

Fortsetzung von Seite 1

Qualitätsverbesserungen im Regionalverkehr zu bestellen. Gleichzeitig werden mit den Wettbewerbsgewinnen Investitionen in die Infrastruktur ermöglicht. So sind in den letzten 20 Jahren in Niedersachsen zehn Regionalbahn-Strecken für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut und rund 180 Bahnhöfe barrierefrei modernisiert worden.



Der Ausbau von SPNV-Infrastruktur hat hohe Priorität.

Mit Auflösung der vier Bezirksregierungen sind der LNVG Anfang 2005 weitere wichtige Aufgaben und Kompetenzen zugewachsen: Vom Land wurden ihm im straßengebundenen ÖPNV die Funktionen einer Liniengenehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) übertragen. Mit über 2300 erteilten Linienkonzessionen ist sie heute die größte deutsche Genehmigungsbehörde. Daneben wurde sie mit den Aufgaben einer Bewilligungsbehörde im ÖPNV betraut. Sie zeichnet damit auch verantwortlich für das Finanzmanagement des Landes im gesamten ÖPNV zwischen Nordsee und Harz.

Herr Minister, welche operativen Schwerpunkte prägen aktuell die Zusammenarbeit zwischen Ihrem Hause und der LNVG?

Da gibt es einiges, was ich nennen könnte – zum Beispiel die landesrechtliche Nachfolgeverordnung zum §45a PBefG. Dieses Projekt prägt seit mehreren Monaten intensiv die Zusammenarbeit zwischen den Fachleuten meines Hauses und denen der LNVG. Die für 2017 vorgesehene Kommunalisierung der Aufgaben und des Finanzbudgets von rund 90 Millionen Euro löst einen meiner Überzeugungen nach notwendigen „Paradigmenwechsel“ im straßengebundenen ÖPNV aus. Es werden künftig diejenigen verantwortlich sein, die bereits heute für die Bestellung und Finanzierung von Bus- und Straßenbahnverkehren zuständig sind – die Landkreise und

kreisfreien Städte. Um in einem Flächenland wie Niedersachsen alle Regionen in den öffentlichen Nahverkehr einzubinden, reaktivieren wir Schienenstrecken und Bahnhöfe. Wir tun das dort, wo es eine ausreichende Nachfrage gibt und wo es wirtschaftlich vernünftig ist. Die Experten der LNVG haben zusammen mit meinem Ministerium aus einer Vielzahl von Vorschlägen geeignete Projekte herausgefiltert. Die Planungsaufträge bei der Bentheimer Eisenbahn und der Ilmebahn sind bereits vergeben, die Vergabe der Betriebsleistungen an die Eisenbahnunternehmen wird aktuell vorbereitet.

Eine ähnliche Zielsetzung verfolgen wir beim Projekt „Landesbuslinien“. Auch hier wollen wir die ländlichen Räume bedarfsgerecht in den öffentlichen Linienverkehr einbeziehen, insbesondere an die bedeutenden Bahnknoten anschließen. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der LNVG untersuchen wir die Frage, in welchen Regionen der Betrieb von Landesbuslinien sinnvoll ist, ohne dabei bestehende ÖPNV- oder SPNV-Verkehre zu konkurrieren.

Die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines attraktiven Nahverkehrsangebotes auf Schiene und Straße – zumal in Zeiten des demografischen Wandels – ist abhängig von der Finanzausstattung eines Landes und damit vom Umfang der vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel. Dort kommt es voraussichtlich noch in diesem Jahr zu einer Neuverteilung. Wagen Sie eine Prognose, Herr Minister? Wie steht Niedersachsen in Zukunft hinsichtlich der verfügbaren Mittel da?

Der Bund hat bereits ein positives Signal in Richtung der Länder gesetzt, indem er ab 2016 die Regionalisierungsmittel auf acht Milliarden Euro erhöht und mit einer jährlichen Steigerungsrate von 1,8 Prozent versehen hat. Wenn man den bisherigen Verteilungsschlüssel unterstellt, würde Niedersachsen damit im laufenden Jahr einen Aufwuchs von rund 50 Millionen Euro erfahren. Leider gibt es aber noch keine finale Festlegung der Mittelverteilung. Die Anzeichen gehen jedoch in die Richtung, dass der Schlüssel geringfügig zugunsten Niedersachsens geändert wird. Ich bin zuversichtlich, dass diese Entscheidung noch in der ersten Jahreshälfte fällt. Fast genauso wichtig ist in diesem Zusammenhang aber die Frage nach der Fortführung der Entflechtungsgesetzmittel. Hier sieht es nicht ganz so gut aus wie bei den Regionalisierungsmitteln. Wir müssen dafür kämpfen, dass Höhe und

Zweckbindung dieser Finanzierungsmittel erhalten bleiben, weil sie so eminent wichtig sind für Investitionen in den Nahverkehr. **Eine Frage zum Schluss: Wo sehen Sie den ÖPNV bzw. die LNVG in den nächsten 20 Jahren?** Mit Blick auf den demografischen Wandel sehe ich eine große Herausforderung darin, maßgeschneiderte Angebotskonzepte für die Ballungszentren wie auch den ländlichen Raum zu konzipieren und sie gut miteinander zu vernetzen. Flexible Bedienformen, also nachfrageorientierte Verkehrsangebote, spielen dabei gerade in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage eine wachsende Rolle. Dafür legen wir ab 2017 erstmals mit 20 Millionen Euro dotiertes Förderprogramm auf. Die fortschreitende Digitalisierung wird in vielen Bereichen, wie z.B. bei Kundeninformation, Ticketing und Vertrieb, ganz neue Optionen eröffnen. Auch damit können wir Zugangshemmnisse für den Fahrgast abbauen und so auch der fortschreitenden Entleerung von Räumen entgegenwirken. Gleichzeitig müssen wir darauf achten, dass die Infrastruktur nicht zum Engpass für die weitere positive Entwicklung im SPNV wird. Um die Systemvorteile der Eisenbahn auch künftig ausschöpfen zu können, müssen wir – das ist meine feste Überzeugung – mit Priorität die Bahnknoten ausbauen bzw. ertüchtigen. Dafür brauchen wir im Bundesverkehrswegeplan eine klare finanzielle Schwerpunktsetzung, an der es bislang jedenfalls fehlt.

Der „Zug der Zukunft“ wird in Niedersachsen fahren, die Auslieferung der ersten elektrifizierten Strecken zwischen Harz und Nordsee ab 2020 erproben können. Wirtschaftlich sind sie eine starke Alternative zum herkömmlichen Dieselfahrzeug und ein effizienter Beitrag zum Klimaschutz obendrein. Kompetente Beratung ist ein Markenzeichen der LNVG und ihrer Mitarbeiter, innovative Ideen und zukunftsweisende Konzepte werden in diesem Kontext, das prognostiziere ich, wird die LNVG ihr Profil weiter schärfen. Dabei wird sie – wie in ihrem Leitbild als Anspruch formuliert – Einfluss nehmen auf Entwicklungen, die dem Nahverkehr und seinen Kunden nutzen. Bundesweit. ■

Herr Minister, vielen Dank für dieses Gespräch.



Landkreise und kreisfreie Städte verantworten künftig die Ausgleichszahlungen für die preisrabattierten Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr mit Bussen und Stadtbahnen.

ÖPNV

2017 kommt der „Landes-45a“

Seit 2009 war in Niedersachsen heftig gerungen worden. Eine unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) stehende Arbeitsgruppe aus Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V. und der LNVG hatte – auch mit Hilfe externer Gutachter – verschiedene Modelle einer Nachfolgeverordnung zum §45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) intensiv und kontrovers diskutiert. Die mehrjährigen Anstrengungen blieben letztlich ohne Erfolg. Der Anspruch, eine konsensuale Lösung mit für die Unternehmen stets gleichbleibenden Ausgleichszahlungen zu finden, war in der Wirklichkeit nicht einzulösen. Vor diesem Hintergrund einigten sich das MW und die Unternehmensverbände 2012 auf eine Fortsetzung der Vertragswirtschaft. Gleichzeitig bestand Konsens, dass spätestens ab 2017 eine landesrechtliche Nachfolgeverordnung greifen sollte. Die steht nun vor der Tür. Zunächst waren drei Varianten auf dem Prüfstand. In einem „Preis-Preis-Vergleich“ hätte das Land den Unternehmen die Differenz erstattet zwischen den preisrabattierten Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs und den preislich nicht ermäßigten Zeitfahrtauschen für andere Fahrgäste. In der zweiten Variante wäre es – auf der Grundlage eines Preis-Kosten-Modells und mit landesrechtlichen Modifikationen – zu einer Rückkehr in das bis 2006 geltende 45a-Antragsverfahren

gekommen. Als dritte Variante stand eine Kommunalisierung der Aufgabe und der Ausgleichsmittel zur Disposition. Durchgesetzt hat sich die Variante einer Kommunalisierung. Damit kommt es ab 2017 zu einer Verlagerung der Aufgabe und ihrer Finanzierung von der LNVG auf die Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte. Insgesamt werden dafür jährlich rund 110 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt zur Verfügung gestellt, 20 Millionen Euro mehr als bisher. Rund 90 Millionen Euro fließen den Kommunen zu, damit sie ihre Verpflichtung einer Preisrabattierung von mindestens 25 Prozent im Zeitkartensegment des Ausbildungsverkehrs erfüllen können. Weitere 20 Millionen Euro sollen den Aufgabenträgern helfen, zum Beispiel neue flexible Bedienformen zu planen und zu finanzieren, um auch im straßengebundenen ÖPNV den demografischen Wandel zu meistern.

Gegenüber den beiden erstgenannten Varianten weist die Kommunalisierung mehrere Pluspunkte auf: Die Kreise und kreisfreien Städte sind schon heute für die Sicherstellung einer kostenlosen Schülerbeförderung verantwortlich und erhalten dafür Mittelzuweisungen des Landes. Gleichzeitig planen sie für ihren Bereich unter Mitwirkung der Verkehrsverbände den ÖPNV. In wachsendem Umfang bestellen und finanzieren sie den Nahverkehr mit Bussen und Stadtbahnen, weil dieser von den Unternehmen häufig nicht mehr auf eigenes Risiko und mit

eigenen Mitteln erbracht werden kann. Und sie müssen in ihrer Nahverkehrsplanung zunehmend Antworten finden auf eine sich dramatisch verändernde Demografie und den damit einhergehenden Wandel im Mobilitätsverhalten. Vor diesem Hintergrund liegt es strategisch nahe, die kommunale Ebene kompetenziell zu stärken und dort auch die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für §45a PBefG neu zu bündeln. Einen solchen „Paradigmenwechsel“ vermögen die beiden anderen Varianten erkennbar nicht einzuleiten – sie verorten die Ausgleichspflicht weiter bei der Genehmigungsbehörde, diese besitzt aber keine Planungskompetenzen für den ÖPNV vor Ort.

Die Kommunalisierung ist von den geprüften Varianten im übrigen die einzige, die beihilferechtskonform den bisherigen Mittelfluss in die Regionen sichert und dadurch finanzielle Verwerfungen zwischen Harz und Nord-



Flexible Bedienformen mit behindertengerechten Rufbussen kommen auch dem demografischen Wandel entgegen.

see vermeidet. Die Mittelzuweisungen des Landes orientieren sich an dem, was die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Vertragswirtschaft bislang an Ausgleichszahlungen für die in den Landkreisen und kreisfreien Städte geleisteten Fahrplankilometern erhalten haben und stellen sie in gleicher Größenordnung den ÖPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung. Gleichzeitig erhalten die Kommunen jährlich 20 Millionen Euro zusätzlich u.a. für die Finanzierung von flexiblen Bedienformen. Das ist neu und ganz praktische Demografiepolitik auf dem Feld der Mobilitätsvorsorge, die insbesondere den ländlichen Räumen zwischen Ems und Elbe zugute kommt.

Rainer Peters ■

Tarif

Momentaufnahme und Projektskizze zur Entwicklung eines landesweiten Semestertickets

In Niedersachsen gibt es derzeit kein landesweites Semesterticket, welches die Nutzung der Züge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Nahverkehr erlaubt. Die allgemeinen Studierendenvertretungen (vgl. z.B. ASTA) je Hochschule schließen derzeit mit jedem EVU einen Semesterticketvertrag ab, wenn die Studierenden von diesem EVU betriebene Strecken mit ihrem Semesterticket nutzen wollen. Die Kosten werden in Form einer solidarischen Umlage von allen Studierenden der entsprechenden Hochschule getragen. Durch diese Umlage und die damit verbundene Abnahmeverpflichtung kann ein vergünstigter Preis angeboten werden. Dieser Preis hängt von der Hochschule, deren Standort und davon ab, welche per Vertrag mit dem EVU gewählten Bahnstrecken von den Studenten am häufigsten genutzt werden.



Der umseitige Ausweis ist nur in Verbindung mit dem Personalausweis oder einem anderen amtlichen Lichtbildausweis gültig. Der mit Hilfe der automatisierten Datenverarbeitung erstellte Ausweis ist ohne Unterschrift und Siegel gültig. **Gültigkeitsdauer:** Wintersemester: 1.10. bis 31.3., Sommersemester: 1.4. bis 30.9.

Semestertickets, deren Inhaber/in je nach Anzahl der ausgehandelten Verträge Busse, Stadtbahnen und Züge nutzen kann.

landesweit gültigen Semestertickets analysiert. Mittlerweile konnte das Semesterticketmodell, der Gültigkeitszeitraum und die preisliche Größenordnung, welche solidarisch von allen Studenten bei Einführung zu tragen wäre, definiert werden. Nach internen Beratungen der VerkehrslAK wurde der Wunsch geäußert, bereits heute gekaufte Zusatzstrecken außerhalb Niedersachsens auch weiterhin einzubeziehen. Hierfür hat die LNVG Kontakt zu allen Aufgabenträgern in den angrenzenden Bundesländern aufgenommen, um für die Umsetzung dieses Anliegens zu werben. Zusatzstrecken sind gerade für die Hochschulen in niedersächsischer Randlage für den betreffenden Streckenabschnitt. Die Folge ist der Wunsch aller Beteiligten nach einer Vereinfachung.

Alle Projektbeteiligten arbeiten sehr konstruktiv zusammen, mit dem Ziel, das landesweite Semesterticket spätestens zum Wintersemester 2018/2019 einzuführen. Bis dahin sind noch Abstimmungen mit den Hochschulverwaltungen, weitere Detailregelungen und Vertragsverhandlungen durchzuführen. Am Ende des Prozesses muss das Semesterticketmodell allerdings noch die Zustimmung der Studierenden, aber auch der beteiligten EVU und Aufgabenträger finden. **Susanne Wecken** ■



Die umgebaute Heidebahn auf dem Streckenabschnitt bei Wolterdingen.

SPNV

Neues Fahrplankonzept für die Heidebahn

Seit Ende April ist der Ausbau des sogenannten Mittelabschnitts der Heidebahn zwischen Soltau und Walsrode in vollem Gange. Die Fahrgäste müssen hier noch bis zum 2. Oktober mit einem Schienenersatzverkehr vorlieb nehmen. Neben zahlreichen Stationsmaßnahmen steht die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Vordergrund. Nach dem Abschluss dieser Bauarbeiten ist die gesamte Heidebahn von Hannover Hbf über Soltau bis Buchholz i.d.N. mit 120 km/h befahrbar. Die Reisenden können sich ab 11. Dezember auf ein neues Fahrplankonzept freuen, das vielfältige Verbesserungen mit sich bringt. Beispielsweise verkürzt sich die Reisezeit zwischen Hannover Hbf und Soltau um 13 auf künftig nur noch 68 Minuten. Am meisten profitieren allerdings Fahrgäste, die über Soltau hinaus unterwegs sind. Denn durch die kürzeren Fahrzeiten zwischen Soltau und Walsrode und den Wegfall der bisherigen langen Standzeiten in Soltau ergeben sich an Mo-Fr Reisezeitgewinne von bis zu 33 Minuten. Beispielsweise ist man zwischen Schwarmstedt und Schneverdingen

nur noch 55 statt 84 Minuten unterwegs. Da der Fahrplan zwischen Hannover und Walsrode im Wesentlichen beibehalten wird, müssen sich die Fahrgäste zwischen Soltau und Buchholz allerdings an neue – um etwa 30 Minuten verschobene – Taktzeiten gewöhnen. Das führt zu veränderten Anschlüssen in Buchholz von bzw. nach Hamburg. Zukünftig bestehen verlässliche Übergänge zur RB 41 statt wie bisher an Mo-Fr zum RE 4. Leider lassen sich Reisezeitverlängerungen von 5 bis 12 Minuten von den Stationen des Nordabschnitts Soltau – Buchholz nach Hamburg nicht vermeiden. Das gilt allerdings nicht für die morgendliche Hauptverkehrszeit (HVZ), während dieser der bewährte Fahrplan von Soltau in Richtung Buchholz/Hamburg nahezu unverändert bleibt. Die neue stündliche Reisekette in der nachmittäglichen HVZ für die Pendler aus Hamburg besteht aus den Taktzügen der RB 41, die zur Minute 38 in Hamburg Hbf abfahren und zur Minute 04 in Buchholz ankommen. Die Anschlusszüge der RB 38 verlassen Buchholz jeweils zur Minute 13. Neben den Fahrzeitverkürzungen für

zahlreiche Reisende werden auch umfangreiche Angebotsausweitungen umgesetzt. Besonders der neue durchgehende Stundentakt zwischen Soltau und Buchholz an den Wochenenden wird die Heidebahn noch attraktiver für den Freizeit- und Ausflugsverkehr machen. Zudem wird das Angebot zwischen Hannover und Soltau an Sonn- und Feiertagen durch ein zusätzliches Abendzugpaar ergänzt. Im Gegenzug wird in Tagesrandlage auf einzelne schwach nachgefragte Fahrten zwischen Walsrode und Soltau verzichtet. Im Übrigen wird es mit Ausnahme der morgendlichen HVZ im Nordabschnitt erstmals an Mo-Fr und Sa-So identische Taktzeiten auf der gesamten Heidebahn geben, was die Merkbarkeit des Fahrplans spürbar verbessert. Die neuen Zeitlagen der Heidebahn ermöglichen in Soltau die Herstellung von attraktiven Rundum-Anschlüssen mit der RB 37 Bremen-Soltau-Uelzen. So verkürzt sich bspw. die Reisezeit von Bad Fallingb. nach Bremen Hbf von derzeit noch 2:27 Stunden auf nur noch 1:32 Stunden. Die LNVG erhofft sich von dem neuen Fahrplankonzept mit vielfach kürzeren Reisezeiten, einheitlichen Taktaglen an allen Wochentagen, den umfangreichen Angebotsausweitungen sowie den stark verbesserten Anschlüssen in Soltau und den verlässlicheren Anschlüssen in Buchholz eine



In Soltau Nord werden die verkürzten Standzeiten in Soltau auch Richtung Hannover zuerst spürbar.

weitere Zunahme der Fahrgastzahlen, die nach dem Ausbau des Nord- und Südabschnitts seit 2011 schon um etwa 50 Prozent angestiegen sind. Am 11. Dezember wird ein neues Kapitel in der 115-jährigen Geschichte der Heidebahn aufgeschlagen. **Jan Krok** ■

Timeline of LNVG milestones from 1995 to 2014, including regionalization, infrastructure expansion, and service improvements.