

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

In den zurückliegenden Jahren haben wir das Zugangebot deutlich ausgeweitet und die Qualität durch Einsatz moderner Fahrzeuge oder den Einsatz von Zugbegleitpersonal spürbar erhöht. Dies spiegelt sich auch in der signifikant gestiegenen Nachfrage wider. Allerdings müssen wir zunehmend Defizite in der konkreten Leistungserbringung feststellen, zum Beispiel in Form ausfallender oder verspäteter Züge. Diesem Thema wollen wir deutlich mehr Aufmerksamkeit widmen.

Ohne in das operative Geschäft der Verkehrsunternehmen eingreifen zu wollen, werden wir künftig gezielt den Ursachen der Qualitätseinschränkungen nachgehen und objektive, vergleichbare Beurteilungsmaßstäbe entwickeln. Unser Ziel ist, dass ein Wettbewerb nicht nur im Rahmen der langjährigen Ausschreibungsintervalle erfolgt, sondern dass wir eine kontinuierliche Wettbewerbslage zwischen den Verkehrsunternehmen auch über die konkret erbrachte Leistung initiieren wollen.

Mehr dazu sowie zu weiteren Ansätzen, wie das Angebot im SPNV zusätzlich verbessert werden soll, erfahren Sie in dieser Ausgabe. Eine unterhaltsame Lektüre wünschen

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Das Angebot im Nachtsternverkehr der S-Bahn Hannover wird erweitert.

Angebotsverbesserungen im Fahrplan 2017

Auch in diesem Jahr bringt der Fahrplanwechsel am 11. Dezember wieder zahlreiche Verbesserungen mit sich.

Mit dem neuen Verkehrsvertrag im **Weser-Ems-Netz** werden mehrere Fahrplanoptimierungen umgesetzt. Auf der Linie RE 18 erhöhen zusätzliche Fahrten an Freitagen das Angebot zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven: neu sind die Abfahrten ab Oldenburg 12:06, 14:06 und 15:06 sowie 16:06 an Mo-Fr. Ab Wilhelmshaven sind an Freitagen zusätzlich die Abfahrten um 11:13, 12:13 und 13:13. Zwischen Oldenburg und Osnabrück kommt eine Frühfahrt um 06:29 an Sonntagen hinzu und die Verstärker an Freitagen werden nachfrageorientiert um zwei Stunden vorgezogen (13:59 statt 15:59, 14:59 statt 16:59). Auf der Linie RB 58 Bremen – Osnabrück wird das Angebot v. a. in den Frühstunden an Samstagen und Sonntagen zwischen Lohne/Vechta nach Bremen bzw. Osnabrück verbessert. Mit dem Ziel eines verlässlichen und für Kunden merkbaren Fahrplans wird darüber hinaus ein Tausch der Bedienung der Stationen Hesepe und Achmer umgesetzt: die RE-Linie 18 Wilhelmshaven – Osnabrück

Fortsetzung auf Seite 2



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

SPNV Im Weser-Ems-Netz auch weiterhin "gut unterwegs" 2

Qualität Qualitätsbericht der LNVG im Jahresabschluss und -vergleich 3

Wettbewerb DB Regio gewinnt RE 5 Cuxhaven – Hamburg 5

Fahrzeuge Weitreichender Vertrag zur Instandhaltung von Fahrzeugen 5

Stationen Das Zukunftsinvestitionsprogramm – Barrierefreiheit auch für kleine Bahnhöfe 6



Fortsetzung von Seite 1

fährt konsequent an diesen beiden Stationen durch. Die RB-Linie 58 hält dafür immer. Für einzelne Verbindungen muss hierbei der IC-Anschluss in Osnabrück zwar aufgegeben werden, dafür kann in den Verstärkerzeitlagen Oldenburg – Osnabrück ein neuer verlässlicher Anschluss zum Fernverkehr erreicht werden. Am Wochenende bleibt der IC-Anschluss in Osnabrück bei allen Zügen der RB 58 erhalten.

Im Netz der **Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen** wird es auf der RS 1 an Mo-Fr zusätzliche Fahrten Verden – Bremen geben: dies sind ab Verden um 09:03 und 14:03 und ab Bremen um 08:27.

Im **Expresskruz Niedersachsen/Bremen** werden die bisherigen Verstärkerfahrten Hannover – Nienburg bis Bremen verlängert. Fahrgäste haben so neue Möglichkeiten, um 05:45 und 06:43 an Mo-Fr ab Bremen zu starten, nachmittags sind die Ankünfte in Bremen um 15:19, 16:17 (freitags) und 18:11 bzw. 19:19 (Mo-Do). Zwischen Bremen und Oldenburg verkehren an Freitagen zwei Entlastungszüge für den Fernverkehr um 15:31 und 17:36. Die erste Fahrt Bremen – Hannover mit Abfahrt um 04:08 hält neu an allen Zwischenhalten bis Verden.

Im **Heidekruz** wird nach dem Abschluss der Bauarbeiten zwischen Soltau und Walsrode (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h) auf der RB 38 ein neues Fahrplankonzept umgesetzt (wir berichteten bereits ausführlich in der letzten Ausgabe).

Zusammen mit der Region Hannover erweitert die LNVG das Angebot im Nachtsternverkehr der **S-Bahn Hannover**, um Fahrgäste auch zu späteren Stunden sicher und bequem nach Hause bringen zu können. Statt bisher in Burgdorf, Neustadt am Rübenberge und Springe zu enden, verkehrt die S-Bahn in den Nächten von Freitag auf Samstag

sowie von Samstag auf Sonntag zukünftig stündlich weiter nach Celle, Nienburg und Hameln. Auch in der jeweiligen Gegenrichtung entstehen neue Fahrtmöglichkeiten. Ergänzend wird von Hildesheim Hbf (ab 00:03) täglich eine spätere Fahrtmöglichkeit über Sarstedt nach Hannover eingerichtet.

Auch im **Mittellandnetz** werden zukünftig in den Abendstunden zusätzliche Fahrten angeboten. Um Osnabrück besser mit der Landeshauptstadt Hannover zu verbinden, fährt der letzte Nahverkehrszug (Hannover ab 23:09) nun täglich (bisher nur freitags und samstags). Ebenfalls können Fahrgäste aus Osnabrück nun täglich um 23:16 nach Minden reisen. Darüber hinaus wird an den nachfragestärksten Abenden freitags und samstags eine neue Verbindung von Bielefeld (ab 22:24) nach Hannover und Braunschweig angeboten. Auch wird man zukünftig von Braunschweig (ab 23:20) in diesen Nächten bis nach Minden (an 00:55) reisen können.

Eine Ausweitung des Abendangebots gibt es auch beim **ENNO**. Das bisher nur an Fr-So verkehrende Abendzugpaar Wolfsburg (ab 23:14) – Braunschweig – Hildesheim (an 00:02) bzw. Hildesheim (ab 22:55) – Braunschweig – Wolfsburg (an 23:45) verkehrt nun täglich.

Im **Dieselnetz Niedersachsen-Südost** wird es neben Angebotsverbesserungen im Braunschweiger Raum auch eine Verbesserung der Abendbedienung von Göttingen in den Nächten freitags und samstags geben. Ab Fahrplanwechsel wird eine Fahrt um 00:22 ab Göttingen nach Northeim durchgeführt. Darüber hinaus wird die RB 82 zukünftig in Nörten-Hardenberg halten. Die bestehenden Fernverkehrsanschlüsse in Göttingen bleiben dabei natürlich erhalten. Damit verkehren zusammen mit dem RE 2 und der RB 80 stündlich zwei Züge in die südniedersächsische Universitätsstadt.

Auf der Linie RE 10 werden an Samstagen zusätzliche Frühverbindungen eingerichtet. So kann Hannover jetzt von Goslar (ab 05:03) bereits um 06:10 erreicht werden. Ergänzend wird die bisher um 06:03 in Goslar beginnende Fahrt zukünftig bereits um 05:48 in Bad Harzburg starten. In der Gegenrichtung wird mit der Fahrt Hannover Hbf (ab 05:48) – Bad Harzburg (an 07:06) ebenfalls eine um eine Stunde frühere Reisemöglichkeit geschaffen.

Ein lang gehegter Wunsch wird auch auf der Wendlandbahn RB 32 erfüllt: Eine zusätzliche Fahrt von Lüneburg (ab 20:41) nach Dannenberg Ost (an 21:48) ermöglicht an Samstagen eine deutlich spätere Rückreisemöglichkeit aus Hamburg. Zukünftig beginnt die letzte Umsteige-Verbindung mit dem RE 3 ab Hamburg Hbf erst 19:57 und nicht bereits 16:57. In der Gegenrichtung wird eine neue Frühfahrt an Sonn- und Feiertagen eingerichtet, die bei einer Abfahrt um 07:12 in Dannenberg Ost um 08:19 in Lüneburg ankommt. Damit erreicht man mit Umstieg in den RE 3 Hamburg Hbf bereits um 09:02 anstatt bislang erst 12:04.

An Mo-Fr werden Taktlücken im **Weser-Elbe-Netz** zwischen Bremerhaven und Bremervörde geschlossen. So entstehen neue durchgehende Reiseverbindungen ab Bremerhaven bis Buxtehude um 09:36 und 11:36 sowie 21:36 bis Bremervörde. In der Gegenrichtung kommt man in Bremerhaven um 10:20, 12:20 und 21:20 an.

Auf der Strecke **Leer – Groningen** verkehrt seit der Zerstörung der Friesenbrücke ein Ersatzbus zwischen Leer und Winschoten. Zusätzlich verbindet ein Direktbus die Städte Leer und Groningen im Zweistundentakt. Ab Fahrplanwechsel soll der Zug von niederländischer Seite aus wieder bis Weener fahren können, so dass sich der SEV-Abschnitt auf Weener – Leer reduziert.

Katrin Berens/Jan Krok/Sebastian Neustock ■

SPNV

Im Weser-Ems-Netz auch weiterhin „gut unterwegs“

Als Gewinner der europaweiten Ausschreibung wird die NordWestBahn (NWB) ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 das Weser-Ems-Netz auch in den nächsten 10 Jahren in gewohnter Weise bedienen. Mit der Betriebsaufnahme werden weitere

Verbesserungen im Fahrplanangebot umgesetzt, wie ab Seite 1 ausgeführt. Zur Verstärkung der Kapazitäten sind von der LNVG beim Schienenfahrzeugbauer Alstom in Salzgitter zusätzliche Dieseltriebzüge vom Typ Coradia Lint 41 bestellt und an

die NWB vermietet, die bis Ende 2016 ausgeliefert werden. Die 24 Fahrzeuge der ersten Bauserie sind zudem grundlegend modernisiert worden. Somit können sich die Fahrgäste zum Beispiel nun in allen Fahrzeugen mittels neuer Info-Bildschirme

über Anschlüsse und etwaige Verspätungen informieren.

Moderne stationäre Fahrkartenautomaten mit zahlreichen neuen Funktionen lösen am 11. Dezember die mobilen Automaten in den Zügen ab. Gemäß der weiteren schrittweisen Umsetzung unseres Vertriebskonzeptes für Niedersachsen, Hamburg und Bremen wird damit in allen niedersächsischen Verkehrsnetzen einheitlich das Prinzip „Einstieg nur mit gültigem Fahrschein“ angewandt.

Fahrgäste erhalten an den Automaten wie gewohnt alle Nahverkehrsfahrscheine, Gruppen- und Tagestickets wie das Nieder-



Ein moderner stationärer Fahrkartenautomat der NWB bei seiner Aufstellung in Halen.

sachsen-Ticket sowie Antrittsfahrscheine für den Fernverkehr. Bei Fragen können Reisende über eine Sprechfunktion per Taste Kontakt mit dem Kundenservice der NWB aufnehmen, ein zusätzliches Display informiert über die aktuelle Verkehrslage.

Dem Wunsch nach persönlicher Beratung gerade in der ländlich geprägten Weser-Ems-Region begegnet die NWB mit einem ausgeweiteten Netz an Verkaufsstellen direkt am Bahnhof oder in Bahnhofsnähe.

Service und Sicherheit in den Zügen sollen durch noch mehr Kundenbetreuer verbessert werden. Auf den Linien RE 18 Osnabrück – Wilhelmshaven und RE 19 Bremen – Wilhelmshaven werden weiterhin alle Züge von Kundenbetreuern begleitet. Auf den Linien RB 58 Bremen – Osnabrück und RB 59 Wilhelmshaven – Esens wird die Zugbegleitquote von bisher 40 auf 70 Prozent erhöht.

Da sich Reisende immer stärker für ein Alkoholkonsumverbot im Nahverkehr aussprechen, wird das Verbot, Alkohol in den Zügen zu trinken, nun auch im Weser-Ems-Netz umgesetzt. Verschlossene alkoholische Getränke mitzuführen, bleibt natürlich erlaubt: die Flasche Wein als Gastgeschenk oder der Obstler aus dem Urlaub sind als Reisegepäck weiterhin kein Problem.

Leider sind ab März die Kunden von massiven Einschränkungen betroffen: Die Strecke zum JadeWeserPort in Wilhelmshaven wird ab 2017 weiter ausgebaut. Der Streckenabschnitt Varel – Sande ist an allen Wochenenden während des gesamten Fahrplanjahres voll gesperrt. Das gilt für alle Fahrten der Linien RE 18 und RE 19, die zwischen Varel und Wilhelmshaven ausfallen und durch Busse ersetzt werden.

Das angepasste Fahrplankonzept sieht daher folgendermaßen aus: der Regelfahrplan der Linie RE 18 kann in Richtung Varel beibehalten werden. In der Gegenrichtung ab Varel nach Oldenburg verkehren die Züge in etwas früherer Lage. Zur Sicherstellung des Anschlusses in Sande werden alle Fahrten der RB 59 Wilhelmshaven – Esens um 30 Minuten verschoben. Als Ersatzleistungen werden Niederflur-Gelenk- und Solo-Busse eingesetzt. Zur Fahrradbeförderung wird ein Anhänger mitgeführt. Um das eingeschränkte Angebot dennoch u. a. für Touristen so qualitativ hochwertig wie möglich zu gestalten, werden Direktbusse ab Oldenburg nach Esens fahren und auch die beiden Fähranleger Benseniel (für Langeoog) und Neuharlingersiel (für Spiekeroog) anbinden. Eine gezielte Kommunikation des Ersatzkonzeptes weist den Reisenden während der Wochenendsperrungen den richtigen Weg.

Katrin Berens/Katrin Herrmann ■

Qualität

Qualitätsbericht der LNVG im Jahresabschluss und -vergleich

Ziel des Qualitätsmanagements der LNVG ist, ein für den Kunden möglichst hohes Qualitätsniveau im SPNV sicherzustellen (siehe LNVG.info 24). Dabei ermöglicht die Analyse der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gelieferten Qualitätsdaten das frühzeitige Aufdecken von Qualitätsmängeln. Die Auswertung von messbaren, das heißt eindeutig zu bestimmenden, Qualitätskennzahlen wie Pünktlichkeit und Zugausfälle scheint auf den ersten Blick relativ einfach: Fällt ein Zug aus – fährt er zu spät ans Ziel!

Bei genauerer Betrachtung gibt es verschiedenste Verspätungs- und Ausfallgründe im komplexen System Bahn, die einer differenzierten Betrachtung zu unterziehen

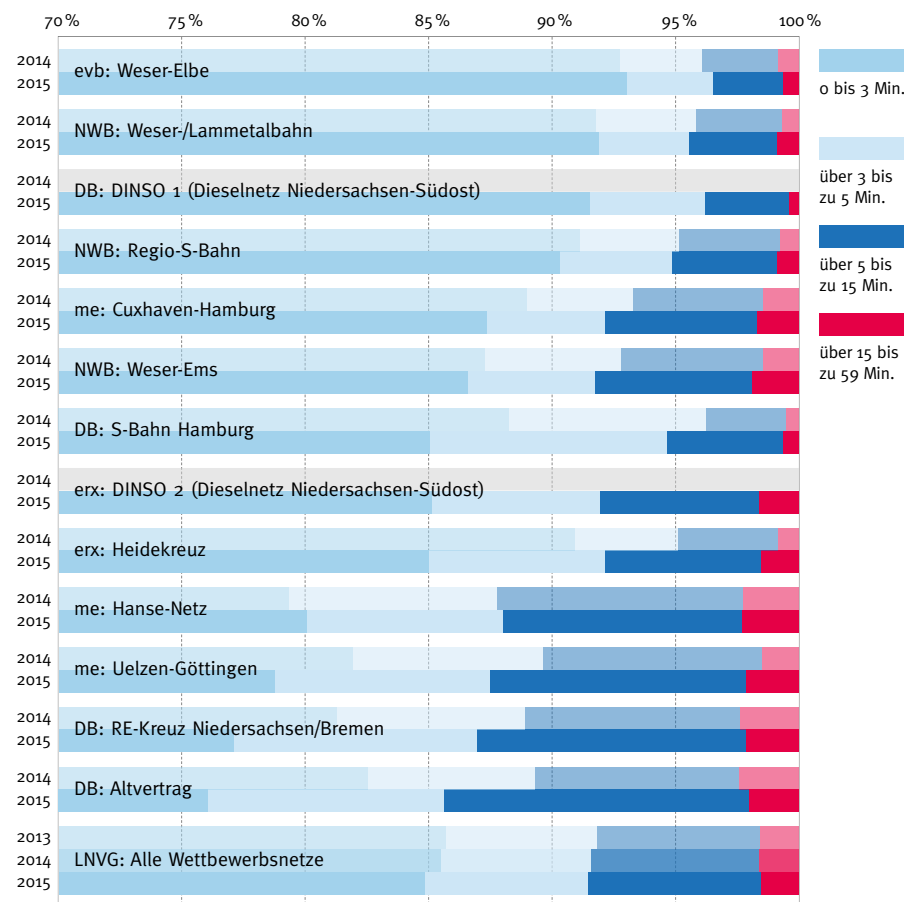
sind. Es gibt unterschiedlichste Faktoren, die auf Pünktlichkeit einen Einfluss haben oder Zugausfälle verursachen: Das Qualitätskriterium **Pünktlichkeit** ist im Gegensatz zu Zugausfällen deutlich schwieriger zu analysieren. Bei letzteren ist in der Regel eine Ausfallursache ausschlaggebend. Verspätungen hingegen können im Fahrtverlauf verschiedene Ursachen haben, wie die Grafik 2 aller von der LNVG federgeführten Netze im Jahr 2015 zeigt.

Verspätungen, die nicht vom EVU zu vertreten sind, waren u. a. externe Einflüsse (z. B. Witterung) mit acht Prozent oder Störungen an der Infrastruktur (z. B. Oberleitungsschäden oder Bahnübergangsstörungen) mit elf Prozent. Sekundäre Ursachen waren mit 55 Prozent die häufigsten Gründe.

Hierunter sind insbesondere Verspätungen zusammengefasst, die bei eingleisigen Strecken auf Züge der Gegenrichtung übertragen werden, bzw. bei zweigleisigen Strecken auf die nachfolgenden Züge. Auch für nicht vom EVU zu vertretende Verspätungen ist das Unternehmen angehalten, die jeweiligen Ursachen mit den betreffenden Verantwortlichen (DB Netz oder anderen EVU) zu analysieren und Lösungsansätze zu finden.

Lediglich für 16 Prozent der im Jahr 2015 aufgetretenen Verspätungen war das EVU selbst verantwortlich. Verspätungen aufgrund der verkehrlichen Durchführung sind mit sechs Prozent aufgetreten. Ist das EVU Eigentümer der Fahrzeuge oder aber für die Instandhaltung verantwortlich, stellen auch Fahrzeugstörungen mit zehn Prozent

Pünktlichkeit nach Klassen (Jahreswerte der LNVG-Netze)



DB Altvertrag beinhaltet: 2014: RB 76, RE 15, RE 60, RE 70, DINSO 1, DINSO 2
2015: RB 76, RE 15, RE 60, RE 70

Grafik 1

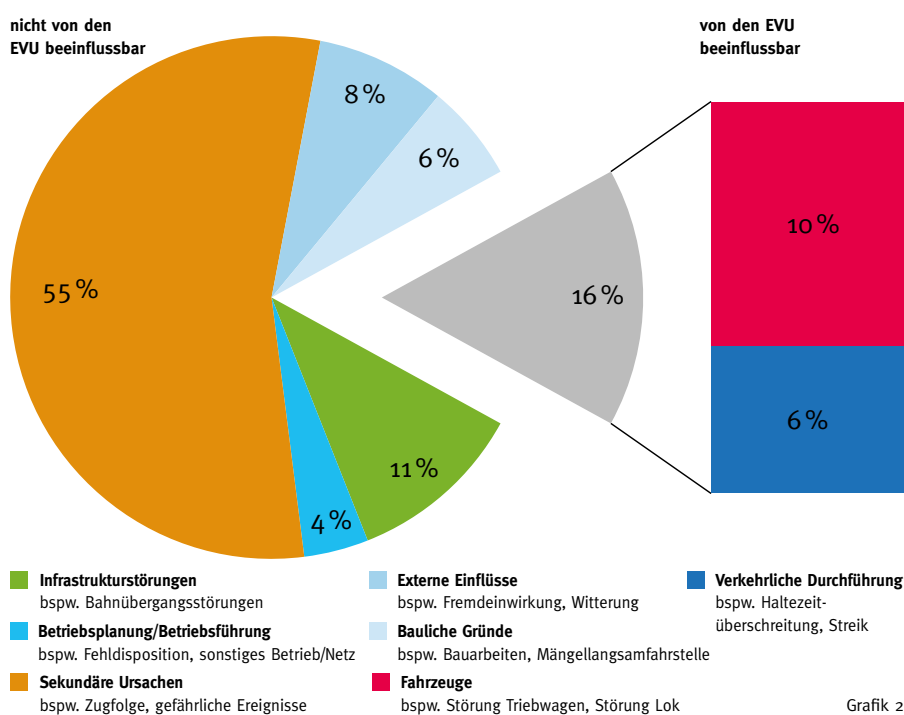
eine Verspätungsursache dar. Betrachtet man die Pünktlichkeitswerte der einzelnen Wettbewerbsnetze (siehe Grafik 1), dann fallen deutliche Unterschiede auf. In stark ausgelasteten Netzen mit Mischverkehren (Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr) wie z. B. im Hanse-Netz ist die Pünktlichkeit in der Regel niedriger als in Netzen, deren Strecken fast ausschließlich der SPNV bedient. Weiter beeinflussen ggf. infrastrukturelle Faktoren wie Eingleisigkeit die Verspätungslage innerhalb des Netzes. Im Jahr 2015 lag die Pünktlichkeit in der Klasse 0–5 Minuten bei 91,4 Prozent und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozent gesunken. Wesentliche negative Veränderungen im Jahr 2015 gegenüber 2014 sind in den Netzen RE-Kreuz, DB-Altvertrag und Heidekreuz aufgetreten.

Beim Qualitätskriterium **Zugausfälle** (ab 60 Minuten Verspätung) wird nach geplanten und ungeplanten Zugausfällen unterschieden. Im Jahr 2015 gab es insgesamt 411.501,18 Zugkilometer (Zugkm) (2014: 191.146,27) ungeplante und insgesamt 308.367,97 (2014: 294.147,77) Zugkm geplante Zugausfälle. Die deutlich erhöhte Anzahl an ungeplanten Zugausfällen im Jahr 2015 ist hauptsächlich auf den Streik bei DB Regio zurückzuführen. Aber auch fehlende Triebfahrzeugführer haben nennenswert dazu beigetragen. Geplante Zugausfälle treten häufig in Zusammenhang mit Bauarbeiten oder Mängellangsamfahrestellen auf. Diese sind im Voraus bekannt, werden im Vorfeld an den Fahrgast kommuniziert und das EVU arbeitet ein Ersatzverkehrskonzept (mit Bussen oder anderen parallel verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln) aus. Im Falle von ungeplanten, nicht vorhersehbaren Zugausfällen sind die EVU verpflichtet, spätestens nach einer Stunde einen sogenannten Busnotverkehr (BNV) einzurichten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Jahr 2015 insgesamt mehr als 90 Prozent aller Züge im niedersächsischen Nahverkehr pünktlich gewesen sind (Verspätungen bis zu fünf Minuten). Bei verspäteten oder sogar ausgefallenen Zügen ist für den Fahrgast oft nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet „sein“ Zug darunter ist. Dies gilt insbesondere in Fällen, wo gehäuft die gleichen Züge davon betroffen sind. Hier hat die LNVG mit Nachdruck beim EVU, ggf. in Zusammenarbeit mit DB Netz und anderen beteiligten EVU, Verbesserungen eingefordert. Abschließend betrachtet ist der SPNV in Niedersachsen als sehr zuverlässig einzustufen.

Julia Friedrich/Tim Niehaus

Verspätungsursachen (LNVG-Netze 2015)



Grafik 2

Wettbewerb

DB Regio gewinnt RE 5 Cuxhaven – Hamburg

Die DB Regio AG hat sich in einem europäischen Ausschreibungswettbewerb gegen mehrere Konkurrenten durchgesetzt und übernimmt zum Dezember 2018 den Betrieb der Regionalexpress (RE)-Linie 5 Cuxhaven – Hamburg. Sie löst dort den bisherigen Betreiber metronom ab und wird auf Basis eines neunjährigen Verkehrsvertrages mit der LNVG und der Freien und Hansestadt Hamburg den Verkehr bis Dezember 2027 erbringen.

Insgesamt hatten sich vier Eisenbahnunternehmen um die Strecke im Untereelbäum beworben. Damit setzt sich aus Sicht der LNVG der Trend fort, dass die Bewerberzahl bei den SPNV-Ausschreibungen mit vorgegebenen Fahrzeugen aus dem Pool der LNVG im Durchschnitt etwa doppelt so hoch ist wie bei Ausschreibungen, bei denen der Gewinner selbst Fahrzeuge beschaffen und finanzieren muss.

An dem attraktiven Bedienungsangebot zwischen Cuxhaven und Hamburg mit einem jährlich rund 1,6 Millionen Zugkilometer umfassenden Fahrplan wird sich nichts ändern. Die LNVG hatte im Ausschreibungsverfahren sehr hohe qualitative Mindestanforderungen gestellt. Beispielsweise mussten alle Bieter die Weiterführung des bestehenden Alkoholverbots in den Zügen garantieren. Die LNVG geht deshalb davon aus, dass es zu keinen Qualitätseinbußen durch den

Betreiberwechsel kommen wird, wozu auch die langjährigen Erfahrungen von DB Regio beitragen werden.

Erfahrungen mit der Inbetriebnahme von Wettbewerbsnetzen, die zuvor bereits von anderen Eisenbahnunternehmen bedient wurden, sammelt DB Regio aktuell im Netz Westküste („Marschbahn“) in Schleswig-Holstein, wo das Unternehmen im Dezember diesen Jahres den Verkehr zwischen Hamburg und Westerland von der Nord-Ostsee-Bahn übernimmt. Betreiberwechsel und auch Rückeroberungen im Ergebnis von Ausschreibungen sind somit nichts Ungewöhnliches.

Die DB Regio AG setzt mit Übernahme der Linie RE 5 in Niedersachsen künftig erstmals Fahrzeuge aus dem Pool der LNVG auf Mietbasis ein, in diesem Fall acht Diesellokomotiven und 38 Doppelstockwagen. Die Instandhaltung erfolgt wie bisher durch den Fahrzeughersteller Bombardier am Werkstattstandort Bremervörde der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb). Die heute auf der Linie Cuxhaven – Hamburg eingesetzten Personale von metronom haben wegen der auf den neuen Betreiber übergehenden Betriebsmittel (Poolfahrzeuge der LNVG) auf Basis von § 613a BGB den Anspruch, vom neuen Betreiber DB Regio übernommen zu werden.

Ralf Hoopmann



Finanzierung

Trassenpreisbremse kommt

In den zurückliegenden Jahren mussten die Aufgabenträger erfahren, dass die Regionalisierungsmittel durch überproportional steigende Infrastrukturentgelte für die Nutzung der Gleise und Stationen zunehmend aufgezehrt wurden. Inzwischen belaufen sich diese Nutzungsentgelte auf rund 200 Millionen Euro jährlich. Daher war es für die Aufgabenträger von besonderer Bedeutung, ein Junktim zwischen der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel und der Entwicklung der Preise, die sogenannte „Trassenpreisbremse“, herzustellen.

Nach langwierigen, zähen Diskussionen konnte dieses Kostenrisiko mit der Verabschiedung des Eisenbahnregulierungsgesetzes im Juli diesen Jahres deutlich eingegrenzt werden: Darin ist festgeschrieben, dass sich die je Bundesland zu zahlenden Entgelte für die Nutzung von Schienenwegen und Bahnhöfen ab dem Fahrplan 2017/18 nur mit der Rate ändern dürfen, mit der sich der Gesamtbetrag der Regionalisierungsmittel im Vergleichsraum verändert hat. Wie wichtig diese Regelung ist, zeigt die für das Jahr 2017 von der DB AG – noch nach altem Recht – vorgesehene Anhebung der Stationsentgelte, die für den Bereich der LNVG fast 5,9 Prozent beträgt – zum Vergleich: die Regionalisierungsmittel steigen im gleichen Zeitraum nur um 1,8 Prozent.

Dieter Sandmann



Fahrzeuge

Weitreichender Vertrag zur Instandhaltung von Fahrzeugen



Der Fahrzeughersteller ist vertraglich verpflichtet, die Fahrzeuge bis 2035 instand zu halten.

Im Sommer 2016 wurde der Instandhaltungsvertrag mit Bombardier verlängert. Bereits seit Auslieferung der ersten Doppelstockzüge an die LNVG im Jahr 2003 ist Bombardier mit der Instandhaltung dieser Züge beauftragt, der neue Vertrag hat eine

Laufzeit bis zum Jahr 2035. Somit ist der komplette Lebenszyklus dieser Fahrzeuge von rund 30 Jahren – das entspricht ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer – abgedeckt. Im Vertrag mit der LNVG hat Bombardier erstmals eine 100-prozentige Verfügbarkeit der Fahrzeuge im täglichen Betrieb zugesichert und sich gleichzeitig zur Zahlung entsprechender Vertragsstrafen bei Nichterreichern verpflichtet. Von diesem hohen Verfügbarkeitsniveau werden in erster Linie die Fahrgäste profitieren.

Erstmals übernimmt Bombardier neben der Instandhaltung auch die Halterschaft und ECM-Verantwortung und ist somit die für die Instandhaltung zuständige Stelle

(ECM=Entity in Charge of Maintenance) für die insgesamt 220 Doppelstockwagen, 29 elektrischen und 8 Diesellokomotiven aus dem Fahrzeugpool der LNVG. Vertragsbestandteil ist daher auch die detaillierte Beschreibung der Schnittstelle zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und ECM mit deren jeweiliger Verantwortung für den sicheren Betrieb (EVU) und den sicheren Zustand der Fahrzeuge (ECM).

Die LNVG kann nun bei künftigen Vergaben im SPNV dem ausgewählten EVU auch die Instandhaltung rechtskonform beistellen und so den erfolgreichen Weg des Wettbewerbs mit Fahrzeugpool weiter beschreiten.

Thomas Nawrocki



In eigener Sache ...

... neue Organisationsstruktur

Nicht nur das Fahrplanangebot, auch die LNVG unterliegt einem stetigen Anpassungsprozess. Daher haben wir unsere Organisationsstruktur zum 01. August weiter entwickelt.

Auslöser ist das Ausscheiden unseres Bereichsleiters Technik und langjährigen Prokuristen, Reinhard Kaiser. Als einer der Gründungsväter der LNVG, der schon 1995 die Vorläufergesellschaft PGN Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen mit aufgebaut hatte, ist er nach 20 Jahren erfolgreicher Tätigkeit für die LNVG und den SPNV in Niedersachsen in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Dem in den letzten Jahren weiter gewachsenen Umfang des von uns gemanagten Fahrzeugpools, der inzwischen mehr als 380 Elektro-/Diesel-Lokomotiven, Doppelstock- und Dieseltriebwagen umfasst, und der nach und nach anstehenden Rollkur für einen zweiten Lebensabschnittszyklus der älteren Poolfahrzeuge musste Rechnung getragen werden. Die bisher im Bereich Technik vereinten Themen Fahrzeugmanagement und Infrastruktur wurden daher zu eigenständigen Bereichen aufgewertet. Im neuen Bereich Infrastruktur werden nunmehr alle infrastrukturellen Angelegenheiten, einschließlich der in ihrer Bedeutung wachsenden Fahrgastinformation gebündelt. Die neuen Bereichsleiter, Thomas Nawrocki und Dieter Sandmann, sind seit Jahren bei der LNVG tätig und garantieren somit ein Höchstmaß an Kontinuität.

Klaus Hoffmeister ■

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: Bombardier Transportation,
Dr. Jürgen Hörstel, LNVG, NordWestBahn GmbH
Redaktion: LNVG
Ausgabe: November 2016
Auflage: 3.000
Grafische Umsetzung und Druck:
mark_ad GmbH, Hannover
Druckerei Art + Image GmbH, Minden



Auch die Station Barnten wird mit Hilfe des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) barrierefrei.

Stationen

Das Zukunftsinvestitionsprogramm – Barrierefreiheit auch für kleine Bahnhöfe

Im Sommer 2015 wurde vom Bund an die Länder die Idee herangetragen, durch Einsatz von zusätzlichen Bundes- und Landesmitteln ein Bahnhofsprogramm aufzulegen, mit dem kleinere Stationen mit einem Aufkommen von weniger als 1.000 Reisenden pro Tag barrierefrei ausgebaut werden können. Der Bund offeriert hierbei eine Förderung von 50 Prozent der entstehenden Ausgaben, beschränkt seine Förderung aber auf den Zeitraum von 2016 bis 2018. Bis zum Herbst 2015 haben die einzelnen Länder dem Bund in Frage kommende Bahnstationen gemeldet. Dabei erkannte man, dass der Zeitraum bis Ende 2018 zu gering bemessen ist, um bis dahin heute noch nicht in der Planung befindliche Bahnhofsmaßnahmen vollständig umsetzen zu können.

Der Bund erklärte sich daraufhin bereit, den Programmzeitraum bis Ende 2020 auszuweiten, hielt aber daran fest, dass seine Mittel nur bis Ende 2018 zur Verfügung stehen. Alle in den Jahren 2019 und 2020 entstehenden Kosten müssen von der Landesseite getragen werden. Bahnhofsmaßnahmen, die planmäßig in 2018 beendet sein sollen, sich dann aber nach 2019 oder 2020 verzögern, verschieben die Finanzierungslast ebenfalls in Richtung der Länder.

Unter diesen Prämissen war klar, dass eine Aufnahme in das Programm nur für solche Stationen in Frage kommt, für die entweder die Planungen bereits weit fortgeschritten

sind, oder bei denen die Komplexität der Ausbaumaßnahme relativ gering ist, so dass sie auch ohne bereits vorhandene Planung bis Ende 2020 realisierbar erscheint. Vor diesem Hintergrund konnten in Niedersachsen 16 Stationen gemeinsam von DB Station&Service und der Landesverwaltung identifiziert werden. Hierbei handelt es sich um sieben Stationen, die wegen der für das Land günstigeren Finanzierungsbedingungen aus bereits bestehenden Bahnhofsprogrammen in das Zukunftsinvestitionsprogramm verschoben wurden (Börßum, Heidkrug, Hoykenkamp, Langelsheim, Oker, Sagehorn, Schierbrok) und um neun Stationen, für die noch keine vertraglichen Vereinbarungen existierten (Barnten, Knesebeck, Lengede-Broistedt, Meine, Meinersen, Schandelah, Schöppenstedt, Wahrenholz, Weener).

Der Vertrag zwischen Land und DB Station&Service über ein Investitionsvolumen von mehr als 34 Millionen Euro ist im April 2016 unterschrieben worden. Damit kommt Niedersachsen auf einen Anteil von 21,5 Prozent am bundesweiten Gesamtvolumen. Die Unterschrift des Bundes unter das Vertragswerk liegt seit Ende Juli 2016 vor. Seitdem läuft die Umsetzung. Die zeitlichen Restriktionen bedeuten dabei eine spannende Herausforderung. Für die Erhöhung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen nimmt die LNVG als begleitender Finanzierungspartner diese aber gerne an.

Jürgen Römer ■