

Der Fahrplan 1999/2000 in Nordostniedersachsen

Konzept - Abstimmung - Fahrplan

Die Verkehrswege in der Metropolregion Hamburg gehören zu den stärksten belasteten in Deutschland - auch die Schienenwege. Alle Verkehre - Güter-, Fern- und Nahverkehr - müssen sich diese Schienen teilen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) muß sich als Aufgabenträger und Besteller für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen dafür einsetzen, daß der Fahrplan des Nahverkehrs nicht immer stärker durch den Fernverkehr und den Güterverkehr beeinträchtigt wird.

Kein einfacher Abstimmungsprozeß zwischen neuen Partnern - den verschiedenen Verkehrsunternehmen auf der einen Seite und der LNVG, anderen Aufgabenträgern und deren Gesellschaften, wie der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) sowie den Ländern auf der anderen Seite - jeder mit unterschiedlichen Motiven, Zwängen und Zielsetzungen zwischen Finanzierung, Technik und Kunde. Verträge, die die Qualität im SPNV festschreiben und gleichzeitig Sanktionen beinhalten, wenn dagegen verstoßen wird, stehen noch aus.

Schrittweise Abstimmungsprozesse zum Fahrplankonzept auf bestimmten Kursbuchstrecken erfordern viel Know-how und Verhandlungsgeschick. Die Konzepte der LNVG sind dabei sehr umfassend und müssen nicht nur Leistungsmenge, Taktfrequenz und Anschlußsicherung, sondern auch ländergrenzenüberschreitende Verbindungen, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur berücksichtigen.

Für Fahrplankonstruktion, Fahrzeugeinsatz, Personaldisposition und Betriebsabwicklung sind dann die Verkehrsunternehmen, wie die Deutsche Bahn AG (DB AG) oder die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH (EVB), verantwortlich. Mit dem Nahverkehr konkurrieren Verkehrsunternehmen des Fernverkehrs, ebenso wie zahlreiche Güterverkehrsunternehmen, beim Infrastrukturunternehmen DB Netz um die besten Fahrpläne zum richtigen Zeitpunkt. Dieses neue Procedere ist Ergebnis der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung des SPNV. Für den Fahrplan 1999/2000 sieht das Ergebnis für die einzelnen Strecken in Nordostniedersachsen so aus:

Kursbuchstrecke 120 Hamburg - Bremen

Schon zum Fahrplan 1998 hatte die LNVG auf dieser Strecke zusätzliche RegionalExpress-Züge bei der Deutschen Bahn AG bestellt, so daß seit 24.05.1998 ein schnelles stündliches Angebot im Nahverkehr zwischen Hamburg und Bremen besteht. Diese Verbesserung wurde aber wegen der Pendlerproteste über die zeitliche Verschiebung von Zügen in den Morgenstunden kaum wahrgenommen. Im September 1998 wurde das Zugangebot teilweise korrigiert.

Ab 31. Mai 1999 wird nun auch die Rückfahrt zum Feierabend wieder den Pendlerwünschen angepaßt: nicht zur vollen Stunde, sondern zur Minute 14 (also 16:14, 17:14, 18:14 Uhr) fahren die RegionalExpress-Züge in Hamburg Hauptbahnhof in Richtung Buchholz/Rotenburg/Bremen ab.



Und weil die Fahrgastzahlen im Berufs- und Ausbildungsverkehr auf dieser Strecke so hoch sind, hat die LNVG morgens auch noch mehr Verbindungen als 1997/98 bestellt. Um 7:24 Uhr fährt ein zusätzlicher RegionalExpress in Bremen ab und erreicht um 8:44 Uhr Hamburg Hauptbahnhof. Ein StadtExpress-Zug, der bisher erst in Tostedt seine Fahrt begann, fährt künftig um 5:54 Uhr bereits von Rotenburg nach Hamburg, wo er um 6:49 Uhr am Hauptbahnhof eintrifft. Zusammen mit den Zügen um 4:38, 5:23, 6:33, 6:45 und 7:12 Uhr gibt es ab 31. Mai 1999 bis 8 Uhr von Montag bis Freitag insgesamt sieben Verbindungen in der Hauptverkehrszeit von Rotenburg nach Hamburg.

Zwischen Rotenburg und Hamburg wird das Angebot damit insgesamt aufgewertet und den Bedürfnissen der Kunden besser angepaßt. Für diese Mehrleistungen sind jedoch, wie für das Grundangebot, Zuschüsse erforderlich, die in diesem Fall ca. 2,6 Mio. DM pro Jahr betragen.

Voraussichtlich ab Herbst 2000, und damit rund ein Jahr früher als im SPNV-Konzept der LNVG für Niedersachsen vorgesehen, werden auf der RegionalExpress-Linie Doppelstockwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h eingesetzt, die das Land zu 50 % mitfinanziert, um den SPNV auf dieser Strecke attraktiver und wettbewerbsfähiger zu machen.

Kursbuchstrecke 110 Hamburg - Uelzen

Auch auf dieser Strecke kommen vor allem die Pendler in den Genuß einzelner Verbesserungen. Für Lüneburg und Winsen wird die zeitliche Verteilung der Abfahrtszeiten in der Hauptverkehrszeit nach Hamburg Hauptbahnhof gleichmäßiger, und bis 9 Uhr fahren alle Züge (RegionalExpress und StadtExpress) von Montag bis Freitag bis zum Hamburger Hauptbahnhof.

Probleme mit Taktabweichungen und Reisezeitverlängerungen wegen der dichten Streckenbelegung mit Fernverkehrszügen konnten noch nicht zufriedenstellend gelöst werden. Hier wird aus Sicht der LNVG erst durch den Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen Stelle und Lüneburg eine spürbare Entlastung zu erzielen sein.

Auch auf dieser Strecke sollen ab Herbst 2000 Doppelstockwagen in den RegionalExpress-Zügen die Qualität im SPNV erheblich verbessern.

Kursbuchstrecke 121 Cuxhaven - Stade - Hamburg

Bereits zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 mußte diese Nahverkehrsverbindung neu konzipiert werden, weil sonst Anschlüsse an den Fernverkehr in Hamburg-Harburg nicht mehr erreicht worden wären. Daneben gab es in den frühen Morgenstunden Engpässe bei der Streckenbelegung zwischen Buxtehude und Hamburg-Neugraben.

Inzwischen konnten die erzwungenen Schwachstellen im Fahrplan in Zusammenarbeit mit der VNO, der DB AG und der EVB behoben werden. Für den Schülerverkehr werden einzelne Züge abweichend vom Takt gefahren und zwei RegionalExpress-Züge halten jetzt zusätzlich in Agathenburg und Dollern.

Ab 31. Mai 1999 werden wieder, wie bereits 1997, in der Hauptverkehrszeit zwischen 4 und 8 Uhr montags bis freitags fünfzehn Züge von Stade nach Hamburg fahren, davon zwei bis Hamburg-Harburg und sechs bis Hamburg Hauptbahnhof, die übrigen sieben bis zum S-Bahnhof Hamburg-Neugraben.

In der Fahrzeugplanung für die RegionalExpress-Züge auf dieser Strecke ist ein Regionaltriebwagen neuen Typs vorgesehen, der die Nachteile der heutigen, von einer Diesellok gezogenen Züge (zu langsam und zu schwer) kompensieren und Verkürzungen der Reisezeit ermöglichen, aber auch den Reisekomfort verbessern soll. Da sich entsprechende Fahrzeuge noch in der Entwicklung befinden, ist mit der Realisierung dieses Konzepts frühestens ab 2002 zu rechnen. Die heutigen Züge mit einer Sitzplatzkapazität von ca. 530 Plätzen sind während der Hauptverkehrszeit stark ausgelastet. Der Einsatz von Doppelstockwagen ist hier nicht vorgesehen, denn wegen des höheren Gewichts



solcher Züge würde sich die Reisezeit verlängern, und nördlich von Stade blieben zu große Kapazitäten ungenutzt.

Kursbuchstrecke 123 Soltau - Buchholz

Die Nachfrage auf dieser Strecke bleibt deutlich hinter der der anderen drei Strecken zurück. Trotzdem wurde das Angebot so angepaßt, daß der Fahrgast in Buchholz gute Anschlüsse nach Hamburg hat. Auch auf dieser Strecke ist als Reaktion auf die Kritik der Fahrgäste im vergangenen Jahr das Angebot wieder ähnlich wie im Fahrplan 1997/98 strukturiert worden.

Die Wirtschaftlichkeit des SPNV

Selbst in einer Region mit einem derart hohen Verkehrsaufkommen wie in Nordostniedersachsen erfordert der SPNV Zuschüsse zum laufenden Betrieb. Auf ganz Niedersachsen bezogen heißt das, daß nur etwa 30 % der Kosten durch den Fahrscheinverkauf gedeckt werden, die übrigen 70 % werden als Zuschuß an die Verkehrsunternehmen aus den Regionalisierungsmitteln, die den Ländern zur Verfügung stehen, gezahlt.

Die LNVG will auch in Nordostniedersachsen durch gezielten Einsatz dieser Zuschüsse attraktiven und wettbewerbsfähigen SPNV mit einem Optimum an Bedienungsqualität schaffen. Dies ist nur schrittweise zu realisieren und setzt voraus, daß durch Senkung der Kosten und Steigerung der Erlöse der Zuschußbedarf sinkt und der SPNV bezahlbar bleibt.

Ansprechpartner:
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Karin Thümlein, Tel: 05 11/3 48 53 58