

Vorwort



Liebe Leserinnen
und Leser,

Nahverkehr verbindet – diesem Anspruch ist der Nahverkehr leider zuletzt nicht immer gerecht geworden. Wettereinflüsse, aber auch die verstärkte Bautätigkeit im Schienennetz haben in den zurückliegenden Wochen und Monaten zu unplanmäßigen Zugausfällen und Verspätungen geführt. Hier gilt es, Lösungsansätze zu entwickeln, um Einschränkungen im Betrieb so weit wie möglich zu vermeiden. Daran werden wir im Rahmen unserer Möglichkeiten selbstverständlich aktiv mitwirken. Im Übrigen verbindet Nahverkehr immer dann, wenn Zutritts Hindernisse abgebaut werden können. Dies gilt für die Anschlussmobilität ebenso wie für den Erwerb von Fernverkehrsfahrkarten auch da, wo die DB AG selbst keinen Vertrieb anbietet. Hier sind wir auf einem

guten Weg. Lesen Sie auch, welche konkreten Fortschritte wir bei der Förderung von Bushaltestellen und der Angebots offensive im SPNV erreicht haben und welche Hürden die Modernisierung von Bahnhöfen zu bremsen drohen.

Ihnen wünschen wir schon jetzt geruhsame Feiertage und kommen Sie gut ins Neue Jahr.

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)

Anschlussmobilität im Niedersachsentarif – der nächste Schritt kann kommen

Mit der Einführung des Niedersachsentarifes im Jahr 2013 wenden alle Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Niedersachsen diesen einheitlich an. Derzeit werden darüber jährlich rund 161 Millionen Euro (2016) als Fahrgelder eingenommen. Rund 50 Prozent davon geben die Fahrgäste für das sehr beliebte Niedersachsen-Ticket aus. Auf Einzelkarten oder Hin-/Rückfahrkarten entfallen 37 Prozent dieser Einnahmen, 13 Prozent auf Zeitkarten. Rechnerisch sind damit jährlich ca. 13,5 Millionen Fahrgäste mit Einzel- oder Zeitkarten des Niedersachsentarifes unterwegs.

Von diesen steigen heute ca. 2,6 Millionen am Abfahrtsort erst in den Bus oder die Straßenbahn (ÖPNV) ein, bevor sie mit dem Nahverkehrszug fahren. Oder sie steigen am Ankunftsort in diese Verkehrsmittel bis zu ihrem



Auch außerhalb von Verkehrsverbänden wird das Umsteigen zwischen SPNV und ÖPNV mit der selben Fahrkarte nach und nach möglich.

eigentlichen Ziel um, teilweise auch beides. Heute braucht ein Nahverkehrskunde für dieses „Vorher“ und „Nachher“ zu seiner Fahrt mit dem SPNV eine zweite oder sogar eine dritte Fahrkarte, wenn er am Start- und am Zielort auch noch den ÖPNV nutzt und sich nicht innerhalb eines Verbundes bewegt.

Hier hat die Niedersachsentarif GmbH (NITAG) im Rahmen einer Weiterentwicklung des Niedersachsentarifes Verbesserungspotential gesehen und daher das Gutachterbüro Intraplan Consult GmbH (ITP) beauftragt. Es sollte den finanziellen Aufwand bei einer landesweiten tariflichen Integration von

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Bus, Stadtbahn und „Schiene“ beziffern, wodurch der Niedersachsentarif für den Fahrgast noch attraktiver würde.

Als grundsätzlich finanzierbar hat sich ergeben: Bei Einzelfahrkarten soll die Weiterfahrt sowohl am Start- als auch am Zielbahnhof automatisch (=obligatorisch) in jedem Fahrschein enthalten sein. So wird für die Fahrt „von Haustür zu Haustür“ nur ein Ticket gebraucht. Zeitkarteninhaber (Woche, Monat, Jahr) sollen zur An-/ Weiterfahrt mit Bus oder Straßenbahn am Start- und/oder Zielbahnhof (=fakultativ) dafür auch eine um 50 Prozent rabattierte Zeitkarte erhalten können.

Zielgruppe für diese „Integrierte Anschlussmobilität“ im Niedersachsentarif sind demnach Fahrgäste, bei denen heute in ihrer Bahnfahrkarte (Einzel- oder Zeitfahrkarte) das Bus-/Straßenbahnticket für die An- oder Weiterfahrt noch nicht enthalten ist. Diese haben dann praktische und finanzielle Vorteile.

- Bei Fahrten außerhalb von Verbänden (HVV, VBN, ...) im Gültigkeitsbereich des Niedersachsentarifs.
- Bei Fahrten in einen Verbundraum hinein und aus einem Verbundraum heraus,
- und bei Fahrten von einem Verbundraum zum anderen Verbund.

Ziel dieser dann „Integrierten Anschlussmobilität“ im Niedersachsentarif ist es, alle Fahrten in Niedersachsen mit einem Fahrschein für alle Busse und Bahnen zu gewährleisten, wie es bereits heute in Verbänden möglich ist. Weitere Zugangshürden zum ÖPNV/SPNV werden so abgebaut. Zusammen mit leichten preislichen Anreizen wird die Nutzung des Gesamtsystems attraktiver und dadurch gesteigert.

Der Finanzierungsbedarf dieses Projektes beträgt gemäß Gutachten für eine landesweite Umsetzung bis zu ca. 5,1 Millionen Euro pro Jahr. Aufgrund einer Finanzierungszusage der LNVG in dieser Höhe für die Gegenfinanzierung der entfallenden Einzel- und die rabattierten Zeitfahrkarten können nun die Verhandlungen mit den betroffenen Busunternehmen und Verbänden durch die NITAG initiiert werden.

Nach Abschluss der Gespräche ist innerhalb der Gremien der NITAG noch festzulegen, in welchem Umfang eine moderate Mitfinanzierung dieser Maßnahme durch einen Teil der Tarifierhöhungen in den nächsten Jahren erfolgen kann. Eine Umsetzung dieser tariflichen Maßnahme ist nach Abschluss der Verhandlungen mit den betroffenen Unternehmen innerhalb eines Jahres möglich, so dass eine Realisierung der Anschlussmobilität zum 01. Januar 2019 möglich erscheint.



Am Bahnhof Rinteln könnte auch bald mit einer Fahrkarte zwischen Bus und Nahverkehrszug umgestiegen werden. Auch am Zielort wäre dann ein Wechsel inklusive.

Gilt die integrierte Anschlussmobilität landesweit, ist mit einer Steigerung der Umsteigerzahlen von bis zu 25 Prozent zu rechnen. Demnach würden weitere 650.000 Fahrgäste, die heute schon Bahn fahren, künftig auch den Bus oder die Straßenbahn mit ihrer Fahrt verbinden. Darüber hinaus können damit im landesweiten Durchschnitt ca. 2,8 Prozent bzw. 330.000 echte SPNV-Neukunden gewonnen werden. Damit leistet auch diese Maßnahme einen Beitrag zur Verbesserung des Modal Splits zugunsten des SPNV/ÖPNV.

Silke Lissel

Verkauf von Fahrscheinen für den Fernverkehr an Nahverkehrsautomaten „Privater“ wird möglich

Vertrieb



Nahverkehrsautomaten können auch zusätzlich für Fernverkehrsfahrscheine umgerüstet werden.

Bislang können Fahrgäste an den Fahrkartenautomaten Nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) keine Fahrscheine des DB-Fernverkehrs kaufen. Der Grund: Die DB AG weigerte sich in der Vergangenheit, Wettbewerbern eine entsprechende Erlaubnis

zu erteilen – obwohl die Fahrscheine auch in deren Zügen gelten und dort regelmäßig genutzt werden, vor allem, wenn im Vor- und Nachlauf von dort oder in diese Bahnen umgestiegen wird. Viele SPNV-Kunden sind damit unzufrieden. Mit Beschluss vom 24. Mai 2016 hat das Bundeskartellamt entschieden, dass diese Weigerung unrechtmäßig ist und die DB AG verpflichtet, auch NE zu bestimmten Bedingungen den Verkauf von Fernverkehrsfahrscheinen zu gestatten.

Die DB AG und verschiedene NE schaffen derzeit die notwendigen technischen und kommerziellen Voraussetzungen, um den Verkauf künftig auch an NE-Automaten zu ermöglichen. An Fahrscheinautomaten und im Hintergrundsystem muss dafür umfangreich umprogrammiert werden. Mit einer

Umsetzung ist daher nicht kurzfristig zu rechnen. Zudem ist es nach Angaben einiger NE zu teuer, während laufender Verkehrsverträge nachträglich Umrüstungen an Automaten vorzunehmen.

Für kommende Vergabeverfahren können die SPNV-Aufgabenträger allerdings nun anders als bisher auch bestimmte Vorgaben zum Verkauf von Fernverkehrsfahrscheinen treffen. Daher werden künftig bei Ausschreibungen, für die die Federführung bei der LNVG liegt, Angebote mit der Zusage, auch Fernverkehrsfahrscheine zu verkaufen, Bonuspunkte erhalten. Darüber hinaus überlegen wir perspektivisch bei Ausschreibungen, den Vertrieb von Fernverkehrsfahrscheinen verpflichtend vorzugeben.

Ruben Rödel

Fahrplan

SPNV-Angebotsoffensive der LNVG bringt Verbesserungen zum Fahrplan 2018

Um das SPNV-Angebot auf einen möglichst einheitlichen Bedienungsstandard zu bringen, wurden zahlreiche Verkehrsnetze mit dem Ziel überprüft, auch am Wochenende und in den Tagesrandlagen attraktive Zugverbindungen anzubieten. Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern können daher zum 10. Dezember 2017 u. a. Verbesserungen in folgenden Netzen realisiert werden:

Nach der Umsetzung des neuen Fahrplan-konzepts auf der RB 38 Buchholz – Hannover (**Heidekreuz**) zum Dezember 2016 wird das Angebot auf der Heidebahn nochmals gezielt um zusätzliche Fahrten in Tagesrandlagen ergänzt. Dabei richtet die LNVG ein zusätzliches tägliches erixx-Spätzugpaar zwischen Hannover und Soltau ein. Damit ist die letzte Abfahrt in Hannover Hbf in die Heide zukünftig erst 23:51 und in der Gegenrichtung wird der bisher 22:57 in Soltau endende Zug aus Buchholz bis Hannover Hbf (Ankunft 0:08) verlängert. So entsteht bspw. auch eine um eine Stunde spätere Reisemöglichkeit von Hamburg nach Walsrode. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Verkehr auf der RB 38 in beiden Richtungen eine Stunde früher als bisher.

Auch auf der RE 10 Hannover – Bad Harzburg (**DINSO II**) werden zusätzliche Fahrten in Tagesrandlage eingerichtet. So kann Hannover an Mo-Fr jetzt von Goslar (ab 4:03) bereits um 5:10 erreicht werden. In der Gegenrichtung wird mit der Fahrt Hannover Hbf (ab 4:48) – Bad Harzburg (an 6:06) ebenfalls eine um eine Stunde frühere Reisemöglichkeit geschaffen. Hier besteht in Salzgitter-Ringelheim ein Anschluss von der RB 46 und somit eine neue Frühverbindung bspw. aus Salzgitter Bad nach Goslar. Darüber hinaus gibt es auch auf der RE 10 eine neue tägliche Spätverbindung von Bad Harzburg (ab 22:48) nach Hannover Hbf (an 0:10) sowie in der Gegenrichtung von Hannover Hbf (ab 23:48) nach Bad Harzburg (an 1:06).

Auch auf der RB 82 (**DINSO I**) verbessert sich die Anbindung des Nordharzes im Abendverkehr durch die Verlängerung der 20:51 in Göttingen abfahrenden RB 82 von Goslar nach Bad Harzburg. Zusätzlich kann Goslar aus Kreiensen (mit Anschluss aus Göttingen) eine Stunde später um 23:16 erreicht werden. Ab Bad Harzburg verkehrt um 22:22 ein zusätzlicher Zug nach Kreiensen mit Anschluss in Richtung Göttingen. Im



Insbesondere im Weser-Elbe-Netz steigern ein Stundentakt am Wochenende oder mehr durchgehende sowie zusätzliche Verbindungen die Angebotsqualität.

Raum Göttingen verbessert sich die abendliche Anbindung von Herzberg und Northeim. Täglich verkehren neue Züge ab 22:49 in Göttingen und ab 23:26 in Herzberg. Zusätzlich wird das Angebot bei cantus im **NOH-Netz** zwischen Göttingen und Eschwege sowie Kassel verbessert. Ab Fahrplanwechsel wird auch am Wochenende ein durchgehender Stundentakt angeboten. Ebenso wird in den Abendstunden das Angebot ausgeweitet. Zwischen Göttingen und Kassel wird es in den Wochenendnächten auch einen Spätzug nach Mitternacht geben.

Die von DB Regio bediente Linie RE 20 Uelzen – Magdeburg im Netz **ENORM** profitiert ebenfalls von neuen Fahrten am Morgen und am Abend. An Sonn- und Feiertagen wird eine neue Frühverbindung Uelzen (ab 8:00) – Magdeburg (an 9:50) eingerichtet. In der Gegenrichtung schließt sich mit der Fahrt Magdeburg (ab 7:03) – Uelzen (an 8:46) eine dreistündige Angebotslücke. In Uelzen bestehen dann gute Anschlüsse zur Weiterfahrt z. B. Richtung Hamburg und Soltau. Am Abend kann man Dank des neuen Spätzugpaars an Freitagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit sehr guten Anschlussbeziehungen in Uelzen jetzt noch zwei Stunden später als bisher reisen.

Umfangreiche Änderungen werden bei der RB 76 **Rotenburg – Verden** (– Nienburg – Minden) umgesetzt. Die bisher bestehende Wochenendlinie Rotenburg – Minden wird auf die Abschnitte Rotenburg – Verden bzw.

Nienburg – Bielefeld verkürzt. Den Lückenschluss zwischen diesen beiden Linien übernimmt die Linie RE 1 bzw. RE 8. Dazu wird der Zweistundentakt des Wochenendes in die von Mo-Fr bekannte Stundelage verschoben. Durch zusätzliche Fahrten zwischen Rotenburg und Verden in den Tagesrandlagen entstehen in der Relation Hannover/Minden – Verden – Rotenburg – Hamburg bis zu drei Stunden frühere bzw. spätere Fahrmöglichkeiten als heute.

Auf der Achse Hannover Hbf – Minden (**Netz EMIL Mittelland**) verbessert sich das Angebot für Pendler durch zusätzliche Fahrten an Freitagen aus Hannover auch zu den Mo-Do bekannten Stunden. Zusätzlich kann Hannover aus Bielefeld an Mo-Fr umsteigefrei zwei Stunden früher um 5:50 erreicht werden. Zwischen Hannover und Braunschweig wird es zusätzliche tägliche Nachtverbindungen geben.

Als Erweiterung des Nachtsternverkehrs der **S-Bahn Hannover** wird zukünftig eine Linie zwischen Hildesheim und Hannover über Sarstedt in den Wochenendnächten verkehren.

Sowohl auf der **Weserbahn** (RB 77) als auch auf der **Lammetalbahn** (RB 79) wird die NordWestBahn am Wochenende stündlich von Hildesheim nach Löhne und Bodenburg fahren. Ebenso wird es auf der RB 77 eine spätere Abfahrt nach Hameln (ab 22:34) sowie von Hameln eine zusätzliche Abfahrt nach Hildesheim (ab 22:28) geben.

Bei beiden besteht in Elze Anschluss mit der Linie RE 2 nach Hannover und Göttingen. Darüber hinaus wird die um 22:37 in Hildesheim abfahrende RB 79 zukünftig täglich anstatt nur am Wochenende fahren. Im **Expresskruz** wird der Bedienungszeitraum zwischen Emden und Norddeich geringfügig ausgeweitet: die Verbindung um 18:53 ab Bremen fährt nun täglich durch bis Norddeich Mole. An Mo-Sa kann schon ab Norddeich um 4:45 in Richtung Oldenburg gestartet werden. Zwischen Bremen und Osnabrück startet der erste bisher nur ab Diepholz verkehrende Zug nach Osnabrück bereits ab Bremen um 4:07 und kehrt auch samstags. Die Fahrt ab Bremen um 6:07 Uhr gibt es neu auch an Sonntagen. Ebenfalls an So fährt der Zug um 6:34 ab Osnabrück. Neu für Nachtschwärmer wird die letzte Fahrt ab Osnabrück um 23:52 Uhr, die bisher nur an So fährt, auch täglich angeboten.

Im Rahmen der LNVG-Angebotsoffensive kommt es im **Weser-Elbe-Netz** durch Einführung eines durchgehenden Stundentaktes am Wochenende und Ausweitung des abendlichen Bedienungszeitraums zu umfangreichen Angebotsverbesserungen.

Zwischen Bremerhaven und Buxtehude wird so am Wochenende der Stundentakt eingeführt. Das abendliche Zugangebot montags bis freitags wird ebenfalls verbessert, so dass es mehr durchgehende Verbindungen zwischen Bremerhaven und Buxtehude gibt. Auf der Relation Bremerhaven – Cuxhaven kommen Fahrten am Wochenende abends hinzu.

Im **Weser-Ems-Netz** wird das Angebot zwischen Osnabrück und Bremen frühmorgens und spätabends ausgeweitet. Werktägliche Zugleistungen werden auch am Sonntagmorgen verkehren. Abends werden die aus Bremen kommenden bisher in Lohne endenden Züge bis Osnabrück verlängert (an 23:32 täglich und an 0:32 nur Sa). Eine zusätzliche Abfahrt ab Bremen um 0:22 bis Lohne an den Wochenendnächten rundet das Angebot ab. Die letzte Fahrt ab Osnabrück, die bisher als Flügelzug verkehrte, wird in Taktlage gebracht und startet um 23:26 nach Vechta. Der Zug um 23:01 verkehrt täglich bis nach Oldenburg. Zwischen Esens und Wilhelmshaven wird das Angebot um zwei zusätzliche Zugpaare in der abendlichen Bedienung ergänzt. Ab

Esens verkehren um 21:02 und 22:02 (bisher nur an So) zwei neue tägliche Züge. Ab Wilhelmshaven wird der bislang außer Takt fahrende letzte Zug in das Taktgefüge eingebracht, so dass es neue tägliche Verbindungen ab Wilhelmshaven um 21:00 und 22:00 gibt. Die Wochenendsperrungen aufgrund der Ausbaumaßnahme zum Jade-WeserPort werden weiterhin mit hochwertigem Busersatzverkehr kompensiert.

Im Netz der **Regio-S-Bahn** werden auf der Linie RS 1 aufgrund der hohen Nachfrage weitgehende Angebotsausweitungen umgesetzt. So wird der bestehende 15-Minuten-Takt an Mo-Fr zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack auch auf den Samstag ausgeweitet. Zusätzlich wird dort auch ein durchgehender Stundentakt in den Wochenendnächten eingeführt. Drei weitere Verstärkerfahrten an Mo-Fr zwischen Bremen und Verden ergänzen das Angebot auf dem südlichen Streckenast (ab Verden um 13:03, ab Bremen um 12:27 und 20:27). Die LNVG wird das zusätzliche Angebot auf eine regelmäßige Nutzung überprüfen und freut sich auf viele neue Kunden.

*Katrin Berens, Jan Krok,
Sebastian Neustock* ■

SPNV-Wettbewerb

Eurobahn übernimmt „Teuto-Netz“

Im Teutoburger-Wald-Netz wird die Verbindung Bielefeld – Bad Bentheim (RB 61) stündlich weiter in die niederländische Stadt Hengelo geführt. Dafür wurden acht neue Triebwagen vom Typ FLIRT angeschafft. Die Linie RE 78 Nienburg – Bielefeld wird mit einem vereinheitlichten Konzept nun Bestandteil des Netzes. Hier wird ein tägliches, zweistündliches Angebot mit zusätzlichen Fahrten in den Abendstunden über dem gesamten Linienweg eingerichtet. Verbindungen nach Hamburg über Verden bleiben mit Umstieg auch am Wochenende ohne Reisezeitverlust erhalten. Auch hier kommen täglich die von der WestfalenBahn bekannten modernen Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT zum Einsatz, welche für den Betrieb in den nächsten 15 Jahren auf den neusten Stand gebracht werden. Auf der RB 66 Münster – Osnabrück bleibt das bewährte Angebot erhalten.

Sebastian Neustock ■

In eigener Sache ...

... Einführung von WLAN im RE-Kreuz Bremen/Niedersachsen



Die in LNVG.info Ausgabe 27 beschriebenen Verhandlungen mit DB Regio über die WLAN-Nachrüstung für die Züge des RE-Kreuzes sind erfolgreich abgeschlossen worden: Zurzeit werden die 108 Doppelstockwagen der Linien RE 1, RE 8 und RE 9 mit WLAN-Technik nachgerüstet. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 soll der mobile Internetzugang im Zug flächendeckend auf den drei genannten Linien in Betrieb genommen werden.

Fahrgäste können sich dann per Smartphone, Tablet aber auch mit Laptop oder Notebook direkt mit dem WLAN verbinden. Da das in den Zügen zum Einsatz kommende

System auch in anderen DB-Netzen verwendet wird, kann ebenfalls die überregional funktionierende „Colibri App“ der DB zur Einwahl genutzt werden. Im RE-Kreuz steht künftig jedem Nutzer pro Fahrt ein Datenvolumen von bis zu 50 MB für die Nutzung des Internets zur Verfügung.

Neben dem direkten Internetzugang werden über eine sogenannte „Landingpage“ u. a. diese Inhalte lokal (also ohne Nutzung des Internets) bereitgestellt:

- Informationen zur Fahrt in Echtzeit mit Darstellungen von Abweichungen und Information bei betrieblichen Störungen
- Hinweise auf Betriebsveränderungen, z. B. Baustellen, Ersatzverkehre
- Nachrichten aus Politik, Wirtschaft und Sport sowie aktuelle Wetterinformationen
- Informationen zu Besonderheiten entlang der Strecke (Freizeitmöglichkeiten, Kunst, Kultur, Geschichte)

Andreas Kolmer ■

Förderung

Neuerungen im Haltestellenförderprogramm



Haltestelle vor der Umbaumaßnahme und ...



... nach dem geförderten barrierefreien Umbau.

Die Fördervoraussetzungen für kleinere Haltestellenvorhaben wurden für das Programmjahr 2018 umfangreich überarbeitet und an die steigenden Baupreise angepasst. Der Grundgedanke eines vereinfachten Zuganges zu Fördermitteln für den Umbau kleinerer Haltestellen wurde mit der aktuellen Novellierung beibehalten.

Wie bisher können je Antrag bis zu acht Haltestellen zur Förderung beantragt werden. Die Förderquote beträgt weiterhin 75 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Änderungen haben sich hingegen bei der Höhe des zuwendungsfähigen Höchstbetrages ergeben. Mit Anhebung des Höchstbetrages auf 50.000 Euro können nun auch kleinere Haltestellenmaßnahmen, deren Kosten zwischen 35.000 Euro und 50.000 Euro liegen, unter vereinfachten Bedingungen zur Förderung beantragt werden.

Auch die Verlegung, die Erweiterung und der Neubau von kleineren Haltestellen sind zukünftig förderfähig. Einzelmaßnahmen mit Gesamtkosten von weniger als 50.000 Euro sind ebenfalls im vereinfachten Verfahren zu beantragen, vorausgesetzt, die voraussichtliche Zuwendung beträgt mindestens 25.000 Euro.

Weiterhin wurde das Antragsverfahren inhaltlich überarbeitet, um den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr Rechnung zu tragen. Zur Prüfung der barrierefreien Planung ist es erforderlich, zusätzlich weitere Antragsunterlagen zu den bereits aus dem Vorgängerprogramm bekannten anzufordern.

Bei den zusätzlich einzureichenden Unterlagen handelt es sich einerseits um die Vorlage von Konzeptskizzen der geplanten Maßnahmen und andererseits um die Stellungnahme der beauftragten Busunternehmen hinsichtlich der voraussichtlichen Anfahrbarkeit der Haltestellen. Durch eine zeitnahe Prüfung soll den Antragstellern die Möglichkeit gegeben werden, erforderliche Umplanungen hinsichtlich der barrierefreien Haltestelle noch vor dem eigentlichen Baubeginn zu veranlassen. Das neue Verfahren ist mittlerweile sehr vielversprechend angelaufen und wurde gut aufgenommen. Trotz der kurzen Anlaufzeiten für das Programmjahr 2018 mit Fristende am 31. Mai 2017 hat die überwiegende Mehrheit der Antragsteller die Änderungen kurzfristig aufgenommen und in ihrer Planung berücksichtigt. Auch haben sich die Antragszahlen zwischen dem letzten Jahrgang im Sammelverfahren 2017 und dem neuen vereinfachten Verfahren für 2018 stark erhöht. Weitere Informationen zum Förderprogramm können dem „Merkblatt vereinfachtes Verfahren“ entnommen werden, welches im Downloadbereich der LNVG unter Infrastrukturförderung zu finden ist.

Janine Klang

ARRIVA bleibt SPNV-Betreiber zwischen Leer und Groningen

SPNV-Wettbewerb

Gemeinsam mit den niederländischen Provinzen Groningen und Friesland hatte die LNVG Anfang des Jahres eine europaweite Ausschreibung zur Vergabe des Dieselnetzes in den nördlichen Niederlanden unter Einbeziehung der Strecke Groningen – Leer gestartet. ARRIVA als Auslandstochter der Deutschen Bahn AG konnte den schon bisher von ihr erbrachten Verkehr dabei erfolgreich verteidigen.

Das Gewinnerangebot von ARRIVA Nederland beinhaltet u. a. die Beschaffung von 18 Neufahrzeugen (Betrieb mit Biodiesel), ein Redesign für die vorhandene Flotte von 51 Fahrzeugen sowie die Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Infotainmentsystem. Der künftige Leistungsumfang umfasst im Wesentlichen die Erweiterung des aktuellen Fahrplans auf einen durchgängigen Stundentakt. Die Züge fahren künftig also

an allen Wochentagen stündlich über die Grenze von und nach Leer. In Leer bestehen gute Anschlüsse an die IC- und RE-Züge in Richtung Bremen.

Darüber hinaus beinhaltet das Angebotskonzept bereits die Inbetriebnahme der künftigen neuen Haltepunkte Bunde und Ihrhove. Hinsichtlich der Friesenbrücke war die Wiederbefahrbarkeit dieses Streckenabschnittes Grundlage der Kalkulation für die Bieter. Bis zur Wiederherstellung der Brücke wird der Abschnitt Weener – Leer weiterhin mit Bussen bedient. Ergänzend wird solange auch der Schnellbus zwischen Groningen und Leer ohne Zwischenhalte im Zweistundentakt angeboten. Der neue Halt Ihrhove kann erst mit Inbetriebnahme der Friesenbrücke bedient werden.

Ralf Hoopmann



Auf der Strecke Leer – Groningen fahren auch weiterhin die Züge von DB Arriva.



Infrastruktur

Herstellen von Barrierefreiheit: Ein Plädoyer für die 55er Bahnsteigkante

Die LNVG hat mit den seit Ende der 90er Jahre aufgelegten Programmen zur Bahnstehofmodernisierung maßgeblich dazu beigetragen, dass Stationen barrierefrei ausgebaut wurden. Ein niveaugleicher Einstieg in den Zug ist erst gewährleistet, wenn Bahnsteighöhe und Fußbodenhöhe des Schienenfahrzeugs aufeinander abgestimmt sind.

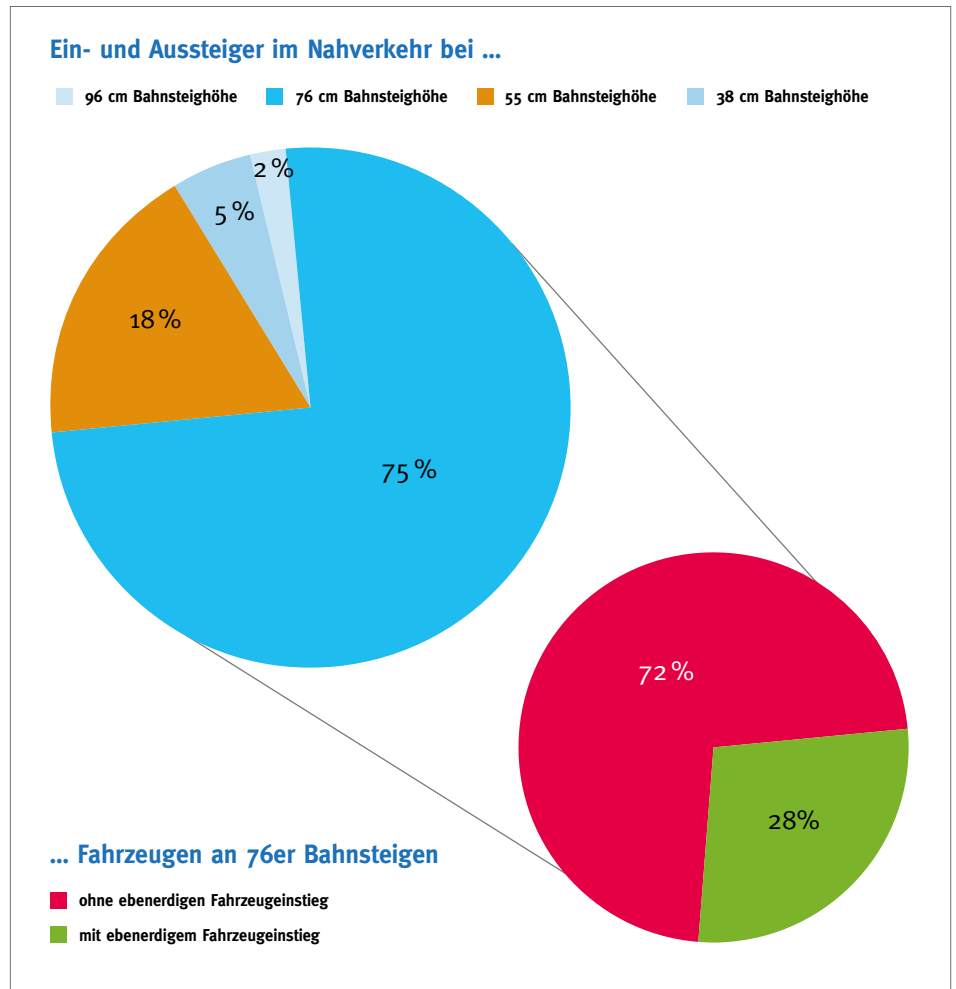
Dies haben wir so bereits in einigen Teilnetzen erreichen können:

- Dort, wo wir auf Hauptverkehrsachsen, an denen in der Regel 76 cm hohe Bahnsteigkanten anzutreffen sind, einstöckige Triebwagen einsetzen. Nur sie gewähren bei der S-Bahn Hannover oder der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen einen bequemen Zu- und Ausstieg (siehe Grafik).
- Auf den Regionalstrecken verkehren dagegen Dieseltriebwagen mit niedriger Fußbodenhöhe; dank Bahnsteigen mit 55er Höhe haben hier alle Reisenden einen barrierefreien Zugang zum Zug.

Diese Ausbaukonzeption in Niedersachsen beruht auf der Abstimmung mit der DB AG (DB) aus dem Jahr 2006, wonach nicht vom Fernverkehr und nur von Dieseltriebwagen genutzte Bahnsteige an Regionalstrecken auf 55 cm Höhe ausgebaut werden. Entlang der Hauptverkehrsstrecken und in Knotenbahnhöfen sind dagegen durchweg 76 cm Kantenhöhe geplant, auch wenn die zunehmend eingesetzten Doppelstockwagen nur an 55 cm hohen Bahnsteigen einen barrierefreien Zugang erlauben. Deren Einsatz ist notwendig, da noch immer einige Bahnsteige der DB Station&Service AG gerade oder nicht einmal die gesetzlich vorgeschriebene Mindesthöhe von 38 cm aufweisen.

Nunmehr wollen Bund und DB eine radikale Änderung vollziehen und ab sofort bei Neu- und Ausbau von Stationen nur noch 76 cm hohe Bahnsteige zulassen. Die Folgen wären weitreichend, da

- selbst in laufende Stationsprojekte und geschlossene Vereinbarungen eingegriffen werden soll. Mehrkosten und deutliche Verzögerungen wären die Folge.
- der Mehrwert für den Fahrgast auf Jahrzehnte in Frage gestellt würde: Das bisher mit großem Erfolg umgesetzte Konzept aus 55er Bahnsteigen und Niederflurfahrzeugen an Regionalstrecken würde aufgegeben. Da diese Fahrzeuge aber langfristig (15-30 Jahre) zum Einsatz



kommen, würde trotz Stationsausbau auf lange Sicht kein barrierefreier Einstieg erreicht.

- sich damit die Frage nach der Förderwürdigkeit künftiger Stationsausbauten stellt, wenn ein barrierefreier Zugang nicht erreicht würde.
- sich trotz dieser Nachteile die Situation an den Hauptverkehrsachsen und Knoten kaum verbessern wird, weil DB Fernverkehr gerade neue Fahrzeuge einführt, die bei 76 cm Höhe keinen niveaugleichen Einstieg ermöglichen.

Die jetzt von Bund und DB verfolgte Kehrtwende, die keine Rücksicht auf Fahrzeugparks und die bisherige Ausbaustrategie nimmt, bringt für viele Fahrgäste, gerade in der Fläche, auf lange Sicht Nachteile, ohne dass Verbesserungen an anderer Stelle erzielt werden.

Dieter Sandmann

IMPRESSUM



Herausgeber:
Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover
Telefon 0511/5 33 33-0
Telefax 0511/5 33 33-299
info@lnvg.de, www.lnvg.de

Fotos/Grafiken: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, DB Station&Service AG, Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim mbH, Kreisbahn Aurich GmbH, LNVG, NordWestBahn GmbH
Redaktion: LNVG
Ausgabe: November 2017
Auflage: 3.000
Grafische Umsetzung und Druck: mark_ad GmbH, Hannover
Druckerei Art + Image GmbH, Minden