

Vorwort



Liebe Leserinnen
und Leser,

angesichts demografischen Wandels und des verstärkten Zuzugs in Ballungsgebiete steht der Nahverkehr insgesamt vor großen Herausforderungen. Stoßen Infrastruktur und Nahverkehrssysteme in den Großstädten schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen, wird es in ländlichen Regionen immer anspruchsvoller, ein angemessenes und zugleich wirtschaftlich tragfähiges Verkehrsangebot vorzuhalten. Wie sich Land und Landesnahverkehrsgesellschaft dieser Herausforderung stellen, wollen wir in dieser Ausgabe näher beleuchten.

Dazu zählen der Kompetenzzuwachs der kommunalen Ebene ebenso wie die nachhaltige finanzielle Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger durch die Gewährung pauschalierter Finanzhilfen insbesondere zur

Sicherstellung der Ausbildungsverkehre und zur Initiierung neuer Bedienformen. Mit der in unserem Hause neu geschaffenen Informations- und Beratungsstelle für Mobilität im ländlichen Raum bieten wir den Kommunen auch hier unsere fachliche Unterstützung an. Mehr Informationen, wie wir den Nahverkehr in der Fläche voranbringen, finden Sie auf den folgenden Seiten.

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)

ÖPNV

Neue Informations- und Beratungsstelle für Mobilität im ländlichen Raum

Im September vergangenen Jahres ist sie an den Start gegangen: die neue Informations- und Beratungsstelle für Mobilität im ländlichen Raum. Stephan Börger leitet die neue Stabsstelle Mobilität bei der LNVG. Er ist seit vielen Jahren im Nahverkehr zu Hause: Nach seiner Ausbildung zum Speditionskaufmann studierte Stephan Börger Raumplanung. In den letzten 15 Jahren war er für die DB Regio AG im niedersächsischen Bus- und Schienenverkehr tätig.

Die Einrichtung der Stabsstelle geht auf das im Jahr 2014 vom Land initiierte Zukunftsforschung zurück und war eine Reaktion auf den demografischen Wandel mit den bekannten Folgen einer schrumpfenden wie auch alternden Bevölkerung. Sie erfolgte unter Einbindung von gesellschaftlich relevanten Gruppen des Landes.



Der Busverkehr wird zu einem immer wichtigeren Mobilitätsmittel im ländlichen Umfeld.

Wichtige Ziele waren schnell identifiziert:

- Den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insbesondere im ländlichen Raum zukunftsfest aufzustellen.
- Eine landesweite Beratungsstelle für die im Nahverkehr verantwortlichen Landkreise, Zweckverbände (Aufgaben-

träger) sowie Gemeinden und Initiativen aufzubauen und

- einen Ansprechpartner für alle Fragen des Aufbaus und Betriebs ländlicher Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen.

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Handlungsbedarf zwischen Nordsee, Heide und Harz

Seit über 20 Jahren sind die niedersächsischen Landkreise und kreisfreien Städte für die Planung und Finanzierung des ÖPNV als sogenannte Aufgabenträger verantwortlich. Gespräche mit den Aufgabenträgern und eine erste Analyse der Nahverkehrslandschaft haben gezeigt, dass der Stellenwert für den Nahverkehr regional unterschiedlich stark ausgeprägt ist: Die Qualität des Nahverkehrs spiegelt den Stellenwert wider, den ein Aufgabenträger ihm über die Jahrzehnte seit der Übertragung der Verantwortung eingeräumt hat.

Es gibt Gebiete mit einem für ländliche Verhältnisse gut ausgebauten ÖPNV sowie konkreten und aktuellen Nahverkehrsplänen. In anderen Gegenden des Landes wird der Nahverkehr von Politik und Verwaltung eher als notwendige Pflichtaufgabe der Schülerbeförderung wahrgenommen. Dieser Einschätzung entsprechend ist er dort aufgrund der Dominanz dieser Zielgruppe für nicht schulpflichtige Kundschaft nur schwer nutzbar und keine realistische Alternative zum Individualverkehr.

Neue finanzielle Spielräume im Sinne aller Fahrgäste nutzen

Mit der Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes steht den ÖPNV-Auf-

gabenträgern ab Jahresbeginn 2017 jährlich mehr Geld zur Verfügung. In der als „Säule 1“ bezeichneten Finanzierung erhalten die Aufgabenträger jährlich ca. 90 Millionen Euro zur Finanzierung der abgesenkten Fahrpreise für Schüler wie auch für eine ausreichende Bedienung im Ausbildungsverkehr. Diese Mittel haben bislang die Busunternehmen erhalten.

Die Vorteile dieser Neuregelung sind, dass bei den Aufgabenträgern die planerische und wirtschaftliche Verantwortung für den Nahverkehr zusammengeführt und diese Beträge im Gesetz fixiert sind. Sinkende Schülerzahlen führen daher nicht zu einer Abschmelzung der Mittel für den Nahverkehr. Sie haben jetzt vielmehr die Möglichkeit, diese Gelder, neben der Sicherstellung ermäßigter Fahrpreise im Schul- und Ausbildungsverkehr, z.B. auch für effizientere Bedienungsformen, integrierte Nahverkehrskonzepte oder für Investitionen in die Infrastruktur einzusetzen.

Ergänzend hierzu erhalten die Aufgabenträger jährlich 20 Millionen Euro zur weiteren ÖPNV-Verbesserung („Säule 2“). Diese können ortsangepasst für lokale Verbesserungen oder auch zur Finanzierung der Eigenanteile von geförderten Projekten eingesetzt werden.



Marktbus: Ein Mobilitätskonzept in ländlichen Gebiet.

Impulse für Akteure im Nahverkehr

Die Beratungsstelle unterstützt ab sofort die ÖPNV-Aufgabenträger, Kommunen oder Initiativen bei der Entwicklung von Angebotskonzepten. Sie gibt Impulse, unterstützt die Akteure bei der Vernetzung und steht als Ideengeber bei der (Weiter-)Entwicklung und Umsetzung von konventionellen wie auch neuer Kommunikations- und Verkehrskonzepte im ländlichen ÖPNV zur Verfügung. Das Jahr 2017 wird insbesondere genutzt, im Rahmen von Fachveranstaltungen den Akteuren vor Ort verschiedene ÖPNV-Beispiele zu präsentieren und zur Adaption auf lokale Bedürfnisse zu ermuntern, um auch den straßengebundenen Nahverkehr im ländlichen Raum qualitativ weiter zu entwickeln.

Stephan Börger

Infrastruktur

Die Reaktivierung der Ilmebahn: Der Oberbau hat begonnen

Mit der Entscheidung im März 2015, die Strecken Bad Bentheim – Neuenhaus und Einbeck Mitte – Einbeck-Salzderhelden, die so genannte Ilmebahn, zu reaktivieren, hatte Minister Lies die Erwartung verknüpft, dass „in etwa zwei Jahren auf der ersten reaktivierten Strecke wieder Personenzüge unterwegs sind – im Sinne der Bürgerinnen und Bürger.“ Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, haben die beiden Eisenbahnunternehmen, die Bentheimer Eisenbahn AG und die Ilmebahn GmbH, die Planungen mit Hochdruck vorangetrieben. Inzwischen sind die Planungen weit vorangeschritten, sodass bei der Ilmebahn sogar schon mit der baulichen Umsetzung begonnen werden konnte. Besonderes Augenmerk musste die Ilmebahn GmbH bei der Planung auf die drei denkmalgeschützten Brücken, die Leine-, die Leinevorflut- und die Ilmebrücke, legen. Dazu wurde zunächst ein Gutachten

in Auftrag gegeben, das klären sollte, ob die Brücken aus dem Jahr 1870 prinzipiell die heutigen Anforderungen an die Standortsicherheit erfüllen und ob sie für die nächsten Jahrzehnte ertüchtigt werden können. Dabei konnte nicht allein auf die Nutzung durch die relativ leichten Nahverkehrstriebwagen abgestellt werden, sondern es waren auch die gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen, die Achslasten von 25 Tonnen vorsehen. Zudem war einzubeziehen, dass diese Brücken auf Grund der heute nicht mehr angewandten Nietkonstruktion unter Denkmalschutz stehen. Auf diesen Grundlagen war daher zu klären, ob eine Erneuerung oder ein Neubau der Brücken wirtschaftlicher ist.

Schließlich konnte Einvernehmen mit der Landesdenkmalschutzbehörde erzielt werden, dass bei der Leine- sowie Leinevorflutbrücke die Brückenüberbauten durch



Bauarbeiten zur Reaktivierung der Ilmebahnstrecke in Richtung Einbeck Mitte.

Neubauten ersetzt werden und damit die wirtschaftlichere Variante zum Zuge kommt. Um eine der Brücken im Ursprungszustand zu bewahren, wird die dritte dieser aus dem 19. Jahrhundert stammenden Brücken, die Ilmebrücke, für die neuen Anforderungen ertüchtigt. Damit kann sie als Denkmal erhalten bleiben.

Inzwischen sind die Aufträge für die Brückenbaumaßnahmen erteilt, so dass die Arbeiten

im Sommer ausgeführt werden. Bereits begonnen werden konnte mit der Erneuerung des Oberbaus auf der vier Kilometer langen Strecke, das heißt mit dem Austausch von Schotter, Schwellen und Schienen. In diesem Zusammenhang wird auch der Bahnhof Einbeck Mitte umgestaltet, um dort neben dem heutigen Güterverkehr künftig auch den Personenverkehr abwickeln zu können. Die Erneuerung der Einbindung in das Netz der

DB AG im Bahnhof Einbeck-Salzderhelden kann dagegen erst im Jahr 2018 erfolgen. Grund dafür sind umfangreiche Bauarbeiten im Netz der DB AG. Da im Zuge dieser Instandhaltungsarbeiten auch die Weichen im Bereich Salzderhelden erneuert werden, soll die Baumaßnahme genutzt werden, die vorhandenen Weichen durch solche zu ersetzen, die schneller befahren werden können. Dies entspricht auch einer Forderung des Fahrplanbüros der DB AG, um den Betrieb flüssiger und zuverlässiger zu gestalten. Bis dahin pendeln die Züge, die für ihre neue Aufgabe aktuell einem umfassenden Redesign unterzogen werden, zwischen Einbeck Mitte und Einbeck-Salzderhelden. Auch beim zweiten, deutlich größeren Reaktivierungsvorhaben sind inzwischen erste Entscheidungen gefallen: So hat die Bentheimer Eisenbahn AG im Februar dieses Jahres die für den Personenverkehr zwischen



Auch die Station Nordhorn wird nach der Reaktivierung zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus wieder ein SPNV-Halt.

Bad Bentheim und Neuenhaus benötigten Triebwagen bei der Firma Alstom, Salzgitter, geordert. Diese sollen zum Dezember 2018 einsatzbereit zur Verfügung stehen. Daneben wird aktuell die Planfeststellung für den Ausbau der insgesamt 28 Kilometer langen Strecke betrieben.

Steffen Weckend



Bald ein vertrautes Bild auf der Ilmebahn mit Fahrzeugen vom Typ TGV. Hier bei einer Sonderfahrt.

§-45a-Systemwechsel: Unternehmen und Aufgabenträger beweisen Handlungsfähigkeit

ÖPNV

Nach intensiven Beratungen ist zum Jahresbeginn das „Gesetz zur Neuordnung der Ausgleichszahlungen und zur Ersetzung bundesrechtlicher Ausgleichsvorschriften für Auszubildende im öffentlichen Personennahverkehr“ in Kraft getreten. Die landesrechtliche Nachfolgeregelung zu § 45a PBefG statuiert eine Verlagerung der Aufgaben und Ausgleichsleistungen von der LNVG auf die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände. Dafür werden ab 2017 jährlich rund 110 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt an die ÖPNV-Aufgabenträger überwiesen. 20 Millionen Euro mehr als bisher.

Die Kommunalisierung weist mehrere Pluspunkte auf: der Mittelfluss in die Regionen wird im bisherigen Umfang aufrechterhalten. Kreise und Städte sind auch bislang schon verantwortlich für die Schülerbeförderung, gleichzeitig planen sie unter Mitwirkung der Verkehrsbetriebe den ÖPNV. In wachsendem Umfang finanzieren sie den Nahverkehr mit Bussen und Stadtbahnen, weil dieser von den Unternehmen häufig nicht mehr auf eigenes Risiko erbracht werden kann. Und als Planungsträger müssen sie zunehmend Antworten finden auf eine sich dramatisch verändernde Demografie. Im Vorfeld der Gesetzesverabschiedung war es zu hitzigen Debatten, auch zu juristischen

Auseinandersetzungen gekommen, die bis zum Oberverwaltungsgericht Niedersachsen führten. Von interessierter Seite war ein Bild gezeichnet worden, das die Einführung der „Planwirtschaft“ suggerierte, dem Gesetzentwurf offenkundige Beihilferechtswidrigkeit attestierte und sein In-Kraft-Treten negierte. Den Fahrgästen wurden saftige Preiserhöhungen in Aussicht gestellt. Man musste den Eindruck gewinnen, zwischen Ems und Elbe stehe der „Untergang des Abendlandes“ bevor. Er ist ausgeblieben!

Aufgabenträger und Unternehmensführungen hatten sich vielerorts bereits im Sommer 2016 an einen Tisch gesetzt und begonnen, den Systemwechsel gemeinsam zu gestalten. Dabei standen die nach der EU-Verordnung 1370/2007 für die Gewährung finanzieller Ausgleichsleistungen relevanten Handlungsformen im Fokus: der Erlass Allgemeiner Vorschriften (AV) und die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Von diesen Handlungsformen wurde – regional unterschiedlich – Gebrauch gemacht. Teilweise mussten bestehende ÖDA nicht mehr angepasst werden, weil sie bereits entsprechende Regelungen vorsahen, teilweise waren Nachträge zu formulieren. Neue AV wurden erarbeitet und Satzungen dazu verabschiedet, in einigen Räumen steht das 2017 noch bevor. Teils wurden bestehende



Die Schülerbeförderung ist das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum.

AV für einen Übergangszeitraum verlängert, auch um Zeit für eine Überarbeitung zu gewinnen.

Leitplanken in den Beratungen waren stets: Wie kann die Nachfolgeregelung am besten umgesetzt werden, ohne dass es für Fahrgäste zu Einschränkungen kommt, und wie lassen sich bei den Unternehmen finanzielle Engpässe vermeiden? Zugegeben, die Zeit für die Gestaltung des Systemwechsels war knapp, und er ist auch noch nicht überall abgeschlossen. Aber er ist überall auf den Weg gebracht. Das ist ein gutes Zwischenergebnis, auch weil es die Handlungsfähigkeit der beteiligten Akteure zwischen Nordsee und Harz unterstreicht.

Rainer Peters



Förderung

Die „neue“ Busförderung – eine Bestandsaufnahme

Nach einer rund 10-jährigen Pause bei der Busförderung in Niedersachsen trat am 01.03.2015 die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Kraft. Zuwendungsberechtigt sind grundsätzlich alle Verkehrsunternehmen, die Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen betreiben, entweder als Genehmigungsinhaber, als Betriebsführer oder als Auftragnehmer. Gefördert werden nicht nur dieselbetriebene Busse, sondern auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, z. B. Elektro-, Hybrid- und Erdgasantriebe. Ziel ist es, die Unternehmen in die Lage zu versetzen, ihren Fuhrpark mit Fahrzeugen zu erneuern, die sowohl den neuesten Umweltstandards und zugleich den Anforderungen der Barrierefreiheit weitreichend entsprechen. So soll der Komfort für die Kunden gesteigert und die Attraktivität des ÖPNV dauerhaft erhöht werden.

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



Auch für diese Art Hybridbus werden in Niedersachsen Fördermittel beantragt.

Beihilfe gewährt werden. Hier dürfen je Unternehmen inklusive der verbundenen Unternehmen maximal 200.000 Euro binnen drei Jahren als Zuwendung ausbezahlt werden. Trotz dieser engen Vorgaben konnten seit 2015 Zuwendungen von 11,5 Millionen Euro als De-minimis-Beihilfen gewährt werden. Diese lösten Investitionen von über 31 Millionen Euro aus, was 143 neu beschafften Omnibussen entspricht.

Aber auch mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist ein strenger Maßstab verbunden: Er muss den Anforderungen der Vergabeordnung (VO) (EU) 1370/07 oder der (VO) (EU) 1191/69 genügen und einen Mechanismus enthalten, über den die Förderung

auf das Bestelltgelt angerechnet wird. Eine Auswertung der ersten drei Programmjahre zeigt auch hier das rege Interesse der Unternehmen, mit neuen Fahrzeugen einen qualitativ hochwertigen ÖPNV anbieten zu wollen. In den Jahren 2015–2017 wurden bereits 75 Anträge auf Grundlage eines ÖDA mit einem Volumen von 437 Bussen positiv beschieden. Einer Gesamtzuwendung von gut 50 Millionen Euro stehen dabei ausgelöste Investitionen von über 130 Millionen Euro gegenüber. Diese Summen sind Beleg dafür, dass die Busförderung für die Unternehmen und Aufgabenträger sehr attraktiv ausgestaltet ist.

Daniel Göbeke ■

In eigener Sache WLAN im Zug

Ein stabiler Internet-Zugang im fahrenden Zug entwickelt sich auch in Niedersachsen zum entscheidenden Komfortkriterium für Reisende:

Die seit 2016 eingesetzten neuen Fahrzeuge im Elektronetz Niedersachsen-Ost (ENNO), das von der metronom Eisenbahngesellschaft betrieben wird, sowie die auf den von der WestfalenBahn betriebenen Emsland- und Mittelland-Linien bieten erstmals die Voraussetzungen für einen Internetzugang per WLAN. Darüber hinaus finden auch Verhandlungen mit der DB Regio AG über eine WLAN-Nachrüstung für die Züge des RE-Kreuzes und die des Harz-Weser-Netzes statt. Bei der Neuvergabe eines

SPNV-Betriebes wird WLAN künftig eine Anforderung der LNVG sein.

Dort, wo Eisenbahnbetreiber Fahrzeuge aus dem LNVG-Fahrzeugpool anmieten, sind wir als Eigentümer gefordert, die Ausrüstung mit WLAN vorzunehmen und zu finanzieren. Da unser Fuhrpark über 380 Lokomotiven und Wagen umfasst, können wir diese technische Nachrüstung nur schrittweise im Rahmen von großen Hauptuntersuchungen durchführen, wenn die Fahrzeuge ohnehin aus dem Fahrgastbetrieb genommen werden müssen. Übrigens: WLAN ist für die SPNV-Aufgabenträger nicht umsonst zu haben! Die Investitionskosten für die Nachrüstung unserer Fahrzeuge schätzen wir auf insgesamt rund fünf Millionen Euro. Die Betriebskosten schlagen – je Netz und Jahr – zusätzlich mit etwa 100.000 Euro zu Buche.

Andreas Kolmer ■

IMPRESSUM

Herausgeber:

Landesverkehrsverkehrsgesellschaft
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: Daimler AG, Dr. Jürgen Hörstel, Ilmebahn GmbH, Kreisbahn Aurich GmbH, MAN Truck & Bus AG, Volvo Busse Deutschland GmbH

Redaktion: LNVG

Ausgabe: Juni 2017

Auflage: 3.000

Grafische Umsetzung und Druck:
mark_ad GmbH, Hannover

Druckerei Art + Image GmbH, Minden