



LNVG

Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

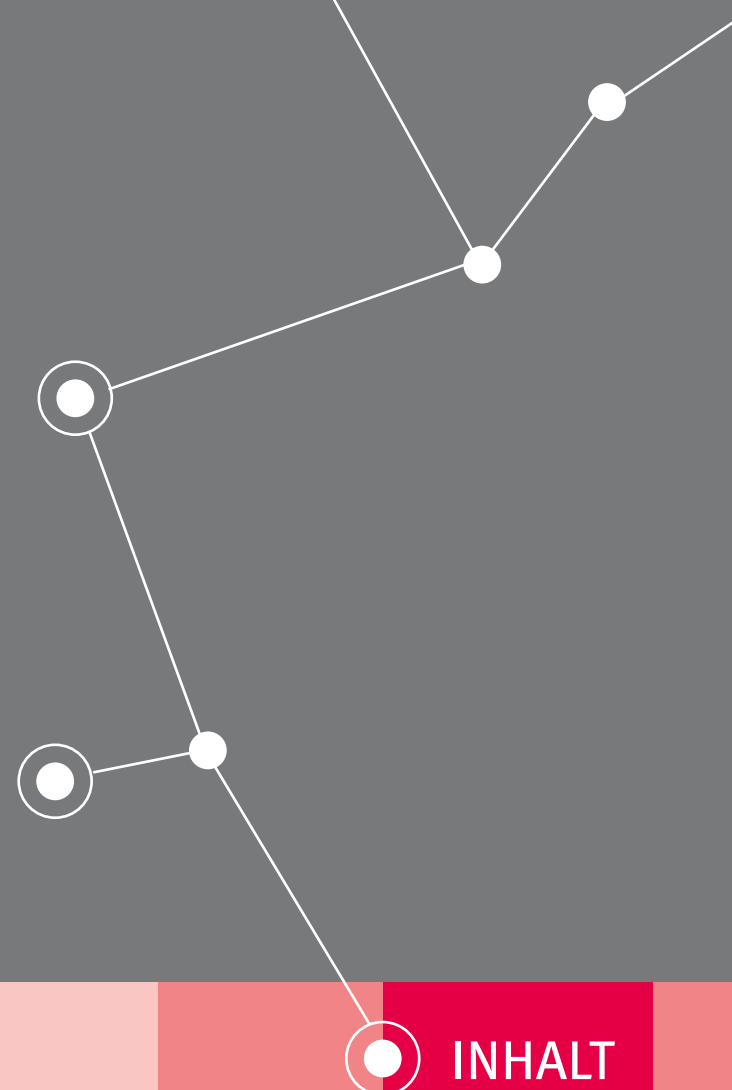


1996 – 2026

LANDESWEIT NAHVERKEHR GESTALTEN
GESTERN, HEUTE UND IN ZUKUNFT



CHRONIK 30 JAHRE



INHALT

INHALT

1 Grußworte	6
1.1 Ministerpräsident Olaf Lies	7
1.2 Wirtschaftsminister Grant Hendrik Tonne	9
1.3 Die Geschäftsführung der LNVG im Gespräch	12
2 Vorgeschichte	16
2.1 Bahnreform	17
2.2 Umsetzung des Regionalisierungsgesetzes	18
3 Konstituierung	20
4 Entwicklungen	26
4.1 Der Zeitraum von der Gründung bis 2006	27
4.2 Der Zeitraum von 2007 bis 2012	46
4.3 Das SPNV-Konzept 2013+ und dessen Umsetzung	58
4.4 Der LNVG-Fahrzeugpool	74
4.5 Meilensteine in der niedersächsischen Tariflandschaft	80
4.6 Meilensteine im niedersächsischen SPNV-Vertrieb	88
4.7 Beratungseinheit MOBILOTSIN – Fortbildung und Unterstützung für Kommunen	92
4.8 Personenbeförderungsrecht bei der LNVG – Rechtssicherheit für die Mobilität in Niedersachsen	94
4.9 Landesbedeutsame Buslinien – Mobilität, die Regionen verbindet	100
4.10 Investitionsförderung – Erfolgsfaktor seit 30 Jahren	102
4.11 Die LNVG und ihre Partnerorganisationen	106
4.12 Der Blick hinter die Kulissen: Interview mit einem LNVG-Urgestein	108
5 Die Zukunft des SPNV in Niedersachsen	112
5.1 Das SPNV-Konzept 2030+ und 2040+	113
5.2 Auf dem Weg zur vollständigen Elektrifizierung des SPNV: Erstmalige Beschaffung von BEMU-Fahrzeugen	116
5.3 SPNV-Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen	120
5.4 Innovative Schienenfahrzeuge: Automatischer Betrieb, Wasserstoffantrieb, flexible Zugkonfigurationen	126
6 LNVG in Zahlen	132
7 Persönlichkeiten der LNVG	136
7.1 Aktuelle Geschäftsführer der LNVG	137
7.2 Ehemalige Geschäftsführer der LNVG	140
7.3 Aktueller Aufsichtsrat der LNVG	142
7.4 Beirat der LNVG	144
7.5 Organigramm der LNVG	146
8 Literatur	148
9 Bildverzeichnis	154
10 Impressum	158

1 GRUSSWORTE

1.1 MINISTERPRÄSIDENT OLAF LIES



Olaf Lies
Niedersächsischer
Ministerpräsident

1 GRUSSWORTE

30 Jahre Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) – das bedeutet drei Jahrzehnte Einsatz für einen leistungsfähigen, zuverlässigen und zukunftsfähigen Nahverkehr in Niedersachsen.

1995 mit sechs Personen als „Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen“ gestartet, entstand in nur neun Monaten im März 1996 die LNVG – und das zu einer Zeit, in der die Bundesbahn gerade privatisiert wurde, Fahrpläne noch gedruckt wurden und im Büro das leise Surren eines Faxgeräts ganz selbstverständlich war. 30 Jahre später zählt die LNVG 109 Beschäftigte und wir sprechen über alternative

Antriebe, autonomes Fahren, Deutschlandticket, digitale Echtzeitinformationen und papierlose Antragsverfahren.

In den letzten 30 Jahren haben sich Mobilität und LNVG kontinuierlich weiterentwickelt. Zu den anfänglichen Schwerpunkten der Schienenpersonennahverkehr-Planung und der Finanzierung kamen schnell neue Aufgaben hinzu. Mit der Verwaltungsreform

1.1 MINISTERPRÄSIDENT OLAF LIES

2005 übernahm die LNVG die Rolle als Genehmigungsbehörde für den nationalen und internationalen Linienverkehr. Auch Förderaufgaben wuchsen: Stadtbahnen, Busbeschaffungen, Haltestellen – überall im Land wurde investiert, erneuert und neu gedacht. Auch die Folgejahre standen mit der Sanierung vieler Bahnstationen ganz unter dem Zeichen der Modernisierung.

„Guter Nahverkehr ist kein Zufallsprodukt.“

Heute decken neun starke Sachbereiche ein breites Spektrum ab: Angebot, Fahrzeug-

management, Infrastruktur, Vergabe- und Verkehrsvertragsmanagement, Verkehrswirtschaft, Förderung und Finanzmanagement, Mobilitätsmanagement, Person beförderungsrecht und Zentrale Dienste. Und eines hat die LNVG in all den Jahren gezeigt: Guter Nahverkehr ist kein Zufallsprodukt. Er entsteht durch Planung, Verlässlichkeit und durch die Fähigkeit, viele Interessen zusammenzubringen.

Die LNVG hat pionierhaft Wettbewerbsverfahren etabliert, einen landeseigenen Fahrzeugpool errichtet, Reaktivierungen wie die Strecke von Bad Bentheim nach Neuenhaus gemeistert, den Qualitätsmonitor eingerichtet, Digitalisierungsprojekte vorangetrieben und so vieles mehr.

Beeindruckend ist auch die Rolle der LNVG als Finanzmanagerin des Landes – sie verwaltet heute rund eine Milliarde Euro und leistet einen zentralen Beitrag für ein mobiles Niedersachsen.

Als verlässliche Partnerin steht die LNVG Kommunen und Akteuren des öffentlichen

Personennahverkehrs im ganzen Land zur Seite. Mit dem Beratungsangebot MOBILOTSIN begleitet sie Kommunen auf dem Weg zur Mobilitätswende, und auch in Tarif- und Vertriebsfragen setzt sie wichtige Impulse für ein flächendeckendes, zugängliches System im öffentlichen Personennahverkehr.

Und mit dem 2024 vorgestellten Schienenpersonennahverkehr-Konzept 2030+/40+ können wir auf einen langfristigen Fahrplan für die Zukunft blicken, der die Weichen dafür stellt, noch mehr Menschen für den Nahverkehr zu gewinnen.

Ein Jubiläum ist Anlass zur Freude – und zum Ausblick. Steigende Kosten, ambitionierte Klimaziele und der Fachkräftemangel werden den Nahverkehr weiter fordern. Doch die letzten 30 Jahre beweisen: Die LNVG ist bereit, Verantwortung zu übernehmen und Zukunft zu gestalten. In diesem Sinne: Herzlichen Glückwunsch zum 30-jährigen Bestehen!

Hannover, im Februar 2026

1.2 WIRTSCHAFTSMINISTER GRANT HENDRIK TONNE

Grant Hendrik Tonne
Niedersächsischer Minister für
Wirtschaft, Verkehr und Bauen



Seit 30 Jahren leistet die LNVG einen zentralen Beitrag zur Sicherung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niedersachsen. Als Flächenland mit Ballungsräumen, Mittelzentren und ländlichen Regionen stellt Niedersachsen besondere Anforderungen an eine leistungsfähige, verlässliche und nachhaltige Mobilität.

„Der ÖPNV ist Daseinsvorsorge“

– er ermöglicht soziale Teilhabe und Chancengleichheit. Daher bin ich stolz auf

um fast ein Viertel gestiegen. Gleichzeitig sind die Erwartungen hoch – Qualität, Verlässlichkeit und gute Verbindungen im gesamten Nahverkehr werden zunehmend vorausgesetzt.

das, was wir trotz schwieriger finanzieller Ausgangslage in den letzten Jahren erreichen konnten: das Deutschlandticket, der Ausbau der Weddeler Schleife, die Einführung einer Organisationskostenpauschale für ehrenamtliche Bürgerbusvereine oder das Jahresförderprogramm mit seinem Investitionsvolumen im dreistelligen Millionenbereich – um nur einige Beispiele zu nennen. Die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen unterstreicht dies eindrucksvoll: Allein in den von der LNVG bestellten Zügen ist die Nachfrage von 2019 bis 2024

Mit der LNVG haben wir einen starken und engagierten Partner an der Seite des Landes, der mit Weitblick und Expertise die Mobilität von morgen gestaltet.

Die großen Aufgaben der Zukunft werden die zentrale Rolle der LNVG weiter festigen. Allen voran die Antriebswende im Nahverkehr: Von klimafreundlichen Schienenfahrzeugen über die Erneuerung und Dekarbonisierung der Busflotten bis hin zum Ausbau der Infrastruktur – das ist ambitioniert und



1.2 WIRTSCHAFTSMINISTER GRANT HENDRIK TONNE

kostenintensiv, aber unverzichtbar für den Klimaschutz. Die LNVG hat hier frühzeitig wichtige Impulse gesetzt, etwa mit dem weltweit ersten Einsatz von Wasserstoffzügen rund um Bremervörde und dem Einstieg in batterieelektrische Schienenfahrzeuge. Im straßengebundenen ÖPNV werden Land und LNVG mit einer neu aufgestellten Bus- und Betriebshofförderung die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gezielt unterstützen, damit die Mobilität landesweit zukunftsfähig aufgestellt ist. Auch das Erfolgsmodell der Landesbedeutsamen Buslinien wird fortgesetzt und weiterentwickelt. Bereits 19 Linien fahren in Niedersachsen und ermöglichen einen SPNV-Lückenschluss im ländlichen Raum.

Das alles wäre nicht möglich ohne das hohe Engagement, die Verlässlichkeit und Kompetenz der Kolleginnen und Kollegen der LNVG. Für ihre vertrauensvolle Zusammenarbeit bedanke ich mich herzlich! Gemeinsam mit ihr sowie im Schulterschluss mit der kommunalen Ebene und den Verkehrsunternehmen wird es uns gelingen, den ÖPNV in Niedersachsen stärker, moderner und klimafreundlicher zu machen.



1.3 DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG DER LNVG IM GESPRÄCH



Carmen Schwabl
Geschäftsführerin und Sprecherin
der Geschäftsführung

Christian Berndt
Geschäftsführer

30 Jahre LNVG – Zeit für eine Bilanz und vor allem ein Anlass, um nach vorne zu schauen. Carmen Schwabl, Sprecherin der Geschäftsführung und Geschäftsführer Christian Berndt sprechen im Interview über das Potenzial des Nahverkehrs auf der Schiene, Geld und wie autonome Fahrzeuge die Branche verändern könnten.

1.3 DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG DER LNVG IM GESPRÄCH

Frau Schwabl, 30 Jahre LNVG. Sie müssen jetzt sagen: „Das ist eine Erfolgsgeschichte!“

Schwabl: Ich kann nicht widersprechen. Die Arbeit der LNVG ist eine Erfolgsgeschichte! Der Nahverkehr auf der Schiene in Niedersachsen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten enorm weiterentwickelt und wir sehen noch viel Potenzial. Lassen Sie es mich an einem Beispiel erklären. Im November 2000 ist die NordWestBahn an den Start gegangen. Die Strecken rund um Osnabrück waren die ersten, die wir mit unseren eigenen Fahrzeugen an ein neues Bahnunternehmen vergeben haben, nicht mehr an die DB. Die DB hatte überlegt, dort Verbindungen zu streichen. Jetzt ist die Nachfrage dort so hoch, dass die Strecken ausgebaut werden müssen. Und da packen wir wieder an. Wir haben bei der DB die nötigen Planungen angestoßen und das Konzept für mehr Züge ab Mitte der 30-er Jahre steht.

Wie hat sich der Schienenpersonennahverkehr in den vergangenen 30 Jahren in ganz Niedersachsen entwickelt?

Schwabl: Auf vielen Strecken rollen unsere eigenen Fahrzeuge und arbeiten verschiedene Verkehrsunternehmen. Mit jeder Generation werden die Züge komfortabler und wir modernisieren sie regelmäßig. Niedersachsen hat viel Geld in die Hand genommen, um die DB bei der Erneuerung von Stationen zu unterstützen. Rund 80 Prozent der Stationen sind barrierefrei. Das ist in ganz Niedersachsen spürbar. Ich sage

es mal in Zahlen: 1996 hatten wir in Niedersachsen rund 69 Millionen Fahrgäste im Jahr. 2024 waren es 132 Millionen, davon 102 Millionen Fahrgäste im Zuständigkeitsbereich der LNVG. Nach 2040 wollen wir mit dichteren Takten und längeren Zügen landesweit 240 Millionen Fahrgäste erreichen.

Herr Berndt, Sie sind zuständig für die Bereiche Förderung und Finanzmanagement, Mobilitätsmanagement, Personenbeförderungsrecht und die Zentralen Dienste. Wie wichtig ist diese Arbeit für die Mobilität in Niedersachsen?

Berndt: Der ÖPNV findet ja nicht nur auf der Schiene statt. Sie würden sofort merken, wenn diese Bereiche keine gute Arbeit leisten würden! Dann würden in Niedersachsen nämlich kein Linienbus und keine Straßenbahn fahren. Wir genehmigen die Linien und wickeln die Zahlungen und Fördermaßnahmen für den ÖPNV im Land ab. Und es gibt immer wieder Konflikte zwischen Unternehmen um die Vergabe von Buslinien – unser Bereich Personenbeförderungsrecht ist dort extrem gut aufgestellt und kann viele Punkte klären, um Streit vor Gericht zu vermeiden. Das schafft Stabilität und Planungssicherheit für die ÖPNV-Aufgabenträger.

Was verbirgt sich hinter Mobilitätsmanagement?

Berndt: Das ist der jüngste Bereich der LNVG mit der Beratungseinheit MOBILOTSIN.



1.3 DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG DER LNVG IM GESPRÄCH

Wir unterstützen Kommunen und die Aufgabenträger vor Ort bei ihrer Aufgabe, einen bedarfsgerechten und vor allem vernetzten und möglichst komfortablen Nahverkehr vor Ort umzusetzen. Dabei geht es auch darum, die gesamte Mobilitätskette zu optimieren. Ein echtes Alleinstellungsmerkmal in Niedersachsen ist unser „Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement“, an dem schon mehr als 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Kommunen teilgenommen haben.

Sie sprechen von Unterstützung, geht es da nicht immer auch um mehr Geld?

Berndt: Niedersachsen fördert mit erheblichen Geldmitteln jedes Jahr ÖPNV und SPNV-Projekte. Angesichts der großen finanziellen Herausforderungen – etwa für neue Busse, auch E-Busse und Betriebshöfe, barrierefreie Haltestellen, Landesbuslinien und viele weitere Aufgaben – sind wir auf das Engagement vor Ort angewiesen. Inzwischen fördern wir pro Jahr Projekte in Höhe von 150 bis 170 Millionen Euro. Damit der ÖPNV besser wird, es ein hohes Maß an Zusammenarbeit und Abstimmung in den Kommunen und Landkreisen. Und es muss über Grenzen hinaus gedacht werden. Ganz wörtlich, Buslinien dürfen nicht grundlos an kommunalen Grenzen enden.

Die LNVG ist auch Arbeitgeber. Wie steht das Haus im „Wettbewerb um die Köpfe“?

Berndt: Wir haben besonders engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit viel eigener Überzeugung dabei sind. Das ist nicht nur erfreulich, sondern hilft uns auch, erfolgreich unsere Stellen zu besetzen. Es kommt übrigens selten vor, dass

uns Mitarbeiter verlassen, um zu anderen Arbeitgebern zu wechseln, obwohl die freie Wirtschaft in vielen Bereichen besser bezahlt. Das spricht für ein sehr gutes Betriebsklima. Wir haben einen hervorragenden Standort direkt am Hauptbahnhof in Hannover. Wir bieten sehr flexible Möglichkeiten, im Homeoffice zu arbeiten. Als Landestochter sind die Arbeitsplätze bei uns sicher. Das sind starke Argumente für die LNVG

Blicken wir nach vorne. In den kommenden 30 Jahren wird sich durch die technische Entwicklung vermutlich so viel bei ÖPNV und SPNV ändern wie nie zuvor.

Berndt: Das stimmt. Allein die sogenannte Verkehrswende und der Umstieg auf E-Mobilität fordern erhebliche Änderungen. Der Personalbedarf dürfte nur durch verstärkte autonom betriebene Systeme zu decken sein. Man muss grundsätzlich auch an den Tarifdschungel heran und die Frage ist zu prüfen, ob wir wirklich dauerhaft so viele Aufgabenträger wie bisher benötigen. Der Trend geht jedenfalls zu größeren Einheiten und Angeboten aus einer Hand. Ziel muss sein, ein zuverlässiges und schnelles System anzubieten, das eine echte Alternative zum sogenannten Individualverkehr ist. Ich bin guten Mutes, dass wir erhebliche Zuwächse sehen werden, auch wenn das Flächenland Niedersachsen sicher auch in 30 Jahren nicht ohne Auto auskommen wird.

Schwabl: Wir haben bereits zwei unserer Triebzüge für Tests im Regionalverkehr zum autonomen Fahren zur Verfügung gestellt. Sie wurden erfolgreich umgebaut. Auf Strecken mit dem neuen Sicherungssystem

1.3 DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG DER LNVG IM GESPRÄCH

ETCS können diese Fahrzeuge künftig fahrerlos fahren. Die zwei Fahrzeuge werden ab Dezember 2029 auf der Strecke Lüneburg – Dannenberg Ost rollen, die DB InfraGO bis dahin komplett erneuert. Die Züge werden aus einer Betriebszentrale überwacht. Im täglichen Betrieb werden noch eine gewisse Zeit Triebfahrzeugführerinnen oder Triebfahrzeugführer im Fahrzeug das System überwachen und Erfahrungen sammeln. Später wird sich das Personal an Bord auf den Service für die Fahrgäste konzentrieren können. Für Strecken im sehr ländlichen Raum sind autonome Züge eine Chance, das Angebot zu sichern.

Welche wesentlichen Änderungen an Fahrzeugen erwarten Sie noch?

Schwabl: Die Abkehr vom Diesel ist wohl der wichtigste Schritt. Wir haben das mit den ersten Wasserstoffzügen der Welt eingeleitet, die seit 2022 bei der evb rund um Bremervörde auf der Strecke sind. Auf den übrigen nicht elektrifizierten Netzen werden wir Akku-Züge einsetzen, weil sie im Betrieb günstiger sind als Wasserstoff und die Reichweite der Akku-Züge dort gut ausreicht.

Frau Schwabl, Sie haben es bereits angesprochen. Die Infrastruktur der DB, also zum Beispiel Gleise, Weichen, Signale, oder Bahnhöfe, zum Teil in die Jahre gekommen. Ist dieser Rückstand aufholbar?

Schwabl: Die Auflösung des Instandhaltungsstaus und der Ausbau der Infrastruktur ist entscheidend dafür, dass mehr Züge rollen können – und dabei pünktlich sind. Wenn der Bund über viele Jahre verlässlich investiert, können wir mehr Menschen dazu motivieren, tagtäglich mit öffentlichen

Verkehrsmitteln zu fahren. Ich habe da inzwischen ein Mantra: „Die Menschen wollen Bahn fahren – und wir wollen, dass die Menschen Bahn fahren können.“ Wir wollen, dass in den 2040er Jahren doppelt so viele Menschen wie heute in Niedersachsen unsere Züge nutzen.

Berndt: Mit unseren Programmen wie „Niedersachsen ist am Zug!“ tragen wir unseren Teil zum Beispiel zu attraktiven Bahnhöfen bei.

Gibt es etwas, von dem Sie sicher sind, dass es in 30 Jahren noch so ist wie heute?

Berndt: Es wird nie für alle Wünsche genug Geld da sein, aber den öffentlichen Nahverkehr wird es weiter geben, er ist unverzichtbar!

Schwabl: Das Ziel unserer Arbeit. Wir verbinden Menschen!

2 VORGESCHICHTE

2 VORGESCHICHTE

2.1 BAHNREFORM

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands am 3. Oktober 1990 existierten zwei bundeseigene Eisenbahnen – die Deutsche Bundesbahn (DB) in der ehemaligen Bundesrepublik und die Deutsche Reichsbahn (DR) in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik. Da sich beide Bahnen in einem wirtschaftlich problematischen Zustand befanden und der Konkurrenz des Straßen- und Flugverkehrs nur wenig entgegenzusetzen vermochten, berief das Bundesverkehrsministerium eine Regierungskommission Bahn. Sie entwickelte ein Konzept zur Reform des Eisenbahnwesens in Deutschland, das 1993 in das Eisenbahnneuordnungsgesetz mündete.

Nach breiter Zustimmung durch den Deutschen Bundestag konnte es am 1. Januar 1994 in Kraft treten. Die damit verbundene Bahnreform fußte auf drei Grundprinzipien.

Die drei Grundprinzipien der Bahnreform

1. Umwandlung von Bundesbahn und Reichsbahn in eine neue, privatrechtlich organisierte Eisenbahngesellschaft des Bundes. So entstand die Deutsche Bahn AG.
2. Schaffung eines Verkehrsmarktes im Eisenbahnverkehr, zu dem neben der DB AG auch andere private Eisenbahnunternehmen Zugang erlangen sollten.
3. Übertragung der Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) an die Bundesländer. Damit hatten die 16 Länder die Verantwortung für Planung und Organisation des SPNV sowie des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu übernehmen.

Der Übergang der Zuständigkeit wurde durch das Regionalisierungsgesetz (Artikel 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes) vom 27. Dezember 1993 geregelt. Es definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Nach diesem Gesetz ist der ÖPNV „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

Während der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich (das heißt ohne staatliche Hilfe) betrieben wird, erfolgt die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) über Regionalisierungsmittel. Diese stellt der Bund den Bundesländern zur Verfügung. Die jeweiligen Bundesländer bzw. die Zweckverbände legen die Verkehrslinien, den Verkehrsumfang und weitere Kriterien wie Taktdichte, Qualität und Fahrzeugeinsatz fest. Auf dieser Basis schließen sie nach einer Ausschreibung einen Verkehrsvertrag mit einem Verkehrsunternehmen ab.

2.2 UMSETZUNG DES REGIONALISIERUNGSGESETZES

Da das Regionalisierungsgesetz bis zum 1. Januar 1996 umzusetzen war, gründete das Land Niedersachsen bereits im Juni 1995 die „Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen mbH“ (PGN) mit Sitz in Hannover.

Deren Grundlage bildete das „Niedersächsisches Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 28. Juni 1995. Es wurde maßgeblich von Dr. Wolf-Rüdiger Gorka gestaltet. Der Agrarwissenschaftler war bereits seit den 1980er Jahren als Leiter des Schienenreferats im niedersächsischen Wirtschaftsministerium tätig, wo er sich als engagierter Verfechter und Fürsprecher der Eisenbahn profilierte. Gorka gilt als „Vater“ der LNVG und war später einer ihrer Geschäftsführer.

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) wurde nach den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes konzipiert und dementsprechend die Reiseweite des ÖPNV auf 50 Kilometer sowie die Reisezeit auf unter eine Stunde limitiert.

In § 4 Abs. 1 NNVG wurde festgelegt, dass die Sicherstellung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im SPNV Aufgabe des Landes sein sollte; dem damaligen Kommunalverband Großraum Hannover (heute der Region Hannover) sowie dem Zweckverband Großraum Braunschweig (heute Regionalverband Großraum Braunschweig) oblag diese Aufgabe jedoch im eigenen Wirkungskreis. Der übrige ÖPNV wurde Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte.

Das Land konnte nach § 8 Abs. 1 NNVG diese Aufgaben einer zentralen Stelle für den ÖPNV übertragen. Dazu durfte nach § 8 Abs. 2 NNVG nur ein Unternehmen bestimmt werden, das durch seine Kapitalausstattung und innere Organisation sowie durch die Fach- und Sachkunde seiner Mitarbeitenden die Gewähr für eine ordnungsgemäße Aufgabenwahrnehmung bietet. Die zentrale Stelle für den ÖPNV unterliegt bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben der Fachaufsicht des für den ÖPNV zuständigen Ministeriums (dies ist gegenwärtig das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen).

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) von 1995

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Arbeitsbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen.

2.2 UMSETZUNG DES REGIONALISIERUNGSGESETZES



Bei der Ausgestaltung des ÖPNV galten unter anderem folgende Zielsetzungen:

- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen orientieren.
- Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppe entsprechen.¹

Für die ÖPNV-Aufgabenträger galt es des Weiteren, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dabei sollte dargestellt werden,

- welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentliche Verkehrsanlagen vorhanden sind,
- welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV verfolgt werden,
- welche Maßnahmen dafür ergriffen werden sollen.

Nach Verabschiedung des „Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs“ stimmte die Niedersächsische Landesregierung in ihrer Sitzung am 4. Juli 1995 dem von Verkehrsminister Dr. Peter Fischer (1941-2019) vorgelegten Vertragsentwurf über die Gründung einer „Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen“ (PGN) zu. Der Minister wurde beauftragt, mit der „Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH“ (LEA) einen entsprechenden Vertrag zu unterzeichnen. Durch ihn wurde die LEA verpflichtet, diese Gesellschaft ins Leben zu rufen und das dafür benötigte Personal im Einvernehmen mit dem Land einzustellen.

In einem zweiten Schritt sollte das Land Niedersachsen von der LEA mindestens 51 % und höchstens 95 % übernehmen und gleichzeitig die PGN (damals zu 100 % im Eigentum der LEA) zur „Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen“ umfirmieren. Leiter der PGN wurde Dr.-Ing. Hans Engelmann (* 1952).²

Mit dieser Konzeption sollte es in nur neun Monaten gelingen, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ins Leben zu rufen.



3 KONSTITUIERUNG

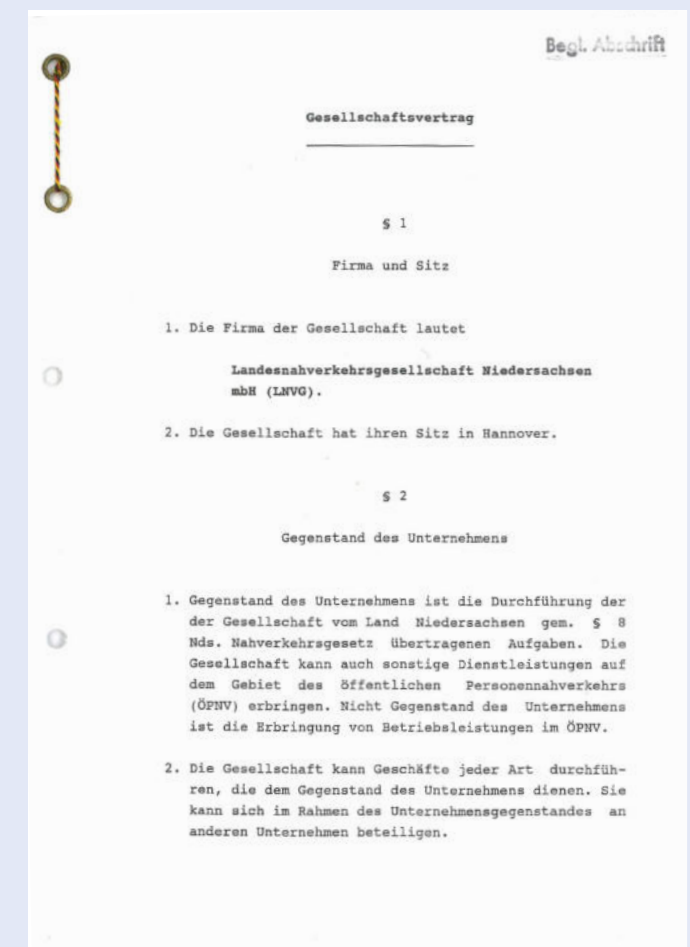
3 KONSTITUIERUNG

Die „Geburtsstunde“ der LNVG schlug am 26. März 1996. An diesem Tag erfolgte die Unterzeichnung des Gesellschaftsvertrags.

Das Stammkapital betrug 250.000 DM. Die Gesellschaft befand sich – und befindet sich bis heute – zu 100 % im Besitz des Landes Niedersachsen (Anteile anderer Gesellschafter an der Vorgängergesellschaft PGN waren zuvor vom Land mit einem „Geschäftsanteilsübertragungsvertrag“ übernommen worden).³

Gegenstand des Unternehmens ist die Durchführung der ihr vom Land Niedersachsen gemäß § 8 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) übertragenen Aufgaben. Die Gesellschaft kann auch sonstige Dienstleistungen auf dem Gebiet des ÖPNV erbringen. Ferner darf sie Geschäfte jeder Art durchführen, die dem Gegenstand des Unternehmens dienen. So kann sie sich auch im Rahmen des Unternehmensgegenstandes an anderen Unternehmen beteiligen.⁴

Die Aufgaben der LNVG liegen in der Planung, Koordination sowie der Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Niedersachsen mit Ausnahme der damaligen Zweckverbände Hannover und Braunschweig (heute Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig). Die LNVG ist Partner von Kommunen, kreisfreien Städten und Landkreisen sowie von Verkehrsplanern und Verkehrsunternehmen.⁵



Gesellschaftsvertrag der LNVG vom 26. März 1996

3 KONSTITUIERUNG

Dem Aufsichtsrat obliegen folgende Aufgaben:

- Überwachung der Geschäftsführung
- Zustimmungspflicht bei
 - a) Wirtschaftsplan (bestehend aus Erfolgsplan, Investitionsplan, Finanzplan und Stellenplan)
 - b) Planungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
 - c) Aufstellung von Mehrjahresprogrammen für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben
 - d) Aufstellung der sich daraus ableitenden Jahresbauprogramme
 - e) Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundeigentum oder grundstücksgleichen Rechten
 - f) Errichtung und Aufgabe von Zweigniederlassungen
 - g) Aufnahme und Gewährung von Darlehen sowie dem Kauf und Verkauf von Wertpapieren
 - h) Bestellung und Abberufung von Prokuristen
 - i) Abschluss, Änderung sowie Beendigung von Vereinbarungen (mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr)
 - j) sonstigen Rechtsgeschäften
 - k) allen Vorlagen der Geschäftsführer an die Gesellschafterversammlung⁷

Organe der LNVG sind:

- a) der oder die Geschäftsführer
- b) der Aufsichtsrat
- c) die Gesellschafterversammlung⁶

Der Aufsichtsrat besteht aus bis zu sechs Mitgliedern. Das Land Niedersachsen als Gesellschafter entsendet sie auf unbestimmte Zeit. Er kann diese jederzeit abberufen und durch andere ersetzen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats wird vom Gesellschafter bestimmt. Sein Stellvertreter (oder seine Stellvertreterin) wird vom Aufsichtsrat aus dem Kreis der Aufsichtsratsmitglieder gewählt.

Der Aufsichtsrat tagt regulär viermal jährlich.

Neben dem Aufsichtsrat kann die LNVG über einen oder mehrere Beiräte verfügen. Seine Aufgabe ist die Unterstützung des Aufsichtsrats, dem er Empfehlungen aussprechen kann. Die Mitglieder des Beirats werden vom Gesellschafter – dem Land Niedersachsen – auf unbestimmte Zeit entsendet. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende und dessen Stellvertreter gehören dem Gremium an.

Die Gesellschafter versammeln sich einmal jährlich. Dabei wird der Jahresabschluss festgestellt. Außerdem wird über die Verwendung des erzielten Gewinns sowie über die Behandlung etwaiger Verluste und die Entlastung des Aufsichtsrats sowie der Geschäftsführung beschlossen.

Erster Geschäftsführer der LNVG wurde Dr.-Ing. Hans Engelmann, der bereits die „PGN“

3 KONSTITUIERUNG

Dr.-Ing. Hans Engelmann

Geschäftsführer der PGN (Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen, Vorläufergesellschaft der LNVG) von 1995 bis 1996 sowie der LNVG im Jahr 1996

te er als Vorstandsmitglied zur Deutschen Bundesbahn sowie 1991 als Vorstand zur Deutschen Bundespost Telekom, wo er nach der Wiedervereinigung für den „Aufbau Ost“ zuständig war.⁸

Nach seiner Pensionierung im August 1995 baten ihn der niedersächsische Verkehrsminister Dr. Peter Fischer und dessen Staatssekretär Dr. Alfred Tacke, den Vorsitz des Aufsichtsrats der neugegründeten LNVG zu übernehmen. Als Geschäftsführer der LNVG konnte Pällmann Peter Neuber (1937-2013) gewinnen. Der aus Berlin stammende Jurist war nach seiner Zeit als Oberbürgermeis-



geleitet hatte. Die weitere Konstituierung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen übernahm aber bald ein anderer: Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann.

Der 1934 in Hilstrup (heute ein Stadtteil von Münster in Westfalen) geborene Jurist war in seiner beruflichen Laufbahn bereits früh mit der Bahn in Berührung gekommen – erst als Beamter der damaligen Deutschen Bundesbahn, anschließend im Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein. Nachdem er zwischen 1971 und 1974 als Beigeordneter im Großraum Hannover Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Finanzen gewesen war, bekleidete Pällmann ab 1974 die Position des Vorstandsvorsitzenden bei der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Hier gelang ihm die Zusammenführung des U-Bahnbaues der Stadt Hannover und des Straßenbahnbetriebs der üstra zu einem leistungsfähigen und richtungsweisenden Stadtbahnbetrieb sowie der Ausbau des Großraumverkehrs Hannover zu einem Stadt und Region umfassenden Verkehrsverbund. 1983 wechsel-



Wilhelm Pällmann († 2013)

Erster Aufsichtsratsvorsitzender der LNVG von 1996 bis 2000

3 KONSTITUIERUNG



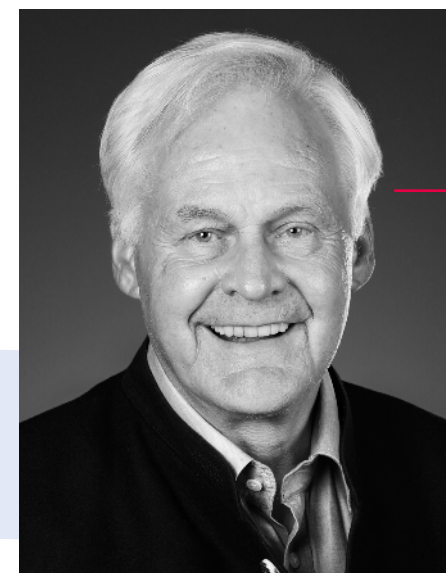
Peter Neuber († 2013)
Geschäftsführer der LNVG von
1996 bis 2001

ter der saarländischen Stadt Neunkirchen Staatssekretär im Niedersächsischen Finanzministerium gewesen. Anschließend hatte er die Immobilienverwaltung eines Krankenhauskonsortiums des Landes Niedersachsen geleitet.

Weitere „Geburtshelfer“ der ersten Stunde waren Dr. Wolf-Rüdiger Gorka und Dr. Wolfgang Wagner. Wie bereits erwähnt galt Gorka damals als Fachmann in Angelegenheiten der Bahn. Als Leiter des Schienenreferats im niedersächsischen Verkehrsministerium erwarb er sich eine hohe Anerkennung, so dass er einen Ruf als heimlicher Eisenbahnchef in Niedersachsen genoss. Pällmann trat in Kontakt mit Dr. Gorka und konnte auch ihn für eine Tätigkeit in der LNVG gewinnen, deren Gründung er maßgeblich vorangetrieben hatte. Im Sommer 1996 sollte Dr. Gorka in den Aufsichtsrat als stellvertretender Vorsitzender eintreten. Als Pällmann 2000 in den Ruhestand trat, folgte ihm Karl-Heinz Witt als Aufsichtsratsvorsitzender. Gorka übernahm am 1. August 2001 die Geschäftsführung der LNVG. Mitstreiter von Gorka war Dr. Wagner. Dieser wirkte viele Jahre als Prokurist in der LNVG und war ein zuverlässiger Garant dafür, dass die mit der Gründung der Gesellschaft verbundenen Ziele konsequent verfolgt und umgesetzt wurden. Die die sogenannten „nicht bundeseigenen Bahnen“

(NE-Bahnen). war das Modell für mehrere vergleichbare Gesellschaften in anderen Bundesländern, um – vom Bund mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet – modernen, attraktiven SPNV vor Ort zu organisieren.⁹

3 KONSTITUIERUNG



Dr. Wolf-Rüdiger Gorka
Geschäftsführer der LNVG
von 2001 bis 2008

Damals galt der Schienenpersonennahverkehr – nach Ansicht von Wilhelm Pällmann – als „Schmuddelkind“, mit dem sich kein echter Bundesbahner identifizieren wollte. Die Deutsche Bundesbahn legte Strecken mit geringer Verkehrsnachfrage relativ schnell still, anstatt sie an private Betreiber abzugeben.¹⁰ Pällmann war es vor allem zu verdanken, dass sich allmählich die Erkenntnis durchsetzte, die Bahn sei auch ein Nahverkehrsunternehmen und nicht nur für den Fernverkehr zuständig. Ferner galt es zu akzeptieren, dass nicht nur die DB erfolgreich „Eisenbahn konnte“, sondern auch privaten Bahnunternehmen – die sogenannten „nicht bundeseigenen Bahnen“ (NE-Bahnen). Erst später setzte ein allmähliches Umdenken ein. So war im Jahr 1992 die Bahnstrecke Stade – Bremervörde – Bremerhaven von den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH (evb) übernommen worden – übrigens positiv begleitet und unterstützt durch Dr. Gorka im Auftrag des Landes Niedersachsen. Hier sollte die LNVG ansetzen und den Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern

fördern. Für die Bundesbahn war es schwer nachvollziehbar, dass sich der Eisenbahnverkehr auch mit Triebwagen und Triebzügen (also Zugverbänden ohne Lokomotive) betreiben ließ und dabei sogar wesentlich kostengünstiger war als die traditionellen Nahverkehrszüge. Außerdem kam es zur Entdeckung des Integralen Taktfahrplans (ITF). Obwohl auch hier zunächst Bedenken dominierten, führten die offenkundigen Erfolge in Dänemark und der Schweiz zu einem Umbruch.

Trotz des großzügigen finanziellen Rahmens war es nicht Ziel der Regionalisierung, so viel SPNV anzubieten wie ökonomisch möglich, sondern dort einen attraktiven und modernen Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen, wo das aus verkehrssystematischen Gründen tatsächlich sinnvoll und unter wirtschaftlichen Aspekten vertretbar ist. Dies sollte die LNVG exemplarisch umsetzen. Mit ihren Erfolgen hat sie die grundsätzliche Richtigkeit der Bahnstrukturreform bestätigt. Aufgrund seiner großen Verdienste wurde Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann von der Bundesregierung im September 1999 zum Vorsitzenden der „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ berufen. Sie wurde auch als „Pällmann-Kommission“ bezeichnet.¹¹

Arbeitsgrundlage der LNVG sollte ein Konzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden. Was in den Teilen Niedersachsens sinnvoll erschien, die außerhalb der Großräume Braunschweig und Hannover lagen, hat im Juli 1997 die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen im sogenannten SPNV-Konzept im Detail formuliert. Darin legte sie Ziele fest, die bis zum Jahr 2002 realisiert werden sollten.¹²

Dazu zählte vor allem, den Nahverkehr auf der Schiene in Niedersachsen spürbar attraktiver zu gestalten. Als Maßnahmen zur Realisierung dieses Ziels dienten unter anderem:

- großflächige Einführung eines integralen Taktfahrplans
- Vernetzung mit Busfahrplänen
- gezielte Investitionen in Züge, Gleise und Bahnhöfe
- Nutzung marktwirtschaftlicher Mechanismen
- Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum Öffentlichen Personennahverkehr¹³

parks zu beseitigen. Investitionen flossen in eine verbesserte Ausstattung zahlreicher Bahnhöfe und Haltepunkte, einen höheren Fahrzeugkomfort sowie eine Verkürzung der Reisezeit. Damals galten in Niedersachsen 80 % aller Stationen als dringend erneuerungsbedürftig. Besonders auf den Nebenbahnen war der Nachholbedarf noch groß, aber auch bei manchen Bahnhöfen großer Städte. So fehlten bei den meisten Stationen barrierefreie Bahnsteige.¹⁵

Kernpunkte im SPNV-Konzept waren eine Analyse der Wettbewerbssituation im Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen sowie die Formulierung einer Strategie zur Mobilisierung des Wettbewerbs. Dazu ließ die LNVG die Möglichkeiten der „Gestaltung der SPNV-Politik des Landes Niedersachsen unter Berücksichtigung der Marktmacht der DB AG und sektoraler Interdependenzen in Schienenverkehr und -infrastruktur“ untersuchen.¹⁶ In dem im Mai 1999 vorgelegten Bericht wurde konstatiert, dass der Bereich Nahverkehr der DB AG (DB Regio) eine marktbeherrschende Wettbewerbsposition besitzt. Vor diesem Hintergrund war der Wettbewerb im SPNV alternativlos, um die vorhandenen Monopolstellungen aufzubrechen und Marktpreise auszuloten. Die LNVG verfolgte mit der Eröffnung des Wettbewerbs im SPNV das Ziel, den spezifischen Zuschussbedarf

Vor diesem Hintergrund galt es, jede Strecke mit Personennahverkehr zu untersuchen und dabei ausführlich zu bewerten. Aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen folgten Vorschläge zu neuen Angebotskonzepten und den sich daraus ergebenden Investitionsvorhaben – vor allem in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge. Die Umsetzung dieses Konzeptes gehörte fortan zu den vorrangigen Aufgaben der LNVG. Die Finanzierung erfolgte in Niedersachsen vor allem durch die Regionalisierungsmittel gemäß § 8 a.F. des Regionalisierungsgesetzes.¹⁴

Zunächst waren die größten Mängel in der Infrastruktur sowie der akute Nachholbedarf bei der Modernisierung des Fahrzeug-



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

(je Zugkilometer) bei gleicher oder verbesserter Qualität spürbar zu reduzieren. Attraktivere Angebote sollten zu einer Steigerung sowohl der Nachfrage als auch der Erlöse führen.¹⁷



Aktionstag zum Start der NordWestBahn im Weser-Ems-Netz auf den SPNV-Linien Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven / Osnabrück – Bremen / Wilhelmshaven – Esens

Bei Gründung der LNVG betrieb die DB Regio fast den gesamten niedersächsischen SPNV. Lediglich zwei Inselbahnen (Borkum, Langeoog) sowie die Strecke Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven wurden von privaten, kommunalen bzw. nicht bundeseigenen Anbietern betrieben. Dies entsprach 1,7 % der Betriebsleistungen im SPNV. Hier galt es, für die LNVG anzusetzen und mehr privaten Wettbewerbern die Chance zu bieten, in den SPNV einzusteigen.

Ein erster großer Schritt bei diesem Vorhaben war die öffentliche Ausschreibung eines Teilnetzes im nordwestlichen Niedersachsen – im Weser-Ems-Gebiet. Im Juli 1998 vergab die LNVG in einem Verkehrsgebiet von 7.630 km² mit etwa

1,3 Millionen Einwohnern die Bahnstrecken Delmenhorst – Hesepe, Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven und Sande – Esens an ein Konsortium aus Deutscher Eisenbahngesellschaft (DEG) und den Stadtwerken Osnabrück. Sie riefen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Osnabrück in der Rechtsform einer GmbH ins Leben. Zunächst wurden 75 Mitarbeiter eingestellt – davon auch einige in Oldenburg, dem zukünftigen Standort der zentralen Wartungswerkstatt für die Triebfahrzeuge. Für die Bedienung der etwa 290 km langen Strecken (etwa 10 % des niedersächsischen SPNV-Netzes) durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (neben der DB Regio) war es notwendig, dass der neue Betreiber auf Fahrzeuge zugreifen konnte, welche die LNVG mit Landesmitteln erworben hatte und die sie der neuen Gesellschaft gegen Mietzahlung zur Verfügung stellte. Dieser Fahrzeugpool der LNVG sollte es auch potenziellen Anbietern ohne eigene Schienenfahrzeuge ermöglichen, unter gleichen Voraussetzungen an einer Ausschreibung teilzunehmen wie Verkehrsunternehmen, die über eigene Fahrzeuge verfügten.¹⁸

Bei den ersten von der LNVG angeschafften Fahrzeugen handelte es sich um den Typ Coradia LINT 41 des Herstellers Alstom LHB (ehemals Linke-Hofmann-Busch) in Salzgit-ter. Damit leistete die LNVG einen Beitrag zum Erhalt wertvoller Arbeitsplätze.¹⁹

Das Fahrplankonzept in der Region Weser-Ems sah einen 1-Stundentakt für die Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück vor. Zwischen Esens, Sande und Wilhelmshaven wurde ein zweistündiges Zugangebot geschaffen. Auf der Strecke

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

zwischen Delmenhorst und Osnabrück, dessen Teilstück bis Hesepe nach den Planungen der früheren Deutschen Bundesbahn stillgelegt werden sollte, wurde ein 2-Stundentakt angestrebt. Die Geschwindigkeit auf den Strecken sollte sukzessive erhöht werden (zwischen Oldenburg und Osnabrück auf 120 km/h, auf den übrigen Strecken auf 80 km/h). Das Konsortium gab ihren Zügen den Namen „NordWest-Bahn“ (NWB) und nahm den Betrieb im November 2000 auf.²⁰

Mit dem Start der NWB erhöhten sich die Verkehrsleistungen im Bereich Weser-Ems von vorher 2,5 Millionen Zugkilometern (im Fahrplanjahr 1999/2000) auf 3,1 Millionen. Bereits im ersten Jahr sollte die Fahrgastnachfrage um 70 % steigen. Vor diesem Hintergrund wurde das Fahrplanangebot sukzessive erweitert und erreichte 2006 4,2 Millionen Zugkilometer. Die Fahrgastnachfrage stieg im gleichen Zeitraum um 130 %.²¹

Auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück konnte durch Schließung der Stationen Höttinghausen, Hemmelte und Alfhausen die Fahrzeit um etwa 20 Minuten auf unter 90 Minuten verkürzt werden. Auch auf der Strecke Esens – Sande – Wilhelmshaven, die wegen der Bus- und Fährverknüpfungen zu den Inseln Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge von großer touristischer Bedeutung ist, erhielten die Fahrgäste ein stündliches Angebot mit einer um 13 Minuten verkürzten Reisezeit. Nachdem bereits am 29. November 2002 der modernisierte Bahnhof am Endpunkt Esens eingeweiht worden war, wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 die Station Burghave reaktiviert.

Auf der Strecke Delmenhorst – Hesepe begann im September 2001 eine grundlegende Sanierung. Bis Ende 2002 erfolgte die Erneuerung der Gleise, bis Ende 2003 der Einbau der neuen Leit- und Sicherungstechnik. Durch ein neues zentrales elektronisches Stellwerk in Bramsche wurde das Personal entlang der Strecke entbehrlich. Außerdem wurden alle Züge über Delmenhorst hinaus bis nach Bremen verlängert, wodurch bei Fahrten in die Hansestadt ein Umstieg entfiel. Seit Ende 2003 bestand ein Stundentakt. Bereits nach drei Jahren hatte sich auf der einst unattraktiven Strecke der Personenverkehr verdreifacht – zwischen 1998 und 2008 sollte er sich sogar täglich von 1.040 Fahrgästen auf 6.900 erhöhen. Im November 2002 wurde der Bahnhof in Lutten reaktiviert.²² Im Februar 2005 sollte der Vertrag mit der NordWest-Bahn bis 2016 verlängert werden.²³

Bereits vor dem Start der NordWestBahn waren erste Neuerungen eingeführt worden. So wurde im Mai 1998 eine neue Perspektive für die Bahnstrecke Seesen



Alstom Coradia LINT 41 (LNVG-Fahrzeugpool, NordWestBahn) auf der Linie RB 58 Osnabrück – Bremen



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

– Herzberg am Harz geschaffen. Es galt durch spürbare Neuerungen die Attraktivität zu steigern, um damit mehr Fahrgäste im Berufs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr zu gewinnen. Dazu entwickelte die LNVG zusammen mit dem Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) und dem damaligen Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) sowie der Deutschen Bahn (DB AG) ein Fahrplankonzept, das einen Taktverkehr zwischen Bad Lauterberg und Braunschweig ermöglichte. So wurde zwischen Seesen – Herzberg und Bad Lauterberg wieder ein Sonntagsverkehr eingeführt.²⁴ Der parallele Busverkehr wurde im Gegenzug eingestellt.

Nachdem vor allem in den 1980er Jahren verschiedene Eisenbahnstrecken im Bereich des Vorharzes eingestellt worden waren (u. a. Derneburg – Salzgitter-Lebenstedt, Derneburg – Seesen) begann die LNVG nun nicht nur das Vorharzgebiet in den Blick zu nehmen, sondern das gesamte Harz-Weser-Netz.²⁵ Es umfasste 565 km Strecken, 39 Bahnhöfe und 26 Haltepunkte zwischen Weserbergland, Vorharz und südöstlicher Lüneburger Heide. Diese Strecken wurden innerhalb der DB Netz AG in eine eigene Organisation überführt.

Dabei blieben Netz und Transport weiterhin getrennt – im Gegensatz zu den sogenannten Regio-Netzen, bei denen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen unter einem Dach zusammengefasst sind.

Dazu wurde im Oktober 2004 ein Rahmenvertrag zwischen dem Land Niedersachsen, der LNVG, dem Zweckverband Großraum Braunschweig sowie dem DB Netz Mitte abgeschlossen. Allein die DB Netz investierte

über 320 Millionen Euro für das Harz-Weser-Netz, davon etwa 126 Millionen Euro für ein neues elektronisches Stellwerk in Göttingen. Bereits 1996 hatte dieses Netz eine erste Aufwertung durch den Anschluss an das Bahnstreckennetz Sachsen-Anhalt erfahren (Lückenschluss der Strecke Vienenburg – Stapelburg). Im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug!“ erfolgte die Umsetzung des neuen Südharz-Konzeptes 2004. Dazu gehörte unter anderem die Schaffung neuer Haltepunkte: Osterode am Harz Lege und Osterode am Harz Mitte (November 2004) sowie Bad Lauterberg im Harz Barbis (Dezember



2005). Letzterer ersetzte den (zusammen mit der Strecke Scharzfeld – Bad Lauterberg) im Dezember 2004 stillgelegten Bahnhof Bad Lauterberg.²⁶ Ferner verkehrten mehr Nahverkehrszüge auf der Strecke zwischen Seesen und Herzberg mit zusätzlichen Frühverbindungen zwischen Herzberg und Braunschweig. Ab Dezember 2004 wurde auch das Busangebot im Südharz deutlich aufgewertet mit verbesser-

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

ten Anschlüssen an die Züge in Herzberg (Harz).²⁷

Auch weiter nördlich erfolgte ein weiterer Lückenschluss: Am 19. Dezember 1999 hieß es „Freie Fahrt“ zwischen Salzwedel und Uelzen. Mit dem „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3“ wurden die Bahnnetze im nordöstlichen Niedersachsen sowie in der zu Sachsen-Anhalt gehörenden Altmark verbunden. Dazu lud die LNVG zusammen mit dem Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) als Besteller des SPNV sowie die DB AG Niedersachsen/Bremen und Sachsen-Anhalt als beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bürger der Region zum Feiern ein. Mit dem Lückenschluss entstanden preislich und zeitlich attraktive Bahnverbindungen für die Altmärker nach Hamburg (Salzwedel – Hamburg in unter 90 Minuten) und für die Uelzener nach Stendal und Magdeburg.²⁸

Das Ziel der LNVG, die Bahnhöfe als Zugang zum SPNV einladend und komfortabel zu gestalten, unterstützte das Land Niedersachsen auch in Bezug auf Lüneburg und Uelzen. In Uelzen beteiligte sich das Land an einem Projekt als regionaler Beitrag zur Weltausstellung EXPO 2000. Schwerpunkt dieser Maßnahmen waren dabei die Umgestaltung des Gebäudes und der Bahnsteiganlagen nach den Ideen und dem Konzept des Wiener Künstlers Friedensreich Hundertwasser (1928-2000). Die Ausführung der Pläne oblag den Architekten Peter Pelikan und Heinz M. Springmann, mit denen Hundertwasser auch an anderen seiner architektonischen Projekte immer wieder zusammengearbeitet hatte. Bereits im Dezember 1999 konnte die LNVG die

erste Tranche (1,9 Millionen DM von 4,2 Millionen DM) freigeben.

Am 25. November 2000 fand die feierliche Einweihung des neuen Bahnhofs statt. Die umgestaltete Bahnstation hat sich seitdem zu einer Touristenattraktion entwickelt und zählt jährlich über 450.000 Besucher. Im Zeitraum 2006/2007 wurde der Bahnhof mit dem vom Bund und dem Land Niedersachsen geförderten Programm „Niedersachsen ist am Zug!“ für 5,5 Millionen Euro modernisiert. Dabei wurden alle Bahnsteige den aktuellen Standards angepasst und barrierefrei erreichbar. Außerdem konnten von Hundertwassers ehemaligem Entwurf bis dahin noch fehlende Details umgesetzt werden.²⁹

In Lüneburg wurden mit Mitteln des Landes Niedersachsen die Bahnsteige barrierefrei ausgebaut und zum Teil erhöht, um damit



Bahnhof Uelzen, Empfangsgebäude (gestaltet nach den Entwürfen von Friedensreich Hundertwasser)



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

beim Einsatz neuer Doppelstockwagen einen stufenlosen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.³⁰

Auch in der Lüneburger Heide wurde der SPNV weiter optimiert. Nachdem es in den 1970er Jahren Überlegungen gab, den nördlichen Teil der Strecke (zwischen Buchholz (Nordheide) und Soltau) stillzulegen, suchte der dagegen gebildete Aktionskreis „Rettet die Heidebahn“ ab 1982 die Zusammenarbeit mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium. Sie wurde seit 1996 mit der LNVG fortgeführt.

Nach der Expo in Hannover konnten ab November 2000 Pendler aus Soltau wieder umsteigefrei Hannover erreichen. Auch die Fahrzeit verkürzte sich, da die Züge innerhalb des Großraumverkehrs Hannover (GVH) nur noch in Mellendorf und Langenhagen Mitte hielten. Sie betrug zwischen Hannover und Soltau nur noch 90 Minuten. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Heidebahn 2001 startete die LNVG zusammen mit der DB eine Werbekampagne. Als Maskottchen diente der Heidebahn das Schaf „Wolli“. Neben einer Plakat-Werbeaktion, Plüschi-uren sowie verschiedenen Prospekten und Broschüren wurde zudem je ein Triebwagen der Baureihen 614 und 628 mit dem neuen Heidebahn-Logo beklebt.³¹

SPNV sowie die DB AG Niedersachsen/ Bremen und Sachsen-Anhalt als beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bürger der Region zum Feiern ein. Mit dem Lückenschluss entstanden preislich und zeitlich attraktive Bahnverbindungen für die Altmärker nach Hamburg (Salzwedel – Hamburg in unter 90 Minuten) und für die Uelzener nach Stendal und Magdeburg.

Das Ziel der LNVG, die Bahnhöfe als Zugang zum SPNV einladend und komfortabel zu gestalten, wurde vom Land Niedersachsen auch in Bezug auf Lüneburg und Uelzen unterstützt. In Uelzen beteiligte sich das Land an einem Projekt als regionaler Beitrag zur Weltausstellung EXPO 2000. Schwerpunkt dieser Maßnahmen waren dabei die Umgestaltung des Gebäudes und der Bahnsteiganlagen nach den Ideen und dem Konzept des Wiener Künstlers Friedensreich Hundertwasser (1928-2000). Die Ausführung der Pläne oblag den Architekten Peter Pelikan und Heinz M. Springmann, mit denen Hundertwasser auch an anderen seiner architektonischen Projekte immer wieder zusammengearbeitet hatte. Bereits im Dezember 1999 konnte die LNVG die erste Tranche (1,9 Millionen DM von 4,2 Millionen DM) freigeben.

Am 25. November 2000 fand die feierliche Einweihung des neuen Bahnhofs statt. Die umgestaltete Bahnstation hat sich seitdem zu einer Touristenattraktion entwickelt und zählt jährlich über 450.000 Besucher. Im Zeitraum 2006/2007 wurde der Bahnhof mit dem vom Bund und dem Land Niedersachsen geförderten Programm „Niedersachsen ist am Zug!“ für 5,5 Millionen Euro modernisiert. Dabei wurden alle Bahnsteige den aktuellen Standards angepasst und barrierefrei erreichbar. Außerdem konnten von Hundertwassers ehemaligem Entwurf bis dahin noch fehlende Details umgesetzt werden.

In Lüneburg wurden mit Mitteln des Landes Niedersachsen die Bahnsteige barrierefrei ausgebaut und zum Teil erhöht, um damit beim Einsatz neuer Doppelstockwagen

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

einen stufenlosen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

Ab dem 1. August 2001 mussten Fahrgäste an Werktagen bei einer Vielzahl von Zügen nicht mehr zwischen Hannover und Buchholz (Nordheide) umsteigen. Für diese Angebotsverbesserung mussten in Büsenbachtal und Soltau Nord die Bahnsteige ausgebaut und die Signaleinrichtungen angepasst werden. Danach konnten auch längere Züge aus dem südlichen Teil der Strecke bis nach Buchholz (Nordheide) bzw. Hamburg-Harburg weitergeführt werden. Das Land Niedersachsen hat sich an den Kosten mit Fördermitteln von insgesamt 270.000 DM beteiligt.³²

Ein besonderer Aspekt ist die Einbeziehung von Streckenabschnitten der Heidebahn in

bestehende Verkehrsverbünde, wie beim Abschnitt Schwarmstedt – Bennemühlen, der zum Regionaltarif des Großraums Hannover gehört. Der Abschnitt Buchholz (Nordheide) – Handeloh im Landkreis Harburg wurde in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) integriert – das Tarifgebiet sollte später bis Soltau erweitert werden. Am HVV ist auch die LNVG mit 2 % beteiligt. Die LNVG trat dem HVV mit Wirkung zum 1. Januar 1997 bei. Die Fahrzeit von Hamburg bis Handeloh beträgt knapp 45 Minuten, wobei in Buchholz (Nordheide) umgestiegen werden muss.³³

Die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover und ihr umgebender Großraum war einer der letzten Ballungsräume in Deutschland, der ein S-Bahn-Netz erhielt. Dies geschah im Jahr 2000 aus Anlass der



„Wolli“, das Schaf (Maskottchen anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Heidebahn Hannover – Soltau – Buchholz (Nordheide) im Jahr 2001)



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006



S-Bahn Hannover, ET 424
(DB Regio) bei Abfahrt an der
Station Holtensen/Linderte

im selben Jahr in Hannover durchgeführten Weltausstellung EXPO. Der S-Bahn sollte dabei eine wichtige Funktion für die Mobilität der Besucher zukommen.

Nachdem Hannover den Zuschlag zur Ausrichtung der EXPO 2000 erhalten hatte, war im November 1990 ein erster Ausbaupvertrag zwischen dem Land Niedersachsen, dem damaligen Kommunalverband Großraum Hannover (KGH) und der DB unterzeichnet worden. Der „erste Rammschlag“ für den Bau der S-Bahn Hannover erfolgte am 5. Oktober 1993. Bis zur vollständigen Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes im Jahr 2000 wurden in verschiedenen Ausbauphasen zusätzliche Gleise verlegt und Bahnhöfe erneuert oder sogar neu erbaut (wie Hannover Messe/Laatzen oder Hannover Karl-Wiechert-Allee). Die Strecke Langenhagen – Bennemühlen wurde im Rahmen der S-Bahn Hannover elektrifiziert. Für den Einsatz im S-Bahn-Verkehr wurden 1995 40 Elektrotriebwagen der Baureihe 424 bei dem Konsortium Adtranz/Siemens/

DWA bestellt. Den Löwenanteil der Kosten (insgesamt 125 Millionen Euro) trug das Land Niedersachsen. Aufgrund technischer Probleme sollten diese jedoch erst nach der EXPO zum Einsatz kommen.³⁴

Vier der fünf geplanten Linien gingen am 28. Mai 2000 zur EXPO an den Start. Die Aufnahme des regulären Betriebs mit angepassten und erweiterten Linienführungen erfolgte erst am 5. November 2000. Die fünf Strecken gingen zum Teil weit über die Region Hannover hinaus – u. a. mit den Städten Celle, Hameln und Nienburg. Die Strecken S 1 mit dem Endpunkt Minden und S 5 mit Paderborn (seit Dezember 2004) führen sogar nach Nordrhein-Westfalen.³⁵ Mit der Linie S 5 erhielt pünktlich zu Beginn der EXPO der Flughafen Hannover (in Langenhagen) Anschluss an das Schienennetz.

Die erste in Niedersachsen reaktivierte Bahnstation war im Mai 2000 Dörverden (an der Strecke Nienburg – Verden).³⁶ Sie war 1979 wegen zu geringer Nachfrage stillgelegt worden. Nachdem sich die Gemeinde sehr für die Wiedereröffnung ihres Bahnhofs engagiert hatte, ergab eine Machbarkeitsstudie ein positives Ergebnis. Daraufhin investierte die LNVG in Bahnsteige, Fahrradabstellanlagen und -boxen sowie die P+R-Anlage. In Dörverden können beide Bahnsteige vom Bahnübergang aus barrierefrei erreicht werden.³⁷

Im Januar 2001 lag der LNVG der Untersuchungsbericht zur Reaktivierung von (stillgelegten) Bahnhöfen vor. Von den 24 untersuchten Haltestellen wiesen 15 ein positives volkswirtschaftliches Ergebnis

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006



Bahnhof Dörverden an der Strecke
Hannover – Nienburg – Bremen

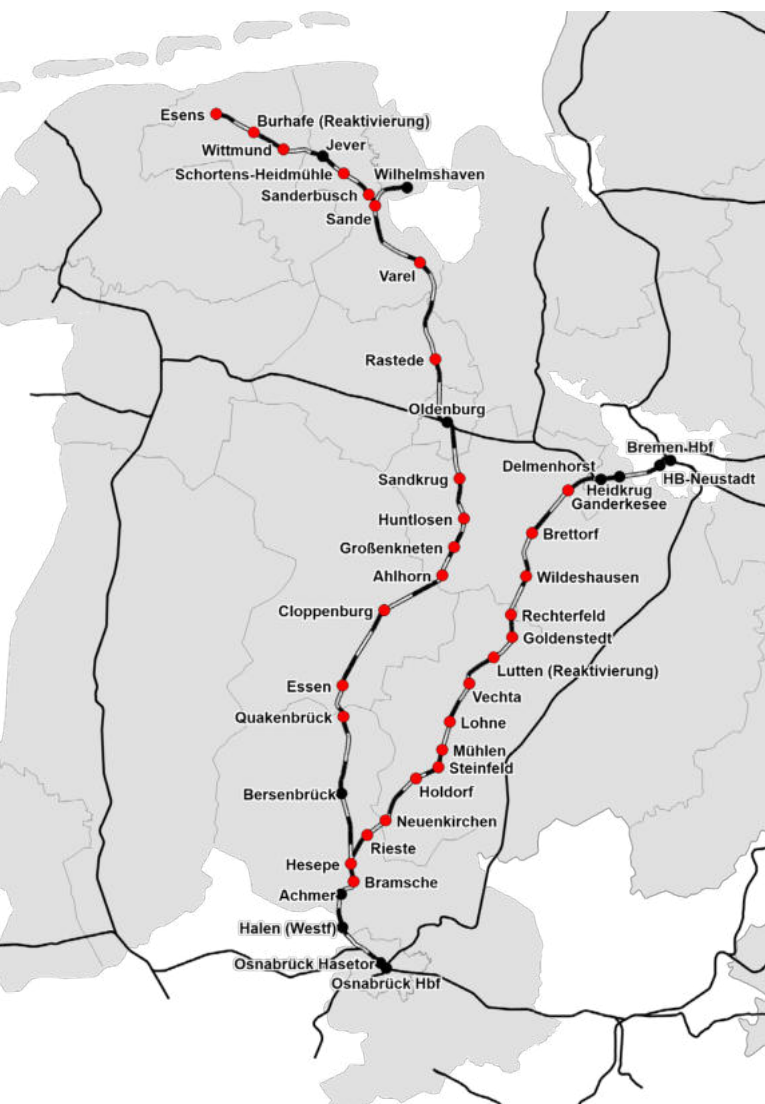
aus. Daraus folgte, dass – rein mathematisch betrachtet – mit Investitionskosten von rund 10 Millionen DM für etwa 10.000 Einwohner aus dem nahen Einzugsbereich ein zu Fuß leicht erreichbarer SPNV-Zugang geschaffen werden konnte. Damit ließen sich rund 5.300 Fahrgäste für den Schienenpersonennahverkehr gewinnen, von denen 2.900 mit dem Auto gefahren wären.

Die LNVG beschloss im September 2001 den weiteren Ausbau von 30 Bahnhöfen im Teilnetz Weser-Ems ab Februar 2002 im Gesamtvolumen von 29 Millionen DM sowie im übrigen Niedersachsen von bis zu 32 weiteren Stationen.³⁸ Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur optischen Verbesserung oder zur Modernisierung von 160 Stationen ergriffen. Für diese Projekte investierte die LNVG 85 Millionen Euro. Auf diese Weise

konnten bis Ende 2005 insgesamt 60 % der niedersächsischen Bahnhöfe modernisiert oder teilsaniert werden. Herausragende Bahnhofsprojekte waren (neben den bereits erwähnten Stationen Lüneburg und Uelzen) Delmenhorst, Göttingen, Hameln und Oldenburg. Mit Lutten (Landkreis Vechta) 2002, Wesseln (Landkreis Hildesheim) 2003 sowie Osterode am Harz Mitte und Osterode am Harz Lege 2004 konnten weitere Stationen reaktiviert werden.³⁹

Die Basis dieser Reaktivierungen bildete das ebenfalls 2001 aufgelegte Programm „Niedersachsen ist am Zug!“, das im Juni 2001 von der niedersächsischen Verkehrsministerin Dr. Susanne Knorre vorgestellt wurde. Darin wurden Strategien für den SPNV in Niedersachsen bis 2005 entwickelt.

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006



Modernisierte Stationen zum Start des Weser-Ems-Netzes im Jahr 2002 (rot markiert)

Das Finanzierungsvolumen betrug rund 800 Millionen Euro. Zahlreiche Züge wurden danach mit dem Logo „Niedersachsen ist am Zug“ markiert.

Zum Ausbau der Schieneninfrastruktur förderte das Land Niedersachsen Projekte von hoher verkehrlicher und strukturpolitischer Bedeutung – unter anderem durch eine Vorfinanzierung. Dazu zählten der Ausbau des Eisenbahnknotens Lehrte und die Planungen für ein drittes Gleis zwischen Stelle und Lüneburg. Ferner beteiligte sich das Land am Bau der Eichenberger Kurve (bei Göttingen), dem zweigleisigen Ausbau der Deisterstrecke Weetzen – Egestorf (im Zuge der S-Bahn Hannover) sowie dem Ausbau der Strecke Hildesheim – Goslar – Vienenburg für den Einsatz von Neigetechnik (Dieseltriebwagen der Baureihe 612 für den Regional-Express zwischen Hannover und Halle (Saale)).

Im Herbst 2001 vergab die LNVG den SPNV-Betrieb für zwei weitere Bahnstrecken an private Betreiber: ein Bieterkonsortium vier norddeutscher Bahnunternehmen (NiedersachsenBahn GmbH, bestehend aus den Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) und den Eisenbahnen- und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH (evb), Hamburger Hochbahn AG sowie Bremer Straßenbahn AG) erhielt den Zuschlag für den Regional-Express-Verkehr zwischen Hamburg und Bremen sowie zwischen Hamburg und Uelzen. Die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgte unter dem Namen „metronom“ im April 2002. Die Betriebsaufnahme fand im Dezember 2003 statt. Die metronom-Zugseinheiten sollten das

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

Programm-Ziele „Niedersachsen ist am Zug!“

- Fortschreibung des SPNV-Konzepts
- Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur
- attraktivere Stationen
- neue Vertriebskonzepte
- Verbesserung des Fahrplanangebots
- Modernisierung des Fahrzeugparks
- Stärkung des Wettbewerbs
- Ausweitung und Gründung von Verkehrsverbünden⁴⁰

Platzangebot um durchschnittlich 250 Plätze pro Zug gegenüber vor 2003 erhöhen.

Eine weitere Strecke – die Lammetalbahn zwischen Hildesheim und Bodenburg im Landkreis Hildesheim – wurde zusammen mit der Weserbahn zwischen Löhne (Westf.) – Hameln und Elze an das Konsortium „eurobahn“ vergeben. Dazu gehörten Rhenus Keolis GmbH & Co. KG (Hauptsitz Mainz) und die Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH (vbe) (Sitz Extertal). Danach folgten umfangreiche Sanierungen. Dafür wurden insgesamt mehr als 8 Millionen Euro allein im Bereich der Lammetalbahn investiert. So konnte der Oberbau der Strecke modernisiert und damit die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h gesteigert werden. Neben automatischen Bahnübergangssicherungen ermöglichte der Stichstreckenblock dort einen personalfreien und damit langfristig wirtschaftlicheren Betrieb. Daneben begann man im Oktober 2003 damit, die vorhandenen Stationen zu modernisieren. Außerdem wurde der ehemalige Haltepunkt Wesseln reaktiviert sowie am Solebad in Bad Salzdetfurth ein neuer Haltepunkt eingerichtet.⁴¹

Der neue Endpunkt Bodenburg ersetzte den 500 Meter weiter südlich gelegenen alten Bahnhof. Die Station wurde mit einer Bus-Umsteigeanlage versehen. Ein kombinierter Bahnsteig für Bus und Zug ermöglicht es seitdem Reisenden, mit kurzem Umsteigeweg ihre Anschlüsse (unter anderem nach Bad Gandersheim oder Bockenem) zu erreichen. Hinzu kamen kommunale Maßnahmen im Umfeld der Haltepunkte wie P+R- und B+R-Anlagen. Mit der Betriebs-



Förderprogramm „Niedersachsen ist am Zug!“



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

aufnahme der eurobahn im Dezember 2003 wurde das Busangebot im Lammetal zugunsten der Schiene eingestellt.



Doppelstock-Steuerwagen (LNVG-Fahrzeugpool, metronom) auf der Linie RE 2 Göttingen – Hannover – Uelzen

Gleichzeitig weitete die LNVG das bestellte Verkehrsangebot auf der Schiene um 160 % aus. Die eurobahn betrieb die beiden Strecken der Lamme- und der Weserbahn vom 14. Dezember 2003 an (bis Ende 2011). Sie mietete von der LNVG elf Fahrzeuge der Baureihe Coradia LINT 41 der Firma Alstom in Salzgitter.

Im Februar 2002 beteiligte sich die LNVG mit Fördermitteln am Ausbau der Bahnhofs Hildesheim Ost. Bahn und Stadt Hildesheim rechneten mit Gesamtausgaben von ca. 1,1 Millionen Euro; hinzu kamen Landesmittel in Höhe von 800.000 Euro, die über die LNVG bereit gestellt wurden.⁴²

Die längste in Niedersachsen durchgehend betriebene Strecke ist mit 283 Kilometern die Relation Hannover – Bremen – Norddeich. Dieser Linie kommt eine hohe Bedeutung für den Tourismusverkehr an die Nordseeküste zu. Außerdem dient sie

dem Berufsverkehr in den Ballungsräumen Bremen und Hannover.

Zur Optimierung der Qualität investierte die LNVG in 40 neue komfortable Doppelstockwagen sowie acht neue Lokomotiven der Baureihe 146 der Firma Bombardier. An den Beschaffungskosten für Loks und Wagen in Höhe von 66 Millionen Euro beteiligte sich das Land Niedersachsen zur Hälfte. Die modernen Wagen waren luftgefedert, klimatisiert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen.

Durch die modernen Fahrzeuge und ein konsequentes Marketing-Konzept konnten schon im Jahr 2004 Fahrgaststeigerungen von ca. 30 % erreicht werden. Bereits ab Dezember 2002 wurde in der Richtung Bremen – Norddeich eine Reisezeitverkürzung von fast 20 Minuten erzielt. Zum Fahrplanwechsel 2005 verkürzte sich auch die Reisezeit in Richtung Norddeich – Bremen durch Verlegung der Zugkreuzung von Westerstede-Ocholt nach Augustfehn und Reduzierung der Standzeit in Oldenburg um 18 Minuten. In Leer wurden ab Dezember 2002 sieben Zugpaare für den grenzüberschreitenden Anschluss nach Groningen (Niederlande) eingerichtet.⁴³ Ab Dezember 2003 sollte sich durch bessere Koordination der Umstiege in Leer die Fahrzeit zwischen Oldenburg und Groningen um bis zu 50 Minuten verkürzen.⁴⁴ Seit Dezember 2005 erfolgte die Bedienung der Strecke Groningen – Leer durch das niederländische Unternehmen ARRIVA/NoordNed. Mit neuen Zügen des schweizerischen Herstellers Stadler, die sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden zugelassen waren, entfiel im Herbst 2006 der Umstieg

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

an der Grenze – womit die Fahrzeit um 15 Minuten verkürzt werden konnte.⁴⁵

Zum Marketing-Konzept der LNVG zählte auch eine Ausstellung „Moderne Bahn in Niedersachsen“. Initiatoren waren die Parlamentariergruppe Bahn Niedersachsen, die DB AG und die LNVG.

Sie wurde am 5. Juni 2002 im Niedersächsischen Landtag als Wanderausstellung eröffnet.⁴⁶

Im Oktober 2002 fand eine Fachtagung von LNVG und Niedersächsischem Städtetag zum Ausbau von Bahnhöfen statt. Sie wurden als Visitenkarten für Bahn, Städte und Gemeinden in den Mittelpunkt gestellt. Der Geschäftsführer der LNVG Dr. Wolf-Rüdiger Gorka betonte in seinem Referat, dass in den vergangenen fünf Jahren bereits 20 % der 360 niedersächsischen Stationen modernisiert worden seien. Während der Tagung erklärten sich sowohl die Bahntochter DB Station&Service AG als auch das Land Niedersachsen bereit, mindestens 70 Millionen Euro in die Modernisierung der Stationen zu investieren. Für Fahrgäste und Besucher soll der Aufenthalt an diesen Bahnhöfen in Zukunft angenehmer werden. Neue Wetterschutzhäuser, leichteres Orientieren anhand eines Wegeleitsystems, beleuchtete und hell renovierte Bahnsteigtunnel und eine moderne, bequeme Ausstattung des Bahnsteigs sollen u. a. wesentlich dazu beitragen. Vor diesem Hintergrund verlängerte das Land sein Projekt „Niedersachsen ist am Zug!“ bis 2007.

Am 27. Januar 2003 schlossen das Land Niedersachsen und die Deutsche Bahn AG

einen Verkehrsvertrag. Seine Laufzeit betrug zehn Jahre. Es regelte nicht nur Qualität, Fahrplanangebot und Pünktlichkeit im SPNV, sondern umfasste auch zusätzliche Investitionen der DB AG bis 2006 über 167 Millionen Euro. Sie sollten in die Anschaffung neuer und attraktiver Fahrzeuge fließen.⁴⁷

Das Jahr 2003 brachte weitere Verbesserungen im Weser-Ems-Netz. Seit Februar dieses Jahres verkehrten durchgehende Züge zwischen Wilhelmshaven und



Ausstellung „Moderne Bahn in Niedersachsen“



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

Bremen. Außerdem wurden ab November 2003 moderne vom Land Niedersachsen geförderte Doppelstockwagen sowie



Lokomotiven auf der Strecke Bremerhaven – Bremen – Osnabrück eingesetzt. Damit konnte eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 99 km/h erreicht und die Fahrzeit von Endpunkt zu Endpunkt um 62 Minuten minimiert werden.⁴⁸ In Bremerhaven besteht seitdem ein Übergang mit kurzen Umsteigezeiten zu den Dieseltriebwagen der „Nordseebahn“ nach Cuxhaven, dessen Bahnhof gleichzeitig eine umfangreiche Sanierung erfuhr. Während zwischen Bremen und Osnabrück fortan die RE-Linie im Stundentakt verkehrte, wurde zwischen Bremerhaven und Bremen an allen Wochentagen ein Zweistundentakt angeboten. Parallel verkehrte in der gleichen Relation die stündliche RB-Linie Bremerhaven – Bremen.⁴⁹ Ab 2004 wurde während der Urlaubssaison (April bis Oktober) an Samstagen und Sonntagen zweimal täglich eine Direktverbindung zwischen Bremen und Cuxhaven geschaffen.⁵⁰

Die LNVG sorgte jedoch nicht nur für Qualitätsverbesserungen bei Strecken, Bahnhöfen und Fahrzeugen, sondern auch für Personen mit Beeinträchtigungen. So wurde im Juli 2003 ein neuer Service für höreingeschränkte Menschen am Hauptbahnhof Osnabrück eingerichtet. Er ermöglichte es in ihrem Hörvermögen beeinträchtigten Bürgern und Fahrgästen künftig Informationen besser verstehen können. Dafür wurde am Service-Point in Zusammenarbeit mit DB Telematik eine induktive Höranlage und ein spezielles Mikrofon installiert. Schwerhörige, deren Hörgeräte eine sogenannte „Telefonspule“ enthalten, brauchen das Hörgerät nur auf Stellung „T“ stellen und können damit ohne weiteres Zusatzgerät die gewünschten Informationen fast ohne störende Nebengeräusche hören.⁵¹

Im Oktober 2003 unterzeichneten der damalige niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Walter Hirche und Dr. Wolf-Rüdiger Gorka als LNVG-Geschäftsführer mit Vertretern der DB Regio AG und der S-Bahn Hamburg einen Vertrag zur Weiterführung der S-Bahn-Linie 3 von Hamburg-Neugraben bis Stade ab Dezember 2007. Die Laufzeit betrug zehn Jahre und eine Streckenleistung von 700.000 Zugkilometern pro Jahr auf dem niedersächsischen Streckenteil. Damit sollte sich eine direkte, umsteigefreie Verbindung zwischen dem Landkreis Stade und der Hamburger Innenstadt ergeben. Im sogenannten „Nassen Dreieck“ (zwischen Hamburg, Bremen und Cuxhaven) wurde bereits vor Gründung der LNVG eine Eisenbahnstrecke (Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven) mit der evb durch eine private Gesellschaft betrieben. Ihre Fahrzeugflotte konnte 2003 durch neun fabrikneue LINT-Triebwagen

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

aus dem Fahrzeugpool der LNVG verstärkt und gleichzeitig ein vollständig erneuerter Wartungsstützpunkt in Bremervörde in Betrieb genommen werden. Seit Dezember 2003 verkehrten diese Triebwagen nicht nur zwischen Bremerhaven und Hamburg-Neugraben, sondern auch in Kooperation mit DB Regio als „Nordseebahn“ auf der Strecke Cuxhaven – Bremerhaven.⁵²

Auch 2004 konnten wichtige Bahnhöfe in Niedersachsen saniert werden. An den Kosten für die Projekte beteiligte sich das Land Niedersachsen – vertreten durch die LNVG – mit 3,1 Millionen Euro. So wurde die Sanierung des denkmalgeschützten Bahnhofs der größten Harzer Kurstadt Bad Harzburg sowie das Sofortprogramm für den Bahnhof in Celle abgeschlossen. Gleichzeitig begannen die Arbeiten an den Stationen in Hameln und Hannoversch Münden, der südlichsten Stadt Niedersachsens.⁵³

Mit Beginn des Jahres 2005 erhielt die LNVG neue Aufgaben. Infolge der Verwaltungsreform wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2005 die Bezirksregierungen in Niedersachsen aufgehoben. Dabei kam es zur Übertragung von Befugnissen dieser ehemaligen Institutionen auf die LNVG. Dazu zählten vor allem Belange des Personenbeförderungsgesetzes. So erhielt die LNVG die Zuständigkeit für die Förderung sämtlicher den Bus-, Straßenbahn- und Schienenpersonennahverkehr betreffenden Investitionsvorhaben. Im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen sollten die für die Optimierung des Nahverkehrs bestimmten Fördermittel dort zum Einsatz gelangen, wo sie für die Fahrgäste den größten Nutzen entfalteten. Dabei verstand sich die LNVG nicht nur als

Genehmigungsbehörde, sondern vor allem als Partner und Wegbegleiter, der die Antragsteller hinsichtlich des sinnvollen Einsatzes von Fördermitteln berät und durch das Antragsverfahren leitet.⁵⁴

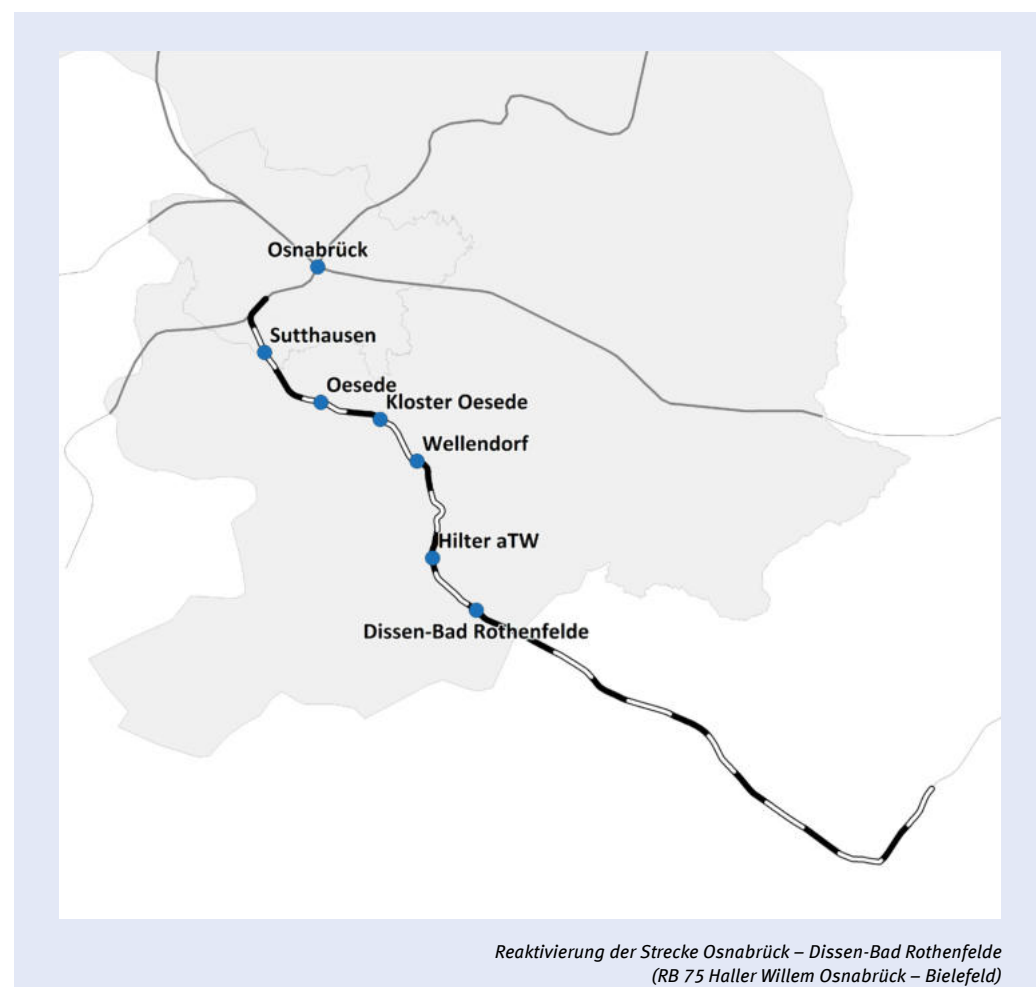


2005 neu hinzu gekommene Förderungsschwerpunkte waren der Bau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB), Park+Ride-, Bike+Ride- sowie Auch die Förderung von Ausbaumaßnahmen im Stadtbahnbereich sowie Busbeschaffungen und Bushaltestellen zählten nun zum Aufgabenbereich der LNVG. Dabei sollte die Bearbeitung aktueller Vorhaben oberste Priorität genießen – aber auch übernommene Projekte galt es abzuschließen. Die zum Teil unterschiedlichen Vorgehensweisen der früheren Bezirksregierungen bei der Bearbeitung von Förderanträgen wurden von nun an von der LNVG vereinheitlicht.⁵⁵

Im Jahr 2005 sollte erstmals in der jungen Geschichte der LNVG Niedersachsen eine stillgelegte Bahnstrecke reaktiviert



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006



werden. Auf der Strecke zwischen Osnabrück – Dissen – Bad Rothenfelde – der sogenannte „Haller Willem“ – war der Personenverkehr 1984 eingestellt worden, 1993 auch der Güterverkehr. Dagegen war der südliche Teil der Strecke zwischen Dissen – Bad Rothenfelde und Brackwede (Bielefeld) im Vorfeld der Weltausstellung EXPO 2000 mit finanzieller Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen mit neuen Fahrzeugen und verdichtetem Fahrplan deutlich aufgewertet worden. Die 1990 ins Leben gerufene „Initiative Haller Willem“ setzte sich für den niedersächsischen Streckenteil ein. Schließlich übernahm im Jahr

2000 die „Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH“ (VLO) die Infrastruktur von der DB AG. Nachdem die LNVG in einer Untersuchung die Reaktivierungswürdigkeit von Strecken für den SPNV ermittelt hatte, beschloss die niedersächsische Landesregierung die Wiederaufnahme des Personenverkehrs.⁵⁶

Im Januar 2003 unterzeichneten Landesregierung, LNVG und VLO einen Bau- und Finanzierungsvertrag. Auch der Betrieb der Infrastruktur wurde für 20 Jahre geregelt. Daraufhin erfolgte zwischen Januar 2004 und Frühjahr 2005 die komplette Erneue-

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006



Bombardier Talent (NordWestBahn) auf der Linie RB 75 Osnabrück – Bielefeld (Haller Willem)

rung des Oberbaus, der Bau von vier Haltepunkten und eines Kreuzungsbahnhofs, Sanierungsmaßnahmen an Brücken, die neue signaltechnische Ausrüstung sowie die technische Sicherung von 23 Bahnübergängen. Im Juni 2005 konnte die reaktivierte Strecke ihren Betrieb aufnehmen. Seitdem verkehrten Züge im Stundentakt zwischen Osnabrück und Bielefeld. Betreiber der gesamten Strecke wurde die NordWestBahn.⁵⁷

Seit dem 11. Dezember 2005 betrieb die metronom Eisenbahngesellschaft den Personennahverkehr auf den Strecken Uelzen – Hannover sowie Hannover – Göttingen. Auch hier sind Fahrzeuge des LNVG-Fahrzeugpools unterwegs.⁵⁸

Das Jahr 2006 stand vor allem im Zeichen des zehnjährigen Bestehens der LNVG. Mit den Vergaben an private Anbieter leistete sie Pionierarbeit im Wettbewerb. All dieser Erfolge wurde auf einer Jubiläumsfeier gedacht und auch von zahlreichen Rednern gewürdigt. Sie fand – wie könnte es bei einem Unternehmen wie der LNVG auch nicht anders sein – in einem Bahnhof statt – im Veranstaltungszentrum Hannover-

Leinhausen. Am 10. Mai 2006 versammelten sich dort nicht nur zahlreiche Vertreter aus der Politik wie Staatssekretär Joachim Werren vom niedersächsischen Verkehrsministerium sowie dem öffentlichen Leben, sondern auch ein Bauer. Günther, der Treckerfahrer (verkörpert von dem Satiriker Dietmar Wischmeyer) sorgte dafür, dass an diesem Abend auch der Humor nicht zu kurz kam.⁵⁹

Nur vier Tage später – am 14. Mai – konnte nach zweijähriger Bauzeit der vollständig erneuerte Bahnhof in Hameln der Öffentlichkeit übergeben werden. Mit finanzieller Unterstützung des Landes Niedersachsen hatten die Stadtwerke Hameln das denkmalgeschützte Gebäude 2001 von der Deutschen Bahn erwerben können. Dessen Umbau kostete 8 Millionen Euro; daran beteiligte sich die LNVG mit über zwei Millionen Euro aus dem Landesförderprogramm. Für die Erneuerung der Bahnsteige hat die LNVG zusätzlich rund 4 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Sie stammten aus dem Ausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug!“. ⁶⁰ Seit dem 1. Oktober 2006 galt der Regionaltarif des Großraumverkehrs



4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006

Hannover (GVH) auch für den Landkreis Hameln-Pyrmont.⁶¹ Weitere sanierte Bahnhöfe waren 2006 u. a. Bad Bevensen (Landkreis Uelzen) und Nordstemmen (Landkreis Hildesheim).

Ebenfalls im Mai 2006 erhielt die Landeshauptstadt Hannover rechtzeitig vor dem Beginn der Fußballweltmeisterschaft einen neuen Bahnhof. Die Station Hannover-Linden/Fischerhof befindet sich in unmittelbarer Nähe des hannoverschen Fußballstadions, in dem auch im Sommer 2006 WM-Spiele ausgetragen wurden. Damit wurde für Deutschlands modernstes S-Bahn-System eine neue Bahnstation mit direkter Umsteigemöglichkeit in Stadtbahnen und Bussen geschaffen. So konnten die täglichen Reisezeiten für Bus- und Bahnfahrer in Hannover zum Teil deutlich verkürzt werden. Die LNVG zeichnete (auch außerhalb ihres eigentlichen Zuständigkeitsgebietes) für die zuwendungsrechtliche Abwicklung der Bundes- und Landesförderung verantwortlich und hat das Projekt intensiv begleitet.⁶²



Dietmar Wischmeyer in seiner Rolle als „Günther, der Treckerfahrer“ auf der Veranstaltung zum 10-jährigen Bestehen der LNVG am 10.05.2006 im Bahnhof Hannover-Leinhausen

4.1 DER ZEITRAUM VON DER GRÜNDUNG BIS 2006



4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

Auch 2007 schritt die Sanierung der Bahnhöfe in Niedersachsen voran. So konnten bereits Anfang dieses Jahres die modernisierten Stationen Schandelah (bei Braunschweig), Rotenburg (Wümme) und Friedland (bei Göttingen) feierlich eröffnet werden.

Im März folgten die Bahnhöfe Uelzen und Göttingen. Allein der Umbau des Bahnhofs in der südniedersächsischen Universitätsstadt, der seit 2000 in mehreren Bauabschnitten erfolgt war, erforderte Investitionen von insgesamt 13,8 Millionen Euro. Das Land Niedersachsen hat diese Maßnahme mit rund 5 Millionen Euro gefördert. An dem Festakt am 30. März 2007 nahm auch der niedersächsische Wirtschafts-, Arbeits- und Verkehrsminister Walter Hirche teil. Der Bahnhof Göttingen ist der größte Schienenverkehrsknotenpunkt in Südniedersachsen mit täglich etwa 270 Reisezughalten, davon allein 125 ICE-Züge.⁶³ Nur drei Wochen später sollte die feierliche Eröffnung des modernisierten Bahnhofs in Helmstedt erfolgen.⁶⁴ Im November konnte der Bahnhof in Goslar eingeweiht werden. Die Kosten der Sanierung betrugen rund 3,5 Millionen Euro.⁶⁵

Ab Mai 2007 wurde die Emslandlinie preislich günstiger und gleichzeitig komfortabler. Das Niedersachsen-Ticket galt fortan in den durchgehenden Regional-Express-Zügen zwischen Emden und Münster (RE-Linie 15) auch auf dem westfälischen Streckenabschnitt Rheine – Münster. Bis zu fünf Personen konnten nun für zusammen 26 Euro aus dem Emsland in die westfälische Metropole fahren. Ferner gewährten zwei Reedereien den Bahnreisenden Rabatte

für Tagesfahrten auf die Inseln Borkum, Juist und Norderney. Außerdem wurden ab August 2007 alle 28 auf der Emslandlinie eingesetzten Doppelstockwagen mit finanzieller Unterstützung des Landes Niedersachsen mit Klimaanlage nachgerüstet. Zur Förderung des Fahrradtourismus wurden in jedem Zug der Emslandlinie 50 Stellplätze für Fahrräder angeboten.⁶⁶

Bei der Vorstellung dieser Neuigkeiten in Meppen appellierte Klaus Weisbrich, Bereichsleiter Planung und Koordination der LNVG, an alle Emsländer, die Züge intensiver zu nutzen – zumal die Bahn im Vergleich zum Auto günstiger, sicherer und umweltfreundlicher sei. Gleichzeitig wies er aber auch darauf hin, dass der Schienenpersonennahverkehr weiterhin auf staatliche Zuschüsse angewiesen sei. Vor diesem Hintergrund sei die Rechnung einfach: „Je mehr Menschen mit der Bahn fahren, desto mehr Züge können wir uns leisten.“⁶⁷

Der Herbst 2007 stand für die LNVG im Zeichen von Sauberkeit sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen. So begann Ende September unter dem Motto „Mach nicht alles kaputt!“ eine landesweite Bahnkampagne gegen Vandalismus und Graffiti in den Zügen. Als Schirmherr fungierte der niedersächsische Minister für

4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

Inneres und Sport Uwe Schünemann. Ziel der Aktion war, Kinder und Jugendliche auf die Gefahren sowie die Folgen von Vandalismus und illegalem Graffiti hinzuweisen. Oftmals führt der Reiz des Verbotenen bei ihnen zu unbedachten Handlungen, deren Konsequenzen sie und ihre Eltern hart treffen. Die Kosten für die Beseitigung der dadurch entstandenen Schäden betrugen in niedersächsischen Nahverkehrszügen allein 2006 etwa 1,5 Millionen Euro.⁶⁸

Mit einem landesweiten Wettbewerb für die Klassen 7-11, deren Startsignal Niedersachsens Innenminister Uwe Schünemann in der Integrierten Gesamtschule (IGS) in Hannover-Mühlenberg gab, sollten Schülerinnen und Schüler angeregt werden, sich mit dem Thema Vandalismus und Graffiti auseinanderzusetzen. Die besten Beiträge des von der Bahn ausgeschriebenen Wettbewerbs wurden mit attraktiven Preisen wie Klassenfahrten belohnt.⁶⁹

Vom 18. bis 26. Oktober 2007 führte die LNVG gemeinsam mit der Deutschen Bahn die Aktion „Schöner Bahnhof“ durch. DB-Mitarbeiter sowie weitere freiwillige Helfer reinigten Bahnsteige, Gebäude und Umfeld. Dabei wurden unter anderem Graffiti entfernt, Grünanlagen gepflegt, Vitrinen geputzt oder kleine Ausbesserungen vorgenommen. Dies geschah in den Stationen Delmenhorst, Salzgitter-Ringelheim, Uslar und Wilhelmshaven.⁷⁰

Am 8. Dezember 2007 wurde die neue S-Bahn-Verbindung von Hamburg über Buxtehude nach Stade eröffnet. An der Premierenfahrt nahmen unter anderem Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG) und der nieder-

sächsische Ministerpräsident Christian Wulff teil. Damit verkehrten ab 9. Dezember 2007 die neuen Zweistrom-S-Bahnen von der Hamburger Innenstadt direkt und umsteigefrei bis in den Landkreis Stade.⁷¹



Bombardier Doppelstock-Zugkomposition (LNVG-Fahrzeugpool, Start Unterelbe) auf der Linie RE 5 Hamburg – Cuxhaven

Die Deutsche Bahn AG brachte diese neuen Schienenfahrzeuge erstmals zum Einsatz.

Dabei handelte es sich um umgebaute Triebzüge der Baureihe ET 474.3, die neben den seitlichen Stromabnehmern zusätzlich mit einem Dachstromabnehmer ausgerüstet waren. So konnten sie auf zwei unterschiedlichen Stromnetzen verkehren. Während die neuen S-Bahn-Fahrzeuge in ihrem bisherigen Netz ihre Antriebsenergie aus einer seitlichen Stromschiene (mit 1.200 Volt Gleichstrom) bezogen, fuhren sie zwischen Neugraben und Stade mit 15.000 Volt Wechselstrom aus der Oberleitung. Insgesamt investierten die Länder Niedersachsen und Hamburg insgesamt 162 Millionen Euro in das Verkehrsprojekt. Dazu gehörten auch der Umbau von Gleisen, neue Oberleitungen und Sicherheitstechnik sowie die Modernisierung von acht



4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

Bahnstationen. Alle S-Bahn-Stationen im Landkreis Stade sind seither barrierefrei.⁷²

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 nahm der metronom den Betrieb auf drei neuen Strecken auf. Dies waren Hamburg – Cuxhaven, Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt. Während der metronom nach Cuxhaven als schnelle Regionalverbindung nur an ausgewählten Bahnhöfen hielt, wurden auf den beiden anderen Strecken sämtliche Stationen bedient.⁷³ Ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel ging die WestfalenBahn an den Start. Zwei der von dem neuen Anbieter befahrenen Strecken führten auch durch Niedersachsen (von Bielefeld über Herford, Bünde, Osnabrück, Rheine nach Bad Bentheim sowie von Osnabrück nach Münster).⁷⁴

Zu Beginn des Jahres 2008 zeigte die LNVG ein Herz für Schulkinder. Da der Fahrplan auf der Bahnstrecke zwischen Holzminden und Stadthagen während der Mittagszeit sowohl von Schülern als auch Eltern wiederholt deutlich kritisiert worden war, bestellte die LNVG beim Eisenbahnunternehmen DB Regio auf der Strecke Holzminden – Kreensen einen geänderten Fahrplan an Schultagen. So konnten zwei gegen Mittag verkehrende Züge an die Schulstunden angepasst werden. Dies war möglich durch eine zeitliche Verschiebung des Güterverkehrs aus Holzminden.⁷⁵

Aufgrund der großen Beliebtheit der im Dezember 2007 nach Buxtehude und Stade verlängerten Hamburger S-Bahn bestellte die LNVG ab 14. Juni 2008 morgens zusätzliche Fahrten zwischen diesen Stationen. So verkehrten fortan die S-Bahnen zwi-

schen Buxtehude und Hamburg werktags zwischen 6 und 8 Uhr im 10-Minuten-Takt.⁷⁶ Ab 13. Dezember 2009 wurde der Takt zwischen Buxtehude und der Hansestadt werktags auch am Nachmittag auf zehn Minuten verdichtet. Während dieser Zeit verkehrte die S-Bahn bis zum Endpunkt in Stade alle 20 Minuten.⁷⁷

Ab Mai 2008 begannen die Vorbereitungen für die Erweiterung der S-Bahn Hannover bis nach Hildesheim. Grundlage dieses Projekts war eine Planungsvereinbarung zwischen der DB Station&Service AG, der Region Hannover sowie der LNVG aus dem Jahr 2006. Das erweiterte S-Bahn-System umfasste zwei Streckenabschnitte (Linie S 3: Hannover – Lehrte – Hildesheim und Linie S 4 Hannover – Sarstedt – Hildesheim). Mit dem ersten Rammschlag im Beisein von LNVG-Geschäftsführer Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Hauke Jagau (Regionspräsident der Region Hannover) sowie mehrerer Vertreter der Deutschen Bahn AG begann am 16. Mai 2008 der Umbau des Bahnhofs Sehnde (Region Hannover).⁷⁸

Diese Station war einer von sieben Bahnhöfen, die im Zuge der S-Bahn-Verlängerung nach Hildesheim modernisiert wurden. Weitere Bahnhöfe waren Hildesheim Hbf, Emmerke, Barnten, Rethen (Leine), Harsum und Algermissen. Sie erhielten nicht nur neue Bahnsteige mit einer festen Länge (140 Meter zwischen Lehrte und Hildesheim sowie 170 Meter auf dem Abschnitt Rethen – Hildesheim) und einer auf die S-Bahnen abgestimmten Einstiegshöhe (76 cm), sondern auch Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten, Fahrkartenautomaten, Informationsvitruinen sowie Info- und Notrufsäulen. Darüber hinaus wurden in

4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012



S-Bahn Hannover, ET 425 (DB Regio) auf der Linie S 5 von Hannover nach Hameln

den Stationen Hildesheim Hbf und Sehnde neue Aufzüge eingebaut. Für die Modernisierung der Bahnhöfe wurden rund 14 Millionen Euro vom Bund, dem Land Niedersachsen (über die LNVG), der Region Hannover sowie der Deutschen Bahn AG bereit gestellt.⁷⁹

Die Arbeiten verliefen innerhalb des Zeitplans, so dass mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 die beiden neuen S-Bahn-Linien zwischen Hannover und Hildesheim ihren Betrieb aufnehmen konnten. Für den Zugbetrieb wurden 13 neue Fahrzeuge der Baureihe ET 425.5 erworben. Die Kosten für die Anschaffung dieser neuen Züge in Höhe von rund 63 Millionen Euro übernahm das Land Niedersachsen. Mit den beiden neuen S-Bahn-Linien sollten sich auch die Fahrzeiten zwischen beiden Städten verkürzen: von 45 auf 39 Minuten auf der Linie S 3 sowie von 36 auf 31 Minuten auf der Linie S 4.⁸⁰ Das offizielle Startsignal für die beiden neuen S-Bahn-Linien gab der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Walter Hirche im Rahmen der zentralen Auftakt-

veranstaltung im Hildesheimer Hauptbahnhof.⁸¹

Auch 2008 leistete die LNVG einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des Klimaschutzes. Aufgrund der immer weiter steigenden Nachfrage nach Transportmöglichkeiten von Fahrrädern in Nahverkehrszügen entwickelte die LNVG gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller Bombardier einen Doppelstockmittelwagen speziell für den Fahrradtransport. Durch einen direkten Zugang zum Unterstock wurde ein einfaches Ein- und Aussteigen mit Fahrrädern bei unterschiedlichen Bahnsteighöhen ermöglicht. Der Unterstock dieses Wagens ist modular aufgebaut. Je nach Jahreszeit und Bedarf lassen sich 1/3, 2/3 oder sämtliche Sitze ausbauen. An deren Stelle treten Halter für Fahrräder. Damit können Fahrräder sowohl in Längsrichtung als auch diagonal in Fahrtrichtung aufgestellt und somit eine Maximierung der Stellplätze erreicht werden. Zum Einsatz gelangten diese Fahrradwagen in allen Zügen der Eisenbahngesellschaft metronom. So wurden in den Sommermonaten 2008



4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

auf der Linie Uelzen – Göttingen sämtliche Sitze ausgebaut und durch Fahrradhalter ersetzt. Der doppelstöckige Fahrradwagen wurde 2008 von einer Fachjury im Rahmen der Internationalen Fahrradmesse in Köln für den Deutschen Fahrradpreis „best for bike“ nominiert.⁸²

Im November 2008 beschlossen der Bund, das Land Niedersachsen sowie die Deutsche Bahn die Fortführung des Programms „Niedersachsen ist am Zug!“. Zwischen 2010 und 2013 wollten alle Beteiligten rund 100 Millionen Euro in die Modernisierung und Aufwertung von 40 niedersächsischen Bahnhöfen investieren. Den Vertrag unterzeichneten am 24.11. Walter Hirche (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Dr. André Zeug (Vorstandsvorsitzender DB Station&Service AG) sowie LNVG-Geschäftsführer Dr. Wolf-Rüdiger Gorka. Letzterer betonte, dass das „Bahnhofsprogramm ein ganz wichtiger Baustein unserer Politik“ sei: „Denn dort, wo wir ein neues Gesamtangebot geschaffen haben, wo wir in Fahrzeuge und in Bahnhöfen investiert haben, honorieren die Menschen die bessere Qualität und lassen ihre Autos in der Garage stehen“, sagte Dr. Gorka. Niedersachsen sei heute bundesweit führend bei den Fahrgastzuwächsen. Die Zahl der Fahrgäste stieg seit Gründung der LNVG 1996 um 50 %.⁸³

Neben dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) spielt auch der Schienengüterverkehr in Niedersachsen eine wichtige Rolle – und das nicht nur regional. Durch dieses Flächenland führen wichtige Bahnstrecken zu den deutschen Seehäfen. Da frühere Prognosewerte im Bundesverkehrswegeplan für die Entwicklung des Güterverkehrs auf

der Schiene bis zum Jahr 2015 bereits 2008 erreicht wurden, rechnete die DB Netz AG mit einem bundesweiten Zuwachs des Güterverkehrs bis 2015 um 65 %. Erste negative Auswirkungen auf den Nahverkehr (wie Taktabweichungen oder Mangel an Trassen) waren bereits spürbar. Dies galt besonders auf der Strecke Hamburg – Hannover, deren Auslastung 2008 bereits bei 121 % lag. Da gleichzeitig auch der Verkehrszuwachs im SPNV eine Quote von fast 50 % erreichte, stießen die Möglichkeiten der Kapazitätserhöhung an ihre Grenzen.⁸⁴

Vor diesem Hintergrund wurden mit dem zusätzlichen Investitionsprogramm „Wachstum Schiene“ bundesweit 24 Maßnahmen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Schienengüterverkehr zwischen 2008 und 2011 auf den Weg gebracht. Maßnahmen in Niedersachsen waren die Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge und die Errichtung einer neuen Verbindungskurve in Uelzen aus Richtung Stendal für ein kreuzungsfreies Einfädeln in Richtung Hamburg. Außerdem erklärte sich der Bund bereit, zusätzliche Mittel für das Vorziehen des zweigleisigen Ausbaus sowie der Elektrifizierung zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven bereitzustellen.⁸⁵

Ende des Jahres 2008 trat Dr. Wolf-Rüdiger Gorka nach über siebenjähriger Tätigkeit als Geschäftsführer der LNVG in den Ruhestand. Seine offizielle Verabschiedung erfolgte im Rahmen einer Feierstunde, die am 27. November 2008 im „Convention Center“ der Messe Hannover stattfand. Dabei würdigte Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Walter Hirche die vom scheidenden Geschäftsführer geleistete Arbeit: „Sie haben seit

4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

Beginn Ihrer Tätigkeit mit außerordentlich hoher Energie und Engagement die dynamische Entwicklung der Eisenbahnen in Niedersachsen vorangetrieben und den Nahverkehr zu einer Erfolgsstory im Land gemacht. Noch nie war Zugfahren in Niedersachsen so attraktiv und nie fuhren mehr Menschen zwischen Küste und Harz mit der Bahn.“⁸⁶

Am 1. Januar 2009 übernahmen Hans-Joachim Menn und Klaus Hoffmeister als Doppelspitze die Nachfolge Gorkas. Damit sollte dem inzwischen deutlich gewachsenen Aufgabenspektrum der LNVG Rechnung getragen werden. Beide hatten bisher als Referatsleiter im Wirtschafts- bzw. im Finanzministerium die Interessen des Landes in der LNVG vertreten.⁸⁷ Für 2009 richteten sie ihr Hauptaugenmerk vor allem auf die Fertigstellung des neuen SPNV-Konzepts sowie die Vorbereitung und Durchführung mehrerer SPNV-Ausschreibungen.

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr wurde durch die Auswirkungen der globalen Finanzkrise der Jahre 2007-2009 beeinträchtigt. Aufgrund einer deutlichen Erhöhung von Risikoaufschlägen bei der Gewährung von Krediten bestand die Gefahr, dass die an einem Ausschreibungswettbewerb teilnehmenden Anbieter eventuell gar keine Angebote mehr abgeben könnten. Um dies möglichst zu verhindern, bediente sich die LNVG bei den Ausschreibungen der Instrumente „Wiedereinsatzgarantie“ und „Anschubfinanzierung“. Bei der Wiedereinsatzgarantie sichert der Aufgabenträger dem obsiegenden Verkehrsunternehmen zu, die Neufahrzeuge nach dem Ende des ersten Verkehrsvertrags zum Restwert abzunehmen und dem Gewinner

der Anschubfinanzierung zur Nutzung vorzugeben. Die Anschubfinanzierung, bei der es sich um einen Vorschuss auf den Betriebskostenzuschuss in Form einer Einmalzahlung handelt, soll ergänzend dazu dienen, die bereits vor Betriebsaufnahme anfallenden Vorfinanzierungskosten zu minimieren.⁸⁸

Ab 2008 stand für die LNVG eine wichtige Investition im Raum: der Ausbau der Heidebahn zwischen Bennemühlen und Buchholz (Nordheide). Er hatte für das Flächenland Niedersachsen hohe Priorität. Ziel war es, durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h, die Modernisierung der Stationen (u. a. barrierefrei) sowie die Optimierung des Angebots die Heidebahn für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten. Der Ausbau der 107 km langen Strecke erfolgte in drei Abschnitten: Bennemühlen – Walsrode, Walsrode – Soltau und Soltau – Buchholz (Nordheide).⁸⁹

Nachdem für den ersten Bauabschnitt die Entwurfsplanung bereits seit Sommer 2007 vorlag, konnte der Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen der DB AG, dem Land Niedersachsen und der LNVG im Dezember 2007 unterzeichnet werden. Dieser Bauabschnitt begann 2008. Zum Winterfahrplan 2011 verkehrten auf dieser Teilstrecke die ersten spurtstarken Triebwagen vom Typ Alstom Coradia LINT 41 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Damit konnte die Reisezeit um bis zu zehn Minuten verkürzt werden. Insgesamt bestellte die LNVG 28 dieser Schienenfahrzeuge. Während die ersten beiden Bauabschnitte weitgehend durch ein zinsloses Darlehen aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz sowie Landesmitteln erfolgten, war für den



4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

nördlichen Bauabschnitt Soltau – Buchholz (Nordheide) eine solche Finanzierung nicht möglich (zu wenig Reisende sowie zu geringe Personenkilometer). Daher mussten vom Land Niedersachsen EU-Mittel eingeworben werden. Da sie zeitlichen Restriktionen unterworfen waren, musste der dritte Bauabschnitt vor dem zweiten erfolgen. Die Entwurfsplanung wurde noch 2008 fertiggestellt, damit bereits Ende 2009 mit dem Ausbau begonnen werden konnte. Bis Ende 2011 sollte der 46 km lange Streckenabschnitt ertüchtigt werden. Der Baustart für den zweiten Abschnitt geschah erst ab 2015.⁹⁰

Im Frühjahr 2009 optimierte die DB AG ihr Angebot auf der Strecke Hannover – Norddeich. Hintergrund war der enorme Anstieg der Fahrgastzahlen während der letzten Jahre. 2008 nutzten fast sieben Millionen Fahrgäste die RE-Züge zwischen der niedersächsischen Landeshauptstadt und dem ostfriesischen Fährhafen. Dies entsprach einem Durchschnitt von über 18.000 Reisenden täglich. Seit Einführung der klimatisierten Doppelstockzüge im Jahr 2003 erhöhten sich die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke um fast 40 Prozent.

Eine ähnlich positive Entwicklung war 2008 auch auf der Emslandlinie zu verzeichnen. 2,3 Millionen Kunden nutzten die durchgehenden Regional-Express-Züge der Deutschen Bahn zwischen Emden und Münster. Seit Einführung der klimatisierten Doppelstockzüge im Dezember 2005 erhöhten sich damit die Fahrgastzahlen auf dieser Linie um 15,5 Prozent. Besonders signifikant war jedoch die jährlich zweistellig steigende Zahl der Fahrradmitnahmen. Allein 2008 war hier ein Plus von 18,2

Prozent zu verzeichnen. Dieser Entwicklung wurde ab 1. Juli 2009 Rechnung getragen: für Tourenbegeisterte, die mit der Bahn und dem Fahrrad das Emsland erkunden wollten, wurde ein zusätzlicher Service angeboten. Von den Bahnhöfen Meppen, Lingen und Lathen verkehrte an allen Wochenenden bis zum 31. Oktober der RADexpress des Landkreises Emsland. Die Busse mit Fahrradanhänger, deren Fahrzeiten mit denen der Züge abgestimmt waren, fuhren zu zahlreichen Attraktionen und reizvollen Radwanderwegen.⁹¹

Da dieses Angebot in hervorragender Weise angenommen wurde, gab während der Sommersaison 2010 der Landkreis Emsland zusammen mit der Deutschen Bahn ein „Kombiticket Bahn & Bus“ für Nahverkehrszüge und den Emsland RADexpress heraus. Damit wurde es Radtouristen ermöglicht, mit nur einem Fahrschein sowohl den RADexpress als auch die Bahnverbindungen zwischen Rheine und Papenburg zu nutzen. Die Fahrradmitnahme war im Ticketpreis inbegriffen.

Die LNVG reagierte auch auf anderen niedersächsischen Strecken auf die Bedürfnisse ihrer Kunden. So verkehrten ab dem 28. Juni 2009 auf der Strecke Hildesheim – Bodenburg an Sonntagen mittags bis abends die Züge ebenso stündlich wie an Wochentagen.⁹² Ab dem 13. Dezember 2009 wurden für Nachtschwärmer auf dem „Haller Willem“ zwischen Bielefeld und Osnabrück an Samstagabenden zwei zusätzliche Züge bestellt.⁹³

Zur Sommersaison 2009 setzte die LNVG gemeinsam mit der NordWestBahn auf mehr Service und Sicherheit für die Strecke

4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

von Osnabrück über Oldenburg nach Wilhelmshaven. Auf der stark touristisch frequentierten Route bestellte die LNVG eine 100-prozentige Begleitquote. Reisenden stand damit auf jeder Fahrt ein Ansprechpartner zur Verfügung. So konnte die NordWestBahn 15 zusätzliche Mitarbeiter einstellen, darunter auch Langzeitarbeitslose, und ihnen damit eine neue Perspektive geben.⁹⁴

Auf einer weiteren von der NordWestBahn betriebenen Strecke (Osnabrück – Vechta – Bremen) konnte seit deren Übernahme im Jahr 2000 bei der Frequenz der Fahrgäste eine beispiellose Steigerung von 560 % erreicht werden. Die Renaissance der einst totgesagten Strecke – vor Übernahme durch die NordWestBahn wurde sie im täglichen Durchschnitt von lediglich 1.040 Personen (1998) benutzt – wurde von der „Allianz pro Schiene“ besonders gewürdigt. Die NordWestBahn erfuhr eine Ehrung als eine der erfolgreichsten Regionalbahnen in Deutschland.⁹⁵ Auch auf dieser Strecke erfolgte mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 am Samstagnachmittag

eine Verdichtung zu einem 1-Stundentakt.⁹⁶

Als erstes Eisenbahnunternehmen in Niedersachsen führte die metronom Eisenbahngesellschaft am 15. November 2009 ein Alkoholkonsumverbot in ihren Zügen ein. Die damit verbundene Kampagne „metronom ALKOHOLFREI“ stand für die positiven Aspekte des promillefreien Reisens: Ruhe, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, Pünktlichkeit, kurz – für angenehmes Bahnfahren im Nahverkehr. Die Türen der metronom-Wagen trugen von nun an das auffällige Logo, so dass schon von außen zu erkennen war, dass in den Zügen alkoholfreies Reisen möglich war. Auch in den Wagen selbst wiesen eigens von metronom entwickelte Piktogramme unmissverständlich auf die neuen Regeln hin.

Bereits nach wenigen Wochen konnte das Fazit gezogen werden, dass das Alkoholkonsumverbot bis auf wenige Ausnahmen eingehalten wurde. Das Alkoholverbot fand auch Unterstützung im politischen Raum. So lobte Niedersachsens Sozialministerin Mechthild Ross-Luttmann den Vorstoß des



Bombardier Doppelstock-Mittelwagen, 200. Dosto-Wagen für den LNVG-Fahrzeugpool



4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

Eisenbahnunternehmens. Und auch Hans-Joachim Menn (Sprecher der Geschäftsführung der LNVG) schloss sich ihrer Meinung an.⁹⁷

Auch im Jahr 2010 wurde der Fahrzeugpool der LNVG erweitert. Besonders erfolgreich gestaltete sich dabei die Zusammenarbeit mit dem kanadischen Hersteller Bombardier. Am 4. März 2010 übergab Bombardier Transportation den 200. Doppelstockwagen an die LNVG. Seit der Auslieferung der ersten Fahrzeuge Ende 2003 waren die im Bombardier-Werk Görlitz gefertigten Wagen fester Bestandteil des Nah- und Regionalverkehrs in Niedersachsen. Auf den Strecken von Hannover nach Göttingen und von Hamburg nach Hannover, Bremen und Cuxhaven legten sie mittlerweile über 35 Millionen Kilometer zurück.⁹⁸

Auf der seit dem Jahr 2000 bestehenden S-Bahn Hannover wurde ab September 2009 die Durchführung der Verkehre (ab Dezember 2012) europaweit ausgeschrieben. Seit der Betriebsaufnahme hatte DB Regio Nord das gesamte S-Bahnnetz betrieben. Im Juli 2010 beschlossen die zuständigen Gremien der drei Aufgabenträger Region Hannover, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), dass die DB Regio Nahverkehr Eins GmbH die Betriebsleistungen im Schienenpersonen-nahverkehr im Netz der S-Bahn Hannover übernehmen sollte. Es war die bislang größte Ausschreibung von Verkehrsleistungen auf der Schiene in Niedersachsen. Pro Jahr entfielen davon ca. 5,6 Millionen Zugkilometer auf das Gebiet der Region Hannover, 2,2 Millionen auf die LNVG und 0,7 Millionen auf den NWL. Auf Basis des

neuen, acht Jahre dauernden Verkehrsvertrages sollte die bereits gute Qualität der S-Bahn Hannover für die Fahrgäste weiter verbessert werden – unter anderem durch noch mehr Zugbegleiter sowie Ausstattung aller Fahrzeuge mit Videokameras.⁹⁹

Mit zusätzlichen Kundenbetreuern ab Oktober 2010 optimierte die LNVG gemeinsam mit der DB Regio AG Service und Sicherheit für die Bahnkunden. Auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten in den Zügen der Regional-Express (RE)-Linien Hannover – Norddeich, Hannover – Bremen, Braunschweig – Bielefeld und Braunschweig – Rheine gelangte ein zusätzlicher Kundenbetreuer zum Einsatz, ebenso wie auf verschiedenen Abschnitten des Harz-Weser-Netzes. Damit sollte dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste und des Personals Rechnung getragen werden.¹⁰⁰

Ab 12. Dezember 2010 verkehrte eine neue Regionalbahn zwischen dem niedersächsischen Bad Bentheim und dem niederländischen Hengelo. Die in den Niederlanden als „Büffel“ bekannten Diesel-Triebwagen vom Typ DM 90 verbanden die beiden Städte im Stundentakt. Betrieben wurde die neue regionale Zugverbindung von der Bentheimer Eisenbahn AG und der niederländischen Syntus, die den Schienenverkehr als dreijährigen Probetrieb im Auftrag der Regio Twente, der Provinz Overijssel und der LNVG bediente. Der dreijährige Pilotbetrieb wurde mit Geldern des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), des niederländischen und des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums sowie der Provinz Overijssel, der Regio Twente, der Städte Hengelo, Bad Bentheim und Nordhorn, der Gemeinde

4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

Oldenzaal, des Landkreises Grafschaft Bentheim sowie der LNVG gefördert.¹⁰¹ Allerdings musste der Probetrieb nach drei Jahren am 8. Dezember 2013 beendet werden, da die Regionalbahn von weniger als 250 Personen täglich genutzt wurde.¹⁰²

Die private Bahngesellschaft NordWest-Bahn aus Osnabrück weitete mit Beginn des Fahrplanwechsels im Dezember 2010 ihre Kapazitäten im Weser-Ems-Netz aus und setzte zehn fabrikneue Dieseltriebwagen vom Typ Coradia LINT 41 ein. Die spurtstarken von Alstom in Salzgitter produzierten Fahrzeuge erweiterten den niedersächsischen Pool der Schienenfahrzeuge auf 324. Jedes Fahrzeug verfügte über 130 Sitz- sowie ca. 120 Stehplätze. Insgesamt optimierten 25 neue Verbindungen den dortigen Fahrplan. Damit reagierte die NWB auf die weiterhin starke Fahrgast-Nachfrage in ihrem Streckennetz.¹⁰³

Die LNVG versuchte bei der Erstellung neuer Fahrpläne die Wünsche ihrer Fahrgäste so weit wie möglich zu berücksichtigen. So reagierte sie beispielsweise auf Proteste von Pendlern aus Tostedt (Landkreis Harburg), die ihren Unmut über eine im Winterfahrplan 2010/11 aus umlauftechnischen Gründen entstandene Angebotslücke von 40 Minuten bei metronom-Zügen in Richtung Hamburg öffentlich artikulierten. Daraufhin setzten sich die Planer der LNVG mit Experten der metronom Eisenbahngesellschaft und der DB Netz AG zusammen und entwickelten zeitnah eine kundenfreundliche Lösung. Dazu erklärte LNVG-Geschäftsführer Hans-Joachim Menn: „Wir haben die Fahrzeugeinsatz-Konzeption im gesamten Hanse-Netz durchleuchtet und mit Hilfe von Änderungen in der Umlaufpla-

nung es ermöglicht, den derzeit noch um 7.45 Uhr in Buchholz (Nordheide) beginnenden ME 81963 schon um 7.37 Uhr in Tostedt einzusetzen“. Diese Modifikation konnte bereits im März 2011 zur Freude der Berufspendler umgesetzt werden.¹⁰⁴

Seit Februar 2011 standen die zukünftigen Betreiber von drei Dieselnetzen (ab Dezember 2011) fest. Das Weser-Elbe-Netz blieb auch für die nächsten zehn Jahre unter der Regie der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Sie erweiterte sogar ihren Zuständigkeitsbereich. Neben der bisherigen Strecke von Bremerhaven nach Buxtehude übernahm sie nun auch den Betrieb zwischen Bremerhaven und Cuxhaven, wo sie bisher als Subunternehmer der DB Regio AG tätig gewesen war. Die evb setzte in ihrem Teilnetz ausschließlich moderne Coradia LINT-Triebwagen ein, mit denen die fast 20 Jahre alten VT 628 ersetzt wurden. Einen Betreiberwechsel gab es dagegen auf der Weser- und Lammetalbahn. Die NordWestBahn GmbH (NWB) übernahm den Betrieb der Strecken zwischen Bünde (Westfalen) – Hameln – Hildesheim und Hildesheim – Bodenburg von Keolis (eurobahn). Im sogenannten „Heidekreuz“ zwischen Buchholz (Nordheide) und Hannover sowie zwischen Bremen und Uelzen sollten für acht Jahre die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) das Bahnnetz betreiben. Damit löste sie die DB Regio AG ab. Zu diesem Zweck gründete sie am 18. April 2011 die neue Tochtergesellschaft Heidekreuzbahn GmbH.¹⁰⁵ Im Rahmen eines Wettbewerbs war die Bevölkerung aufgerufen für die neue Heidebahn und das Unternehmen einen Namen zu finden. Dabei setzte sich die Bezeichnung „Erix – der Heidesprinter“ durch. Für das



4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

neue Unternehmen beschaffte die LNVG 27 moderne Dieseltriebwagen der Baureihe Coradia LINT 41.¹⁰⁶

Im Oktober 2011 wurde die Bauphase des Modernisierungsprogramms für Bahnhöfe „Niedersachsen ist am Zug! II“ mit dem ersten Spatenstich im Bahnhof Himmelpforten an der Strecke Hamburg – Cuxhaven eingeleitet. Dort wurden die beiden vorhandenen Bahnsteige auf einer Länge von 200 Metern auf 55 Zentimeter erhöht. Damit sollte das Ein- und Aussteigen möglichst komfortabel gestaltet werden. Darüber hinaus wurden auf den Bahnsteigen neue Wetterschutzunterstände sowie neue Beleuchtungs- und Informationsanlagen installiert. Im Februar 2012 sollten die Baumaßnahmen am Bahnhof Osnabrück-Altstadt beginnen.¹⁰⁷

Im November 2011 konnte die LNVG dank einer finanziellen Zuwendung des Landes Niedersachsen ihren Fahrzeugpool weiter aufstocken. Sie bestellte beim Schienenfahrzeugbauer Alstom in Salzgitter 28 neue Fahrzeuge vom Typ Coradia LINT 54. Die sehr komfortablen und barrierefreien Dieseltriebwagen erfüllten die damals neuesten EU-Abgasnormen und sollten bis Ende 2014 ausgeliefert werden. Das Auftragsvolumen betrug ca. 120 Millionen Euro. Die Triebwagen verfügten über 155 Sitzplätze sowie einen großzügigen Mehrzweckbereich und barrierefreie Toiletten. Ab Dezember 2014 sollten die bis zu 120 km/h schnellen Fahrzeuge an den Wettbewerbsgewinner des Dieselnetzes Südost-Niedersachsen vermietet und überwiegend im Gebiet des damaligen Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) verkehren.¹⁰⁸ Folgende Strecken waren dafür



Bahnhof Himmelpforten nach der Modernisierung im Rahmen des Förderprogramms Niedersachsen ist am Zug! II

vorgesehen: Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg, Uelzen – Braunschweig – Bad Harzburg/Goslar und Lüneburg – Dannenberg.¹⁰⁹

Im Dezember 2012 vermochte das Bahnunternehmen Erix auf diesen drei Strecken die europaweite Ausschreibung zu gewinnen. Die 100-prozentige Tochter der Osthannoversche Eisenbahnen AG setzte sich damit nach dem Gewinn des „Heidekreuzes“ 2011 erneut gegen mehrere Bieter durch und löste zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 den bisherigen Betreiber DB Regio AG ab. Neben den neuen Schienenfahrzeugen sollten zusätzliche Kundenbetreuer, Videokameras und große Info-Monitore, mit denen Reisende sich über ihre Anschlüsse wie auch etwaige Ver-

4.2 DER ZEITRAUM VON 2007 BIS 2012

spätungen informieren können, den Komfort in den Wagen spürbar verbessern.¹¹⁰

Auf den südniedersächsischen Bahnstrecken Kreiensen – Bad Harzburg, Northeim – Nordhausen, Bodelfelde – Northeim, Braunschweig – Seesen, Osterode – Herzberg, Braunschweig – Schöppenstedt sowie Braunschweig – Salzgitter-Lebensstedt konnte die DB Regio AG die Ausschreibung für sich entscheiden und sie bis 2029 betreiben.¹¹¹

Im November 2011 hat die LNVG im Amtsblatt der Europäischen Union Antragsfristen für ÖPNV-Linienverkehre veröffentlicht. Bei den Verkehrsleistungen handelte es sich um drei Liniennetze mit insgesamt zwölf regionalen Buslinien im Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN). Die in den Landkreisen Osterode am Harz, Northeim und Göttingen verkehrenden Linien sollten zum 1. August 2013 neu genehmigt werden. Verkehrsunternehmen, die diese Linienverkehre eigenwirtschaftlich betreiben und bei der LNVG einen Genehmigungsantrag nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) stellen wollten, mussten ihren Antrag im Zeitraum vom 30. November bis 29. Dezember 2011 abgeben.¹¹²

Am 23. März 2012 wurde ein neuer langfristiger Verkehrsvertrag für das S-Bahn-Netz Hannover zwischen der Bahn und den zuständigen Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr besiegelt. Der neue Vertrag galt von Dezember 2012 bis Dezember 2020 und sicherte den Betrieb durch die DB Regio AG. Im neuen Verkehrsvertrag wurden Qualitätsstandards besonders im Bereich Sicherheit, Sauber-

keit und Pünktlichkeit festgeschrieben. Der neue Vertrag beinhaltete eine jährliche Zugleistung von 8,5 Millionen Zugkilometern. Zu den Angebotsanpassungen gehörte unter anderem ein verbessertes Zugangebot auf dem Abschnitt von Hannover Hauptbahnhof bis Hannover Flughafen. Es wurde nachts um acht zusätzliche Fahrten erhöht.¹¹³

Immer wieder war die LNVG bestrebt, die Fahrplanangebote zu optimieren. Dies sollte sich auch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 zeigen. Während in einigen anderen Bundesländern das Angebot an Zügen zurückgefahren wurde, kam es in Niedersachsen weiterhin zu Angebotsverbesserungen. Beispielsweise verkehrten in den metronom-Netzen rund um Hamburg abends mehr Züge. Das galt für Spätverbindungen nach Bremen, Cuxhaven und Hannover. Im Bereich des Heidekreuzes wurden zwischen Bremen und Soltau nachmittags zusätzliche Züge eingesetzt, so dass in dieser Zeit ein stündliches Angebot entstand. Auch im Weser-Elbe-Netz wurden aufgrund erhöhter Nachfrage am Nachmittag zusätzliche Verstärkerfahrten zwischen Buxtehude und Bremerhaven angeboten. Der im November 2012 abgeschlossene zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Hildesheim – Braunschweig sollte deutlich kürzere Fahrzeiten sowie eine bessere Betriebsqualität ermöglichen. Fortan verkehrten die Züge der DB Regio mit neuen Taktzeiten und gewährleisteten in Braunschweig optimale Anschlüsse in Richtung Wolfsburg.¹¹⁴

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG



Das Jahr 2013 war bei der LNVG vor allem durch das SPNV-Konzept 2013+ geprägt. Mit ihm wurden die mittel- bis langfristigen Ziele für die Weiterentwicklung des SPNV abgesteckt. Es galt für die LNVG die seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr im Jahre 1996 verfolgte Strategie, im Lichte der aktuellen und absehbaren Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln.

Dank hoher Investitionen insbesondere in neue, attraktive Fahrzeuge, einer aktiven Wettbewerbspolitik und eines verbesserten Fahrplanangebotes konnte das Erscheinungsbild des SPNV in Niedersachsen in den letzten Jahren nachhaltig gesteigert werden. Davon vermochten Kunden und Regionen gleichermaßen zu profitieren. Diese hohe Angebotsqualität sollte weiter optimiert werden – auch vor dem Hintergrund neuer Herausforderungen. Nicht nur die Entwicklung der verfügbaren Finanzmittel spielte dabei eine maßgebliche Rolle, um die Mobilität von morgen zu sichern. Zunehmende Bedeutung erlangte auch die

Verfügbarkeit des Schienennetzes, das Grundlage für einen attraktiven SPNV ist, sowie gesamtgesellschaftliche Themen wie z. B. der demografische Wandel.

Die bisherigen Erfolge bestärkten die LNVG, auf dem eingeschlagenen Weg weiter voranzuschreiten. Bewährtes wurde dabei weiterentwickelt und um neue Ansätze ergänzt.

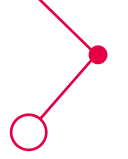
4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

Folgende Leitgedanken lagen dem Konzept 2013+ zugrunde:

- **Kontinuität:** Das Konzept 2013+ basierte auf der bisherigen Strategie. Seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft im Jahre 1996 konnten messbare Erfolge sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite erzielt werden. Dennoch gab es erheblichen Handlungsbedarf. Daher wurde an den Oberzielen Steigerung der Attraktivität des SPNV, Optimierung des Mitteleinsatzes sowie Wettbewerb weiter festgehalten.
- **Transparenz:** SPNV ist kein Selbstzweck, sondern Teil eines umfassenden Nahverkehrs- und Mobilitätsangebotes. Der Kunde soll durch klare und verständliche Informationen angesprochen werden.
- **Regionale Gesamtkonzepte:** Der SPNV ist das Rückgrat und Grundangebot des Nahverkehrs in ganz Niedersachsen. Spezifische regionale Anforderungen galt es so weit wie möglich zu berücksichtigen. Einzelmaßnahmen sollten dabei auf ein Gesamtkonzept ausgerichtet werden.
- **Wirtschaftlichkeit:** Um ein nachhaltiges Verkehrsangebot auf der Schiene zu sichern, muss es ökonomisch dauerhaft auf eine sichere Grundlage gestellt werden.
- **Finanzierbare Offensivstrategie:** Vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit soll der SPNV in den aufkommens- und verkehrsstarken Verdichtungsräumen und Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren ausgeweitet werden. Hier liegen die größten Potenziale. In der Fläche soll der SPNV im Sinne der Daseinsvorsorge prinzipiell als Grundangebot erhalten bleiben.¹¹⁵

Diese Leitgedanken aufgreifend, ergaben sich für das künftige SPNV-Angebot folgende Zielvorgaben: Das SPNV-Netz sollte langfristig erhalten bleiben. Die LNVG strebte keine Ausdünnung des SPNV-Angebots an. Vielmehr sollten nachfrageschwache Strecken gezielt daraufhin untersucht werden, wie sich die Akzeptanz steigern ließe. Als allgemein anerkannter Mindestzielwert galt eine durchschnittliche Nachfrage von 500 Personen pro Tag entlang einer Schienenstrecke. Die Philosophie des Integralen Taktfahrplans (ITF), bei dem Züge in wichtigen Bahnhöfen in kurzen Zeitabständen eintreffen, damit Anschlüsse in andere Richtungen realisiert werden können, sollte weiterverfolgt werden.

Dabei galt es, bestehende Taktlücken zu schließen, Linien und Halte konsequent zu strukturieren sowie Anschlüsse systematisch herzustellen. Der Stundentakt sollte das Regelangebot darstellen; Ausnahmen in besonders nachfragearmen Zeiten oder bei sehr schwach frequentierten Strecken sollten ebenso möglich sein wie Taktverdichtungen bei besonders hoher Nachfrage. Auch auf Strecken, bei denen perspektivisch von weniger als 1.000 Reisenden pro Tag ausgegangen werden musste, sollte im Sinne der Daseinsvorsorge grundsätzlich ein zweistündliches Angebot als Mindeststandard erhalten bleiben. Das Nahverkehrsangebot war noch stärker auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Reisenden auszurichten und neu aufzu-



4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

stellen. Künftig sollten die drei Produktgruppen Express-Linie, Metropol-Linie und Regional-Linie die Grundstruktur der jeweiligen Angebote charakterisieren. Jede Produktgruppe verfügte über ihr eigenes Profil; dieses spiegelte sich vor allem in der Bedienung der Unterwegshalte, der Taktdichte und den eingesetzten Fahrzeugen wider. Die Finanzierbarkeit des SPNV-Angebotes wie auch die angestrebten Verbesserungen bestimmten den weiteren Fahrplan: denn maßgeblich werden die SPNV-Verkehre sowie die Investitionen aus den vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmitteln gespeist.¹¹⁶

Wesentliche Vorhaben, die im Zielkonzept 2013+ realisiert werden sollten, waren die Aufwertung der Metropol-Linien von Bremen in Richtung Bad Zwischenahn/ Oldenburg, Bremerhaven, Nordenham, Twistringen und Verden auf S-Bahn-Niveau. Die Verknüpfung der Linien Hamburg – Tostedt und Rotenburg (Wümme) – Bremen zu einer neuen Metropol-Linie Hamburg – Bremen, die Verknüpfung der Linien Kreisen – Holzminden und Holzminden – Paderborn (– Bielefeld) sowie die Verlängerung der Linie Bad Harzburg – Kreisen nach Göttingen und die Ausweitung des Bedienungsangebotes um rund 2,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr stellten weitere wichtige Ziele dar. Seit Übernahme der Aufgabenträgerschaft im Jahre 1996 und unter Berücksichtigung der in diesem Konzept geplanten Angebotsausweitung erhöhte sich das Verkehrsangebot damit um nahezu 25 %.

Ein weiterer wichtiger Punkt des Konzepts 2013+ war die Bereitstellung zusätzlicher Neufahrzeuge. Mit der Ausschreibung

weiterer Strecken und Teilnetze sollten auch dort moderne Fahrzeuge zum Einsatz gelangen. Dabei war die LNVG bestrebt, den aktuellen Fahrzeugbestand durch geeignete Maßnahmen in seinem Wert zu erhalten und durch Nachbesserungen die Attraktivität für den Kunden sogar noch zu optimieren. Wesentliche Vorhaben, die im Zielkonzept 2013+ realisiert werden sollten, waren der Einsatz neuer Elektrotriebwagen auf den Linien Bremerhaven – Bremen – Twistringen, Bremen – Verden, Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen sowie Nordenham – Bremen, der Einsatz neuer Fahrzeuge auf den Regional-Linien Bremen – Soltau – Uelzen, Buchholz (Nordheide) – Soltau – Hannover und Hildesheim – Braunschweig. Außerdem war der Einsatz neuer Fahrzeuge mit Mehrzweckabteil auf der Express-Linie Hannover – Bad Harzburg (– Halle (Saale)) und der Einsatz zusätzlicher Doppelstockwagen auf den Express-Linien Uelzen – Göttingen und Norddeich – Hannover sowie den Metropol-Linien Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt – Rotenburg (Wümme) – Bremen zur Ausweitung der Kapazität geplant. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen sollten nahezu alle Verkehre mit modernen Fahrzeugen erbracht werden.¹¹⁷

Um vor Umsetzung des SPNV-Konzeptes 2013+, mit dem der Nahverkehr in Niedersachsen attraktiver gestaltet werden sollte, zu erfahren, wo den Fahrgästen der Schuh drückt und welche Anliegen oder Vorschläge sie haben, führte die LNVG im Laufe des Jahres 2013 die größte Verkehrserhebung ihrer Geschichte durch. In vier Erhebungswellen, die zwischen dem Februar und November lagen, setzte sie rund 500 Personen in den Zügen zwischen Harz und

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

Nordsee ein und befragte fast eine Million Bahnreisende. Dabei sollten vor allem fundierte Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Wege konkret zurückgelegt werden und aus welchen Gründen eine Reise unternommen wird. Diese Daten waren auch wichtig für die Einführung des Niedersachsentarifs im Juni 2013.¹¹⁸

Ab 9. Juni 2013 gestaltete sich der Kauf von Fahrkarten für viele Reisende einfacher: Sie mussten nur noch einen Fahrschein lösen, wenn sie in Niedersachsen mit der Bahn und anschließend mit dem Bus oder der Straßenbahn weiterfahren wollten. Der Niedersachsentarif galt außerhalb der bestehenden Verkehrsverbünde als gemeinsamer Nahverkehrstarif für alle SPNV-Linien innerhalb Niedersachsens sowie für Fahrten zwischen Niedersachsen und Hamburg bzw. Bremen. Er trat an die Stelle des bisherigen Nahverkehrstarifs der Deutschen Bahn AG sowie der Haustarife anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Alle im zweitgrößten deutschen Flächenland verkehrenden Eisenbahnunternehmen beteiligten sich am neuen Niedersachsentarif.¹¹⁹ Die bisherigen Verbundtarife blieben davon unberührt. Auch das seit Jahren beliebte Niedersachsen-Ticket, mit dem bis zu fünf Personen ab 9 Uhr morgens und am Wochenende bereits ab 0 Uhr einen ganzen Tag lang in Niedersachsen, Hamburg und Bremen reisen konnten, blieb bestehen.



Ziel des neuen Niedersachsentarifs waren die Schaffung gleicher transparenter Rahmenbedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen – und damit mehr Planungssicherheit und verlässliche Kalkulationen. Daraus folgten geringere Risikoaufschläge in den Angebotskalkulationen und eine Reduktion der Zuschüsse durch die öffentliche Hand. Mit der Tarifeinführung wurde auch der Vertrieb von Fahrausweisen für die Fahrgäste verlässlicher und vereinheitlicht. Im Laufe der nächsten Jahre erhielten alle Stationen moderne Fahrscheinautomaten; ferner wurde es möglich, Fahrkarten mit modernen Geräten, wie Smartphones und Computer-Tablets, elektronisch zu erwerben.¹²⁰ Der Niedersachsentarif sollte durch mehr



4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

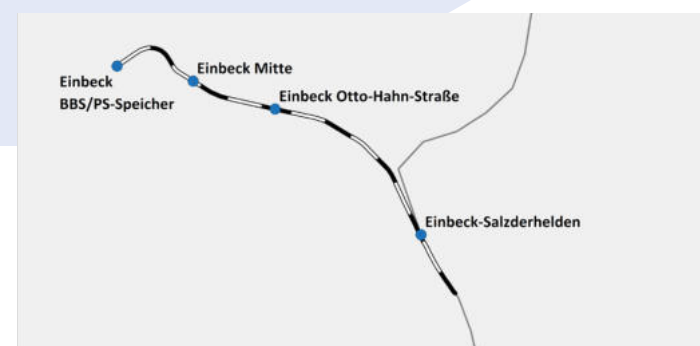
Anschlussmobilität, attraktivere Kombiangebote sowie eine hohe Ticketverfügbarkeit die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV stärken.

Die zügige und transparente Weiterleitung der Fahrgeldeinnahmen an die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen oblag der „Niedersachsentarif GmbH“ (NITAG). Sie war aus der bereits im Mai 2011 gegründeten „Niedersachsentarif mbH“ (VG Nds-Tarif) hervorgegangen. Gesellschafter der NITAG sind die in Niedersachsen tätigen EVU sowie die Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und ehemalige Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB).¹²¹

Am 5. August 2013 startete der damalige niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies eine breitangelegte Untersuchung, in der geprüft werden sollte, ob durch die Reaktivierung von Bahnstrecken und Stationen mit ökonomischer Vernunft der Schienenpersonennahverkehr in der Fläche ausgeweitet werden konnte. Dazu hatte die LNVG im Vorfeld ein Untersuchungskonzept entwickelt, das vom Ministerium sowie einem eigens eingesetzten Gremium aus Vertretern von Politik, kommunalen Spitzenverbänden, Umwelt- und Fahrgastverbänden und den beiden Aufgabenträgern Region Hannover und Zweckverband Großraum Braunschweig (heute Regionalverband Großraum Braunschweig) gebilligt worden war.¹²²

Die Untersuchung zur Streckenreaktivierung war dreistufig angelegt. In einer ersten Stufe wurden landesweit alle in Betracht kommenden Strecken grob bewertet. Aus insgesamt 74 Vorschlägen wurden zunächst 28 Strecken herausgefiltert, die einer vertieften Prüfung unterzogen wurden. In

dieser zweiten Untersuchungsstufe sollten etwa sechs bis acht Strecken identifiziert werden, die am besten die abgestimmten Bewertungskriterien erfüllten. In einer dritten Stufe galt es dann, diese Strecken von externen Gutachtern nach einem standardisierten Kosten-Nutzen-Verfahren untersuchen und bewerten zu lassen. Abschließend sollte das Land Niedersachsen entscheiden, welche Strecken reaktiviert werden. Von den drei Strecken auf dem Gebiet der LNVG, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis aus gesamtwirtschaftlicher Sicht positiv ausfiel (Entscheidungen vom März 2015) sollten einige Jahre später folgende zwei ihre Reaktivierung erfahren: Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte (Ilmetalbahn) im Dezember 2018 sowie Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus im Juli 2019.¹²³



Auch im Jahr 2013 lief das Programm „Niedersachsen ist am Zug! II“ zur Modernisierung von Bahnhöfen weiter. Beispielsweise erfolgte für 2,6 Millionen Euro der Ausbau des Bahnhofs in Cuxhaven. Dabei wurden neben einer Verlängerung der Bahnsteige auch deren Ausstattung, wie Wetterschutteinrichtungen, Beleuchtungsanlagen, Blindenleitsystem, Sitzbänke, Infovitriolen, Uhren und Abfallbehälter, erneuert.¹²⁴

Reaktivierung der Strecke
Einbeck-Salzderhelden –
Einbeck Mitte – Einbeck
PS-Speicher (RB 86)

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG



Station Norddeich Mole

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 konnten die Reisenden in Niedersachsen zwischen mehr Zügen wählen. Die LNVG weitete das Verkehrsangebot zwischen Ems und Elbe noch einmal beträchtlich aus. Sie bestellte insbesondere in den Wochenendnächten zusätzliche Fahrten zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Außerdem brachte die Erhöhung des Zweistundentakts auf einen Stundentakt auf der Strecke Bremen – Bremerhaven mehr Komfort für die Bahnkunden. Diese profitierten künftig besonders von einem einheitlichen Stundentakt zwischen Bremen und Emden. Er konnte im Zusammenspiel mit den Intercity-Zügen der DB Fernverkehr und den Regional-Express-Zügen der DB Regio angeboten werden. So verkehrten im Fernverkehr zusätzlich sechs Zugpaare zwischen Oldenburg und Emden und vermochten damit die saisonalen Angebotslücken zu schließen.

Dank einer Vereinbarung zwischen LNVG und DB Fernverkehr zur Tarifintegration galt seit Dezember 2013 in sämtlichen Zügen westlich von Bremen der Nahverkehrstarif. Damit wurden alle Nahverkehrstickets im Abschnitt Bremen – Norddeich Mole ohne Aufpreis auch in den IC-Zügen akzeptiert. Das gleiche galt im Abschnitt Norddeich – Leer für IC-Züge von und nach Münster. Für dieses bundesweit einmalige Modellprojekt wurde der LNVG der Deutsche Schienenverkehrspreis 2013 in der Kategorie „Innovation“ vom Deutschen Bahnkunden-Verband e.V. verliehen.¹²⁵

Die Möglichkeit, erstmals mit einem Nahverkehrsticket und ohne Aufpreis den Intercity zwischen Bremen und Emden bzw. Norddeich Mole zu nutzen, sollte in der Region rege genutzt werden. Rund 5,3 Millionen Bahnreisende zählten Interviewer



4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

der LNVG bei einer Verkehrserhebung 2014 in den Zügen des Fern- und Nahverkehrs – zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit, in die Schule oder in den Urlaub. Das waren jährlich knapp 300.000 Fahrgäste mehr als noch vor Einführung der IC-Tarifintegration im Dezember 2013.¹²⁶

Auch der Nahverkehr in Südniedersachsen erfuhr eine Optimierung. Mit Inkrafttreten des Verkehrsvertrags „Dieselnetz Ostwestfalen“ am 15. Dezember 2013 übernahm die NordWestBahn die Egge-Bahn sowie die Oberweserbahn. Die Egge-Bahn, bisher zwischen Paderborn und Holzminden unterwegs, wurde nun bis Kreiensen verlängert, wo gute Anschlüsse an den metronom nach Hannover und Göttingen bestanden. Auf der Oberweserbahn zwischen Göttingen und Ottbergen verkehrten die Züge werktags im Stundentakt.¹²⁷

Das Jahr 2014 stand neben der Modernisierung weiterer Bahnhöfe (unter anderem in Brake, Leer, Eschede, Meppen, Salzgitter-Ringelheim) vor allem im Zeichen der Weiterentwicklung des LNVG-Fahrzeugpools. So lieferte der Schienenfahrzeughersteller Alstom sechs neue Regionalzüge vom Typ Coradia LINT 41 an die LNVG. Daneben erklärte sich der französische Konzern bereit, insgesamt 13 Bestandsfahrzeuge aus dem LNVG-Fahrzeugpool umzurüsten und zu modernisieren. Der Gesamtwert des Auftrags belief sich auf 25 Millionen Euro. Sowohl die neuen als auch die umgerüsteten Züge sollten im Laufe des Jahres 2016 zur Verfügung stehen.¹²⁸

Alstom konnte im Juli 2017 den ersten modernisierten Regionalzug des Typs Coradia LINT 41 an die LNVG übergeben. Der

Regionalzug wurde ab August im Elbe-Weser-Netz der Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser eingesetzt. Modernisierung, Umrüstung und Abnahme erfolgten kontinuierlich am Alstom Service-Standort in Braunschweig.¹²⁹



Alstom Coradia Continental (RGB, enno) in Hannover Hbf auf der Linie RE 30 Hannover – Wolfsburg

metronom erhielt im August 2014 den Zuschlag für das Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO). Ab Dezember 2015 sollte das Unternehmen die Strecken zwischen den Oberzentren Wolfsburg – Hannover und Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim bedienen. In diesem Zusammenhang betonte LNVG-Geschäftsführer Klaus Hoffmeister besonders die Ausweitung des Fahrplanangebots zwischen Hildesheim und Braunschweig. Er bezeichnete die Einführung des Stundentakts als einen „Quantensprung für diese Strecke“. Zwischen Wolfsburg und Hildesheim entfiel für die Fahrgäste nun im Nahverkehr das Umsteigen in Braunschweig.¹³⁰

Ab Dezember 2014 konnte die DB Regio für weitere 15 Jahre das Teilnetz 1 des Dieselnetzes Niedersachsen-Südost betreiben. Es umfasste folgende Strecken:

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt, Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt, Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg, Göttingen – Northeim – Nordhausen, Bodenfelde – Northeim – Nordhausen sowie Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg.¹³¹

Im Dezember 2014 verständigten sich das Land Niedersachsen und die Deutsche Bahn AG auf einem Bahngipfel in Hannover darauf, gemeinsam knapp 150 Millionen Euro zu investieren, um die Modernisierung und barrierefreie Erreichbarkeit niedersächsischer Bahnhöfe weiter voranzutreiben. Unter dem Titel „Niedersachsen ist am Zug! III“ sollten innerhalb von 10 Jahren 44 Bahnstationen erneuert und dabei vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Dies sollte auch für kleinere Stationen gelten, die täglich weniger als 1.000 Ein- und Aussteiger aufwiesen.¹³² Der landesweite Startschuss für dieses Programm erfolgte mit dem ersten Spatenstich zur Modernisierung des Bahnhofs Bad Bentheim durch den niedersächsischen Verkehrsminister Olaf Lies am 23. März 2016. Neben den Bauarbeiten in Bad Bentheim begannen auch die Arbeiten in Braunschweig Hauptbahnhof und Gifhorn. Es folgten die Bahnhöfe Hedemünden, Adelebsen, Diepholz und Marienheide. Die sieben Bahnhöfe beinhalteten einen Gesamtwertumfang von 24 Millionen Euro.¹³³

Im Mai 2015 wurde der Ausbau der Heidebahn fortgesetzt. Auf dem 26 Kilometer langen Abschnitt zwischen Soltau und Walsrode begannen die Arbeiten zum Streckenausbau auf 120 km/h. Bislang konnten die Züge dort nicht schneller als 80 km/h fahren. Gleichzeitig wurden auch die Bahn-

höfe Soltau, Bad Fallingb. und Dorfmark barrierefrei ausgebaut bzw. grundlegend modernisiert, in Walsrode wurde ein neuer Außenbahnsteig mit barrierefreiem Zugang errichtet. Fast 70 Millionen Euro sollten dafür in den sogenannten Mittelabschnitt der Heidebahn investiert werden.¹³⁴

Mit den beiden Teilnetzen „Emsland“ und „Mittelland“ (zusammen EMIL) wurden die letzten größeren Netze in Niedersachsen im Wettbewerb vergeben. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 übernahm die WestfalenBahn GmbH die Strecken zwischen Emden und Münster sowie zwischen Rheine, Bielefeld und Braunschweig für 15 Jahre. Dieses Unternehmen war von den Gesellschaftern moBiel GmbH aus Bielefeld, den Mindener Kreisbahnen



Stadler KISS (WestfalenBahn) in Hannover Hbf auf der Linie RE 60 Braunschweig – Hannover – Rheine

GmbH, der Abellio GmbH aus Berlin sowie von den Verkehrsbetrieben Extertal GmbH ins Leben gerufen worden. Auf der Strecke Emden – Rheine – Münster kamen 15 neue elektrische Triebwagen vom Typ FLIRT 3 des Fahrzeugherstellers Stadler Pankow zum Einsatz. Auf den beiden Linien Rheine/Bielefeld – Hannover – Braunschweig wurden



4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

erstmals in Niedersachsen elektrische Doppelstocktriebzüge (Stadler Pankow, Typ KISS) genutzt.¹³⁵

Im Mai 2016 konnte die LNVG ihr 20-jähriges Bestehen feiern. Anlässlich dieses Jubiläums skizzierte deren Geschäftsführer Klaus Hoffmeister die weiterführende Strategie der LNVG und ihre positiven Resultate.¹³⁶ Dabei betonte er, dass die LNVG seit der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr eine klare und konsequente Wettbewerbsstrategie entwickelt habe. Von Beginn waren die mit der Liberalisierung des Bahnsektors eröffneten Gestaltungsmöglichkeiten konsequent genutzt worden. Dies hatte bereits 1997 die erstmalige europaweite Ausschreibung von Bahnstrecken ermöglicht. Diese schnelle Umsetzung war nur möglich, da die LNVG als SPNV-Aufgabenträger in einem parallel durchgeführten Ausschreibungsverfahren die Fahrzeuge auf eigene Rechnung beschafft und dem obsiegenden Eisenbahnverkehrsunternehmen beigestellt hatte.

Der Fahrzeugpool sollte zusammen mit der systematischen, sukzessiven Ausschreibung diverser Teilnetze ein zentraler Bestandteil der Wettbewerbsstrategie werden. Er hatte sich inzwischen zu einem Schlüssel entwickelt, der – aus Sicht der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger – die Markteintrittshürden für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen nachhaltig senkte, und dazu beitrug, dass der vorhandene – teilweise überalterte – Fahrzeugpark eine schnellere Erneuerung und Modernisierung erfuhr. Dadurch wurde aus Sicht der Fahrgäste das SPNV-Angebot aufgewertet.¹³⁷

Bis 2016 zeichneten sich folgende positive Zwischenergebnisse ab:

- die LNVG stößt in den Ausschreibungsverfahren, in denen Fahrzeuge beigestellt werden, auf reges Interesse der Bieter
- dadurch hat sich die Unternehmenslandschaft weiterentwickelt: Erbringung der Betriebsleistungen im SPNV durch acht verschiedene EVU
- Senkung des SPNV-Marktanteils der Deutschen Bahn in Niedersachsen auf 38 % (bundesweit dagegen über 70 %)
- Bis 2016 waren 99 % der Verkehre, die von der LNVG beauftragt wurden, mindestens einmal vergeben worden
- 98 % aller Verkehre erfolgen mit modernen Doppelstockwagen oder Triebwagen (ab Baujahr 2000)
- Modernisierung und Ausbau von Stationen und Strecken (2016 waren bereits 60 % aller Stationen in Niedersachsen zeitgerecht und barrierefrei ausgebaut worden)
- Ausbau des Fahrplanangebots um 25 % (gegenüber 1996)
- Steigerung der Verkehrsleistung (Summe der von den Reisenden insgesamt zurückgelegten Fahrstrecke) um 32 % seit 2008¹³⁸

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

Dass sich die LNVG nicht auf ihren Erfolgen ausruhte, sondern stets an der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs interessiert war, zeigte sich auch in der Analyse von Klaus Hoffmeister. Für ihn setzten langfristige Erfolge eine gute Streckeninfrastruktur sowie eine ausreichende Finanzierung voraus. Beides sei von zentraler Bedeutung für die weitere Ausgestaltung des SPNV – ohne dass dessen Aufgabenträger diese Aspekte nachhaltig beeinflussen könnten.¹³⁹

Auch der damalige Niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies fand lobende Worte für die LNVG. Für ihn war die „Entwicklung einer niedersächsischen Wettbewerbsphilosophie im SPNV“ die mit Abstand wichtigste strategische Weichenstellung, die Land und LNVG gemeinsam vorgenommen haben. Der eigene Fahrzeugpool bilde die Grundlage für einen fairen und effektiven Wettbewerb im SPNV. Nach seiner Einschätzung versetzte sie die LNVG in die Lage, fortlaufend Qualitätsverbesserungen im Regionalverkehr zu bestellen. Olaf Lies warnte davor, dass die Infrastruktur zu einem Engpass für die positive Entwicklung im SPNV werden könnte. Daher plädierte er für eine Priorität beim Ausbau der Bahnknoten, die nur durch eine klare finanzielle Schwerpunktsetzung im Bundesverkehrswegeplan zu erzielen sei.¹⁴⁰

Die LNVG beauftragte im August 2016 Bombardier Transportation mit der Instandhaltung von 257 Eisenbahnfahrzeugen. Der weltweit führende Bahntechnikanbieter übernahm zugleich erstmals die Halterchaft für insgesamt 220 Doppelstockwagen, 29 elektrische und 8 Diesellokomotiven aus dem Fahrzeugpool der LNVG.

Der Auftrag hat eine Laufzeit bis 2035 und trägt zur Sicherung von rund 90 Arbeitsplätzen in Niedersachsen bei.¹⁴¹

Im Oktober 2016 setzte sich die DB Regio in einem europaweiten Ausschreibungswettbewerb gegen mehrere Konkurrenten durch und übernahm den Betrieb der Regional-Express (RE)-Linie Cuxhaven – Hamburg. Das Eisenbahnunternehmen löste damit den bisherigen Betreiber, die in Uelzen ansässige metronom GmbH ab und bedient zwischen Dezember 2018 und Dezember 2027 die Expresslinie RE 5.¹⁴²

Bei der LNVG wurde Ende 2016 eine neue zentrale Beratungs- und Informationsstelle für Mobilität im ländlichen Raum eingerichtet, damals noch als Stabstelle Mobilitätsmanagement. Damit entstand erstmals eine landesweite Beratung für ÖPNV-Aufgabenträger und Kommunen zu Fragen des Aufbaus und Betriebs ländlicher Mobilitätsangebote. Mit vier Kolleginnen und Kollegen konkretisierte sich 2020 die Arbeit unter dem Markennamen MOBILOTSIN. Gegründet wurde die Beratungseinheit MOBILOTSIN auf dem Fundament einer Absichtserklärung „Mobilität vor Ort gemeinsam gestalten – Initiative zur Gründung eines offenen Netzwerks Mobilitätsmanagement für Kommunen in Niedersachsen“, unterzeichnet vom Niedersächsischen Landkreistag, vom Niedersächsischen Städtetag, vom Niedersächsischen Städte- und Gemeindebund, von der Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitales. Im Jahr 2022 entwickelte



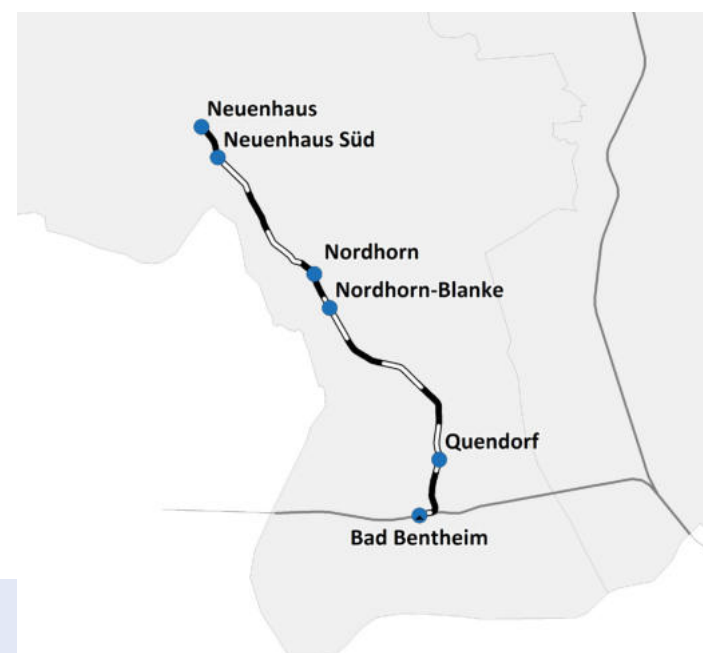
4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

sich die Stabstelle zum vollwertigen Bereich Mobilitätsmanagement.¹⁴³

Damit der „Zug der Zukunft“ auch in Niedersachsen fahren konnte, hatte dieses Land zusammen mit anderen Bundesländern im Jahr 2014 einen „Letter of Intent“ zur Beschaffung von Brennstoffzellenfahrzeugen mit dem französischen Hersteller Alstom unterzeichnet. Die erstmalige Anschaffung solcher Schienenfahrzeuge sollte zu diesem Zeitpunkt mittel- bis langfristig eine Alternative zu dieselangetriebenen Fahrzeugen darstellen. Sie sollten in den 2020er Jahren auf nicht elektrifizierten Strecken unter umweltpolitischen und wirtschaftlichen Gründen Gesichtspunkten mit einer Dauer von 30 Jahren eingesetzt werden.¹⁴⁴

Da die Brennstoffzellentechnologie mit Wasserstoff als Energieträger zunehmend die Marktreife erlangte, könnte sie – wenn dabei Sonnen- und Windstrom verwendet wird – einen Beitrag zur Erreichung der 2015 vereinbarten Pariser Klimaschutzziele leisten. Vor diesem Hintergrund unterzeichnete die LNVG am 9. November 2017 Verträge über Lieferung, Instandhaltung und Energieversorgung für 14 Brennstoffzellenfahrzeuge vom Typ Coradia iLINT zum Einsatz im SPNV. Alstom übernahm die Lieferung und Instandhaltung in seinem Werk Salzgitter sowie im Konsortium mit Linde die Energieversorgung. Die Fahrzeuge mit 155 Sitzplätzen sollten die vorhandenen LINT 41 mit 120 Sitzplätzen ab Anfang der 2020er Jahre auf der Regionalbahnlinie RB 33 Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude ersetzen. Das niedersächsische Verkehrsministerium unterstützte die Anschaffung der 14 Brennstoffzellen-

Züge mit 81,3 Millionen Euro. Verkehrsminister Olaf Lies überreichte den beiden LNVG-Geschäftsführern Hans-Joachim



Reaktivierung der Strecke
Bad Bentheim – Nordhorn –
Neuenhaus (RB 56)

Menn und Klaus Hoffmeister in Wolfsburg einen entsprechenden Förderbescheid. Die Landestochter erwarb die Coradia iLINT für den eigenen Fahrzeugpool und vermietete sie anschließend an das Bahnunternehmen evb. Instandgehalten werden die Brennstoffzellen-Züge von Alstom in der evb-eigenen Werkstatt in Bremervörde, die für diese Zwecke erweitert werden sollte. Mit dieser Anschaffung wird zum ersten Mal in der Welt ein wasserstoffbetriebener Regionalzug einen Dieselzug ersetzen.¹⁴⁵

Im März 2021 wurde die Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus reaktiviert. Nachdem bereits ab Mai 2019 ein Probetrieb unter Realbedingungen gestartet war, erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Personenverkehrs am 7. Juli 2019. In Anwesenheit des damaligen

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG



Bahnhof Nordhorn, neues
Empfangsgebäude zur Re-
aktivierung der RB 56

niedersächsischen Verkehrsministers Dr. Bernd Althusmann wurde die Strecke am 10. Juli 2019 offiziell freigegeben. Die Streckeninfrastruktur zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus war zuvor für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt worden. Dazu wurden die Gleisanlagen und die Signaltechnik erneuert sowie die Bahnübergänge auf dem Abschnitt mit Lichtzeichen und teilweise mit Schrankenanlagen technisch gesichert. Die Bahnhöfe in Bad Bentheim, Nordhorn sowie Neuenhaus wurden renoviert und darüber hinaus neue Haltepunkte in Quendorf, Nordhorn-Blanke und Neuenhaus Süd errichtet. Im März 2021 wurde der Vertrag über den Betrieb der Strecke durch die Bentheimer Eisenbahn bis Dezember 2036 verlängert.¹⁴⁶ Im Jahre 2023 verlieh die „Allianz pro Schiene“ der Station Nordhorn den Titel „Bahnhof des Jahres“, den 2019 bereits Bad Bentheim erhalten hatte.¹⁴⁷

Die LNVG nahm die Barrierefreiheit im ÖPNV stets sehr ernst. So betraute sie die

in Hannover ansässige SNUB – die Nahverkehr-Schlichtungsstelle e. V. – mit den Aufgaben einer zentralen Beschwerde- und Clearingstelle für Barrierefreiheit im ÖPNV. Damit konnten sich Menschen mit Behinderungen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht barrierefrei bewegen konnten oder sich diskriminiert fühlten, aber mit ihrer Beschwerde beim jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen kein Gehör fanden, ab 15. Januar 2019 an eine landesweite Beschwerdestelle wenden.¹⁴⁸

Den politischen Hintergrund für die Betrauung bildete ein Beschluss der Niedersächsischen Landesregierung vom 23. Dezember 2016. Das Kabinett hatte zwecks Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention einen „Aktionsplan Inklusion“ beschlossen. Im Bereich Mobilität sollte eine Clearing- und Beschwerdestelle für Barrierefreiheit im ÖPNV eingerichtet werden.¹⁴⁹



4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG



Alstom Coradia iLINT
(LNVG-Fahrzeugpool, evb)
im Bahnhof Cuxhaven

Am 31. März 2019 trat der bisherige LNVG-Geschäftsführer Klaus Hoffmeister in den Ruhestand. Seine Nachfolge trat die Juristin Susanne Haack an. Sie war seit 1999 im niedersächsischen Finanzministerium tätig, davon zwölf Jahre in der Beteiligungsverwaltung des Landes Niedersachsen. Seit Oktober 2017 war sie Referatsleiterin in der Steuerabteilung des Finanzministeriums.¹⁵⁰

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 verkehrten die Züge der Regional-Express-Linie 2 (RE 2) über Münster hinaus bis nach Osnabrück. Damit erhielt Nordrhein-Westfalen eine neue Direktverbindung aus der Landeshauptstadt Düsseldorf über das Ruhrgebiet in die niedersächsische Großstadt und umgekehrt. Mit der Verlängerung des Laufwegs der Linie RE 2 wurde die nachfragestarke Verbindung zwischen Münster und Osnabrück deutlich verstärkt.¹⁵¹

Für die Betankung von 14 wasserstoffbetriebenen Coradia iLINT entstand in Bremervörde ab September 2020 die weltweit erste Wasserstofftankstelle für Passagierzüge. Vertreter des Landes und der beteiligten Unternehmen fanden sich vor Ort zu einem symbolischen ersten Spatenstich ein. Eine achtzehnmonatige Testphase für die ersten beiden Züge war Ende Februar erfolgreich abgeschlossen worden. Das weltweit beachtete Mobilitätsprojekt trat nun in die nächste Phase. Das Gase- und Engineering-Unternehmen Linde errichtete die Wasserstofftankstelle in der Nähe des Bahnhofs Bremervörde im Auftrag der LNVG und sollte sie auch betreiben. Nach der Fertigstellung sollte die Wasserstofftankstelle die bisherige mobile Betankungslösung ersetzen. Mit einer Kapazität von rund 1.600 kg Wasserstoff pro Tag handelte es sich um eine der nominell größten Wasserstofftankstellen der Welt.¹⁵²

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

Im Dezember 2020 wurde die LNVG für das Brennstoffzellenprojekt durch die französische Fachzeitschrift „Ville, Rail & Transports“ mit dem „Grand Prix des Régions“ ausgezeichnet. Bei „Ville, Rail & Transports“ handelt es sich um das führende französische Magazin für Verkehr und Mobilität.¹⁵³ Einen Monat später verlieh der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (The European Rail Supply Industry Association, UNIFE) diesem Projekt den „European Railway Award“ 2021.¹⁵⁴

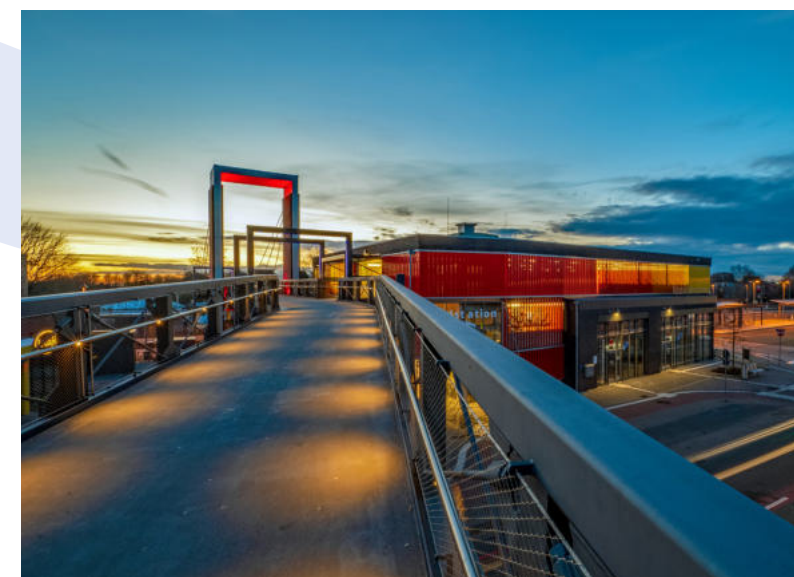
Ab dem 24. August 2022 wurden die 14 von Alstom gelieferten wasserstoffbetriebenen Regionalzüge dort täglich betankt. Dank einer Reichweite von 1.000 Kilometern können die Triebzüge mit nur einer Tankfüllung den ganzen Tag emissionsfrei im Netz der evb fahren. Erweiterungsflächen an der Tankstelle ermöglichen eine spätere Wasserstofferzeugung vor Ort mittels Elektrolyse und regenerativ erzeugtem Strom.¹⁵⁵

Trotz der Corona-Pandemie (ab Frühjahr 2020) gelang es der LNVG, dass in Niedersachsen die meisten Regionalzüge nach Fahrplan unterwegs waren. In ihrem Gebiet, das weite Teile des Bundeslandes umfasst, fuhren im April 2020 91 Prozent der üblichen Züge. Ihre Geschäftsführerin Carmen Schwabl zeigte sich beeindruckt von der Einsatzbereitschaft der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner und war zuversichtlich, dieses Niveau in den kommenden Wochen noch steigern zu können, um damit auch dem Berufsverkehr gerecht zu werden.¹⁵⁶ Um den vielen Mitarbeitenden im ÖPNV in dieser schwierigen Zeit für ihren unermüdlichen Einsatz zu danken, regte die LNVG ein Lied an. Der hannover-

sche Kabarettist Matthias Brodowy komponierte daraufhin den Song „In der Spur“. Dabei lautete der Refrain: „Zug und Bus – sie rollen weiter. Und was jetzt so simpel klingt, ist keine Selbstverständlichkeit, dass ihr uns sicher ans Ziel bringt“.¹⁵⁷

Ab Dezember 2021 fasste die LNVG zwei Bahnnetze in der Mitte Niedersachsens zu einer Einheit zusammen. Betreiberin des neuen „Dieselnetzes Niedersachsen-Mitte“ wurde die DB Regio AG mit den Linien RB 37 (Bremen Hbf – Soltau – Uelzen), RB 38 (Hannover Hbf – Soltau – Buchholz (Nordheide)), sowie der Weser-/Lametalbahn mit den Linien RB 77 (Hildesheim – Hameln – Löhne – Bünde) und RB 79 (Hildesheim – Bodenburg). DB Regio hatte sich zuvor in einem europaweiten Wettbewerb durchgesetzt und löste die bisherigen Betreiber Erixx (Heidekreuz) und NordWestBahn (Weser-/Lametalbahn) ab. Der Vertrag läuft bis Ende 2029.¹⁵⁸

Im April 2022 übernahm Christian Berndt das Amt des zweiten Geschäftsführers der



Mobilitätsstation Bahnhof Vechta, eröffnet 2019, als Beispiel für zielgerichtete Umfeldmaßnahmen an SPNV-Stationen



4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG

LNVG von Susanne Haack, die in den Senat des Niedersächsischen Landesrechnungshofs gewechselt war. Die erste Geschäftsführerin Carmen Schwabl blieb im Amt. Christian Berndt verantwortet die Bereiche Förderung & Finanzmanagement, Mobilitätsmanagement, Personenbeförderungsrecht und die Zentralen Dienste.

Am 22. Juni 2022 gab es einen Betreiberwechsel bei der S-Bahn Hannover. Bei einer Ausschreibung 2018 für den Zeitraum ab 2021, an der sich neben dem bisherigen Betreiber DB Regio auch Abellio Rail und die NordWestBahn (NWB) beteiligt hatten, erhielt die letztgenannte den Zuschlag. Dazu war 2019 die Transdev Hannover GmbH gegründet worden, an die als Schwesterunternehmen der NordWestBahn der Betrieb der S-Bahn Hannover für zwölf Jahre übertragen wurde. 13 Triebwagen der Baureihe ET 425.5 wurden von DB Regio übernommen, zudem kamen 64 Neufahrzeuge vom Typ FLIRT 3 XL (Stadler Pankow) zum Einsatz.¹⁵⁹

Im Januar 2023 vermochte sich die DB Regio AG durchzusetzen und wurde ab Dezember 2023 Betreiberin der neuen Regional-Express-Linie RE 62 Rheine – Osnabrück – Löhne. Der Betrieb erfolgte im Zwei-Stunden-Takt. DB Regio ging mit eigenen Fahrzeugen an den Start. Es handelte sich um sechs Elektrotriebwagen der Baureihe 440 (Alstom Coradia Continental) der Baujahre 2009/2010, die aus Bayern in den Norden wechselten.¹⁶⁰

Um dem Fachkräftemangel im Bereich des Nahverkehrs wirksam zu begegnen, unterzeichneten die Ostfalia Hochschule und die LNVG am 28. Mai 2024 einen Kooperationsvertrag. Sie wollen von nun an in den Studiengängen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr zusammenarbeiten. Zukünftig können die von der LNVG betreuten Studentinnen und Studenten Qualifikationen im Praxissemester und in vorlesungsfreien Zeiten erwerben. Ferner können sie als Werkstudenten ihre Bachelorarbeit bei der LNVG schreiben. Dabei sollen Themen aus den Bereichen Eisenbahnfahrzeuge und Infrastruktur möglich sein. LNVG-Geschäftsführer Christian Berndt erklärte dazu: „Unser Ziel ist, den Studentinnen und Studenten mit interessanten Aufgaben Lust auf die Nahverkehrs-Branche zu machen – und wir würden uns freuen, sie auch als künftige Fachkräfte für die LNVG zu gewinnen.“¹⁶¹

Im Juni 2025 erteilte die LNVG der NordWestBahn für weitere neun Jahre den Zuschlag für die Züge auf dem Weser-Ems-Netz zwischen Osnabrück, Bremen, Wilhelmshaven und Esens. Das Unternehmen der Transdev-Gruppe hatte sich zuvor in einem intensiven europaweiten Wettbewerbsverfahren durchgesetzt. Der neue Verkehrsvertrag gilt ab Dezember 2026 und läuft bis 2035. Eine Verlängerung bis 2037 ist möglich.¹⁶²

Wegen erheblicher ökonomischer Probleme bat der bisherige Betreiber metronom Ende

4.3 DAS SPNV-KONZEPT 2013+ UND DESSEN UMSETZUNG



Bahnhof Visselhövede nach der Modernisierung im Rahmen des Förderprogramms Niedersachsen ist am Zug! III

2024 um eine vorzeitige Vertragsbeendigung auf dem Hansenetz. Daraufhin fand eine Neuausschreibung statt. Sie führte zu folgenden Ergebnissen: Im größeren Los Nord wird metronom auch in den kommenden Jahren fahren. Das Unternehmen behält die Linien RE 3 Hannover – Uelzen – Lüneburg – Hamburg, RE 4 Hamburg – Bremen, RB 31 Hamburg – Lüneburg, RB 41 Hamburg – Buchholz (Nordheide) – Rotenburg (Wümme) – Bremen. Im kleineren Los Süd heißt der künftige Betreiber DB Regio. Das Unternehmen fährt die Linie RE 2 Uelzen – Hannover – Göttingen. Die Verträge haben eine Laufzeit bis Dezember 2033.¹⁶³

4.4 DER LNVG-FAHRZEUGPOOL

Zur zentralen Aufgabe der LNVG gehört die Verbesserung und die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität. Vor diesem Hintergrund setzen die LNVG auf zeitgemäße Fahrzeuge, die die Belange und Anforderungen der Fahrgäste erfüllen.

Zur zentralen Aufgabe der LNVG gehört die Verbesserung und die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität. Vor diesem Hintergrund setzen die LNVG auf zeitgemäße Fahrzeuge, die die Belange und Anforderungen der Fahrgäste erfüllen. Der Einsatz von modernen Fahrzeugen führt neben der Steigerung des Komforts für die Fahrgäste auch zu kürzeren Fahrzeiten. Ermöglicht wird dies durch beschleunigungsstarke und bis zu 160 km/h schnell fahrende Fahrzeuge. Moderne Fahrzeuge sind somit für ein attraktives Verkehrsangebot unverzichtbar. Daher hat die LNVG bereits Ende der 1990er Jahre entschieden, einen eigenen Fahrzeugpool aufzubauen.

Mit dem Aufbau des Fahrzeugpools wurden nicht nur moderne Fahrzeuge für den Einsatz in Niedersachsen geschaffen, sondern zugleich auch ein erfolgreiches Wettbewerbsinstrument realisiert, welches kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit gab, ohne große Investitionen ein attraktives SPNV-Angebot zu bieten. Von anfangs 23 Dieseltriebzügen des Typ LINT 41 ist der Fahrzeugpool der LNVG auf mittlerweile 427 Fahrzeuge angewachsen. Dazu gehören über 240 Doppelstockmittel- und Doppelstocksteuerwagen, 40 Elektro- und Diesellokomotiven, sowie 126 Dieseltriebwagen des Typs LINT 41 und LINT 54, die an die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) streckenbezogen vermietet werden. Nach vollständiger Auslieferung der Dosto II-Triebzüge befinden sich über 600 Einheiten im LNVG-Fahrzeugpool.

Seit 2022 gehören außerdem 14 Brennstoffzellentriebzüge vom Typ iLINT 54 zum Fahrzeugpool der LNVG, weltweit die erste Flotte in dieser Form. Um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität zu ermöglichen und zugleich einen Beitrag zur Emissionsreduzierung zu leisten, hat die LNVG im Jahr 2020 beschlossen, keine dieselbetriebenen Fahrzeuge mehr zu beschaffen. Neben dem Einsatz von Brennstoffzellenzügen wird die LNVG auch auf batterieelektrische Züge setzen. Geplant ist der Einsatz von 83 BEMU-Fahrzeugen (Battery Electric Multiple Unit) ab 2031 im Weser-Leine-Netz und ab 2033 im Heidekreuz. Darüber hinaus sollen weitere BEMU für die übrigen Diesel-Netze beschafft werden. Ziel ist es, bis 2040 einen CO₂-freien SPNV zu erreichen und keine Dieseltriebzüge mehr einzusetzen.

4.4 DER LNVG-FAHRZEUGPOOL

Durch die Etablierung eines landeseigenen Fahrzeugpools haben sich folgende Vorteile ergeben:

- Die LNVG kann durch gleichzeitige Fahrzeugbeschaffung und Vergabe der Instandhaltungsleistung über die gesamte Lebensdauer gesehen niedrigere Kosten erzielen als bei einer Fahrzeugbeschaffung über die Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Eine unabhängig von der Verkehrsleistungsausschreibung durchgeführte Bestellung der Fahrzeuge sichert einen Zeitvorteil hinsichtlich deren Konstruktion, Bau, Zulassung und Lieferung.
- Es wird eine Betreiberneutralität erreicht und die Fahrzeuge sind für mindestens zwei 15-jährige oder drei 10-jährige Verkehrsverträge unter der Verantwortung der LNVG verfügbar.
- Die LNVG bestimmt die Fahrzeuganzahl (Betriebsbedarf, Betriebs-, Instandhaltungs-, Revisions- und Unfallreserve) sowie den Einsatz und die Verwendung der Fahrzeuge.
- Die LNVG hat den direkten Zugriff auf die Instandhaltung (Kontrolle, Pönale, Erweiterung etc.) und sichert diese über die gesamte Lebensdauer.
- Das Obsoleszenzrisiko wird über die gesamte Lebensdauer beim Fahrzeughersteller abgesichert.

Die wirtschaftliche Lebensdauer eines Eisenbahnfahrzeuges beträgt rund 30 Jahre. Um den Fahrgastkomfort und die Qualität über die gesamte Lebensdauer aufrechtzuerhalten, lässt die LNVG ihre Poolfahrzeuge nach ca. 15 Jahren sukzessive modernisieren. Zu den wichtigsten Maßnahmen der Modernisierung bei den Fahrzeugen gehören u. a. die Verbesserung des Innenraums durch Erneuerung der Innenwände, Böden, Sitze, Beleuchtung, Piktogramme und des WC-Bereichs. Weiterhin erhalten die Fahrzeuge eine neue Außenlackierung. Auch die Fahrgastinformation mit Info-Monitoren, Innen- und Außenanzeigen wird auf den neuesten Stand gebracht. Wo noch nicht vorhanden, werden WLAN und Videoüberwachung nachgerüstet. Je nach Bedarf wird darüber hinaus auch die Fahrzeugtechnik in Form von Bremse, Batterien oder Leittechnik erneuert. Die Obsoleszenz von Bauteilen spielt hier eine große Rolle. Ggf. müssen Teile ersetzt werden, um die Lebensdauer der Fahrzeuge zu gewährleisten. Somit werden nicht nur fahrgastkomfortrelevante Aspekte berücksichtigt, sondern die Fahrzeuge für die zweite Lebensdauer auch technisch fit gemacht.

Alstom Coradia Max Doppelstock-Triebzug Dosto II (LNVG-Fahrzeugpool)





4.4 DER LNVG-FAHRZEUGPOOL

Meilensteine im LNVG-Fahrzeugpool	
1997	Ausschreibung der ersten 22 Diesellokomotiven für das Weser-Ems-Netz, Vergabe der Instandhaltung von mitzubringenden Fahrzeugen >> Deutschland-Premiere: ein Aufgabenträger schafft erstmals einen eigenen Fahrzeugpool an
2000	Bau der Werkstatt für das Weser-Ems-Netz in Osnabrück
2000	Auslieferung und Betriebsaufnahme von 22+1 Diesellokomotiven LINT I im Weser-Ems-Netz
2001	Ausschreibung von elektrischen, lokbespannten Doppelstockzügen für das Hanse-Netz >> Deutschland-Premiere: Ein Aufgabenträger beschafft erstmalig elektrische Doppelstockzüge
2003	Bau der Werkstatt in Uelzen (für das Hanse-Netz)
2003	Bau der Werkstatt in Bremervörde (für das Weser-Elbe-Netz)
2003	Betriebsaufnahme von 10 elektrischen, lokbespannten Doppelstockzügen im Hanse-Netz (6- und 8-Wagen-Züge)
2003	Betriebsaufnahme mit LINT II im Weser-Elbe-Netz (9 Fahrzeuge), auf der Weser-/Lammetalbahn (11 Fahrzeuge) und im Weser-Ems-Netz (6 Fahrzeuge)
2004	Kauf eines gebrauchten LINT I zum Einsatz im Weser-Ems-Netz
2005	Betriebsaufnahme mit 4 LINT IV im Netz Weser-Ems
2005	Betriebsaufnahme mit 8 elektrischen, lokbespannten Doppelstockzügen (5-Wagenzüge) im Netz Uelzen – Göttingen
2006	Auslieferung von 18 Fahrradwagen für jeden LNVG-Doppelstockzug
2007	Betriebsaufnahme mit 9 elektrischen, lokbespannten Doppelstockzügen (6-Wagenzüge) im Netz RB Hamburg Süd
2007	Betriebsaufnahme mit 7 diesellokomotiven, lokbespannten Doppelstockzügen (5-Wagenzüge) im Netz Cuxhaven – Hamburg
2010	Betriebsaufnahme mit 10 LINT V zur Kapazitätsverstärkung im Weser-Ems-Netz
2010	Betriebsaufnahme mit 34 Doppelstockwagen zur Kapazitätsverstärkung im Hanse-Netz
2011	Betriebsaufnahme von 2 E-Loks der Baureihe 146.2 für das Hanse-Netz
2011	Betriebsaufnahme mit 28 LINT VI für das Heidekreuz
2014	Betriebsaufnahme mit 28 LINT VII für das Netz DINSO II
2014	Beginn HU XL LINT I
2015	Powerpacküberholung bei Diesellokomotiven
2016	Fahrzeugrevision an 4+10+28 Diesellokomotiven LINT IV, V und VI
2016	Beginn HU XL LINT II
2016	erster ECM-Vertrag (ECM = entity in charge of maintenance, für die Instandhaltung verantwortliche Stelle)
2016	Betriebsaufnahme mit 6 LINT VIII und Mischtraktion mit LINT V/VI für das Netz Weser-Ems
2017	Beschaffung 14 Brennstoffzellenlokomotiven und einer Wasserstofftankstelle für das Netz Weser-Elbe
2018	Beginn Hauptuntersuchung HU XL Dosto I
2018	Einsatz von Prototypen-Brennstoffzellenlokomotiven im Netz Weser-Elbe >> Weltpremiere
2018	Einsatz von Prototypen-Brennstoffzellenlokomotiven im Netz Weser-Elbe >> Weltpremiere
2019	Nachrüstung WLAN und Videoüberwachung bei den Dosto I-Wagen
2019	Powerpacküberholung bei 28 Diesellokomotiven
2020	Hauptuntersuchung an 28 Diesellokomotiven LINT VII
2021	Beschaffung von 35 Dosto II (Doppelstocklokomotiven) für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen
2022	Inbetriebnahme der Brennstoffzellenlokomotiven und der Wasserstofftankstelle in Bremervörde für das Netz Weser-Elbe >> Weltpremiere: erstmaliger Einsatz von Brennstoffzellenlokomotiven

Fortsetzung
auf nächster
Seite >>

4.4 DER LNVG-FAHRZEUGPOOL

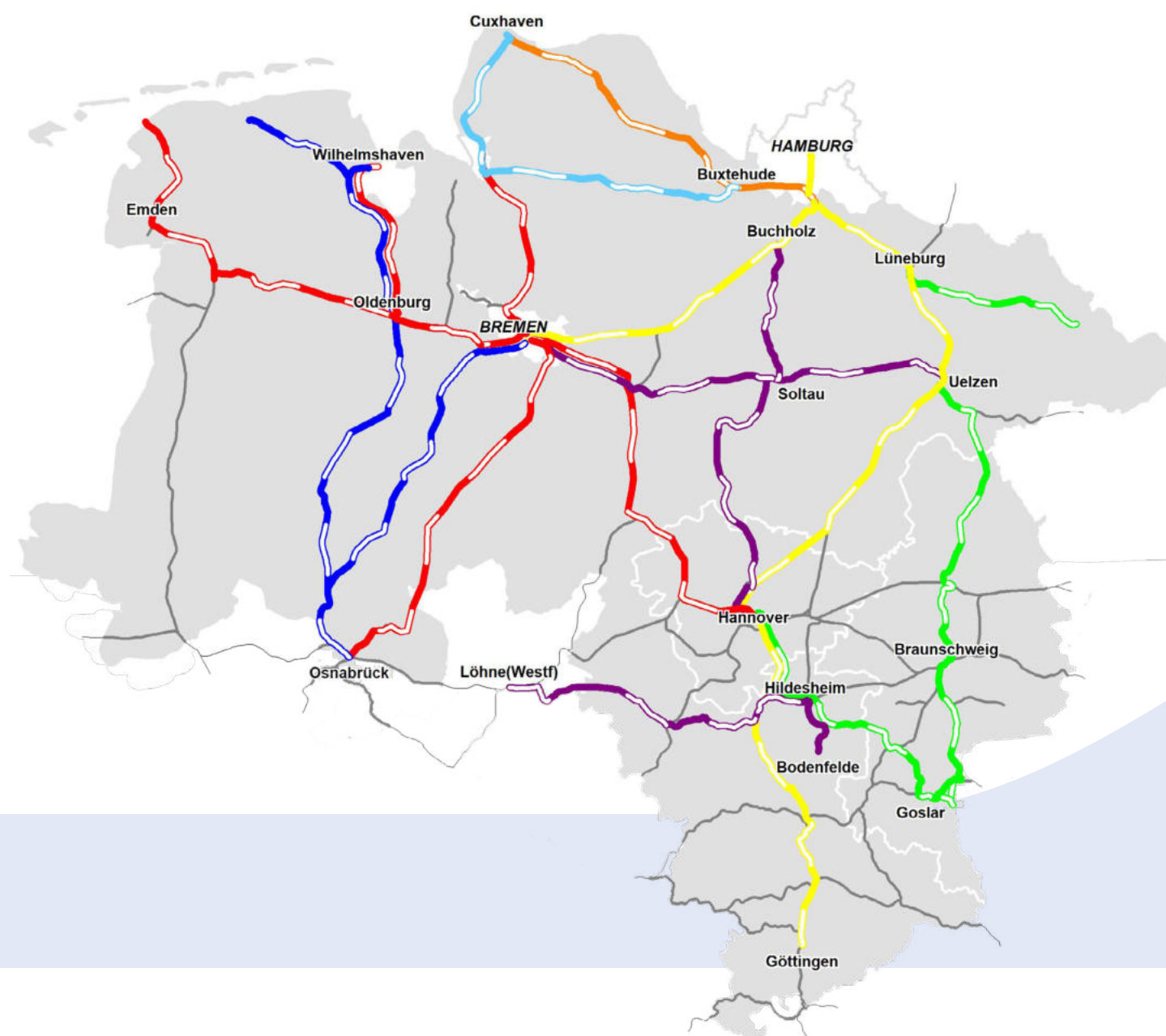
Meilensteine im LNVG-Fahrzeugpool	
2023	Vollbetrieb der 14 Brennstoffzellenlokomotiven im Netz Weser-Elbe
2024	Umrüstung von 89 Fahrzeugen mit GSM-R-Zugfunkgeräten durch die LNVG, Begleitung der Umrüstung weiterer 39 Fahrzeuge mit GSM-R-Zugfunkgeräten
2025	Auftrag zur Überprüfung von Werkstätten und Fahrzeugen
2026	Beschaffung von 83 Batterie-Triebzügen (BEMU) für das Heidekreuz und Weser-Leine-Netz
2026	Beginn HU XL LINT V, VI, VII, VIII



Fahrzeugtypen im LNVG-Fahrzeugpool			
Fahrzeug	Typ	Anzahl	Baujahr
LINT I	Triebzug	23 + 1	Diesellokomotive LINT 41, Baujahr 2000
LINT II	Triebzug	26	Diesellokomotive LINT 41, Baujahr 2003
LINT IV	Triebzug	4	Diesellokomotive LINT 41, Baujahr 2005
LINT V	Triebzug	10	Diesellokomotive LINT 41, Baujahr 2010
LINT VI	Triebzug	28	Diesellokomotive LINT 41, Baujahr 2011
LINT VII	Triebzug	28	Diesellokomotive LINT 54, Baujahr 2016
LINT VIII	Triebzug	6	Diesellokomotive LINT 41, Baujahr 2014
LINT X	Triebzug	14	Brennstoffzellenlokomotive iLINT 54, Baujahr 2022
BR 146.1	Lokomotive	10	Elektrolokomotive, Baujahr 2003
BR 146.2	Lokomotive	21	Elektrolokomotive, Baujahr 2005, 2007, 2012
BR 147.5	Lokomotive	2	Elektrolokomotive, Baujahr 2019/2020
BR 246	Lokomotive	8	dieselelektrische Lokomotive, Baujahr 2006/2007
Dosto I Steuerwagen	Wagen	246	Steuerwagen, Baujahr 2003, 2005, 2007, 2021, 2023
Dosto I Mittel- und Mehrzweckwagen	Wagen		Mittelwagen, Baujahr 2003, 2005, 2007, 2010, 2021, 2023
Dosto II BR 447	Triebzug	35	doppelstöckiger, elektrischer Triebzug, flexible Wagenanzahl, Baujahr 2026 (voraussichtlich)
BEMU	Triebzug	83	batterieelektrischer Triebzug, Ausschreibungsverfahren läuft



4.4 DER LNVG-FAHRZEUGPOOL



4.4 DER LNVG-FAHRZEUGPOOL

Gesamtbestand: 601 Fahrzeuge
41 Diesel- und Elektrolokomotiven
246 Doppelstocksteuer- und -mittelwagen
126 Dieseltriebzüge
14 Brennstoffzellentriebzüge
174 angetriebene und nichtangetriebene Wagen für doppelstöckige Triebzüge (Dosto II)

Weser-Elbe-Netz
Betreiber: evb
Fahrzeuge: 14 LINT X
ECM: Alstom
Werkstatt: Bremervörde

Expresskreuz Bremen/Niedersachsen
Betreiber: DB Regio
Fahrzeuge: 35 Dosto II
ECM: Alstom
Werkstatt: *Werkstatt in Planung*

Weser-Ems-Netz
Betreiber: NWB
Fahrzeuge: 43 LINT I, V, VI, VIII
ECM: NWB
Werkstatt: Osnabrück

RE Unterelbe
Betreiber: Start Unterelbe
Fahrzeuge: 7 Dosto-Züge mit V-Lok
ECM: Alstom
Werkstatt: Bremervörde

Dieselnetz Niedersachsen Mitte
Betreiber: Start DNM
Fahrzeuge: 36 LINT II, VI
ECM: Start DNM
Werkstatt: Hannover

DINSO II
Betreiber: erixx
Fahrzeuge: 28 LINT VII
ECM: erixx
Werkstatt: Uelzen

Hansenetz Nord / Süd
Betreiber Nord: metronom
Betreiber Süd: DB Regio
Fahrzeuge: 33 Dosto-Züge mit E-Lok
ECM: Alstom
Werkstatt: Uelzen

4.5 MEILENSTEINE IN DER NIEDERSÄCHSISCHEN TARIFLANDSCHAFT

Der Großraumverkehr Hannover (GVH) setzt ab den 1990er Jahren sukzessive den GVH Regionaltarif für Zeitkarten auf der Schiene um. Den Anfang macht 1992 der Landkreis Schaumburg. In den späteren Jahren folgen alle weiteren an die Region Hannover angrenzenden Landkreise.

1992

1999

Niedersachsen-Ticket ab April 1999: Von der Deutschen Bahn AG als Gruppenkarte für bis zu fünf Personen zum Einheitspreis von 35 DM (ca. 17,89 €) herausgegeben.

80

Erste Tarif- und Vertriebskooperation in der Deutschland zwischen der DB Regio AG und einer Wettbewerbsbahn bezüglich des „DB-Tarifs“ (früherer offizieller Name: Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressgut-tarif (DPT)): Vertragspartner war die Nord-WestBahn GmbH für das Teilnetz Weser-Ems (November 2000). Hierdurch wurde erreicht, dass Fahrgäste in Netzen von Privatbahnen das komplette Angebot des DB-Tarifs nutzen konnten. Fahrgäste mussten also, was die Beförderungstarife anging, unter Wettbewerb im SPNV nicht „leiden“ – und sie müssen dies nach wie vor nicht. Funktionierende Tarif- und Vertriebskooperationen waren eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Wettbewerb im SPNV auch bei Fahrgästen Akzeptanz hatte und hat.

2000

2003

Dezember 2003, Bus-Schiene-Tarif Lammetal: Ein Eckpfeiler im Gesamtkonzept der Attraktivierung der Lammetalbahn RB 77 (Ausbau des Fahrplanangebotes; zusätzliche Stationen, neue Fahrzeuge).

2004

Dezember 2004, HVV-Erweiterung in die Landkreise Stade, Harburg und Lüneburg: In den drei Landkreisen waren fortan in allen Bussen und Bahnen sämtliche HVV-Fahrausweise gültig. Durch eine entsprechende Preisgestaltung war diese Verbundausweitung für die öffentliche Hand wirtschaftlich tragfähig. Zum Erfolg dieser Verbundausweitung haben auch die intensiven Verkehrsverflechtungen der drei „Speckgürtel“-Landkreise südlich von Hamburg mit der Hansestadt beigetragen. Mehr oder weniger zeitgleich kamen neue komfortable Doppelstockzüge der metronom Eisenbahngesellschaft mbH, eine ausgeweitetes Fahrplanangebot und die Verlängerung der S-Bahn nach Stade hinzu.

2005

Einführung VOS-Plus-Tarif im Juni 2005 (VOS-Süd Bus/Bahn-Tarif) im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme der Reaktivierung des niedersächsischen Teils des Haller Willem von Dissen/Bad Rothenfelde nach Osnabrück: Hierdurch konnten Fahrgäste den Bus und den Haller Willem mit nur einem Ticket nutzen. Das Lösen eines zweiten Fahrausweises beim Wechsel von dem Bus auf die Schiene, oder umgekehrt, ist entfallen.

81

4.5 MEILENSTEINE IN DER NIEDERSÄCHSISCHEN TARIFLANDSCHAFT



4.5 MEILENSTEINE IN DER NIEDERSÄCHSISCHEN TARIFLANDSCHAFT



Einführung Niedersachsentarif Juni 2013:
Ablösung des DB-Tarifes für verbundraumüberschreitende Fahrten innerhalb Niedersachsens im SPNV. Übergang des Niedersachsen-Tickets von der DB zur Niedersachsentarif GmbH (NITAG). Beibehaltung der Anwendungsmöglichkeiten der BahnCard 25 und 50 auch im Niedersachsentarif. Durch den Niedersachsentarif wurde der Anwendungsbereich der Tarif- und Vertriebskooperationen zwischen der DB und den Privatbahnen im Wesentlichen auf das Schönes-Wochenende-Ticket und die Nutzung des SPNV im Vor- und Nachlauf zum Fernverkehr reduziert.

2012
Juni 2012, Niedersachsen-Ticket-Single und die Preisstaffelung für bis zu fünf Personen: Diese verbraucher- und fahrgastfreundliche Preisstaffelung kennt nicht jedes Länderticket.

2013
Anerkennung von Nahverkehrsfahrausweisen in den IC-Zügen zwischen Bremen, Oldenburg, Leer (Ostfriesland), Emden und Norddeich (Mole) ab 15. Dezember 2013: In Ergänzung zum RE 1 kann damit Nahverkehrsfahrgästen im o. a. Abschnitt ein Stundentakt angeboten werden, trotz geringer Streckenkapazität aufgrund der abschnittweisen Eingleisigkeit zwischen Oldenburg und Leer.

Einführung des landesweiten SPNV Semesterticket Niedersachsen/Bremen zum Wintersemester 2018/2019 für den SPNV in Niedersachsen und Bremen (Ablösung durch die Einführung des Deutschland-Semestertickets ab Wintersemester 2024).

2018

2018
Einführung Anschlussmobilität im Niedersachsentarif im Dezember 2018

- SPNV-Einzelfahrausweise werden am Quell- und Zielort an einem vom kommunalen Anbieter/Aufgabenträger definierten Umkreis ohne Aufpreis anerkannt. Das Lösen eines weiteren Fahrausweises für den Bus/U-/Straßenbahn vor Ort entfällt.
- Für SPNV-Zeitkarten kann die Anschlusszeitfahrkarte im kommunalen Vor- und/oder Nachlauf um 50 % reduziert bei der lokalen Tariforganisation erworben werden.

2019
Ausweitung des HVV-Tarifs nur auf der Schiene und im Wesentlichen nur für HVV-Zeitkarten in den Landkreisen Cuxhaven, Rotenburg, Heidekreis, Uelzen und Lüchow-Dannenberg im Dezember 2019.



4.5 MEILENSTEINE IN DER NIEDERSÄCHSISCHEN TARIFLANDSCHAFT



Das Niedersachsen-Ticket gilt in ganz Niedersachsen/Bremen und Hamburg in Bus und Bahn (Teilnahme Stadtverkehr Uelzen als vorerst letzter Partner im Juni 2021). Zum Zeitpunkt der Überführung des Niedersachsen-Tickets in den Niedersachsentarif im Jahr 2013 galt das Ticket nur im SPNV und den Tarifverbünden HVV, VBN, GVH, VRB und VSN. In den Folgejahren konnte der Gültigkeitsbereich auf Städte wie z. B. Osnabrück ausgedehnt werden. Weitere Landkreise kamen sukzessive hinzu. Schließlich war dann endlich ab Juni 2021 in allen niedersächsischen Landkreisen und Kommunen das Niedersachsen-Ticket gültig.

2020

2021

2022

2022

2023

Einführung Spar-Ticket im Juni 2020: Das Spar-Ticket im Niedersachsentarif ist zur einmaligen Nutzung für Fahrten bis zu 50 km gültig. Busse, Straßen- und U-Bahnen am Start und Zielort sind inklusive. Das Ticket gilt an Werktagen ab 9 Uhr und am Wochenende ganztägig.

Ablösung des DB-Tarifes durch die Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG) zum 01. Januar 2022. Der Abschluss von Tarif- und Vertriebskooperationen von NE-Bahnen mit DB Regio AG werden obsolet. Ein wettbewerbsneutraler und diskriminierungsfreier Zugang zum Deutschlandtarif für alle SPNV-Unternehmen wird sichergestellt. Die LNVG ist Gründungsmitglied.

9-Euro-Ticket (Juni bis August 2022): ein Projekt des Bundes, ausschließlich vom Bund finanziert; kein niedersächsisches oder LNVG-Projekt; deutschlandweite Mobilität im ÖSPV und im SPNV während der Corona-Zeit für nur neun Euro pro Monat. Die Menschen haben den SPNV, speziell die RE-Züge, nach zweieinhalb Jahren Corona-Leere trotz noch bestehender Verpflichtung zum Tragen von Mund-Nase-Schutz intensiv genutzt und die Züge gefüllt. Diese Aktion war allerdings nach drei Monaten wieder beendet.

Deutschlandticket (ab Mai 2023); ein Projekt vom Bund und den Bundesländern; Bund und Länder tragen gemeinsam das Defizit von jeweils 1,5 Mrd. Euro pro Jahr; deutschlandweite Mobilität im ÖSPV und im SPNV zu hochattraktiven Preisen (49 €/Monat zu Beginn; 63 €/Monat im Jahr 2026). Das Deutschlandticket ist wohl die größte Innovation (oder Revolution) im Bereich der Beförderungstarife mindestens seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland. Anders als das 9-Euro-Ticket ist es auf Dauer angelegt, wobei die Existenz in den Anfangsjahren 2023 bis 2025 durchaus in Frage gestellt wurde. Das Deutschlandticket macht die regelmäßige Nutzung des ÖSPV und SPNV für die Fahrgäste sehr attraktiv und einfach. Zugleich führt es zu einem erheblichen Anpassungsbedarf im Vertrieb von Fahrausweisen (siehe Ausführungen zu den vertrieblichen Meilensteinen) und im verbleibenden Fahrausweisangebot der Tariforganisationen.

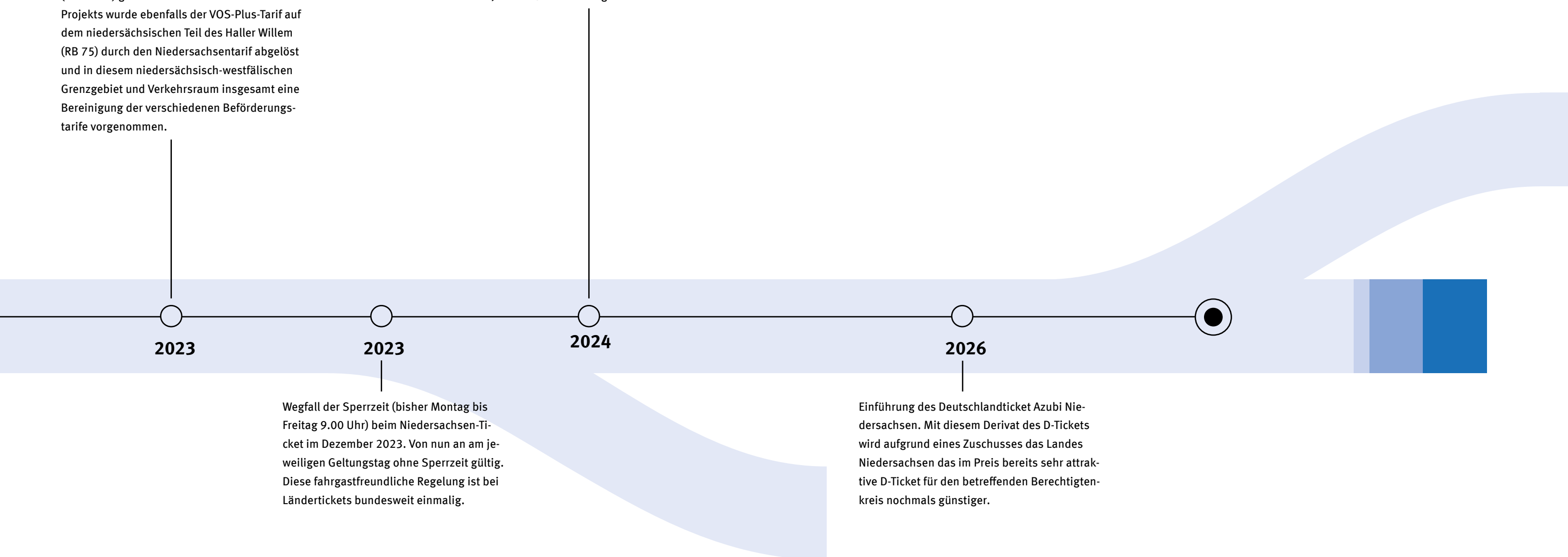


4.5 MEILENSTEINE IN DER NIEDERSÄCHSISCHEN TARIFLANDSCHAFT

Umsetzung Tarifintegration Bus und Bahn in Stadt und Landkreis Osnabrück August 2023. Erstmals wird der Niedersachsentarif mit seinem kompletten Sortiment in allen Bussen im Landkreis Osnabrück anerkannt. Bei der Nutzung von Bus und Bahn muss der Fahrgast nun nur noch einen Fahrschein lösen. Für reine Busfahrten im Landkreis Osnabrück kann weiterhin der Tarif der Busunternehmen (VOS-Tarif) gelöst werden. Im Rahmen dieses Projekts wurde ebenfalls der VOS-Plus-Tarif auf dem niedersächsischen Teil des Haller Willem (RB 75) durch den Niedersachsentarif abgelöst und in diesem niedersächsisch-westfälischen Grenzgebiet und Verkehrsraum insgesamt eine Bereinigung der verschiedenen Beförderungstarife vorgenommen.

Deutschlandweites Semesterticket. Es handelt sich um ein Derivat vom Deutschlandticket für Studierende. Es war ab dem Sommersemester 2024 verfügbar. In Niedersachsen haben die meisten Universitäten und Hochschulen mit Beginn des Wintersemesters 2024/2025 den Wechsel vom landesweiten Semesterticket Niedersachsen/Bremen zum bundesweit gültigen Deutschlandsemester-Ticket („D-SemTi“) vollzogen. Das Tarifangebot des landesweiten Semestertickets Niedersachsen/Bremen wurde im Jahr 2025 vom Markt genommen.

4.5 MEILENSTEINE IN DER NIEDERSÄCHSISCHEN TARIFLANDSCHAFT



4.6 MEILENSTEINE IM NIEDERSÄCHSISCHEN SPNV-VERTRIEB

Einführung von Banknotenrecyclern an Fahr- ausweisautomaten

Durch diese technische Neuerung konnten erstmals auch Banknoten als Wechselgeld ausgegeben werden.

2011

Neues Vertriebskonzept der drei niedersächsi- schen SPNV-Aufgabenträger

Sicherstellung eines einheitlichen, unternehmensübergreifenden Vertriebsangebots über Verkehrsverträge. Durch die schrittweise Einführung des Konzepts wurden Zuständigkeiten im stationsbezogenen Fahrscheinverkauf eindeutig geregelt.

2015

Eröffnung des ersten niedersächsischen Video- reisezentrums

Anfang 2016 wurde in Bad Fallingbostel das erste Videoreisezentrum (VRZ) in Niedersachsen eröffnet. Die Technik ermöglicht auch an Standorten ohne verfügbare Vertriebspartner ein hochwertiges Beratungsangebot. Derzeit gibt es etwa 20 VRZ unterschiedlicher Betreiber in Bremen und Niedersachsen, Tendenz steigend.



2016

2017

Verkauf des Niedersachsentarifs im FahrPlaner

Mit dem Niedersachsentarif ist der erste „Dritt-tarif“ in die Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen, den VBN-FahrPlaner integriert worden, der fortan nur noch „FahrPlaner“ heißt. Diese Öffnung markiert den Beginn der Zusammenarbeit der Länder Niedersachsen und Bremen bei diesem System. Als starke, unabhängige Partner beim FahrPlaner kommen die VBN GmbH und die Niedersachsentarif GmbH hinzu. Für die Zukunft über 2026 hinaus ist die Teilnahme weiterer starker Partner vorgesehen.



2019

Verkauf von Fernverkehrstickets an nicht-DB Ticketautomaten

2019 startete der Verkauf von Tickets des DB-Fernverkehrs an Automaten der metronom. Dem voraus gegangen war ein Verfahren beim Bundeskartellamt zur Öffnung des Vertriebs von Fernverkehrsfahrausweisen auch für Dritte, z.B. die Privatbahnen.

2020

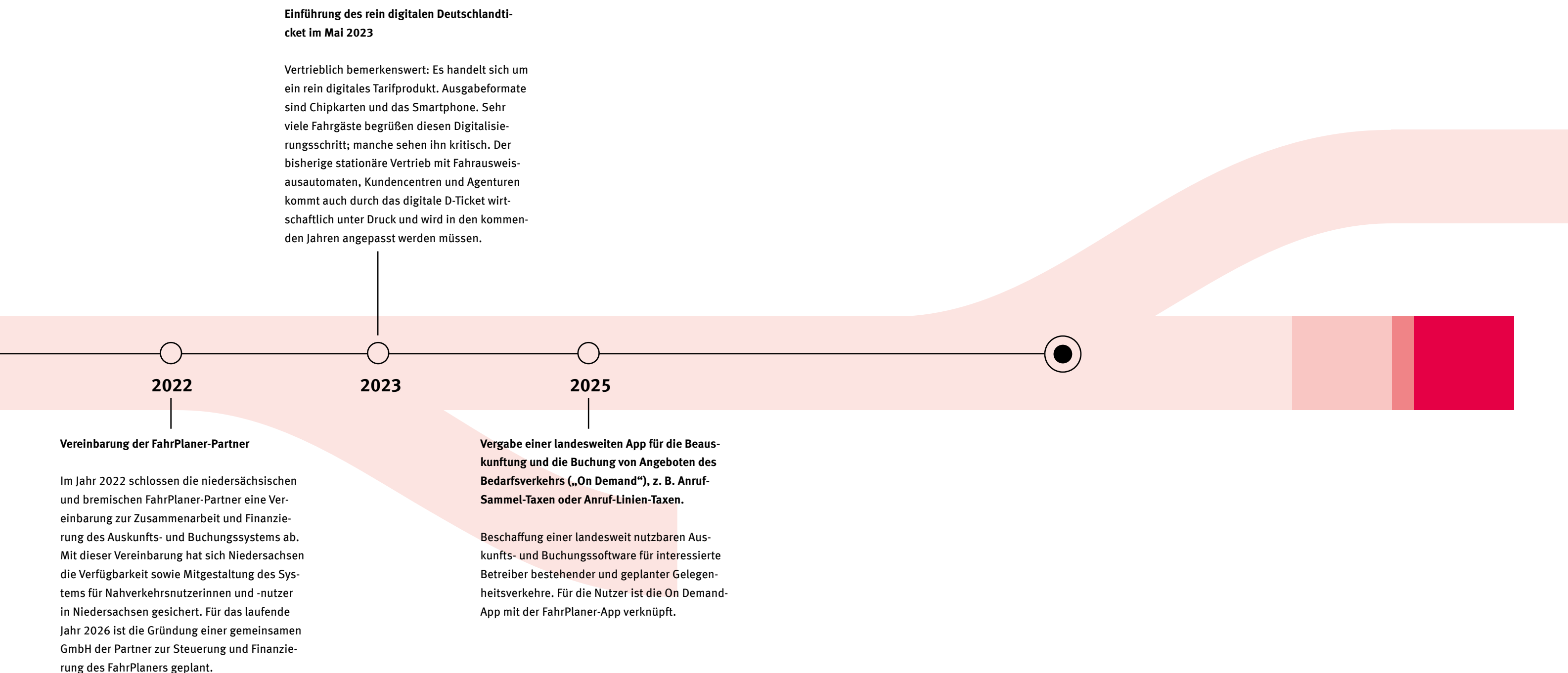
Start des Tarifintegrationsprojekts im FahrPlaner

Seit Mitte 2020 werden Tarife des niedersächsischen Nahverkehrs digitalisiert und so für die Tarifbeauskunftung im FahrPlaner ertüchtigt. Das Projekt wird maßgeblich aus Fördermitteln des Landes Niedersachsen finanziert und steht Anfang 2026 kurz vor der vollständigen Umsetzung. 2021 ist in einem weiteren Projekt mit dem Verkauf der zuvor digitalisierten und in den FahrPlaner integrierten Tarife begonnen worden.



4.6 MEILENSTEINE IM NIEDERSÄCHSISCHEN SPNV-VERTRIEB

4.6 MEILENSTEINE IM NIEDERSÄCHSISCHEN SPNV-VERTRIEB



4.7 BERATUNGSEINHEIT MOBILOTSIN – FORTBILDUNG UND UNTERSTÜTZUNG FÜR KOMMUNEN

Im Jahr 2020 nahm eine Vision Gestalt an, die bei Gemeinden, Städten und Landkreisen die Arbeit im Verkehrsbereich nachhaltig prägen sollte: **MOBILOTSIN**, die Beratungseinheit der LNVG, wurde als zentrale Unterstützungsstelle für Kommunen in Niedersachsen gegründet.



DIE INITIATIVE FÜR NEUE MOBILITÄT VOR ORT.

Der Markenname MOBILOTSIN steht für die niedersächsische Initiative für neue Mobilität vor Ort, mit dem Ziel, die Richtung für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu weisen und Kommunen Orientierung zu geben.

Die MOBILOTSIN zeigt, welche zahlreichen Möglichkeiten Kommunen mit einer integrierten Verkehrsplanung haben – der Schlüssel dazu ist das sogenannte Mobilitätsmanagement. Mobilitätsmanagement beschreibt den Wandel von Verkehr zu Mobilität.

„Mobilitätsmanagement eröffnet für eine Kommune viele Chancen!“, sagt Claudia Fricke, Leiterin der MOBILOTSIN. „Es geht um mehr Lebensqualität durch kluge Mobilitätsplanung und damit auch um Standortvorteile. Übrigens: Für die Umsetzung Ihrer Projektideen gibt es oft Zuschüsse von Land, Bund oder EU.“

Mit Qualifizierungen im Mobilitätsmanagement, fachspezifischen Veranstaltungen, persönlicher Beratung und der Vernetzung

der Kommunen unterstützt die MOBILOTSIN Akteurinnen und Akteure, sozial gerechte Mobilität in Niedersachsen zu gestalten. Die MOBILOTSIN setzt sich dafür ein, dass durch die Verknüpfung neuer und etablierter Mobilitätsangebote alle von A nach B kommen. Dabei geht die MOBILOTSIN manchmal auch wortwörtlich Schritt für Schritt vor: Anfang 2024 organisierte die LNVG auf Landesebene für zehn Kommunen in Niedersachsen erstmals sogenannte „Fußverkehrs-Checks“. Kommunen können so prüfen, wie sich die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger bei ihnen vor Ort verbessern lassen. Dabei geht es unter anderem darum, ob Fuß- oder Überwege barrierefrei sind. Auch soll deutlich werden, ob gegebenenfalls wichtige Wegeverbindungen oder Straßenbeleuchtungen fehlen oder ob sich der Weg zur Bushaltestelle sinnvoller führen lässt.

Der Austausch von Ideen und Erfahrungen ist Kernbestandteil der Arbeit: Informationsveranstaltungen, Praxisdialoge und themenspezifische Formate machen Wissen sichtbar und handhabbar. Mit einem Portfolio an Formaten gilt es, gemeinsam mit Kommunen für die Mobilitätswende durch Kommunikation, Beteiligung und Austausch zu sensibilisieren.

Ein herausragendes Beispiel für die praxisorientierte Tätigkeit ist der „Lehrgang

4.7 BERATUNGSEINHEIT MOBILOTSIN – FORTBILDUNG UND UNTERSTÜTZUNG FÜR KOMMUNEN



MOBILOTSIN, Teilnehmer des Lehrgangs „Kommunales Mobilitätsmanagement“

Kommunales Mobilitätsmanagement“, der in Niedersachsen etabliert wurde und seither über 150 Fachkräfte aller Verwaltungsebenen befähigt hat, Mobilitätsstrategien vor Ort zu entwickeln und umzusetzen.

Seit 2025 werden Qualifizierungen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement für Kommunen sowie zu „Koordinatorinnen und Koordinatoren kommunales Schulisches Mobilitätsmanagement“ angeboten.

Mit den fortschreitenden Anforderungen an die Mobilität wächst auch die Bedeutung der Beratungseinheit weiter: Nach fünf Jahren ist die Beratungseinheit die kompetente, verlässliche Ansprechpartnerin für

alle kommunalen Akteure, die Mobilität zukunftsfähig denken und gestalten wollen. Die MOBILOTSIN hat sich als Impulsgeber für nachhaltige Mobilität in Niedersachsen etabliert.

Unterstützt und getragen wird die MOBILOTSIN von ihren Netzwerkpartnern: dem Niedersächsischen Landkreistag, dem Niedersächsischen Städtetag, dem Niedersächsischen Städte- und Gemeindebund, der Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger, der LNVG und dem niedersächsischen Verkehrsministerium.

5 JAHRE AUF KURS



4.8 PERSONENBEFÖRDERUNGSRECHT BEI DER LNVG – RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE MOBILITÄT IN NIEDERSACHSEN

Mobilität braucht nicht nur Fahrzeuge, Infrastruktur und Finanzierung, sondern sie benötigt auch einen verlässlichen rechtlichen Rahmen. Genau dafür steht der Bereich Personenbeförderungsrecht der LNVG. Seit mehr als zwei Jahrzehnten sorgt er dafür, dass Bus- und Stadtbahnverkehre in Niedersachsen rechtssicher genehmigt, geordnet und weiterentwickelt werden können. Damit leistet der Bereich einen wichtigen Beitrag für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr im Alltag von Millionen Menschen.

Neustart im Jahr 2005: Neue Aufgaben für die LNVG

Ein bedeutender Meilenstein war das Jahr 2005. Im Zuge der Verwaltungsmodernisierung des Landes Niedersachsen wurden die damaligen Bezirksregierungen aufgelöst. Mit diesem Strukturwandel ging auch die Zuständigkeit für die Genehmigung sämtlicher Linienverkehre von Bussen und Stadtbahnen im Rahmen eines Beleihungsaktes auf die LNVG über und wird seitdem zentral aus dem Bereich Personenbeförderungsrecht wahrgenommen. Damit wurde die Gesellschaft nicht nur als Gestalterin des Schienenpersonennahverkehrs gestärkt, sondern übernahm zusätzlich hoheitliche Aufgaben als Genehmigungsbehörde für den straßengebundenen Linienverkehr. Dies gilt für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den nationalen und internationalen Fernlinienverkehr. Mit über 2.500 erteilten Linienkonzessionen zwischen Harz und Nordsee ist die LNVG gegenwärtig eine der größten Genehmigungsbehörden bundesweit.

Kernaufgabe: Genehmigung und Aufsicht

Zu dem hoheitlichen Aufgabenspektrum zählt die Erteilung nationaler und internationaler Linienkonzessionen an Bus- und

Stadtbahnunternehmen. Hinzu kommen die Änderungen von Genehmigungen hinsichtlich der Linienführung, die Zustimmung zu geänderten Fahrplänen sowie die Anpassung der Fahrpreise. Darüber hinaus kümmert sich der Bereich Personenbeförderungsrecht um eine regelmäßige Überprüfung der individuellen Voraussetzungen für den Beruf des Verkehrsunternehmers. Wer in Niedersachsen gewerbsmäßig oder entgeltlich Personen im Linienverkehr auf der Straße befördern möchte, muss nachweisen, dass er zuverlässig und fachlich geeignet ist, aber auch über einen sicheren und finanziell leistungsfähigen Betrieb verfügt. Soweit die beantragten Linienkonzessionen durch die LNVG erteilt wurden, übt diese während der Geltungsdauer – die regelmäßig bis zu 10 bzw. 15 Jahre betragen kann – die Aufsicht über die rund 250 privatwirtschaftlichen und kommunalen Verkehrsunternehmen aus.

Transparenz, Wettbewerb und Sicherheit

Auch die Durchführung wettbewerblicher Verfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind eine der Aufgaben der Genehmigungsbehörde. Wettbewerbliche Verfahren im PBefG sorgen dafür, dass öffentliche Verkehrsleistungen

4.8 PERSONENBEFÖRDERUNGSRECHT BEI DER LNVG – RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE MOBILITÄT IN NIEDERSACHSEN

im fairen Wettbewerb vergeben werden – mit dem Ziel, Qualität und Wirtschaftlichkeit für die Fahrgäste und die öffentliche Hand zu sichern.

Darüber veröffentlicht der Bereich jährlich ein Genehmigungsverzeichnis mit einer Übersicht aller aktiven Liniengenehmigungen für den ÖPNV. Es informiert über Linienführung, Laufzeiten sowie Betriebsart (eigen-/gemeinwirtschaftlich) und ermöglicht Marktzugangsbewerbern die Einsicht in das zeitliche Ende der aktuell laufenden Liniengenehmigungen.

Damit sorgt der Bereich für Transparenz, Wettbewerbsgleichheit und einen geordneten Marktzugang – und trägt so seit vielen Jahren maßgeblich zur Stabilität und Zukunftsfähigkeit der Mobilität in Niedersachsen bei.

Unterstützung der Aufgabenträger

Die Mitwirkung bei der Aufgabenerfüllung der Aufgabenträger ist ein eher unscheinbarer, aber zentraler Bestandteil des Personenbeförderungsrechts – gerade im

Zusammenspiel zwischen Genehmigungsbehörde und kommunaler Planungsebene. Die Aufgabenträger sind für die Sicherstellung des ÖPNV verantwortlich. Sie definieren, z. B. im Nahverkehrsplan, wie vor Ort gefahren werden soll: also Liniennetze, Takte, Qualitätsstandards und langfristige Entwicklungsziele wie die vollständige Barrierefreiheit oder Umweltziele.

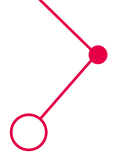
Die LNVG wirkt hierbei unterstützend und koordinierend mit – allerdings ohne die planerische Hoheit der Aufgabenträger zu ersetzen. Die Aufgabe besteht vielmehr darin, die rechtlichen Rahmenbedingungen so einzubringen, dass Planung und Genehmigung am Ende zusammenpassen. Konkret umfasst diese Mitwirkung mehrere Ebenen:

Bereits bei der Planung oder Fortschreibung von Nahverkehrsplänen bringt die Genehmigungsbehörde ihre rechtliche Expertise ein. So wird sichergestellt, dass geplante Verkehre später auch genehmigungsfähig sind. Wenn Unternehmen Verkehre beantragen, prüft die Genehmigungsbehörde diese auch im Lichte der Planungen des Aufgabenträgers. Dabei wird abgewogen, wie gut das Angebot zu den Zielen des Nahverkehrsplans passt.

Die Genehmigungsbehörde vermittelt zwischen den Interessen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, insbesondere wenn es um Änderungen bestehender Genehmigungen oder um neue Verkehrsangebote geht. Ziel ist es, Konflikte zwischen Planung, Vergabe und Genehmigung möglichst früh zu vermeiden und rechtssichere Lösungen zu entwickeln.



Elektrobus der Wolfsburger Verkehrsgesellschaft (WVG)



4.8 PERSONENBEFÖRDERUNGSRECHT BEI DER LNVG – RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE MOBILITÄT IN NIEDERSACHSEN

Diese Mitwirkung sorgt dafür, dass aus verkehrspolitischen Zielen tatsächlich umsetzbare und rechtlich tragfähige Verkehrsangebote werden. Sie bildet gewissermaßen die „Schnittstelle“ zwischen politischer Planung, unternehmerischer Umsetzung und rechtlicher Absicherung. Während die Aufgabenträger den ÖPNV gestalten, sorgt die Mitwirkung der Genehmigungsbehörde dafür, dass diese Gestaltung auch rechtlich funktioniert – leise im Hintergrund, aber entscheidend für einen stabilen und verlässlichen Verkehr.

Finanzierung im niedersächsischen ÖPNV

Das Land Niedersachsen stellt jährlich aus sogenannten Regionalisierungsmitteln Finanzhilfen bereit. Diese werden über die LNVG an die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV weitergeleitet, um verschiedene Ziele im öffentlichen Nahverkehr zu unterstützen.

Seit 2017 ist der Bereich Personenbeförderungsrecht auch für die Auszahlung von Finanzhilfen nach den §§ 7a und 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zuständig.

Die Mittel nach § 7a NNVG sorgen dafür, dass Auszubildende günstiger Bus und Bahn fahren können. Konkret wird ein Ausgleich dafür geschaffen, sodass Monats- oder Jahreskarten für den Weg zur Berufsschule oder zum Ausbildungsbetrieb bezahlbar bleiben. Ergänzt wird diese Förderung durch Mittel nach § 7e NNVG, die insbesondere regionale Schüler- und Azubitickets unterstützen. Die Finanzhilfen nach § 7a NNVG betragen mittlerweile 103

Millionen Euro jährlich und sind eine wichtige Säule zur Finanzierung des ÖPNV.

Die Vorgängerregelung des § 7a NNVG basierte auf § 45a PBefG und enthielt ebenfalls eine Ausgleichsleistung für gewährte Rabattierungen von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs, die auf Antrag den betroffenen Verkehrsunternehmen gewährt wurde und deren finanzieller Umfang sich seinerzeit etwa auf eine Höhe von 90 Millionen Euro belief. Der niedersächsische Landesgesetzgeber hat mit Wirkung zum 01.01.2017 von seiner landesrechtlichen Ersetzungskompetenz (vgl. § 64a PBefG) Gebrauch gemacht und § 45a PBefG durch § 7a NNVG ersetzt. Der Gesetzgeber verfolgte mit dieser Ersetzungsnorm u. a. das zentrale Ziel, die Verantwortung der ÖPNV-Aufgabenträger für die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung in deren Zuständigkeitsgebiet mit der Verfügungsmacht auch über die Finanzierungsmittel des Landes zur Rabattierung der Ausbildungsverkehre in einer Hand zusammen zu führen und so die zielgerichtete Steuerung auch dieser Finanzierungen aus einer Hand realisieren zu können. Die LNVG hat daran mitgewirkt, diesen Systemwechsel vom Unternehmensausgleich des Landes auf die Kommunalisierung der Rabattierungsgewährleistung durch die ÖPNV-Aufgabenträger zu administrieren, dieses im Ergebnis mit einer erfolgreichen Umsetzung der Zielsetzungen des Landesgesetzgebers.

Mit § 7b NNVG hat das Land zusätzlich parallel einen eigenen Fördertopf in Höhe von 20 Millionen Euro geschaffen, der gezielt die Weiterentwicklung des ÖPNV unter-

4.8 PERSONENBEFÖRDERUNGSRECHT BEI DER LNVG – RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE MOBILITÄT IN NIEDERSACHSEN

stützt. Dabei geht es vor allem um neue und flexible Angebote dort, wo sich klassische Linienverkehre nicht lohnen – etwa in ländlichen Regionen oder zu nachfrageschwachen Zeiten. Finanziert werden zum Beispiel Rufbusse, On-Demand-Shuttles oder andere bedarfsgerechte Lösungen, die sich daran orientieren, wann und wo tatsächlich Fahrgäste unterwegs sind.

Während § 7a NNVG eine frühere bundesrechtliche Regelung aus dem Personenbeförderungsgesetz abgelöst hat, die vor allem Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen vorsah, setzt § 7b NNVG stärker bei der konkreten Verbesserung des Angebots für Fahrgäste an.

Vom Nischenangebot zum Fernbusnetz quer durch Europa

Bis Ende 2012 spielte der Fernbusverkehr innerhalb Deutschlands sowie der grenzüberschreitende Linienverkehr mit Kraftomnibussen nur eine untergeordnete Rolle. Grund dafür war der gesetzliche Schutz der Bahn: Verbindungen, die bereits durch den Schienenverkehr bedient wurden, durften von Fernbussen nicht angeboten werden.

Mit der Liberalisierung des Marktes durch die Novelle des Personenbeförderungsgesetz zum 1. Januar 2013 änderte sich die Situation grundlegend. Der bisherige Konkurrentenschutz für die Bahn entfiel. Seither gilt lediglich ein eingeschränkter Schutz des öffentlichen Nahverkehrs: Verbindungen unter 50 Kilometern oder mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde im Schienenverkehr dürfen weiterhin grundsätzlich nicht durch Fernbuslinien bedient werden (z. B. Hannover – Braunschweig).

Diese Neuregelung führte zu einem rasanten Wachstum des Fernbusangebots. Heute existiert ein dichtes Netz an Verbindungen zwischen deutschen Großstädten sowie in zahlreiche europäische und angrenzende Regionen. Neben klassischen Zielen in Westeuropa werden auch weiter entfernte Destinationen, etwa der Balkan in Südosteuropa oder auch die Ukraine, regelmäßig angefahren.

Aktuell (Stand: 1. Mai 2026) verlaufen zahlreiche nationale Fernbuslinien durch Niedersachsen, ergänzt durch rund 200 grenzüberschreitende Verbindungen. Insgesamt werden dabei 53 Haltestellen im Land bedient. Zu den wichtigsten Knotenpunkten zählen die Städte Hannover, Braunschweig, Göttingen, Osnabrück und Oldenburg.

Die Zuständigkeit für die Genehmigung dieser Verkehre liegt je nach Linienverlauf bei der LNVG. Sie kann dabei als Genehmigungsbehörde, als federführende Genehmigungsbehörde bei grenzüberschreitenden EU-Verkehren oder als sogenannte Einvernehmensbehörde tätig werden. Entscheidend ist, ob ein Linienverkehr in Niedersachsen beginnt, endet oder das Land lediglich durchquert und dabei Haltestellen bedient.

Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs hat den Markt in kurzer Zeit grundlegend verändert: Aus einem stark eingeschränkten Nischenangebot ist ein europaweit vernetztes Verkehrssystem entstanden. Für Niedersachsen bedeutet dies eine deutlich verbesserte Anbindung an nationale und internationale Ziele sowie zusätzliche



4.8 PERSONENBEFÖRDERUNGSRECHT BEI DER LNVG – RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE MOBILITÄT IN NIEDERSACHSEN

Mobilitätsoptionen insbesondere für preissensible Reisende. Gleichzeitig erfordert die gewachsene Bedeutung des Fernbusverkehrs eine abgestimmte Genehmigungspraxis und Koordination, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fernverkehr und öffentlichem Nahverkehr zu gewährleisten.

Vom Verwaltungsvollzug zur aktiven Mobilitätsgestaltung

Seit der Aufgabenübertragung im Jahr 2005 hat sich das Tätigkeitsfeld grundlegend gewandelt. Standen anfangs vor allem klassische Liniengenehmigungen im Fokus, ist die Arbeit heute deutlich vielschichtiger. Neue Mobilitätsformen, europa- und vergaberechtliche Anforderungen, veränderte Marktstrukturen sowie die Liberalisierung durch das Personenbeförderungsgesetz haben das Aufgabenspektrum kontinuierlich erweitert.

Auch die Digitalisierung hat den Bereich spürbar verändert: Verfahren laufen effizienter, Informationen sind transparenter verfügbar und Antragsprozesse werden zunehmend modernisiert. Gleichzeitig ist die inhaltliche Prüfung anspruchsvoller denn je geblieben. Jede Entscheidung bewegt sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Interessen, der Sicherstellung der öffentlichen Daseinsvorsorge und den konkreten Mobilitätsbedürfnissen der Menschen.

Ein fester Bestandteil der LNVG – seit zwei Jahrzehnten in Bewegung

Was einst als neue Zuständigkeit begann, ist heute ein tragender Pfeiler der LNVG. Der Bereich Personenbeförderungsrecht schafft die rechtlichen Voraussetzungen dafür, dass Verkehrsangebote entstehen, sich weiterentwickeln und verlässlich funktionieren. Er sorgt dafür, dass Wettbewerb geordnet abläuft und gleichzeitig ein attraktives Angebot für die Fahrgäste möglich bleibt.

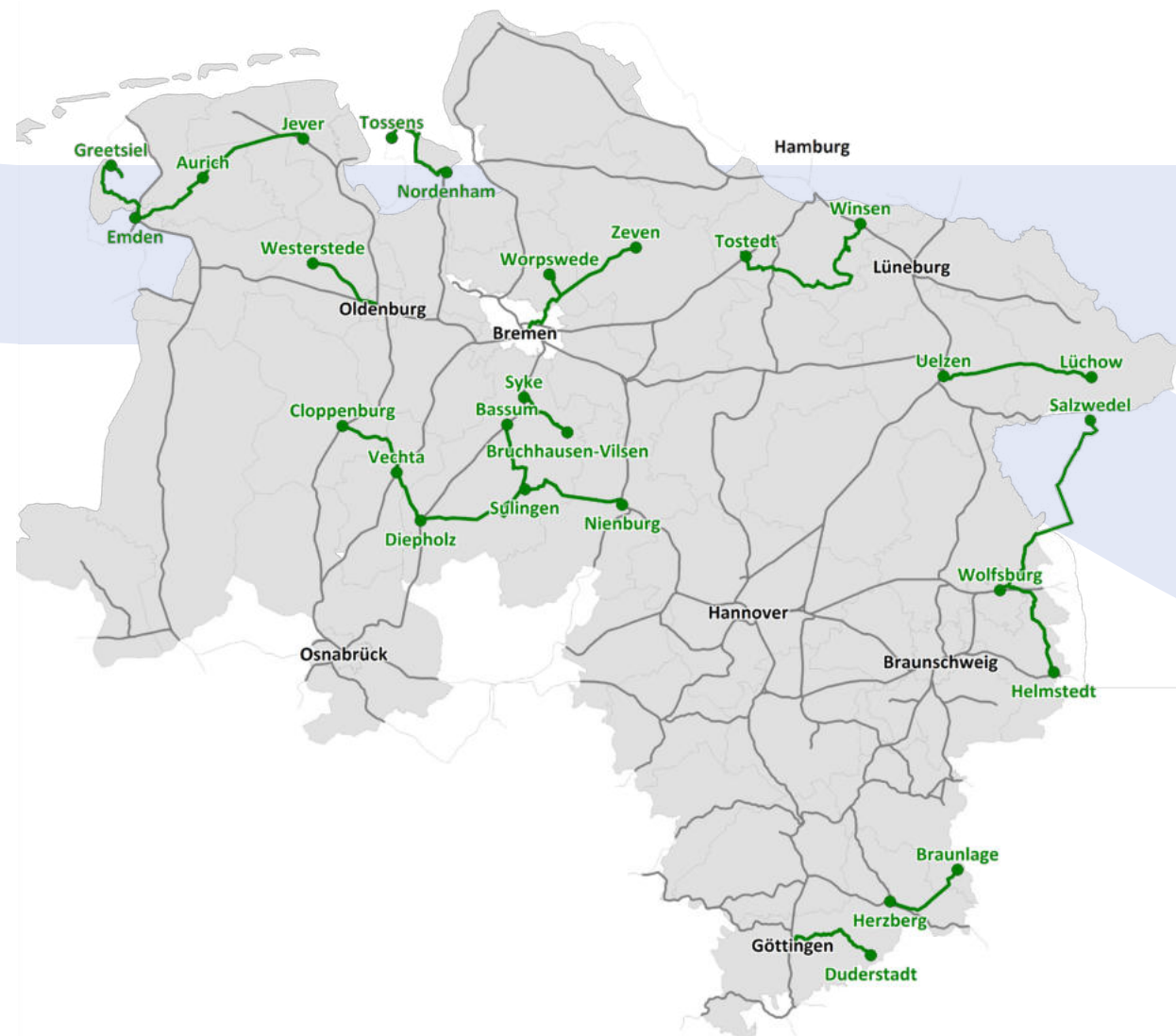
Nach rund 20 Jahren zeigt sich: Der Bereich hat nicht nur Verwaltung vollzogen, sondern Mobilität aktiv mitgestaltet. Er wirkt oft im Hintergrund und ist doch Voraussetzung dafür, dass Busse rollen, neue Ideen auf die Straße kommen und sich das Verkehrssystem weiterentwickeln kann – damit Mobilität nicht stehen bleibt, sondern zuverlässig in die Zukunft fährt.

4.8 PERSONENBEFÖRDERUNGSRECHT BEI DER LNVG – RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE MOBILITÄT IN NIEDERSACHSEN



4.9 LANDESBEDEUTSAME BUSLINIEN – MOBILITÄT, DIE REGIONEN VERBINDET

Nicht überall, wo Mobilität gebraucht wird, kann die Schiene jede Verbindung übernehmen. Gerade in ländlichen Räumen, zwischen Mittelzentren, an touristischen Zielen oder als Zubringer zu wichtigen Bahnhöfen braucht es flexible, leistungsfähige und verlässliche Angebote. Mit dem Programm der landesbedeutsamen Buslinien hat die LNVG gemeinsam mit dem Land Niedersachsen seit 2017 ein Instrument geschaffen, das genau hier ansetzt: Busverkehr wird dort gestärkt, wo er für die Erreichbarkeit ganzer Regionen eine besondere Bedeutung hat.



Landesbedeutsame Buslinien - Stand Dezember 2025

4.9 LANDESBEDEUTSAME BUSLINIEN – MOBILITÄT, DIE REGIONEN VERBINDET

Die Idee hinter dem Landesbusliniennetz geht über klassische Regionalbusverkehre hinaus. Gefördert werden Verbindungen, die schnell, direkt und attraktiv sind – mit einer Qualität, die sich an den Standards des Schienenpersonennahverkehrs orientiert. Dazu gehören in der Regel ein stündlicher Takt, ein langes Bedienfenster in der Woche von 6 bis 23 Uhr und am Wochenende von 7 bzw. 8 Uhr bis 22 Uhr, moderne Fahrzeuge, barrierearme Einstiege, Klimaanlagen, WLAN sowie kurze Umstiegszeiten an den Bahnverkehr. Ziel ist es, Regionen generell an den SPNV anzuschließen.

Damit wird der Bus nicht nur Ergänzung, sondern vielerorts zur echten Alternative zum Auto, insbesondere dort, wo neue Schienenstrecken wirtschaftlich nicht realisierbar wären. Das Landesbusliniennetz zeigt: Moderne Mobilität braucht nicht überall Gleise, sondern vor allem kluge Verknüpfungen.

So entstehen Linien, die über kommunale Grenzen hinaus wirken und Menschen

Verbindung von Zentren, Bahnhöfen und touristischen Räumen

Gefördert werden Linien mit besonderer landesweiter Bedeutung. Dazu zählen insbesondere:

- Verbindungen von Mittelzentren zu Oberzentren
- Anbindungen von Mittelzentren an SPNV-Haltpunkte
- Räumliche und zeitliche Lückenschlüsse im SPNV-Netz
- Verbindungen mit besonderem touristischem oder herausgehobenem regionalem Bedarf

zuverlässig zu Arbeit, Ausbildung, Freizeit und wichtigen Umsteigepunkten bringen.

Förderung mit Wirkung

Die Finanzierung erfolgt als Zuschuss in Form einer Festbetragsfinanzierung von mindestens 1,12 Euro je Fahrplan-kilometer und trägt somit zur teilweisen Deckung von Betriebskostendefiziten bei. Förderfähig sind mehrjährige Verkehrsangebote von mindestens drei bis maximal fünf Jahren, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellt werden und definierte Qualitätsstandards erfüllen. Eine Anschlussfinanzierung ist möglich. Antragsberechtigt sind niedersächsische Aufgabenträger im ÖPNV. Damit stärkt das Programm gezielt jene Akteure, die Mobilität vor Ort gestalten.

Beitrag zur Verkehrswende in Niedersachsen

Die derzeit 19 geförderten landesbedeutsamen Buslinien stehen beispielhaft für den Anspruch der LNVG, Mobilität landesweit vernetzt und bedarfsgerecht zu denken. Während die Schiene die starken Achsen bildet, sorgen leistungsfähige Busverbindungen für die Fläche. So wächst Schritt für Schritt ein integriertes Verkehrsnetz, das Stadt und Land gleichermaßen im Blick behält.

Für viele Regionen bedeutet das mehr als nur ein zusätzliches Verkehrsangebot, es bedeutet bessere Chancen auf Teilhabe, Erreichbarkeit und Lebensqualität. Damit sind die landesbedeutsamen Buslinien ein wichtiger Baustein der niedersächsischen Mobilitätsgeschichte und ein sichtbares Zeichen dafür, wie moderne Daseinsvorsorge im 21. Jahrhundert funktioniert.

4.10 INVESTITIONSFÖRDERUNG – ERFOLGSFAKTOR SEIT 30 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 Fördermittelgeber auch für Projekte des straßengebundenen ÖPNV.

Nach der Regionalisierung und dem Übergang der bis dahin durch den Bund verausgabten Mittel auf die Länder hat das Land 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 Weltausstellung EXPO 2000, die zu einer anfänglichen Konzentration der Investitionsmittel auf das S-Bahn- und Stadtbahnssystem Hannover geführt hat. In der Folge wurde dann vordringlich die Fläche bedient.

Insgesamt sind in den vergangenen 30 Jahren im niedersächsischen ÖPNV seitens des Landes 5,1 Mrd. Euro in Investitionsprojekte geflossen. Diese speisen sich zum überwiegenden Teil aus Regionalisierungsmitteln. Den kleineren Teil machen die heutigen NGVFG-Mittel des Landes, früher auch die Entflechtungsgesetzmittel aus.

Den Schwerpunkt bilden dabei die Investitionen in SPNV-Fahrzeuge. Insgesamt wurden landesseitig fast 1,6 Mrd. Euro für die Anschaffung von neuen Zügen ausgegeben. Davon flossen rund 1,1 Mrd. Euro in

den LNVG-Fahrzeugpool und noch einmal rund 180 Mio. Euro in den Fahrzeugpool des Regionalverbands 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 dreißig Jahren zusammen fast 800 Mio. Euro eingesetzt worden. Zusammen mit Investitionen in SPNV-Werkstätten und den rund 350 Mio. Euro für EXPO-Maßnahmen wurden für den SPNV über 2,8 Mrd. Euro seitens des Landes investiert.

Im straßengebundenen ÖPNV wurden über 2,3 Mrd. Euro eingesetzt. Mit fast 900 Mio. Euro nehmen die Stadtbahnssysteme in Hannover und Braunschweig hier den größten Raum ein. Über 700 Mio. Euro sind dem Busverkehr zugutegekommen und der Erneuerung von Betriebshöfen eingesetzt, wobei in den letzten Jahren verstärkt der Einsatz alternativer Antriebe in den Mittel-

4.10 INVESTITIONSFÖRDERUNG – ERFOLGSFAKTOR SEIT 30 JAHREN



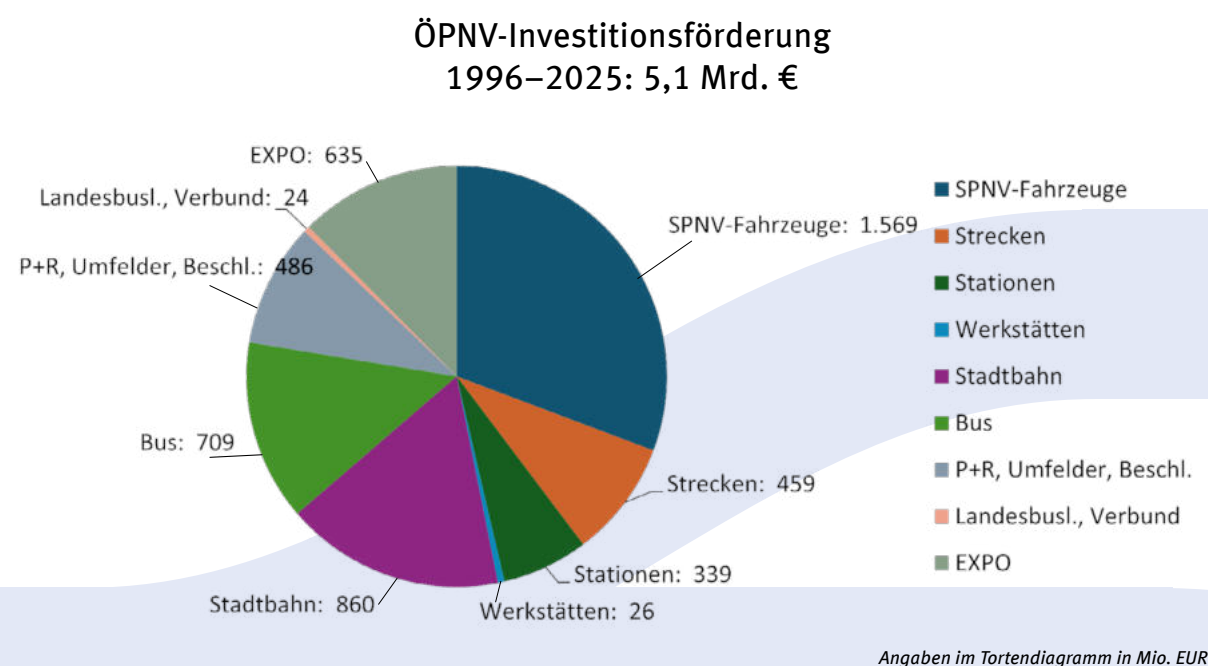
punkt gerückt ist. Für die EXPO-Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV wurden rund 290 Mio. Euro verwendet. Der Ausbau der Park&Ride- und Bike&Ride-Kapazitäten, Bahnhofsumfelder sowie der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen wurde mit fast 500 Mio. Euro bezuschusst.

Die Nachfrageerfolge im SPNV und ÖPNV zeigen, dass es richtig war, verstärkt auf Investitionen zu setzen. Nur wenn die Anlagen und Fahrzeuge im ÖPNV für Fahrgäste attraktiv sind und der Zugang zum System Bus und Bahn verbessert wird, wirken sie auf Nutzerinnen und Nutzer anziehend und runden ein gutes Verkehrsangebot ab. Die ergänzende Einführung der Grunderneuerung als Fördertatbestand vor 15 Jahren zeigt, dass das Land Niedersachsen ein großes Interesse am Werterhalt der

Infrastruktur hat und diesen für ebenso wichtig erachtet wie den Ausbau oder auch die punktuelle Reaktivierung der Systeme. Die erfolgreiche Investitionsförderung soll auch in der Zukunft fortgeführt werden.



4.10 INVESTITIONSFÖRDERUNG – ERFOLGSFAKTOR SEIT 30 JAHREN



Hintergrund:

Das Land Niedersachsen legt jährlich ein landesweites Förderprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf. Die Förderbereiche sind vielfältig: So sind im Programm insbesondere Infrastrukturprojekte wie der Um-, Ausbau und die Grunderneuerung von Bushaltestellen, zentralen Omnibusbahnhöfen, Stadtbahnprojekte in Hannover und Braunschweig, Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen, aber auch Projekte zur Beschleunigung des ÖPNV und zur aktuelleren Information der Fahrgäste (Echtzeitinformationssysteme) enthalten. Die Zuschüsse des Landes stammen aus Mitteln des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG-Landesmittel) und des Regionalisierungsgesetzes (RegG-Bundesmittel). Das ÖPNV-Förderprogramm wird durch die LNVG umgesetzt.

4.10 INVESTITIONSFÖRDERUNG – ERFOLGSFAKTOR SEIT 30 JAHREN



üstra Stadtbahn in Hannover
(Typ TW 3000)



BSVG Straßenbahn in
Braunschweig (Typ Solaris
Tramino)

4.11 DIE LNVG UND IHRE PARTNERORGANISATIONEN

Nachdem im Jahr 1996 zahlreiche SPNV-Aufgabenträger gegründet wurden und sich auf den Weg machten, die neue Rolle in der Regionalverkehrslandschaft mit Leben zu füllen, wurde schnell deutlich, dass es sinnvoll ist, sich untereinander zu vernetzen. Nur so gab es die Chance, gegen den ehemaligen Staatsbetrieb Deutsche Bahn zu bestehen und mit der Zeit eigene Akzente zu setzen.

Anfangs führten die neuen Gestaltungsmöglichkeiten in der Euphorie des Aufbruchs dazu, dass sich die Fachthemen in den Ländern sehr unterschiedlich entwickelten. Die verantwortlichen Stellen begegneten dieser Entwicklung mit der Einführung von Austauschrunden wie bspw. einem Aufgabenträgertreffen oder das „Treffen der Geschäftsführer von Nahverkehrsgesellschaften“. Folglich bildeten sich hieraus weitere Formate und legten den Grundstein für die Gründung der „Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs“ (BAG-SPNV) am 20. Mai 1999 in Hannover. Die LNVG ist eins der 18 Gründungsmitglieder.

Bereits im Herbst 1997 wurde von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), der SPNV-Aufgabenträgersgesellschaft für den Freistaat Bayern, der Anstoß zu einem Austausch auch auf Fachebene gegeben und zu einem ersten „Treffen der Qualitätsmanager von Nahverkehrsgesellschaften“ (QMT) geladen – dieses fand dann im Februar 1998 in Würzburg statt. Die Teilnehmer starteten mit hoher Motivation, bis zur Gründung der BAG-SPNV fanden bereits fünf Treffen des „QMT“ statt. Später ging

dann dieser lose Zusammenschluss als Arbeitsgemeinschaft im neuen Branchenverband BAG-SPNV auf und ist mutmaßlich eine der ersten Arbeitsgemeinschaften dieses Branchenverbands gewesen. Bis heute ist die LNVG ein wichtiges Mitglied in dieser Arbeitsgemeinschaft und wirkt maßgeblich an Entwicklungen im Bereich SPNV-Qualitätswesen mit.

Aber auch in den weiteren Arbeitsgemeinschaften, die sich im Laufe der Zeit unter dem Dach der BAG-SPNV (bzw. des heutigen „Bundesverbandes SchienenNahverkehr“ BSN) bildeten, ist die LNVG mit vielen Kolleginnen und Kollegen aktiv vertreten – oftmals auch in führenden Rollen als AG-Leiterinnen bzw. Leiter. Stellvertretend seien hier die Arbeitsgemeinschaften Marktstrategie und Wettbewerb, Tarif und Vertrieb, Infrastruktur, Stationen sowie Fahrgastinformation genannt. LNVG-Mitarbeitende haben an den sogenannten „Empfehlungen für Vergabeunterlagen“ des BSN mitgearbeitet, die von der Branche zur Erstellung von eigenen Ausschreibungsunterlagen genutzt werden. Dieses Dokument gibt eine Orientierung für Anforderungen an Ausschreibungen über Länder- und Aufgabenträgergrenzen hinweg. Beispielhaft

4.11 DIE LNVG UND IHRE PARTNERORGANISATIONEN



Vorläufergesellschaft hatte anfangs ihren Geschäftssitz unter dem Dach der LNVG. Die NITAG wird von unterschiedlichen Gesellschaftern getragen, darunter die drei niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig sowie die beteiligten SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen.

Auf dem Gebiet der bundesweit durchgängigen Fahrgastinformation wirkt die LNVG aktiv mit, da sie seit Anfang 2000 stellvertretend für das Land Niedersachsen im föderalen DELFI-Verbund Mitglied im Lenkungsausschuss (LA) ist, der die strategischen Schritte zur Fortentwicklung gestaltet und die Finanzierung sicherstellt. Die aktuelle DELFI-Strategie 2030, die die wesentlichen Handlungsfelder zur Fortentwicklung der länderübergreifenden Fahrgastinformation benennt, wurde im Jahr 2020 unter dem niedersächsischen LA-Vorsitz erarbeitet und verabschiedet. Durch DELFI (Durchgängige elektronische Fahrgastinformation) wurden in den letzten zehn Jahren zahlreiche heute maßgebliche digitale Standards wie z. B. Haltestellen- oder Linien-IDs entwickelt, ohne die eine grenzüberschreitende Fahrgastinformation kaum denkbar wäre. Auch das bundesweite zentrale Haltestellenverzeichnis (ZHV) wurde von DELFI initiiert und in Niedersachsen betrieben. Neben den oben genannten Arbeitsgemeinschaften und Branchenorganisationen ist die LNVG u. a. Gesellschafter in der Deutschlandtarifverbund-GmbH sowie Fördermitglied der Allianz pro Schiene.

sind hier die „Vertragsempfehlungen für die Fahrgastinformation“ oder die „Fahrzeugempfehlungen“ (in die die langjährigen Erfahrungen der LNVG als erster Betreiber eines SPNV-Fahrzeugpools einfließen konnten) genannt.

Innerhalb von Niedersachsen haben sich die drei SPNV-Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig schon sehr früh in unterschiedlichen Austauschformaten zusammengefunden und insbesondere die Themen Fahrzeug, Station, Fahrgastinformation, aber auch Marketing oder Vertrieb abgestimmt. Fragen des Angebots wurden seit Beginn der Regionalisierung mit den SPNV-Aufgabenträgern in allen benachbarten Bundesländern eng abgestimmt. Ein entscheidender Grund dafür liegt im geografischen Verlauf der SPNV-Linien, die oftmals über Aufgabenträgergrenzen hinweg verkehren. Auch die Gründung der Niedersachsentarif GmbH (NITAG) zur Etablierung eines durchgängigen Niedersachsentarifs im Jahr 2012 geht u. a. auf die Initiative der LNVG zurück. Die NITAG-

4.12 DER BLICK HINTER DIE KULISSEN: INTERVIEW MIT EINEM LNVG-URGESTEIN



Andreas Kolmer
Experte für Fahrgast-Information

Röhrenmonitor und Skizzieren auf Papier: Andreas Kolmer (57) ist ein Urgestein der LNVG. Im Interview erzählt er von seinem Weg in den Job und lässt die ersten Jahre der LNVG wieder aufleben. Heute ist Andreas Kolmer bei der LNVG für das Thema Fahrgast-Information verantwortlich. Sein Büro ist mit zahlreichen Dingen aus dem Eisenbahn-Alltag dekoriert, er nennt es scherzhaft „mein kleines Museum“.

4.12 DER BLICK HINTER DIE KULISSEN: INTERVIEW MIT EINEM LNVG-URGESTEIN

Herr Kolmer, Sie arbeiten seit ihrer Gründung bei der LNVG. Waren Sie einer der Jungs, die schon als Kind Lokführer werden wollten?

Nein, als allererstes wollte ich Müllmann werden (lacht). Ich fand' es furchtbar cool, wie die Müllwerker während der Fahrt hinten auf den Trittbrettern stehen! Allerdings sind meine Eltern mit mir als Kind immer mal wieder zum Bahnhof gefahren, um Züge zu gucken. Mein Papa liebte auch Modellbahnen. Eisenbahn und auch Straßenbahn hatte ich also schon früh im Fokus.

Und wann reifte der Plan, im SPNV-Bereich arbeiten zu wollen?

Als Jugendlicher muss das gewesen sein. Von meinem Konfirmationsgeld kaufte ich mir meine erste Spiegelreflex-Kamera und fotografierte damit Straßenbahnen und Züge. Nach dem Abi und dem Wehrdienst habe ich in Hannover Bauingenieurswesen studiert und mich auf Verkehrswesen spezialisiert.

Wenn jemand, der nicht aus der SPNV-Branche kommt, Sie fragt, was die LNVG macht: Was antworten Sie dann?

Wir führen quasi die Regie im Nahverkehr. Ein Regisseur steht ja auch nicht vor der Kamera, sondern stellt an den entscheidenden Stellen im Hintergrund die Weichen für den Film. Das macht die LNVG ähnlich. Wir planen und bezahlen das Angebot, also wie

häufig auf welchen Strecken Züge mit wie vielen Wagen fahren. Natürlich haben wir noch mehr Aufgaben, aber so fasse ich das grob zusammen.

Sie waren bereits bei der „Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen“ (PGN) angestellt, der Vorläufer-Gesellschaft der LNVG. Wie muss man sich das Arbeiten bei der PGN und LNVG zu Beginn vorstellen?

Alles war natürlich viel kleiner als jetzt, mit mehr als 100 Mitarbeitenden. Unsere Geschäftsräume hatten wir damals in der Roscherstraße hinter dem Bahnhof. Dort saßen wir, ein Dutzend Kolleginnen und Kollegen, vor unseren Computern mit 15-Zoll-Röhrenmonitoren. Ich habe ganz am Anfang aus dem Kursbuch sogenannte Dreieckstafeln erstellt mit Fahrzeiten für einzelne Strecken – also zwar noch keine Fahrpläne geplant, aber die Grundlagen dafür gelegt. Außerdem mussten wir uns auch erst einmal einen Namen machen.

Inwiefern?

Na ja, da gab es mit der Bahnreform jetzt auf einmal die SPNV-Aufgabenträger in Deutschland. Und die sollen den Schienenpersonennahverkehr planen und damit – überspitzt dargestellt – Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, die seit 150 Jahren Eisenbahn machen und leben, sagen, wo es lang geht. Das war erst einmal schwierig. Alle mussten sich erst in ihren neuen Rollen zurechtfinden.



4.12 DER BLICK HINTER DIE KULISSEN: INTERVIEW MIT EINEM LNVG-URGESTEIN

Im Jahr 2000 ging dann mit der Nord-westbahn das erste private Eisenbahnverkehrsunternehmen im niedersächsischen Nahverkehr an den Start. Wie haben Sie das damals erlebt?

Bei der Eröffnungsfeier war ich zwar nicht, aber bei der Feier zum einjährigen Bestehen. Das war schon cool. Vor allem: Zusammen mit einer Kollegin hatte ich die Vorauswahl für die Farbgebung der Fahrzeuge getroffen – die endgültige Entscheidung lag damals beim Ministerium. Dann die ersten Züge live zu sehen, da ist man schon stolz. Vielleicht klingt das jetzt sehr groß, aber wir haben damit schon ein Stück

„Wir haben Nahverkehrsgeschichte geschrieben!“

Geschichte mitgeschrieben. Also zumindest Nahverkehrsgeschichte in Niedersachsen!

Mögen Sie zum Schluss noch einen Blick in die Zukunft wagen: Wo soll die Reise der LNVG hingehen?

Wir, die Mitarbeitenden der LNVG, arbeiten daran, das Angebot auf der Schiene aufrechtzuerhalten und zu verbessern – auch und gerade angesichts schwieriger finanzieller Lagen. Man muss ja auch berücksichtigen, dass die Menschen heutzutage einfach noch viel mobiler als vor 30 Jahren sind.

Ich möchte einen Satz zitieren, den ich kürzlich auf einer Fachtagung gehört habe. Ein gut funktionierendes Nahverkehrssystem, das die Versprechungen, die es macht, auch einhält, ist systemrelevant und demokratiefördernd. Und wenn wir da unseren Beitrag zu leisten können, dann ist das mehr als gut.

4.12 DER BLICK HINTER DIE KULISSEN: INTERVIEW MIT EINEM LNVG-URGESTEIN



5 DIE ZUKUNFT DES SPNV IN NIEDERSACHSEN

5 DIE ZUKUNFT DES SPNV IN NIEDERSACHSEN

5.1 DAS SPNV-KONZEPT 2030+ UND 2040+

Mit dem SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ legt die LNVG die strategische Grundlage für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Niedersachsen bis zum Jahr 2040 und darüber hinaus.

Ziel ist es, den SPNV als tragende Säule einer klimafreundlichen, leistungsfähigen und verlässlichen Mobilität im Flächenland Niedersachsen deutlich auszubauen und qualitativ weiterzuentwickeln.

Kern des Konzepts ist eine deutliche Angebotsausweitung. Bis 2030 soll das Zugangebot im Vergleich zu 2024 um rund 25 Prozent steigen, bis 2040 um rund 50 Prozent. Perspektivisch wird eine Verdopplung der Fahrgastzahlen auf etwa 240 Millionen Fahrgäste pro Jahr angestrebt, davon rund 180 Millionen im unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der LNVG. Dieses Wachstum soll durch eine konsequente Taktverdichtung erreicht werden: Auf nahezu allen überregionalen Regionalexpress- und S-Bahn-Linien wird ein ganztägiger Halbstundentakt angestrebt, auf besonders stark frequentierten Relationen sind in den Hauptverkehrszeiten sogar 15- oder 20-Minuten-Takte geplant, wenn Linien parallel fahren. Auch auf stark nachgefragten Regionalbahnlinien soll mindestens ein Halbstundentakt etabliert werden.

Das Konzept orientiert sich systematisch am bundesweiten Integralen Taktfahrplan („Deutschlandtakt“). Ziel sind verlässliche Knoten mit abgestimmten Anschlüssen, klaren Taktrhythmen (30-/60-Minuten-Systematik) und kurzen Umsteigezeiten.



SPNV-Konzept 2030+ und 2040+



SPNV-Konzept 2030+ und 2040+



5.1 DAS SPNV-KONZEPT 2030+ UND 2040+

Ergänzend bleiben Verstärkerfahrten zu Spitzenzeiten möglich, um Kapazitätsengpässe gezielt zu entschärfen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Modernisierung und Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte. Die LNVG baut ihren eigenen Fahrzeugpool weiter aus, um Qualität, Wettbewerb und Verfügbarkeit langfristig zu sichern. Neue Fahrzeuge sollen barrierefrei, komfortabel und kapazitätsstark sein – beispielsweise moderne Doppelstocktriebzüge mit höhengleichem Einstieg. Gleichzeitig verfolgt die LNVG das Ziel, keine neuen Dieselmotrfahrzeuge mehr zu beschaffen. Stattdessen kommen elektrische, batterieelektrische oder wasserstoffbasierte Antriebe zum Einsatz.

Damit leistet das Konzept einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor.

Die Umsetzung des SPNV-Konzepts ist eng mit dem Ausbau der Infrastruktur verknüpft. Zusätzliche Züge, dichtere Takte und höhere Fahrgastzahlen erfordern leistungsfähige Strecken, zusätzliche Gleise, ausgebauten Knotenbahnhöfe sowie moderne Leit- und Sicherungstechnik. Das Konzept geht daher von den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen aus und setzt voraus, dass sowohl Bund als auch Land ausreichende Investitions- und Regionalisierungsmittel bereitstellen. Ohne diese infrastrukturellen und finanziellen Voraussetzungen können die Angebotsziele nicht vollständig realisiert werden.

Begleitend sollen Nachfrageentwicklungen kontinuierlich analysiert und das Angebot flexibel weiterentwickelt werden. Faktoren wie veränderte Pendlerstrukturen, Home-Office-Anteile oder das Deutschlandticket fließen dabei in die strategische Fortschreibung ein. Interaktive Karten und Liniensteckbriefe machen die geplanten Ausbauschritte transparent und zeigen, welche Relationen in welcher Ausbaustufe profitieren.

Insgesamt versteht sich das SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ als langfristige Strategie für den Nahverkehr auf der Schiene in Niedersachsen: mehr Züge, dichtere Takte, moderne und klimafreundliche Fahrzeuge sowie eine leistungsfähige Infrastruktur bilden gemeinsam die Grundlage für einen attraktiven, verlässlichen und zukunftsfähigen SPNV im ganzen Land.

Ausführliche Informationen zum LNVG SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ finden Sie unter <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040>

5.1 DAS SPNV-KONZEPT 2030+ UND 2040+



5.2 AUF DEM WEG ZUR VOLLSTÄNDIGEN ELEKTRIFIZIERUNG DES SPNV: ERSTMALIGE BESCHAFFUNG VON BEMU-FAHRZEUGEN

Im Zuge der Elektrifizierung des Verkehrs steht auch im SPNV-Bereich ein Wechsel vom Dieseltrieb auf elektrischen Betrieb an. Nur gut 40 % der Bahnstrecken in Niedersachsen sind elektrifiziert. Auf schwächer genutzten Strecken, auf denen Dieseltriebzüge rollen, treibt Niedersachsen deshalb den Umstieg vom Diesel hin zu emissionsarmen batterieelektrischen Zügen systematisch voran. Dieses Kapitel bietet einen Einblick auf dem Weg zum vollständig elektrifizierten SPNV in Niedersachsen.

Die LNVG hat bereits 2012 bei der Bahnindustrie eine Alternative zum Diesel auf nicht elektrifizierten Strecken angefragt und damit die Entwicklung der ersten wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellentriebzüge im SPNV der Welt angestoßen. Sie rollen heute bei den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser (evb) zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude. Der Einsatz der 14 Brennstoffzellentriebzüge seit 2023 hat bereits eine CO₂-Einsparung von ca. 4.500 Tonnen pro Jahr erbracht.

Noch 2022 haben die rund 180 in Niedersachsen eingesetzten Dieseltriebzüge pro Jahr über 70.000 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Neben der Strecke, die mit Brennstoffzellentriebzügen betrieben wird, gibt es noch zahlreiche weitere Strecken, die im SPNV mit Dieseltriebzügen bedient werden. Hierfür galt es, eine Grundsatzentscheidung über die Auswahl einer lokal emissionsfreien Antriebslösung zu treffen. Dazu wurde durch die LNVG eine Marktanalyse, an der sich alle namhaften Hersteller von Schienenfahrzeugen beteiligt haben,

durchgeführt. Es sollte ermittelt werden, wie unter den gegebenen infrastrukturellen Bedingungen ein CO₂-freier Schienenverkehr möglich ist. Unter anderem wurden Brennstoffzellentriebzüge mit Batteriebetriebzügen verglichen. Im Ergebnis stellt sich der Betrieb mit Batteriebetriebzügen als wirtschaftlicher heraus.

Es wurde entschieden, Dieseltriebzüge perspektivisch durch batterieelektrische Fahrzeuge (sog. BEMU: Battery Electric Multiple Units) zu ersetzen. Diese Entscheidung musste herbeigeführt werden, da die heute eingesetzten Dieseltriebzüge absehbar ab ca. 2030 sukzessive ihr technisches Lebenszeitende erreichen und daher eine Systementscheidung über deren Nachfolge zu treffen ist. Des Weiteren ist diese Grundsatzentscheidung eng mit daraus resultierenden Infrastrukturausbaumaßnahmen verknüpft. Dieseltriebzüge verkehren heute auf Teilstrecken und in Bahnknoten häufig unter Oberleitung. Das heißt, hier besteht die Möglichkeit, dass bei einem BEMU-Einsatz die bordeigenen Batterien mit bereits vorhandener Infra-

5.2 AUF DEM WEG ZUR VOLLSTÄNDIGEN ELEKTRIFIZIERUNG DES SPNV: ERSTMALIGE BESCHAFFUNG VON BEMU-FAHRZEUGEN

struktur nachgeladen werden können. Soweit weitere Nachlademöglichkeiten erforderlich sind, stehen mit der DB InfraGO oder den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (z. B. SinON) Unternehmen bereit, die diese Infrastruktur errichten und betreiben wollen. Vorhandene Oberleitungsanlagen lassen sich ohne zusätzliche Energieversorgungsinfrastruktur leicht verlängern. Oberleitungsinseln sind zudem aufwärtskompatibel für künftige Vollelektrifizierungen von Nahverkehrsstrecken. In der Gesamtschau und um Skaleneffekte realisieren zu können, stellen BEMU-Fahrzeuge die wirtschaftlich beste Lösung für alle Dieselnetze dar. Eine Ausnahme stellt die Strecke Oldenburg – Osnabrück dar, die sofort durchgehend elektrifiziert werden soll. Die Ergebnisse der Studie bekräftigten zudem die 2020 getätigte Entscheidung der LNVG, zukünftig keine Dieseltriebzüge mehr zu beschaffen. Mit weiteren BEMU-Zügen für den Einsatz auf den übrigen, aktuell mit Dieseltriebzügen betriebenen Strecken will die LNVG bis Ende der 2030er Jahre den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge auf Null bringen.

Im März 2024 haben die LNVG und der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium im Rahmen einer Pressekonferenz Zuwendungsbescheide über insgesamt 623 Millionen Euro für die Beschaffung von 70 batterieelektrischen Triebzügen erhalten. 267 Millionen Euro fließen an den RGB, der damit 30 BEMU beschafft, 356 Millionen Euro an die LNVG, die damit zunächst 40 BEMU kauft. Im Rahmen der Pressekonferenz betonte der damalige Verkehrsminister Olaf Lies die

Bedeutung der BEMU-Beschaffung für das Land Niedersachsen:

„Dieser Schritt markiert einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors im Land Niedersachsen gerade auch mit Blick auf die ländlicheren Regionen.“

„Das ist ein wichtiger Schritt auf unserem Weg zur nachhaltigen Mobilität. BEMUs sind nicht nur umweltfreundlich, sondern auch leise und komfortabel. Wir sind stolz darauf, unseren Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu leisten.“

Das Ausschreibungsverfahren für die BEMU-Fahrzeuge läuft aktuell. Erstmals in Deutschland schreiben zwei Aufgabenträger LNVG und RGB – gemeinsam Fahrzeuge für ihre jeweiligen Netze aus. Bestandteil



Pressekonferenz im Zuge der Übergabe der Zuwendungsbescheide für die BEMU-Beschaffung an die SPNV-Aufgabenträger LNVG und RGB, mit Olaf Lies (Ministerpräsident Land Niedersachsen) und Carmen Schwabl (Sprecherin der Geschäftsführung der LNVG)



5.2 AUF DEM WEG ZUR VOLLSTÄNDIGEN ELEKTRIFIZIERUNG DES SPNV: ERSTMALIGE BESCHAFFUNG VON BEMU-FAHRZEUGEN

der Vergabe ist auch die Instandhaltung der Fahrzeuge über 30 Jahre durch den Hersteller der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung der dafür erforderlichen Werkstattinfrastruktur. Noch eine Besonderheit: Die BEMU in Niedersachsen werden zwei Einstiegshöhen haben. So wird der barrierefreie Zugang sowohl an Bahnsteigen mit einer Höhe von 550 mm über Schienenoberkante als auch bei einer Höhe von 760 mm möglich sein.

Die ersten Batteriezüge der LNVG sollen ab 2031 auf Teilstrecken im Weser-Leine-Netz zum Einsatz kommen, wo sie ältere Dieselfahrzeuge ersetzen. Weitere BEMU-Triebzüge sind ab 2033 für das Netz Heidekreuz geplant. Bis zum Jahr 2037 sollen die letzten Dieseltriebwagen auf Strecken, die für Batterieantrieb geeignet sind, aus dem Betrieb genommen werden. Zunächst werden Fahrzeuge am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer ersetzt, während jüngere Dieseltriebwagen dort weiter eingesetzt werden, wo die Infrastruktur noch nicht auf batterieelektrische Nutzung umgestellt ist. Die 2024 angestoßene Beschaffung wird ein erster Schritt sein, weitere heute noch eingesetzte Dieselmotoren in den nächsten 15 Jahren zu ersetzen. Neben den Fahrzeuginvestitionen sind auch umfangreiche Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich, bspw. die abschnittsweise Ausrüstung von Strecken mit Oberleitung oder der Bau von Oberleitungsinselanlagen zur stationären Aufladung der BEMU in Stationsbereichen.

Die erste BEMU-Linie mit Beteiligung der LNVG ist indessen im Dezember 2023 zwischen Lüneburg und Kiel in Betrieb gegangen. Unter Federführung der NAH.SH

(SPNV-Aufgabenträger Schleswig-Holstein) verkehrt dort die Linie RE 83 mit BEMU-Fahrzeugen von Lüneburg über Büchen und Lübeck nach Kiel. Die Beschaffung der Fahrzeuge erfolgte durch NAH.SH. Auf den Linien RB 75 Osnabrück – Bielefeld sowie RB 77 Herford – Hameln – Elze ist zukünftig ebenfalls der Einsatz von Batteriezügen geplant, dort werden die Fahrzeuge durch den NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) beschafft.

Heidekreuz (BEMU-Einsatz ab 2033)

RB 32 Lüneburg – Dannenberg Ost
RB 38 Hamburg-Harburg – Buchholz (Nordheide) – Soltau – Hannover
RB 39 Soltau – Lüneburg

Weser-Leine-Netz (schrittweise Einführung BEMU ab 2031)

RE 10 Hannover Hbf – Bad Harzburg
RB 79 Bodenburg – Hildesheim
RB 82 Göttingen Hbf – Northeim – Bad Harzburg
RB 84 Paderborn – Holzminden – Kreiensen – Bad Harzburg
RB 85 Göttingen Hbf – Bodenfelde – Ottbergen – Paderborn
RB 86 Einbeck Mitte – Einbeck-Salzderhelden – Northeim – Göttingen

5.2 AUF DEM WEG ZUR VOLLSTÄNDIGEN ELEKTRIFIZIERUNG DES SPNV: ERSTMALIGE BESCHAFFUNG VON BEMU-FAHRZEUGEN



BEMU

BEMU-Züge bilden aufgrund ihrer CO₂-Einsparung einen zentralen Baustein für eine nachhaltigere Mobilität im SPNV. Batterieelektrische Fahrzeuge können auf Strecken mit Oberleitung fahren und gleichzeitig ihre Akkus aufladen. Zusätzlich oder alternativ lassen sich die Akkus an „Ladeinseln“ aufladen. Ein Fahrdrat auf der gesamten Strecke ist somit nicht erforderlich. Neben Kosteneinsparungen im Betrieb können BEMU gegenüber ihren dieselbetriebenen Vorgängern mit einem leisen Fahrgeräusch und damit höherem Fahrkomfort überzeugen.

5.3 SPNV-REAKTIVIERUNGSPROGRAMM DES LANDES NIEDERSACHSEN

Neben dem Ausbau der vorhandenen Strecken treibt die LNVG zur Attraktivitätssteigerung des SPNV auch Streckenreaktivierungen voran. Veränderte Rahmenbedingungen, wie verbesserte Förderbedingungen für Investitionen bei Streckenreaktivierungen mit Mitteln des Bundes aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Jahr 2020 und eine weiterentwickelte Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung im Jahr 2022, bieten eine gute Ausgangslage für eine neue Reaktivierungsuntersuchung.



Die LNVG unterstützt das im Koalitionsvertrag 2022 der niedersächsischen Landesregierung festgehaltene Ziel, die Chancen der Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken zu nutzen und hat dafür im Frühjahr 2023 in Abstimmung mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium ein Reaktivierungsprogramm entwickelt, das eine vierstufige Untersuchung vorsieht. Das hier dargestellte Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen ist bereits die dritte große Untersuchung zur Wiederinbetriebnahme von SPNV-Strecken in Niedersachsen seit den ersten Reaktivierungsbestrebungen im Jahr 2006.

Ablauf des Reaktivierungsprogramms

In Stufe 1 wurde zunächst auf Basis der Ergebnisse einer früheren landesweiten Reaktivierungsuntersuchung sowie im Zuge eines Ideenaufrufs an Kommunen und Gemeinden eine Vorauswahl von in Frage kommenden Strecken durchgeführt. Hier wurden insgesamt 51 Strecken bzw. Streckenabschnitte in Niedersachsen anhand von mit Politik und Verbänden abgestimmten Kriterien (wie zum Beispiel Fahrgastpotenziale, Investitionsbedarf, Verkehrsströme etc.) hinsichtlich ihres möglichen Potenzials für den SPNV bewertet.

5.3 SPNV-REAKTIVIERUNGSPROGRAMM DES LANDES NIEDERSACHSEN

Im Ergebnis der Stufe 1 wurde insgesamt 21 potenzielle Strecken ausgewählt, die einer genaueren Betrachtung unterzogen wurden. Dazu ist in der Stufe 2 der Reaktivierungsuntersuchung eine gesamtwirtschaftliche Nutzwertanalyse für die jeweiligen potenziellen Reaktivierungsstrecken erstellt worden, die auf dem Verfahren und den Methoden der Standardisierten Bewertung beruht. Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland.

Das Ergebnis von Stufe 2 wurde im März 2025 veröffentlicht. Dabei weisen sechs Bahnstrecken einen positiven Nutzen-Kosten-Index auf. Ein positives Zwischenergebnis bedeutet, dass die jeweilige Strecke gute Aussichten auf eine spätere Investitionsförderung durch den Bund nach dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) aufweist (Förderung bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten, weitere je 5 % durch das Land und den Vorhabenträger). Für eine Reaktivierung der Strecke muss allerdings auch der mehrjährige Betrieb finanziell abgesichert sein (SPNV-Betriebszeitraum von mindestens 20 Jahren).

Die Klärung der Betriebskosten-Übernahme und die Herstellung der Antragsreife nach dem GVFG (inklusive vollständiger Standardisierter Bewertung) sind Gegenstand der verbleibenden beiden Stufen des Reaktivierungsprogramms (Stufe 3 und 4). In Stufe 3 werden für die positiv bewerteten Strecken die langfristig anfallenden Betriebskosten ermittelt, um den Finanzbedarf für den Betrieb der Strecke zu ermitteln. Für die aussichtsreichsten Strecken wird in Stufe 4 schließlich in die konkrete Planung eingestiegen und ein Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorbereitet.

Entscheidend für den Erfolg der SPNV-Reaktivierung ist neben der finanziellen Absicherung die Unterstützung von kommunaler Seite sowie der lokalen Öffentlichkeit. Außerdem ist das Vorhandensein eines geeigneten Eisenbahninfrastrukturunternehmens elementar, welches die Planungen für eine Reaktivierung der Strecke aufnimmt (z. B. hinsichtlich Infrastrukturanpassungen, Ertüchtigung der vorhandenen Strecke, notwendiger Neubau von Infrastruktur) und anschließend die Infrastruktur betreibt.





5.3 SPNV-REAKTIVIERUNGSPROGRAMM DES LANDES NIEDERSACHSEN

Ergebnis der Nutzwert-Analyse

Die folgenden sechs Strecken erreichen einen Nutzen-Kosten-Index (NKI) > 1 und qualifizieren sich damit für eine SPNV-Reaktivierung:

- (Emden –) Abelitz – Aurich
- Nordenham – Nordenham-Blexen
- Bad Bentheim – Gildehaus
- Rheine – Spelle
- Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa (inkl. Bremerhaven-Lehe – Langen (Geestland))

Einzelne Strecken bereits vorab für Reaktivierung qualifiziert

Einzelne Strecken haben sich bereits vor dem Start des Reaktivierungsprogramms für eine Wiederinbetriebnahme qualifiziert. Die Planungen für diese Strecken werden parallel zum laufenden Programm vorangetrieben.

- Neuenhaus – Coevorden (RB 56)
- Lüneburg – Soltau (RB 39)
- Bremervörde – Stade (RB 34)
- Buchholz (Nordheide) – Jesteburg – Maschen – Hamburg-Harburg (RB 38)

5.3 SPNV-REAKTIVIERUNGSPROGRAMM DES LANDES NIEDERSACHSEN

Mit der SPNV-Reaktivierung des Streckenabschnitts von Neuenhaus nach Coevorden (NL) erfolgt ein grenzüberschreitender Lückenschluss auf der Bahnstrecke von Bad Bentheim bis Coevorden. Nach Unterzeichnung des Verkehrsvertrags im Oktober 2025 erfolgen die erforderlichen Bauarbeiten für die Streckenreaktivierung, sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2026 geplant.

Die Strecke Lüneburg – Soltau schließt eine Lücke im niedersächsischen SPNV-Netz und verbindet zwei wichtige Bahn-Knotenpunkte. Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen führt aktuell die notwendige Streckenplanung durch und schließt die Standardisierte Bewertung zeitnah ab. Die nächsten Schritte sind die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, die Beantragung der GVFG-Fördermittel sowie Klärung der Betriebskosten-Finanzierung. Eine Betriebsaufnahme ist für 2028/2029 geplant.

Für die Reaktivierungsstrecke Bremervörde – Stade hat das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der konkreten Streckenplanung begonnen. Die nächsten Schritte sind die Durchführung einer Standardisierten Bewertung sowie die Antragstellung für die GVFG-Bundesförderung sowie die Klärung der Betriebskosten-Übernahme. Eine SPNV-Betriebsaufnahme ist für 2028/2029 geplant.

Die SPNV-Reaktivierung der Bahnstrecke Buchholz (Nordheide) – Jesteburg – Maschen – Hamburg-Harburg ist weiterhin geplant und wird durch die LNVG weiterverfolgt. Neben dem Bau der beiden neuen Stationen in Jesteburg und Ramelsloh sind noch weitere, umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, um den Verkehr aufnehmen zu können. Dazu zählt insbesondere die Herstellung eines Überwerfungsbauwerks im Bereich Meckelfeld sowie die Erweiterung der Kapazitäten des Bahnhofs Hamburg-Harburg. Eine Betriebsaufnahme ist daher frühestens ab Mitte der 2030er-Jahre denkbar.

Die Reaktivierungsuntersuchung wird von einem Lenkungskreis unter der Leitung des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Bauen begleitet, in dem alle im Landtag vertretenen Parteien, die niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger, die niedersächsischen kommunalen Spitzenverbände, sowie Verkehrs-, Sozial- und Umweltverbände vertreten sind.



5.3 SPNV-REAKTIVIERUNGSPROGRAMM DES LANDES NIEDERSACHSEN

Rückblick auf bisherige Programme für Streckenreaktivierungen

Im Rahmen eines ersten Reaktivierungsprogramms bildete die Reaktivierung der Strecke „Haller Willem“ von Bielefeld nach Osnabrück im Jahr 2006 den Startpunkt.

Ab 2013 erfolgte eine zweite, groß angelegte vergleichende Untersuchung mit dem Ziel, jene Strecken in Niedersachsen zu identifizieren, welche für eine Reaktivierung unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten geeignet sind.

Die Untersuchung war dreistufig angelegt und erfolgte ebenfalls unter Begleitung eines Lenkungskreises, in dem u. a. die Verkehrswirtschaft sowie Verkehrs- und Umweltverbände vertreten waren. In der dritten und abschließenden Untersuchungsstufe wurden acht von ursprünglich 74 vorgeschlagenen Strecken mittels eines standardisierten, allgemein anerkannten Verfahrens durch externe Gutachter bewertet.

Von den drei Strecken auf dem Gebiet der LNVG, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis aus gesamtwirtschaftlicher Sicht positiv ausfiel, wurden die Strecken

- Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Otto-Hahn-Straße – Einbeck Mitte (RB 86, ab 2017)

sowie

- Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus (RB 56, ab 2019)

in Betrieb genommen.

Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wurden weitere Teilräume und Mittelzentren wie Einbeck und Nordhorn an den SPNV angebunden und somit das Mobilitätsangebot in Niedersachsen nachhaltig ausgebaut.

5.3 SPNV-REAKTIVIERUNGSPROGRAMM DES LANDES NIEDERSACHSEN



5.4 INNOVATIVE SCHIENENFAHRZEUGE: AUTOMATISCHER BETRIEB, WASSERSTOFFANTRIEB, FLEXIBLE ZUGKONFIGURATIONEN

Projekt ARTE – Automatischer Betrieb von Nahverkehrszügen

Im Projekt ARTE (Automatischer Betrieb von Regionalzügen) wurde erprobt, wie ein automatischer Zugbetrieb im SPNV aussehen könnte. Dabei wurde bewusst auf aufwändige Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke verzichtet. Stattdessen setzt das Konzept auf eine optische Signalerkennung und nutzt das Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) als zentrale Steuerungslösung für den automatischen Fahrbetrieb. Im Projekt haben sich mehrere Partner zusammengefunden, um einen Lösungsansatz zu entwerfen, ein Testfahrzeug auszurüsten und zu implementieren und anschließend auf der realen Strecke Erprobungsfahrten durchzuführen. Dabei konnte nachgewiesen werden, dass ein automatischer Zugbetrieb im SPNV bereits heute durchführbar ist. Dabei fährt der ARTE-Zug den Streckenverlauf vollautomatisch ab und beachtet dabei die jeweiligen Signalstellungen und Haltepositionen. Bei Störungen kann ein entsprechend ausgebildeter Zugbegleiter an Bord oder ein Triebfahrzeugführer aus einer Betriebszentrale heraus die Steuerung des Zuges übernehmen und den Betrieb anschließend in den Automatikbetrieb zurückführen.

Nach den positiven Projektergebnissen verfolgt die LNVG weiterhin das Ziel eines vollautomatischen SPNV-Betriebs ohne Triebfahrzeugführer auf Strecken mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS. Die LNVG plant, die beiden ARTE-Triebzüge ab Ende der 2020er Jahre auf der SPNV-Linie RB 32 Lüneburg – Dannenberg-Ost einzusetzen. Die DB InfraGO AG wird die dortige Stre-



ARTE-Triebzug für automatisiertes Fahren, der Testaufbau mit der erforderlichen Sensorik ist im Frontbereich installiert

ckeninfrastruktur bis zu diesem Zeitpunkt modernisieren und mit ETCS ausrüsten. Geplant ist, dass bei einem Vorlaufbetrieb für eine bestimmte Zeit noch weiter Triebfahrzeugführer den Betrieb überwachen und dass der Zug im weiteren Projektverlauf die Fahraufgabe dann vollständig selbst übernimmt. An dieser Stelle ist eine Einordnung sehr wichtig: Die neue Technologie wird keine Arbeitsplätze ersetzen, sondern dazu beitragen, den Fachkräftemangel im Bereich der Triebfahrzeugführer zu verringern. Um den Status quo im SPNV-Angebot zu erhalten oder gar Angebotsausweitungen umsetzen zu können, wird zukünftig ein

5.4 INNOVATIVE SCHIENENFAHRZEUGE: AUTOMATISCHER BETRIEB, WASSERSTOFFANTRIEB, FLEXIBLE ZUGKONFIGURATIONEN

der Zughersteller Alstom, die TU Berlin, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt sowie ERC Solutions und Start Niedersachsen Mitte. Die LNVG hat das Projekt mit der Bereitstellung von zwei Dieseltriebzügen aus dem LNVG-Fahrzeugpool unterstützt, welche für das Projekt umgebaut und mit ETCS ausgerüstet wurden.

Weitere Informationen zum Projekt ARTE finden Sie unter <https://doi.org/10.34657/18017>

Erstmals Wasserstoffantrieb im SPNV

Die LNVG verfolgt seit vielen Jahren den langfristigen Plan, den SPNV in Niedersachsen noch umweltfreundlicher zu gestalten und die gesamte Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Neben Batteriezügen bietet sich auch der Wasserstoff als umweltfreundliche Antriebsenergie an. Noch vor dem erstmaligen Einsatz von Batteriezügen hat die LNVG 2016 mit Vorbereitungen für die Betriebsaufnahme einer SPNV-Linie mit Wasserstoffzügen begonnen. Dabei stand die Dekarbonisierung des SPNV, der emissionsfreie Antrieb und die Nutzung regenerativer Energien im Vordergrund. Bei diesem Projekt der LNVG erfolgt die Erzeugung des notwendigen Stroms per Brennstoffzelle an Bord des Zuges. Nach mehrjährigen Planungs- und Erprobungsphasen startete dann 2022 die Linie RB 33 Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude als weltweit erste Nahverkehrslinie mit dem Einsatz von serienmäßigen Brennstoffzellentriebzügen, inklusive der Errichtung und des Betriebes der weltweit ersten Wasserstofftankstelle für Schienenfahrzeuge.

Verzicht auf Automatisierungslösungen nicht mehr möglich sein. Das Projekt ARTE hat einen Weg aufgezeigt, wie die LNVG vorhandene Fahrzeuge ihres Fahrzeugpools mit einer Automatisierungslösung auf der Basis von ETCS aufrüsten könnte, um auch die Bestandsflotte für den automatischen Bahnbetrieb vorzubereiten.

Das Projekt wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) unterstützt, das niedersächsische Wirtschaftsministerium hat die notwendige Ausrüstung der beiden Versuchsfahrzeuge mit 5,5 Mio. Euro finanziert, maßgeblich aus dem Sondervermögen Digitalisierung. Die Projektpartner waren neben der LNVG



5.4 INNOVATIVE SCHIENENFAHRZEUGE: AUTOMATISCHER BETRIEB, WASSERSTOFFANTRIEB, FLEXIBLE ZUGKONFIGURATIONEN

Wenn der Fokus in der Branche aktuell auch stark auf batteriebetriebene Regionalzüge liegt, bleibt der Wasserstoffansatz eine Option für ehemalige Diesel-Netze, welche besondere Herausforderungen aufweisen, z. B. bei komplexer Stromzuführung für Oberleitungsanlagen oder hohen Reichweitenanforderungen ohne Nachlademöglichkeit.

Erstmals rekonfigurierbare Triebzüge im SPNV (Dosto II)

Die LNVG hat für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen doppelstöckige Triebzüge beschafft. Als erster Auftrag in Deutschland bieten diese Triebzüge die Möglichkeit, die Zuglänge und damit die Sitzplatzkapazität über die Lebensdauer anzupassen. Während klassische Triebzüge in einer festen Konfiguration fahren, können die neuen Dosto II-Triebzüge – ähnlich wie Lok-Wagen-Züge – in ihrer Länge rekonfiguriert werden. Es bietet sich die Möglichkeit, drei-, vier-, fünf- und sechsteilige Triebzüge zu bilden. Der LNVG ist es somit möglich, die Triebzüge je nach Linie oder der Nachfrage entsprechend anzupassen. Das Fahrzeugkonzept bietet verschiedene Wagentypen, doppelstöckige Steuer- und Mittelwagen, die nicht angetrieben sind, sowie angetriebene einstöckige Mittelwagen. Die verschiedenen Wagen sind in zahlreichen Varianten miteinander kuppelbar und erlauben so die flexible

Anpassung an Fahrgastaufkommen, Bahnsteiglängen und Kapazitätsanforderungen. Die LNVG hat dieses Konzept gewählt, um fahrzeugseitig über die gesamte Lebensdauer eine größere Flexibilität zu erhalten, wenn z. B. Änderungen im Linienverlauf notwendig werden. Die Konfiguration des jeweiligen Triebzugs stellt dann keinen limitierenden Faktor mehr dar.



Alstom Coradia iLint an der Wasserstoff-Tankstelle bei der evb in Bremervörde



5.4 INNOVATIVE SCHIENENFAHRZEUGE: AUTOMATISCHER BETRIEB, WASSERSTOFFANTRIEB, FLEXIBLE ZUGKONFIGURATIONEN

5.4 INNOVATIVE SCHIENENFAHRZEUGE: AUTOMATISCHER BETRIEB, WASSERSTOFFANTRIEB, FLEXIBLE ZUGKONFIGURATIONEN



Dosto II Triebzug-Konfigurationen

6 LNVG IN ZAHLEN

427

eigene Lokomotiven,
Wagen und Triebzüge
sind im blau-weiß-gelben
Design in Niedersachsen
unterwegs.

22–600

Die Anzahl der Fahrzeuge im
LNVG-Fahrzeugpool steigt von
22 Dieseltriebzügen im Jahr
2000 auf über **600 Fahrzeug-
einheiten** im Jahr 2027.

6 LNVG IN ZAHLEN

14

Brennstoffzellenzüge sind
seit **2023** bei der EVB rund
um Bremervörde im weltweit
ersten Serieneinsatz.

132 Mio.

Fahrgäste jährlich
sind es heute –
1996 waren es noch
69 Millionen.

+91%

Wachstum der Fahr-
gastzahlen im SPNV
seit Gründung der
LNVG

6 LNVG IN ZAHLEN

382

Stationen gibt es in Niedersachsen, von denen 80 % barrierefrei sind.

1 Mrd.

Euro und mehr an Finanzhilfen wurden von 2017 bis 2025 an die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV weitergeleitet.

268

Bahnhöfe wurden mit Unterstützung der LNVG modernisiert.

24.346

SPNV-Fahrgäste und 288 Zughalte pro Tag bedeuten jeweils Platz 1 für Osnabrück Hbf in Niedersachsen.

53

Haltestellen in Niedersachsen sorgen beim nationalen und internationalen Fernbusnetz für ein europaweit vernetztes Verkehrssystem.

27

Bahnhöfe wurden wiedereröffnet oder neu gebaut.

5 Mrd.

Euro (ca.) flossen seit Gründung der LNVG als Investitionen in Busse, Bahnen, Züge, Stationen, Strecken und Betriebshöfe.

19

geförderte landesbedeutsame Buslinien sorgen für Vernetzung in der Fläche.

427 m

lang ist der Bahnsteig in Celle – der längste in ganz Niedersachsen.

5.580 Mio.

Personenkilometer (Pkm) wurden im Jahr 2024 im niedersächsischen SPNV zurückgelegt.

7 PERSÖNLICHKEITEN DER LNVG

7 PERSÖNLICHKEITEN DER LNVG

7.1 AKTUELLE GESCHÄFTSFÜHRER DER LNVG

Carmen Schwabl, Geschäftsführerin und Sprecherin der Geschäftsführung

Unsere Geschäftsführerin Frau Carmen Schwabl ist seit März 2018 bei der LNVG und gleichzeitig Sprecherin der Geschäftsführung. Der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit liegt im Bereich Schiene: Infrastruktur, Angebot, Fahrzeugmanagement, Vergabe- und Verkehrsvertragsmanagement und Verkehrswirtschaft. Mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der LNVG treibt sie die Aufgaben der LNVG im Interesse des Landes Niedersachsen engagiert und erfolgreich voran.

Vor der Übernahme dieser Aufgabe war die Volljuristin über 12 Jahre im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium tätig. Sie war dort sieben Jahre verantwortlich für den Bereich Schiene und Eisenbahnrecht, davon drei als Referatsleiterin Schiene und öffentlicher Personenverkehr. Seit 2013 leitete sie die Referatsgruppe Zentrale Dienste sowie das Personal- und Organisationsreferat des Ministeriums.



Carmen Schwabl
Geschäftsführerin und Sprecherin
der Geschäftsführung

7.1 AKTUELLE GESCHÄFTSFÜHRER DER LNVG

Christian Berndt, Geschäftsführer

Seit April 2022 ist Christian Berndt Geschäftsführer der LNVG. Er verantwortet die Bereiche Förderung & Finanzmanagement, Mobilitätsmanagement, Personenbeförderungsrecht und die Zentralen Dienste.

Volljurist Berndt war seit 2018 im niedersächsischen Wirtschaftsministerium Leiter des Referats Strategische Planung, EU-Angelegenheiten. Seit 2019 war er außerdem stellvertretender Leiter der Abteilung Planung und Zentrale Dienste. 2003 bis 2017 hat Berndt im Kultusministerium gearbeitet, dabei unter anderem das Referat Haushalt und Finanzplanung geleitet.

Als ehrenamtlicher Kommunalpolitiker im Kreistag Hildesheim war Berndt Vorsitzender des Finanz- und Personalausschusses und langjähriger Fraktionsvorsitzender. Kommunale Fragestellungen im Bereich der Nahverkehrsplanung sind ihm damit aus Sicht der kommunalen Ebene vertraut.



Christian Berndt
Geschäftsführer

7.1 AKTUELLE GESCHÄFTSFÜHRER DER LNVG

Jasha Uygungül, Geschäftsführer

Seit Juni 2026 ist Jasha Uygungül Geschäftsführer der LNVG. Er soll zukünftig die Bereiche Förderung & Finanzmanagement und die Zentralen Dienste verantworten.

Mit seinem Team setzt er sich für einen sicheren, nachhaltigen und zukunftsfähigen ÖPNV ein. Den Fokus legt er dabei auf ein starkes Miteinander und eine positive Unternehmenskultur.

Vor der Übernahme dieser Aufgabe war der Volljurist sieben Jahre im niedersächsischen Wirtschaftsministerium tätig, davon 5 Jahre im Bereich ÖPNV. Als Referatsleiter ÖPNV hat er u. a. an der Erstellung von Förderprogrammen, der Umsetzung des Deutschlandtickets sowie an verschiedenen Gesetzesnovellierungen mitgewirkt.

Vor seiner Tätigkeit im Wirtschaftsministerium war er in der Justiz als Richter am Amtsgericht und Landgericht sowie als Staatsanwalt tätig.



Jasha Uygungül
Geschäftsführer



7.2 EHEMALIGE GESCHÄFTSFÜHRER DER LNVG



Dr.-Ing. Hans Engelmann

Geschäftsführer der PGN (Projektgesellschaft Nahverkehr Niedersachsen, Vorläufergesellschaft der LNVG) von 1995 bis 1996 und der LNVG im Jahr 1996



Peter Neuber († 2013)

Geschäftsführer der LNVG von 1996 bis 2001



Dr. Wolf-Rüdiger Gorka

Geschäftsführer der LNVG von 2001 bis 2008

7.2 EHEMALIGE GESCHÄFTSFÜHRER DER LNVG



Hans-Joachim Menn

Geschäftsführer der LNVG von 2009 bis 2018



Klaus Hoffmeister

Geschäftsführer der LNVG von 2009 bis 2019



Susanne Haack

Geschäftsführerin der LNVG von 2019 bis 2021

7.3 AKTUELLER AUFSICHTSRAT DER LNVG

Die Aufsichtsratsmitglieder werden vom Niedersächsischen Finanzministerium auf unbestimmte Zeit entsandt. Der Vorsitzende wird ebenfalls vom Niedersächsischen Finanzministerium bestimmt, seinen Stellvertreter wählt der Aufsichtsrat aus den Reihen seiner Mitglieder.



Dr. Christoph Wilk
Ministerialdirigent, Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, Vorsitzender des
Aufsichtsrates der LNVG

7.3 AKTUELLER AUFSICHTSRAT DER LNVG



Die Mitglieder des LNVG-Aufsichtsrates im September 2025 (v. l. n. r.)
Melanie Walter, Ministerin für Europa und Regionale Landesentwicklung, Niedersächsische Staatskanzlei; Jürgen Markwardt, Bürgermeister, Hansestadt Uelzen; Dr. Christoph Wilk, Ministerialdirigent, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, Vorsitzender des Aufsichtsrates der LNVG; Dr. Joachim Schwind, Hauptgeschäftsführer, Niedersächsischer Landkreistag; Sabine Tegtmeier-Dette, ausgeschieden im Oktober 2025 (Nachfolgerin: Bettina von Schwartz, Ministerialrätin, Niedersächsisches Finanzministerium); Torsten Eule, Ministerialdirigent, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates der LNVG

7.4 BEIRAT DER LNVG

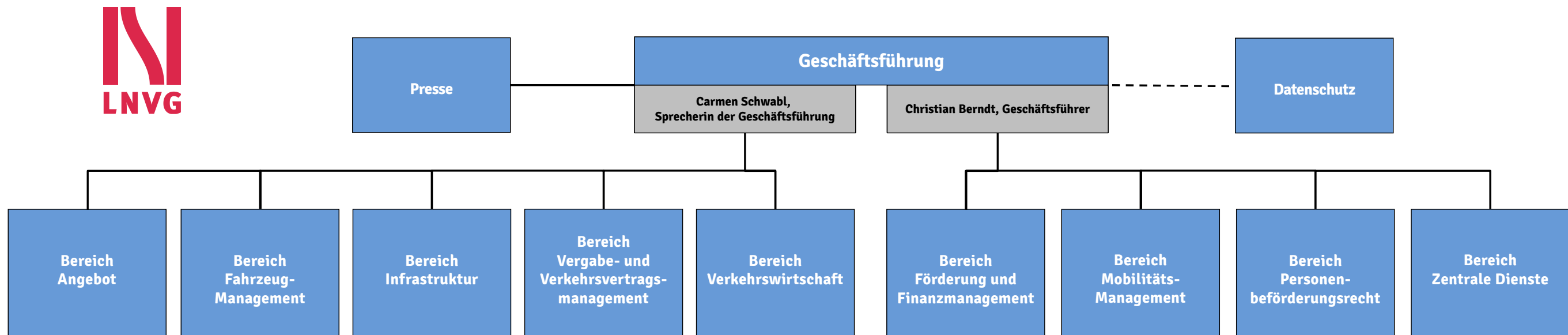
Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der LNVG bilden den Beirat der LNVG mit seinen insgesamt 20 Mitgliedern Vertreterinnen und Vertreter

- der Landtagsfraktionen
- der Region Hannover
- des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen
- des Landesfrauenrats
- der kommunalen Spitzenverbände
- des Regionalverbandes Großraum Braunschweig
- der Umwelt- und Fahrgastverbände
- des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV).

7.4 BEIRAT DER LNVG



*Bürostandort der LNVG in der Kurt-Schumacher-Straße
im Zentrum von Hannover*



Stand Mai 2026

8 LITERATUR

8 LITERATUR

- 1 Niedersächsisches Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 28. Juni 1995, §2.
- 2 Niedersächsischer Landtag – 13. Wahlperiode. Drucksache 13/1681 S. 4.
- 3 Gesellschaftsvertrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen vom 26.03.1996.
- 4 Ebenda.
- 5 Ebenda
- 6 Ebenda.
- 7 Ebenda.
- 8 Vita Wilhelm Pällmann, in: „Ceterum censeo“ – Verkehr, Telekommunikation, Infrastrukturmanagement, Infrastrukturpolitik, Hamburg 2007, S. 265-267.
- 9 Ebenda, S. 237f.
- 10 Ebenda, S. 238.
- 11 Ebenda, S. 239.
- 12 Artikel „Die Fläche wird mobiler“, in: Regionalisierung auf Schiene und Straße (Regionalverkehr 3/99), S. 18-20, hier S. 18 f.; Jürgen Hörstel, Nahverkehr in Niedersachsen – 10 Jahre Regionalisierung zwischen Ems und Harz, Freiburg 2006, S. 4.
- 13 „Zeit für Züge“ – das Konzept für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen, Hannover 1998, S. 5.
- 14 Art. „Die Fläche wird mobiler“ (wie Anm. 1), S. 18.
- 15 Ebenda S. 19.
- 16 Gestaltung der SPNV-Politik des Landes Niedersachsen unter Berücksichtigung der Marktmacht der DB AG und sektoraler Interdependenzen in Schienenverkehr und -infrastruktur, Hannover Mai 1999.
- 17 Artikel „Die Fläche wird mobiler“ (wie Anm.1), S. 19.
- 18 Artikel „Die Fläche wird mobiler“ (wie Anm. 1), S. 19f.
- 19 Ebenda, S. 20.
- 20 Ebenda.
- 21 Jürgen Hörstel, Nahverkehr in Niedersachsen – 10 Jahre Regionalisierung zwischen Ems und Harz, Freiburg/Br. 2006, S. 14.
- 22 Ebenda, S. 15.
- 23 Pressemitteilung der LNVG vom 03.02.2005.
- 24 Historie LNVG (Internet).
- 25 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 70.
- 26 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 70f.
- 27 Pressemitteilung der LNVG vom 08.09.2004.
- 28 Historie LNVG (Internet).
- 29 Ebenda.
- 30 Ebenda.
- 31 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 52f.
- 32 Historie LNVG (Internet).
- 33 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 52f.



8 LITERATUR

- 34 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 58f..
- 35 Ebenda.
- 36 Publikation: Niedersachsen ist am Zug!, Hannover 2001, S. 12.
- 37 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 6.
- 38 Ebenda, S. 5.
- 39 Ebenda, S. 6.
- 40 Publikation: Niedersachsen ist am Zug!, Hannover 2001.
- 41 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 78f.
- 42 Historie LNVG (Internet).
- 43 Ebenda, S. 10f.
- 44 Pressemitteilung der LNVG vom 16.10.2003.
- 45 Pressemitteilung der LNVG vom 07.07.2005.
- 46 Historie LNVG (Internet).
- 47 Pressemitteilung der LNVG vom 27.01.2003.
- 48 Historie LNVG (Internet).
- 49 Pressemitteilung der LNVG vom 27.01.2003.
- 50 Pressemitteilung der LNVG vom 30.03.2004.
- 51 Pressemitteilung der LNVG vom 29.07.2003.
- 52 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 38f.
- 53 Verschiedene Pressemitteilen der LNVG von 2004.
- 54 LNVG.info 5 (Oktober 2005, S.3.
- 55 Ebenda.
- 56 J. Hörstel (wie Anm. 11), S. 28f; Pressemitteilung der LNVG vom 26.07.2005.
- 57 Ebenda.
- 58 Pressemitteilung der LNVG vom 10.12.2005.
- 59 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 6 (Juni 2006).
- 60 Pressemitteilung Nr. 135/2006 der LNVG.
- 61 Pressemitteilung der LNVG vom 28.09.2006.
- 62 Publikation: LNVG Info 6 (Juni 2006), S. 8.
- 63 Pressemitteilung der LNVG vom 30.03.2007.
- 64 Pressemitteilung der LNVG vom 17.04.2007.
- 65 Presseinformation der Deutschen Bahn AG vom 06.11.2007.
- 66 Pressemitteilung der LNVG vom 08.05.2007.
- 67 Ebenda.
- 68 Pressemitteilung der LNVG vom 26.09.2007.
- 69 Ebenda.
- 70 Pressemitteilung der LNVG vom 16.10.2007.
- 71 Presseinformation der Deutschen Bahn AG vom 08.12.2007.
- 72 Ebenda.
- 73 Pressemitteilung der metronom Eisenbahngesellschaft mbH vom 07.12.2007.
- 74 Presseinformation der Westfalenbahn vom 09.12.2025.
- 75 Presseinformation der LNVG vom 01.02.2008.

8 LITERATUR

- 76 Presseinformation der LNVG vom 24.04.2008.
- 77 Presseinformation der LNVG vom 12.08.2009.
- 78 Presseninformation der LNVG vom 16.05.2008.
- 79 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 9 (Dezember 2007), Presseinformation der LNVG vom 16.05.2008.
- 80 Presseinformation der LNVG vom 10.12.2008.
- 81 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr.11 (Dezember 2008), S. 5.
- 82 Ebenda, S. 2.
- 83 Presseinformation vom 24.11.2008.
- 84 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 10 (Juni 2008), S. 1f.
- 85 Ebenda, S.2.
- 86 Presseinformation des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 27.11.2008.
- 87 Ebenda.
- 88 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 12 (Juni 2009), S. 1f.
- 89 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 10 (Juni 2008), S. 4.
- 90 Presseinformation der LNVG vom 02.11.2010.
- 91 Presseinformationen der LNVG vom 08.07.2009.
- 92 Presseinformation der LNVG vom 25.06.2009.
- 93 Presseinformation der LNVG vom 20.05.2009.
- 94 Presseinformation der LNVG und der NordWestBahn vom 05.05.2009.
- 95 Presseinformation der LNVG und der NordWestBahn vom 15.09.2009.
- 96 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 13 (Dezember 2009), S. 3.
- 97 Pressemitteilung der metronom Eisenbahngesellschaft vom 03.12.2009.
- 98 Presseinformation der LNVG vom 04.03.2010.
- 99 Pressemitteilung der LNVG, NLW und Region Hannover vom 06.07.2010.
- 100 Gemeinsame Presseinformation der LNVG und der DB Regio AG vom 27.09.2010.
- 101 Presseinformation der LNVG vom 15.11.2010.
- 102 Presseinformation der LNVG vom 11.10.2013.
- 103 Presseinformation von LNVG und NWB vom 30.11.2010; LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 15 (Mai 2011), S. 4.
- 104 Presseinformationen der LNVG vom 25.11.2010 sowie 21.01.2011.
- 105 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 15 (Mai 2011), S. 2.
- 106 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 16 (Dezember 2011), S. 4.
- 107 Ebenda, S. 5.
- 108 Gemeinsame Presseinformation der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) vom 02.11.2011.
- 109 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 16 (Dezember 2011), S. 3.
- 110 Presseinformation der LNVG vom 19.12.2012.
- 111 Historie der LNVG Juli 2012.
- 112 Presseinformation der LNVG vom 29.11.2011.



8 LITERATUR

- 113 Gemeinsame Presseinformation der LNVG, DB Mobility Logistics, Region Hannover und NWL vom 23.03.2002.
- 114 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 18 (November 2012), S. 1f.
- 115 LNVG Niedersachsen, 2013+ - Konzept zum Schienenpersonennahverkehr, S. 10-13.
- 116 Ebenda, S. 15.
- 117 Ebenda, S. 21.
- 118 Presseinformation der LNVG vom 01.02.2013.
- 119 Presseinformation der Niedersachsenticket GmbH (NITAG) vom 23.05.2013.
- 120 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 19 (Juni 2013), S. 1f.
- 121 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 17 (Juni 2012), S. 3.
- 122 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 20 (November 2013), S. 1f.
- 123 Ebenda; LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 27 (Juni 2017), S. 2; LNVG info Nr. 29 (Juni 2018), S. 4.
- 124 Pressemitteilung der LNVG vom 17.09.2013.
- 125 Pressemitteilung der LNVG vom 16.10.2013.
- 126 Pressemitteilung der LNVG vom 29.06.2015.
- 127 Pressemitteilung der LNVG vom 15.11.2014.
- 128 Pressemitteilung der LNVG vom 07.04.2014.
- 129 Pressemitteilung der LNVG vom 28.07.2017.
- 130 Pressemitteilung der LNVG vom 06.08.2014.
- 131 Pressemitteilung der LNVG, DB und ZGB vom 03.09.2014.
- 132 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 23 (Juni 2015), S. 1f.
- 133 Pressemitteilung der LNVG vom 23.03.2016.
- 134 Pressemitteilung der LNVG vom 15.05.2015.
- 135 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 24 (November 2015), S. 5.
- 136 Klaus Hoffmeister, 20 Jahre Bahnreform – Blick zurück und nach vorn: Aus der Sicht eines Aufgabenträgers, in: ZEVrail 139 (2015), 1-2, S. 39-43.
- 137 Ebenda, S. 40.
- 138 Ebenda, S. 40f.
- 139 Ebenda, S. 42f.
- 140 LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 25 (Juni 2016), S. 1f.
- 141 Presseinformation der LNVG vom 24.08.2016.
- 142 Presseinformation der LNVG vom 04.10.2016 .
- 143 Presseinformation der LNVG vom 08.12.2020.
- 144 Presseinformation der LNVG vom 09.11.2017.
- 145 Ebenda; LNVG info – Nahverkehrsnachrichten aus Niedersachsen Nr. 29 (Juni 2018), S. 1f.
- 146 Pressemitteilung der LNVG vom 25.03.2021.
- 147 Presseinformation der LNVG vom 24.08.2023.
- 148 Pressemitteilung der LNVG vom 03.01.2019.
- 149 Ebenda.
- 150 Pressemitteilung der LNVG vom 05.06.2019.
- 151 Pressemitteilung der LNVG, des Nahverkehrs Westfalen-Lippe sowie der DB vom 15.12.2019.

8 LITERATUR

- 152 Pressemitteilung der LNVG, Alstom, evb und Linde vom 28.07.2020.
- 153 Pressemitteilung der LNVG vom 29.12.2020.
- 154 Pressemitteilung der LNVG vom 25.01.2021.
- 155 Pressemitteilung der LNVG, Alstom, evb und Linde vom 24.08.2022.
- 156 Presseinformation der LNVG vom 24.04.2020.
- 157 Presseinformation der LNVG vom 05.05.2020.
- 158 Pressemitteilung der LNVG vom 04.09.2020.
- 159 Pressemitteilung der LNVG, NWL und Region Hannover vom 06.11.2018.
- 160 Presseinformation der LNVG vom 18.01.2023.
- 161 Presseinformation der LNVG vom 28.05.2024.
- 162 Presseinformation der LNVG vom 26.06.2025.
- 163 Presseinformation der LNVG vom 14.07.2025.

9 BILDVERZEICHNIS

9 BILDVERZEICHNIS

Seite 7f.	Niedersächsische Staatskanzlei
Seite 9	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen
Seite 11	Jana Kolmer
Seite 12	LNVG
Seite 19	MW, https://www.gwa-nds.de/logos-zum-download
Seite 21	LNVG
Seite 23	Hans Engelmann; LNVG
Seite 24	Andreas Kolmer
Seite 25	Wolf-Rüdiger Gorka
Seite 28	LNVG
Seite 29	Sarah Franke
Seite 30	Sarah Franke
Seite 31	BahnStadt GmbH
Seite 33	Sarah Franke
Seite 34	Andreas Kolmer
Seite 35	BahnStadt GmbH
Seite 36	LNVG
Seite 37	LNVG
Seite 38	Sarah Franke
Seite 39	LNVG
Seite 40	Sarah Franke
Seite 41	Andreas Kolmer
Seite 42	LNVG
Seite 43	NordWestBahn/Holger Jacoby
Seite 44	Andreas Kolmer
Seite 45	Andreas Kolmer; Andreas Kolmer
Seite 47	Sarah Franke
Seite 49	Andreas Kolmer
Seite 53	LNVG
Seite 56	Sarah Franke
Seite 58	LNVG
Seite 61	Sarah Franke
Seite 62	LNVG
Seite 63	LNVG
Seite 64	Steffen Weckend
Seite 65	Sarah Franke
Seite 68	LNVG
Seite 69	Allianz pro Schiene
Seite 71	BahnStadt GmbH
Seite 70	Sarah Franke
Seite 73	BahnStadt GmbH
Seite 75	Sarah Franke



9 BILDVERZEICHNIS

Seite 77	LNVG
Seite 78	LNVG
Seite 88	Sarah Franke
Seite 89	VBN
Seite 92	LNVG
Seite 93	LNVG; LNVG
Seite 95	WVG/Matthias Leitzke
Seite 99	Sarah Franke
Seite 100	LNVG
Seite 103	LNVG
Seite 104	LNVG
Seite 105	Andreas Kolmer; Andreas Kolmer
Seite 107	Sarah Franke
Seite 108	Sarah Franke
Seite 111	Andreas Kolmer
Seite 113	LNVG
Seite 115	Sarah Franke
Seite 117	LNVG
Seite 119	Sarah Franke
Seite 120	LNVG
Seite 121	Sarah Franke
Seite 125	Sarah Franke; Sarah Franke
Seite 126f.	Thomas Nawrocki
Seite 129	Sarah Franke
Seite 130f.	LNVG
Seite 137	LNVG
Seite 138	LNVG
Seite 139	LNVG
Seite 140	Hans Engelmann; Andreas Kolmer; Wolf-Rüdiger Gorka
Seite 141	Hans-Joachim Menn; Klaus Hoffmeister; Susanne Haack
Seite 142	LNVG
Seite 143	LNVG
Seite 145	Andreas Kolmer
Seite 146f.	LNVG

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

Tel.: +49 511-53333-0

Fax: +49 511 53333-299

E-Mail: info@lnvg.de

Web: www.lnvg.de

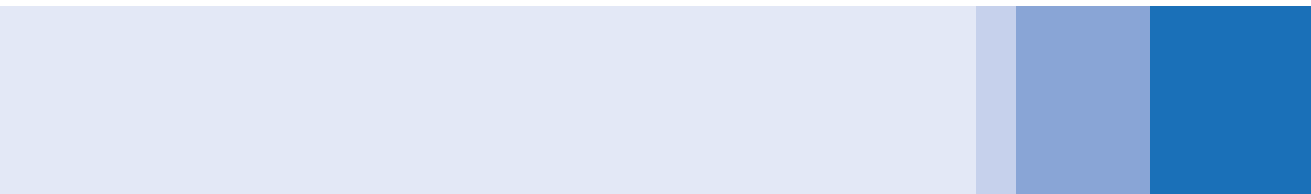
Redaktion: Michael Mönsters, Jens Thurow (LNVG)

Historische Unterstützung: Dr. Alexander Dylong

Auflage: 1. Auflage, 2026

Grafische Umsetzung: neuwaerts GmbH, Hannover

Druck: Gutenberg Beuys Feindruckerei GmbH, Langenhagen



**Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)**
Tel.: +49 511 53333-0
Fax: +49 511 53333-299
E-Mail: info@lnvg.de

