken, Leiterin DB Station & Service AG, Regionalbereich Nord

12/14
98 % aller SPNV-Verkehre werden mit modernsten und redestigsten Fahrzeugen gefahren – Bestwert in Deutschland

3/15
Entscheidung über die Reaktivierung von 2 Strecken im Bereich der LNVG

5/15
Entscheidung über Reaktivierung weiterer Stationen

3/16
Start Bahnstationsprogramm „Niedersachsen ist am Zug! III“

4/16
Letzter Baubabschnitt der Bahn- und Streckeninfrastruktur auf der Heidebahn beginnt

Finanzen

Investitionsförderung – Erfolgsfaktor seit 20 Jahren

Die LNVG agiert seit ihrer Gründung als Bewilligungsbehörde für die landesseitige Förderung von Investitionsprojekten im ÖPNV. Während in den ersten Jahren allein die Investitionen im SPNV direkt durch die LNVG bewilligt wurden, ist sie seit Übernahme dieser Aufgabe von den Bezirksregierungen im Zuge der Verwaltungsreform 2005 zentraler Fördergeber auch für Projekte des straßengebundenen ÖPNV.

Nach der Regionalisierung und dem Übergang der bis dahin durch den Bund verausgabten Mittel auf die Länder hat Niedersachsen von Anfang an konsequent auf den Ausbau der Infrastruktur und die Förderung von Investitionen gesetzt. Dabei war in den neunziger Jahren einer der Treiber die EXPO, die zu einer anfänglichen Konzentration der Investitionsmittel auf das S-Bahn- und Stadtbahnsystem Hannover geführt hat. In der Folge wurde dann vordringlich die Fläche bedient.

Insgesamt sind in den vergangenen 20 Jahren im niedersächsischen ÖPNV seitens des Landes fast 3,3 Milliarden Euro in Investitionsprojekten geflossen. Diese speisen sich zum überwiegenden Teil aus Regionalisierungsmitteln. Den kleineren Teil machen die heutigen Entflechtungsgesetzmittel (frühere GVFG-Mittel) aus.

Den Schwerpunkt bilden dabei die Investitionen in SPNV-Fahrzeuge. Insgesamt wurden

landesseitig fast 1,2 Milliarden Euro für die Anschaffung von neuen Zügen ausgegeben. Davon flossen rund 750 Millionen Euro in den LNVG-Fahrzeugpool und noch einmal rund 100 Millionen Euro in den jüngst geschaffenen Fahrzeugpool des Zweckverbandes Großraum Braunschweig. Die weiteren Mittel wurden für die Förderung von Fahrzeugen eingesetzt, die sich im Eigentum der jeweiligen Verkehrsunternehmen befinden. Für den Ausbau der SPNV-Streckeninfrastruktur und die vordringlich barrierefreie Gestaltung von SPNV-Bahnstationen sind in den letzten zwanzig Jahren jeweils rund 200 Millionen Euro eingesetzt worden. Zusammen mit Investitionen in SPNV-Werkstätten und den rund 350 Millionen Euro für EXPO-Maßnahmen wurden für den SPNV über 1,9 Milliarden Euro seitens des Landes investiert.

Im straßengebundenen ÖPNV wurden über 1,3 Milliarden Euro eingesetzt. Mit rund einer halben Milliarde Euro nehmen die Stadtbahnsysteme in Hannover und Braunschweig hier den größten Raum ein. Über 360 Millionen Euro sind dem Busverkehr zugutegekommen und wurden für die Beschaffung von Fahrzeugen oder den Ausbau der Haltestellen- und sonstigen Infrastruktur eingesetzt. Für die EXPO-Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV wurden rund 290 Millionen Euro und für den Ausbau der Park&Ride- und Bike&Ride-Kapazitäten sowie

der Bahnhofsumfelder rund 170 Millionen Euro verwendet. Die Nachfrageerfolge im SPNV und ÖPNV zeigen, dass es richtig war, verstärkt auf Investitionen zu setzen. Ein guter Zustand der Anlagen und Fahrzeuge steigert die Attraktivität für die Fahrgäste und rundet das Verkehrsangebot ab. Die Einführung der Grunderneuerung als Förderatbestand vor einigen Jahren zeigt, dass das Land ein großes Interesse am Werterhalt der Infrastruktur hat und diesen für ebenso wichtig erachtet wie den Ausbau der Systeme. Die erfolgreiche Investitionsstrategie soll auch in der Zukunft fortgeführt werden.

Jürgen Römer



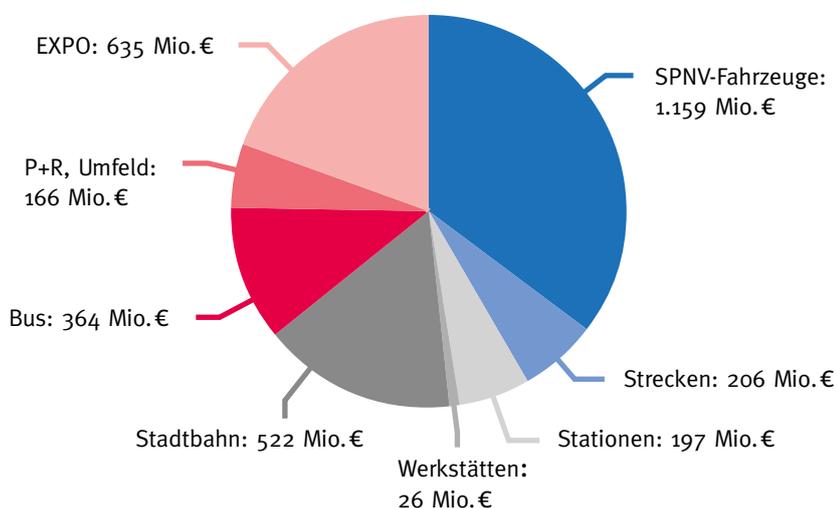
„Gerade die kommunalen Verkehrsunternehmen sind auf den Einsatz der Landesfördermittel für den Erhalt und Ausbau ihrer Infrastruktur angewiesen.

Wir vom VDV freuen uns daher über das bisherige finanzielle Engagement des Landes in diesem Bereich und hoffen, dass es auch zukünftig im gleichen Umfang gewährleistet werden kann. Hier kommt dem Erhalt der Entflechtungsgesetzmittel eine besondere Bedeutung zu.“

Prof. Dr. Stephan Rolfes,
Vorsitzender Landesgruppe Niedersachsen/
Bremen des VDV (Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen)

ÖPNV-Investitionsförderung 1996–2015

3,3 Mrd. €



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:

ALSTOM Transport Deutschland GmbH,
Bombardier Transportation,
DB Station&Service AG, Andreas Kolmer,
LNVG, Thomas Nawrocki, Niedersächsisches
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Ver-
kehr, NordWestBahn GmbH, Olaf Schmidt,
Stadtwerke Osnabrück AG,
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Juni 2016

Grafische Umsetzung und Druck:

Mark_ad GmbH, Hannover,
Art+Image GmbH, Minden