

Vorwort



Liebe Leserinnen
und Leser,

Als Aufgabenträger für den SPNV sind wir nicht für das Schienennetz verantwortlich – dennoch möchten wir Ihnen mit dieser Ausgabe Weichenstellungen näher bringen, die das Verkehrsangebot für viele Regionen im Land weiter ausbauen. Wörtlich nehmen können das zum Beispiel die Bürger von Einbeck, die mit Abschluss der Streckenreaktivierung ab Dezember mit dem SPNV direkt vom Zentrum der Fachwerkstadt nach Göttingen fahren können. Das zweite Reaktivierungsvorhaben in der Grafschaft Bentheim strebt ebenso der Betriebsaufnahme entgegen. Auf der Unterelbe-Strecke von Cuxhaven nach Hamburg steht ein Betreiberwechsel bevor. Und welches Innovationspotential im SPNV steckt, machen zwei

seit Jahren mit hoher Intensität verfolgte Projekte deutlich, die jetzt aufs Gleis gesetzt sind: Ein erstmals landesweit geltendes Semesterticket für Studierende sowie der geplante Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzellentechnologie und die damit verbundene Aussicht auf Mobilität ganz ohne Emissionen. Mehr dazu und was wir darüber hinaus noch auf den Weg gebracht haben, um den Personennahverkehr zwischen Weser, Ems und Elbe attraktiver zu machen, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Carmen Schwabl
Sprecherin der
Geschäftsführung

Neue Antriebstechnologie im LNVG-Fahrzeugpool

Das Land Niedersachsen hat zusammen mit drei anderen Bundesländern im Jahr 2014 einen Letter of Intent (LOI) zur Beschaffung von Brennstoffzellenfahrzeugen mit Alstom unterzeichnet. Die erstmalige Beschaffung von Fahrzeugen dieser Art soll mittel- und langfristig eine Alternative zu dieselangetriebenen Fahrzeugen darstellen. Denn spätestens ab Mitte der 2020er-Jahre stellt sich für die LNVG die Frage, welche Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken in Niedersachsen unter umweltpolitischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit einer Nutzungsdauer von 30 Jahren eingesetzt werden können.

Die Brennstoffzellentechnologie mit Wasserstoff als Energieträger wird zunehmend marktreif. Wenn für die Wasserstoffgewinnung Sonnen- und Windstrom (Grünstrom)



Zwei Prototypen des Coradia iLint sollen auf der Strecke Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude den Brennstoffzellenantrieb im Fahrgast-Einsatz testen.

verwendet wird, ist dieser Wasserstoff klimaneutral und wird daher für das Erreichen der Pariser Klimaschutzziele eine entscheidende Rolle spielen.

Die LNVG hat am 09.11.2017 Verträge über Lieferung, Instandhaltung und Energieversorgung für 14 Brennstoffzellenfahrzeuge vom Typ Coradia iLint zum Einsatz im SPNV in Niedersachsen unterzeichnet. Unter dem

Motto „Alles aus einer Hand“ wird Alstom die Lieferung und Instandhaltung sowie im Konsortium mit Linde auch die Energieversorgung verantworten.

Die Fahrzeuge mit 155 Sitzplätzen werden die vorhandenen LINT 41 mit 120 Sitzplätzen ab Anfang der 2020er-Jahre im Weser-Elbe-Netz auf der Regionalbahnlinie (RB 33) Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde

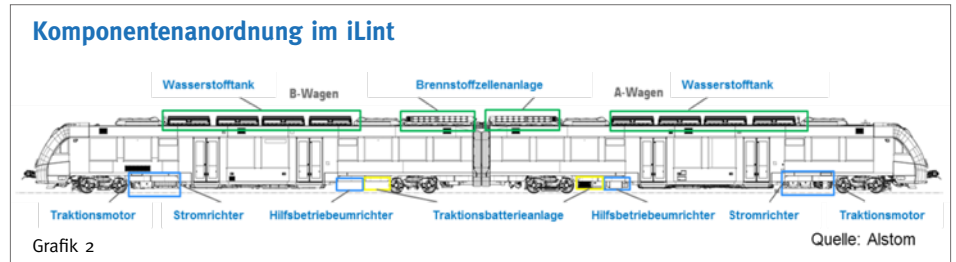
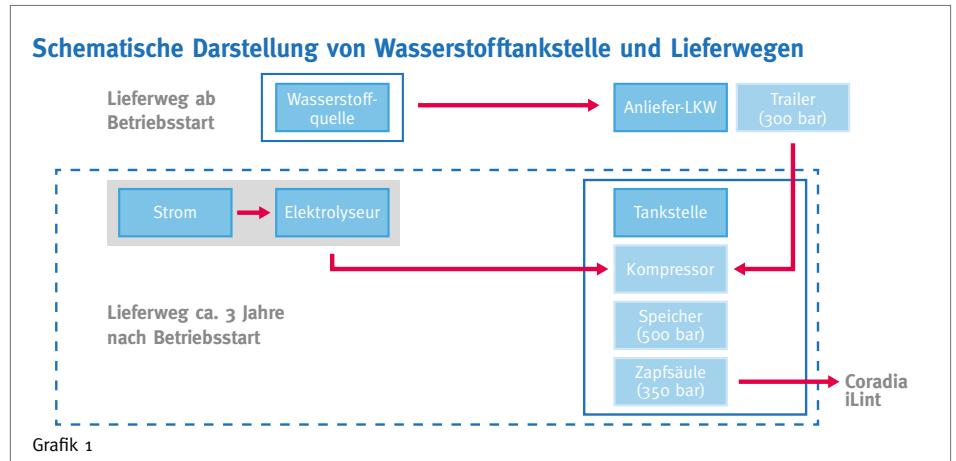
Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

und Buxtehude ersetzen. Heutiger Betreiber dieser Linie sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb).

Ein Werkliefervertrag verpflichtet Alstom zur Konstruktion, Herstellung und Lieferung der Fahrzeuge nach einem vereinbarten Zeitplan. Die Instandhaltung muss Alstom ebenfalls gewährleisten, wird diese in der Werkstatt der evb in Bremervörde durchführen und sich dafür der evb bedienen. Im Energieversorgungsvertrag ist das Konsortium Alstom/Linde verpflichtet, die – weltweit erste – Wasserstofftankstelle für Schienenfahrzeuge zu bauen, zu betreiben und instand zu halten sowie die Wasserstoffversorgung sicherzustellen (Grafik 1). Die LNVG hat somit für 30 Jahre die Verfügbarkeit von instand gehaltenen und betankten Fahrzeugen eingekauft.

Alstom hat im Jahre 2016 nach längeren Tests dieser Technologie zwei Prototypen-Fahrzeuge gebaut. Diese Coradia iLint wurden auf der Innotrans 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt. Sobald die Inbetriebnahme-Genehmigung für diese beiden Prototypen vom Eisenbahnbundesamt vorliegt, sollen sie im regulären Fahrgasteinsatz im Weser-Elbe-Netz fahren. Die LNVG und die evb werden Alstom dabei unterstützen. Der Coradia iLint wurde auf der Basis des Dieseltriebzuges LINT 54 entwickelt. Für die Antriebsleistung werden beim Coradia iLint die Brennstoffzellen genutzt, in denen Wasserstoff und Sauerstoff elektrische Energie erzeugen, die in den Traktionsbatterien ge-



speichert und als Antriebsenergie für die Traktionsmotoren zur Verfügung steht. Auch die während des Bremsens entstehende elektrische Energie wird in die Traktionsbatterien eingespeist (Grafik 2).

Sobald der für Sommer 2019 erwartete Planfeststellungsbeschluss für die Tankstelle vorliegt, startet die Fahrzeugproduktion. Ziel ist der Betriebsstart mit den ersten

Fahrzeugen in 2021 und ab Frühjahr 2022 mit der gesamten Flotte.

Die LNVG schafft mit diesem Projekt nicht nur eine Fahrzeug-Alternative für Strecken, auf denen heute Dieselfahrzeuge eingesetzt werden, sondern leistet auch einen Beitrag zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele der Landes- und Bundesregierung.

Thomas Nawrocki

Tarif

Ab Wintersemester 2018/2019 neu: Das landesweite Semesterticket

Ab dem Wintersemester 2018/19 können rund 220.000 Studentinnen und Studenten in Niedersachsen und Bremen erstmals ein landesweites Semesterticket nutzen, das freie Fahrt in sämtlichen Regionalzügen und S-Bahnen garantiert. Im Juni 2016 hatten wir bereits über das Projekt berichtet und jetzt wird es erfolgreich umgesetzt. Der damalige Zeitplan wurde eingehalten – das ist schon etwas Besonderes und hat mit dem großen Engagement aller Beteiligten zu tun.

Nachdem an den 32 Hochschulen die studentischen Entscheidungsgremien für das neue „Superticket“ gestimmt hatten, sind nun auch die Verträge zwischen den Studierendenenschaften, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Niedersachsentarif GmbH

(NITAG) und der LNVG unter Dach und Fach gebracht.

Fast vier Jahre wurde intensiv mit den Studierendenvertretern der VerkehrsLandes-Astenkonferenz (V-LAK), den Vertretern einiger Bahnunternehmen, der Region Hannover, dem Regionalverband Großraum Braunschweig, der LNVG und der NITAG verhandelt. Auch die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) außerhalb Niedersachsens wurden einbezogen, um ein noch attraktiveres Semesterticket zu entwickeln. Das Ergebnis ist ein Solidaricket mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Solidaricket bedeutet, dass es eine Verpflichtung zur Abnahme für jeden Studierenden einer Hochschule

gibt, wenn die Mehrzahl der abgegebenen Stimmen der betreffenden Hochschule ein Semesterticket haben möchte. Alle Beteiligten waren der Überzeugung, dass das ausgehandelte Semesterticket ein sehr gutes Angebot sei und eine breite Zustimmung der Studierenden erhalten müsste. Dass das Ja-Votum über alle Abstimmungen in der Zeit von Dezember 2017 bis Februar 2018 aber bei fast 99 Prozent lag, hat doch alle positiv überrascht.

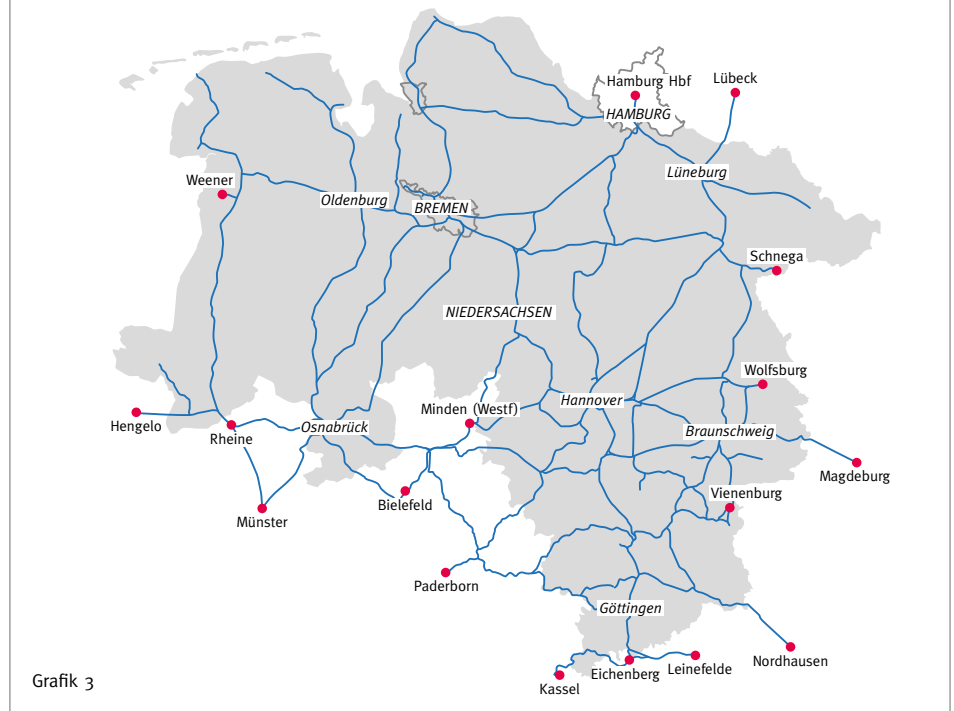
Die Studierenden können das Semesterticket im SPNV nicht nur in Niedersachsen und Bremen, sondern zusätzlich über die Landesgrenzen hinaus zum Beispiel bis nach Hamburg Hbf, Lübeck, Magdeburg, Kassel, Münster oder bis ins niederländi-

sche Hengelo nutzen (Grafik 3). Der SPNV und die niedersächsischen und bremischen Hochschulen gewinnen dadurch deutlich an Attraktivität.

Das neue Solidarmodell macht Schluss mit dem landesweiten Flickenteppich, in dem Studierende je nach Hochschule und zu unterschiedlichen Preisen nur bestimmte Bahnstrecken zwischen Nordsee und Harz nutzen konnten. Die Preiskalkulation ist transparent und nachvollziehbar. Bei der Ausschreibung eines SPNV-Netzes und einem möglichen Wechsel des Betreibers drohen keine Preisänderungen mehr. Ab Wintersemester 2018/2019 beträgt der Standardpreis 129,59 Euro, für Hochschulstandorte mit Verbund-Semesterticket liegt er bei 81,92 Euro je Semester. Für einige Hochschulen wird es etwas preiswerter, einige Standorte bzw. Studierende müssen etwas tiefer in die Tasche greifen. Das Preis-Leistungs-Verhältnis – darüber sind sich die Verhandlungspartner einig – verbessert sich aber durch die vielen zusätzlichen Strecken für alle Studierenden.

Matthias Koch/Susanne Wecken

Gültigkeitsbereich für das neue Semesterticket



SPNV-Wettbewerb

Aktuelle Ausschreibungen auf der Zielgeraden

Derzeit führt die LNVG als Federführer gemeinsam mit der Freien Hansestadt Bremen das Vergabeverfahren für die **Neuausschreibung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN)** durch.

Der heutige Verkehrsvertrag mit der NordWestBahn, die nach gewonnener Ausschreibung mit gestaffelter Betriebsaufnahme zu Ende 2010 bzw. Ende 2011 den Betrieb der RSBN gestartet hatte, endet im Dezember 2021. Die LNVG hat deshalb gemeinsam mit Bremen Anfang des Jahres die Neuausschreibung in einem sogenannten „nicht offenen Verfahren“ gestartet. Dabei schließt



Bis Dezember 2021 läuft der Verkehrsvertrag mit der NordWestBahn für den Betrieb der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen.

sich an einen zunächst durchzuführenden Teilnahmewettbewerb, der bis Anfang Mai bereits abgeschlossen werden konnte, für die dann qualifizierten Bewerber eine Angebotsphase ohne Verhandlungen an. Die Angebotsabgabe ist für September 2018 vorgesehen.

Die heutigen Fahrzeuge der RSBN sind als Gebrauchtfahrzeuge in der Neuausschreibung wieder zugelassen, angebotene Neufahrzeuge erhalten im Ausschreibungsverfahren jedoch eine bessere Bewertung. Durch die vorgesehenen Angebotsausweitungen und Kapazitätserhöhungen entsteht in jedem Fall der Bedarf für zusätzliche Fahrzeuge.

Als wesentliche Neuerung und Weiterentwicklung für die RSBN sind deutliche Ausweitungen des Fahrplanangebotes, der Sitzplatzkapazitäten und des Liniennetzes geplant. Neben der Bildung eines Halbstundentaktes zwischen Hude und Bremen Hbf durch eine geänderte zeitliche Überlagerung der Linien RS 3 und RS 4 sind insbesondere Taktverdichtungen auf der RS 2 zwischen Bremerhaven und Bremen Hbf vorgesehen.



Die Strecke Rotenburg – Verden soll ab Dezember 2022 auch im Rahmen der RSBN betrieben werden.

Erweitert wird das heutige Liniennetz der RSBN dabei künftig nach Fertigstellung der dortigen Elektrifizierung um eine verlängerte Linie von Oldenburg nach Wilhelmshaven. Zwischen Oldenburg und Bremen Hbf kommt eine zusätzliche Expresslinie im RSBN-Netz dazu, die den Regionalexpress und den für den Nahverkehr geöffneten Intercity in diesem Abschnitt entlasten soll. Weiterhin wird die Linie **RB 76 Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller)** künftig Bestandteil des Teilnetzes RSBN. Hier muss jedoch zunächst noch eine Übergangsver-

gabe durchgeführt werden, da der zugehörige Verkehrsvertrag für die RB 76 mit DB Regio, die sich der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) dort als Subunternehmer bedient, bereits im Dezember 2018 endet und nicht mehr verlängerbar ist. Die Vergabe erfolgt aktuell unter einem engen Zeitplan als Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb. Die Angebotsabgabe ist hier bereits Anfang Juni, noch im Juli soll der Auftrag für den Betrieb ab Dezember 2018 vergeben werden.

Noch weiter vorangeschritten ist unterdessen die Ausschreibung der **S-Bahn Hannover**. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe haben die Gremien der Region Hannover, der LNVG und des NWL über die

Vergabe eines neuen Verkehrsvertrages bis Mitte 2034 beschlossen und damit über das mit 9,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr (8,6 Millionen in Niedersachsen) größte niedersächsische SPNV-Teilnetz. Das künftige Fahrplanangebot orientiert sich größtenteils am heutigen Angebotskonzept, jedoch sind Kapazitätsausweitungen bei stark nachgefragten Fahrten vorgesehen, so dass zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden. Im Ergebnis der Vergabe, bei der auch Angebote mit Gebrauchtfahrzeugen zulässig sind, kann es aber ggf. zu einer kompletten Beschaffung von Neufahrzeugen kommen. Lediglich die 13 Fahrzeuge der letzten Bauserie der Baureihe ET 425.5, die im Jahr 2008 für die Erweiterung der S-Bahn nach Hildesheim von DB Regio mit



Die 13 Fahrzeuge der Baureihe ET 425.5 bleiben auch künftig Bestandteil des S-Bahn-Verkehrs in Hannover.

hundertprozentiger Landesförderung beschafft wurden, waren von allen Bietern im Falle des Ausschreibungsgewinns verpflichtend zu übernehmen.

Ralf Hoopmann ■

Reaktivierung

Auf zwei Strecken wird im kommenden Fahrplan der SPNV-Betrieb ganz neu aufgenommen



Die Umbauphase am Bahnhof Neuenhaus, dem künftigen Endhaltepunkt der reaktivierten Strecke ab Bad Bentheim.

Zum Fahrplanwechsel tragen die Bemühungen des Landes Niedersachsen und der LNVG zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken im Land Früchte.

Einerseits kann die bereits im letzten Jahr geplante Aufnahme des Betriebes auf dem für den SPNV reaktivierten Streckenabschnitt zwischen Einbeck Mitte und Einbeck-Salzderhelden nun umgesetzt werden (vgl. LNVG.info vom Juni 2017). Grund für die Verzögerung waren Schäden an einer Brücke über der Ilme, die erst bei Planung der Sanierung festgestellt wurden. Durch den erforderlichen Neubau der Brücke musste der Zeitplan zur Betriebsaufnahme um ein Jahr verschoben werden. Da dann auch die Baumaßnahmen an der Nord-Süd-Hauptstrecke nach Göttingen und der

Weichenumbau in Einbeck-Salzderhelden abgeschlossen sein werden, kann das geplante Gesamtkonzept für die neue Linie RB 86 Einbeck Mitte – Göttingen im Dezember aufgenommen werden. Dieses besteht aus stündlichen Pendelzügen mit kurzen Umsteigezeiten in Einbeck-Salzderhelden in Richtung Göttingen und Hannover sowie aus zusätzlichen durchgehenden Zügen in den Hauptverkehrszeiten zwischen Einbeck Mitte und Göttingen. Leider können diese Direktzüge aufgrund von weiteren Baumaßnahmen auf der ICE-Strecke zwischen Hannover und Göttingen im zweiten Halbjahr 2019 nicht verkehren, da die entsprechenden Fahrplantrassen für die Umleitung der Fernverkehrszüge benötigt werden.

Andererseits steht die Betriebsaufnahme der Strecke Bad Bentheim – Neuenhaus durch die Bentheimer Eisenbahn AG bevor. Die Fertigstellung der Infrastruktur für den SPNV-Betrieb ist zum Fahrplanwechsel im Dezember geplant, steht aber noch unter dem Vorbehalt eines endgültigen Planfeststellungsbeschlusses. Ab Betriebsstart wird durch die neue Linie RB 56 Bad Bentheim – Neuenhaus die Kreisstadt Nordhorn an jedem Wochentag durch stündliche Züge angebunden. Damit sind die 25 größten Städte Niedersachsens per Schiene erreichbar. Neben den beiden durch die Bent-

heimer Eisenbahn AG betriebenen Bahnhöfen Nordhorn und Neuenhaus wird auch mit der Bedienung von drei Zwischenhalten (Neuenhaus Süd, Nordhorn-Blanke, Quendorf) die Erreichbarkeit der Region sichergestellt. In Bad Bentheim besteht dann ein kurzer Übergang zur RB 61 in Richtung Rheine, Osnabrück und Bielefeld sowie in das niederländische Hengelo. Auch im Busverkehr werden neue abgestimmte Fahrpläne für einen reibungslosen Umstieg sorgen. Zusätzlich stehen 300 Parkplätze für Reisende an der Strecke zur Verfügung. Der Betrieb wird durch neue Triebwagen des Typs LINT 41 sichergestellt. Diese bieten 115 Sitzplätze und moderne Ausstattungsmerkmale wie beispielsweise WLAN, digitale Fahrgastinformation, ausreichend Steckdosen und barrierefreien Einstieg. Für den Schülerverkehr werden die Züge in Doppeltraktion verkehren und mit dann über 230 Sitzplätzen ausreichend Platz für die Fahrgäste zur Verfügung stellen. Zur Umsetzung wird derzeit die Strecke für einen Betrieb mit 80 km/h ertüchtigt sowie die dazugehörige Signaltechnik inklusive der Sicherung von Bahnübergängen modernisiert. Unter dem Projektnamen „Regiopa“ werden auch im Internet mehr und mehr Informationen zum Start der neuen Strecke zu finden sein.

Joachim Ebinger/Sebastian Neustock ■

Fahrplan

Schlaglichter auf die im Dezember 2018 bevorstehenden Betriebsaufnahmen in Niedersachsen



Das Verkehrsunternehmen metronom als alter und neuer Betreiber im sogenannten Hanse-Netz und im Netz Uelzen – Göttingen fährt ab Dezember alle Züge mit sechs Wagen, statt mit fünf wie bisher.

Alle SPNV-Leistungen auf den drei Zulaufstrecken aus dem südlichen Hamburger Umland nach Hamburg sind in den letzten Jahren im Rahmen verschiedener Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben worden. Mit der Betriebsaufnahme in den Teilnetzen Hanse-Netz/Uelzen – Göttingen 2018+, Unterelbe 2018+ sowie S-Bahn Hamburg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 kommen diese Vergabeverfahren mit mehr oder weniger großen Auswirkungen für die Kunden zum Abschluss.

Im Teilnetz Hanse-Netz/Uelzen – Göttingen 2018+ bleibt der alte Betreiber auch der neue. Das Verkehrsunternehmen metronom Eisenbahngesellschaft mbH ist in den nächsten 15 Jahren weiterhin auf den Strecken Hamburg – Hannover – Göttingen sowie Hamburg – Bremen präsent und wird mit 29 Loks und 182 Doppelstockwagen aus dem Fahrzeugpool der LNVG das Erscheinungsbild auf diesen wichtigen Verkehrsachsen prägen. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens konnten weitere Verbesserungen festgeschrieben werden, die jetzt zur Umsetzung kommen. So werden alle 5-Wagen-Züge um einen Wagen

verlängert, ein neues Linienkonzept mit zweistündlicher Durchbindung der Linien RE 2 und RE 3 in Uelzen realisiert, der Stundentakt der Linie RB 31 Hamburg Hbf – Lüneburg auch am Wochenende und bis zum Hauptbahnhof verwirklicht, zusätzliche Verstärkerfahrten Hamburg – Hannover an Wochenenden gefahren sowie für den Raum Hamburg ein durchgehender Stundentakt in den Wochenendnächten angeboten. Künftig werden alle Züge von mindestens zwei Kundenbetreuern begleitet. Zusätzlich kontrollieren geschulte Testkunden die Einhaltung der strengen Qualitätskriterien, die bei Zugfahrten im Nahverkehr angelegt werden.

Der kommende Fahrplan 2019 stellt in diesem Teilnetz in quantitativer Hinsicht zurzeit das Ende des „Machbaren“ dar. Unter den heutigen infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen sind alle Möglichkeiten für eine Erhöhung der Platzkapazitäten und damit der Verkehrsnachfrage in den Hauptverkehrszeiten nahezu ausgeschöpft. Für weitere Nachfragesteigerungen ist der Ausbau der Strecken- und Bahnhofskapazitäten für zusätzliche Züge unverzichtbar.

Auf der Linie RE 5 Hamburg – Cuxhaven wird die DB Regio AG den derzeitigen Betreiber metronom ablösen und erstmals Doppelstockzüge aus dem LNVG-Fahrzeugpool einsetzen. Äußerlich wird dies kaum sichtbar, da zum einen die Fahrzeuge in den bekannten Farben lackiert bleiben. Andererseits wird mit der „Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH“ eine Tochter der DB Regio AG den Betrieb aufnehmen und mit einem eigenen Unternehmensauftritt weiter für frischen Wind auf dieser Linie sorgen. Das Fahrplanangebot wird fast unverändert

fortgeschrieben, so dass der Kunde kaum eine Veränderung feststellen wird. So soll sich das im Idealfall auch für die heutigen Mitarbeiter auf dieser Linie darstellen. Beide Verkehrsunternehmen führen derzeit intensive Gespräche, um dem Personal den Übergang von dem alten auf den neuen Betreiber ohne Nachteile zu ermöglichen. Auch die S-Bahn Hamburg GmbH startet in ihrem S-Bahn-Netz Hamburg mit einem neuen Verkehrsvertrag, der für die nächsten 15 Jahre gelten wird. Sichtbares Zeichen wird der Einsatz neuer S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 490 sein. Für den niedersächsischen Abschnitt der S 3 zwischen Hamburg-Neugraben und Stade werden aber weiterhin bis Vertragsende die bekannten Mehrstrom-Fahrzeuge eingesetzt. Das Fahrplanangebot soll in diesem Ab-



Welches Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Rotenburg – Verden zum Fahrplanwechsel den Betrieb aufnehmen wird, ist noch offen.

schnitt weiter moderat verbessert werden. So wird der 10-min-Takt von und nach Buxtehude ausgedehnt und das Angebot in den Tagesrandlagen sowie in den Wochenendnächten ausgeweitet.

Auch für die Linie RB 76 von Rotenburg (Wümme) nach Verden (Aller), für die der Betreiber voraussichtlich erst Mitte des Jahres feststehen wird, ist eine Betriebsaufnahme im Dezember 2018 vorgesehen. Das Leistungsangebot und die benötigte Anzahl an Fahrzeugen sind überschaubar, so dass trotz der verkürzten Zeit für das Vergabeverfahren ein rechtzeitiger Betriebsstart im Dezember 2018 sichergestellt sein wird. Das Verfahren sichert ein Synchronisieren der Verkehrsverträge, damit die Strecke in vier Jahren in das Regio-S-Bahn-Netz Bremen/Niedersachsen einbezogen werden kann.

Joachim Ebinger



Zwischen Hamburg und Cuxhaven fährt künftig die DB Tochter „Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH“.



Infrastruktur

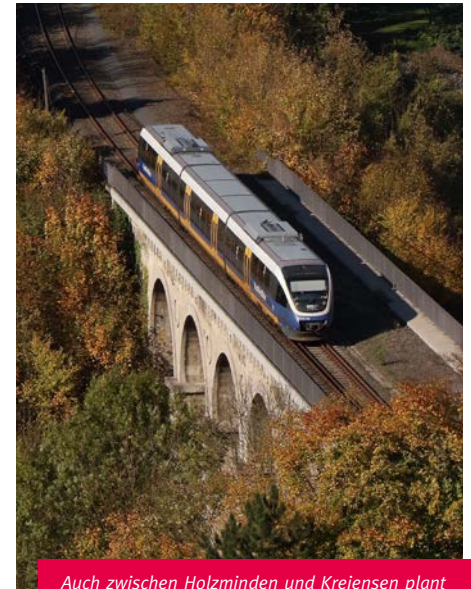
Zwischen Holzminden und Kreiensen soll der Zugverkehr durch Streckenausbau attraktiver werden

Die nicht elektrifizierte Bahnstrecke zwischen Holzminden und Kreiensen gehört zu den wenigen niedersächsischen Strecken, auf denen, abgesehen von einzelnen zusätzlichen Zügen zur Hauptverkehrszeit, nur ein Zwei-Stunden-Takt besteht. Gleichzeitig sind die Anschlüsse in Kreiensen von und zu den RegionalExpress-Zügen der Strecke Hannover – Göttingen recht knapp, sodass bei Verspätungen ein Anschlussverlust mit langer Wartezeit droht. Beides ist aus Sicht der Fahrgäste und der LNVG unbefriedigend und entspricht nicht den Erwartungen an einen attraktiven SPNV. Schnelle Lösungen wie das Einsetzen zusätzlicher Züge oder das Verschieben von Fahrzeiten sind nicht möglich. Zum einen sind die betreffenden Verkehre in die überregional bedeutenden Verkehrsknoten Hannover, Göttingen und Paderborn eingebunden, zum anderen werden die Züge aus Kreiensen mit jenen aus Göttingen in Bodenfelde gekuppelt oder getrennt. Das schränkt die Gestaltungsspielräume der Fahrplanner ein. Darüber hinaus ist die Strecke weitestgehend eingleisig, sodass Zugkreuzungen nur in Bahnhöfen stattfinden können.

Um das Angebot auf der Linie Kreiensen – Holzminden und weiter nach Paderborn

nachhaltig zu verbessern und einen durchgehenden Stundentakt mit sicheren Anschlüssen zu gewährleisten, hat die DB Netz AG im Auftrag der LNVG ein Ausbaukonzept entwickelt. Es sieht eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit im Bereich Deensen-Arholzen vor (zwischen Holzminden und Stadoldendorf) und es sollen an mehreren Stellen Geschwindigkeitsbeschränkungen beseitigt bzw. reduziert werden. Eine überarbeitete Konzeptversion liegt der LNVG seit Anfang April vor. Diese enthält weitere kleinere Verbesserungen der Infrastruktur insbesondere in Ottbergen (Nordrhein-Westfalen) und westlich davon. Zur weiteren Fahrzeitorientierung wird das Flügelungskonzept in Richtung Kreiensen und Göttingen im Bahnhof Ottbergen angepasst. Damit kann ein stabiler Stundentakt sowie eine deutliche Entspannung bei den Anschlüssen in Kreiensen erreicht werden.

Parallel zu Erarbeitung dieses Ausbaukonzepts haben sich die DB Netz AG und die LNVG über die Finanzierung der nun folgenden vertiefenden Planungsschritte verständigt. Eine so genannte Planungsvereinbarung steht kurz vor dem Abschluss. Sie sieht vor, dass die Deutsche Bahn AG die Vorentwurfsplanung selbst durchführt



Auch zwischen Holzminden und Kreiensen plant die LNVG einen Stundentakt einzuführen.

oder ein externes Ingenieurbüro damit beauftragt. Finanziert werden soll die Planung aus Mitteln, die der Bund den Ländern und der Bahn für regionale Schienenprojekte zur Verfügung stellt. Es wird damit gerechnet, dass die Planungen im Herbst 2018 beginnen.

Steffen Weckend ■

In eigener Sache Wechsel in der LNVG- Geschäftsführung

Herr Menn, bisheriger Sprecher der Geschäftsführung, ist zum 1. März diesen Jahres auf eigenen Wunsch aus der Landesnahverkehrsgesellschaft ausgeschieden und in den Ruhestand getreten. Seit Anfang 2009 führte und entwickelte er zusammen mit Herrn Hoffmeister die Gesellschaft zu einem über die Landesgrenzen hinaus richtungsgebenden Aufgabenträger. Maßgeblich vorangetrieben hat er die bundesweit erste Tarifintegration von Nah- und Fernverkehr, wodurch heute Nahverkehrskunden auf der Strecke zwischen Bremen und Norddeich IC-Züge zum SPNV-Tarif nutzen können und sich so stündliche Reisemöglichkeiten eröffnet haben, sowie zuletzt die Beschaffung



einer neuen Fahrzeuggeneration, die mit ihrem Brennstoffzellenantrieb den SPNV auch technologisch voranbringt. Wir wünschen ihm beste Gesundheit und würden uns freuen, wenn er den SPNV, auch jenseits der Landesgrenzen, weiterhin intensiv nutzt.

Seine Nachfolge hat Frau Schwabl angetreten, die bereits in ihrer bisherigen Tätigkeit im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung profunde Kenntnisse im Bereich des Personennahverkehrs erworben hat.

Dieter Sandmann ■

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, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Dr. Jürgen Hörstel, Andreas Kolmer, LNVG, Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim mbH
Redaktion: LNVG
Ausgabe: Juni 2018
Auflage: 3.000
Grafische Umsetzung und Druck:
mark_ad GmbH, Hannover
Druckerei Art + Image GmbH, Minden