

## **Der Schienenpersonennahverkehr aus der Perspektive des Landes Niedersachsen**

Erklärtes Ziel des Landes ist es, die Position des Schienenverkehrs am Verkehrsmarkt, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, zu stärken und die jeweiligen Anteile bei der Verkehrsmittelwahl und beim Warentransport zu erhöhen.

Was wir dabei in den letzten Jahren erreicht haben, kann sich sehen lassen, so z.B. inzwischen 100 % Fahrgaststeigerung im Teilnetz Weser-Ems bei der NordWestBahn und 40 % Fahrgaststeigerung seit Einführung der S-Bahn in der Region Hannover. Die erheblichen Fahrgastzuwächse bestätigen uns, dass die vorgenommenen Investitionen und damit die Strategie des Landes, auf Investitionen statt auf konsumtive Mittel zu setzen, sinnvoll und richtig waren.

### Niedersachsen ist am Zug

Mit „Niedersachsen ist am Zug“ setzen wir landesweit konsequent den Weg fort, der im Großraum Hannover und in der Weser-Ems-Region schon im Jahr 2000 begonnen hat. Als einer der ersten Bausteine dieses Programms sind seit dem 15. Dezember 2002 die RegionalExpress-Züge zwischen Hannover und Norddeich mit vom Land geförderten Doppelstockwagen der DB Regio AG unterwegs. Weiterhin haben wir noch in 2002 weitere Loks und Doppelstockwagen für den LNVG-Fahrzeugpool im Umfang von 70 Mio. € bestellt. Die Modernisierung des Fahrzeugmaterials auf den RE-Strecken in Niedersachsen soll auch in den nächsten Jahren einen Schwerpunkt des Landesengagements bilden.

Trotz unserer verstärkten Anstrengungen im Rahmen von „Niedersachsen ist am Zug“, bei denen in den nächsten Jahren zur Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Schiene insgesamt 820 Mio. € für die

- Beschaffung neuer Triebwagen, Waggons und Lokomotiven,
- Sanierung und den Ausbau der Streckeninfrastruktur,
- Fahrplanverbesserungen,
- Modernisierung von Bahnstationen und für die
- Neueinrichtung oder Erweiterung von Verkehrsverbänden

ausgegeben werden sollen, werden wir auch nach 2005 noch neue Fahrzeuge zu beschaffen, Bahnhöfe zu modernisieren und Streckeninfrastrukturmaßnahmen mitfinanzieren zu haben.

Lassen Sie mich dabei nur ein Beispiel nennen: Wenn wir, wie derzeit im Teilnetz Weser-Ems, Bahnsteiganlagen modernisieren, heißt dies gerade in den Regionalnetzen oft auch, dass Gleisanlagen angepasst werden müssen. Das sind jedoch Maßnahmen, die das Land dann wieder finanzieren muss, weil sie für die DB Netz AG i.d.R. keinen wirtschaftlichen Nutzen haben.

Natürlich wollen und können wir uns nicht auf dem bisher Erreichten ausruhen. Viele Verbesserungen sind noch erforderlich. Oftmals geht es uns dabei auch nicht schnell genug voran. Als Beispiel sei hier die Wiedereröffnung der Verbindung zwischen Leer und Groningen genannt, deren vollständige Umsetzung mit durchgängigen Verbindungen und sieben Zugpaaren nach wie vor trotz aller Bemühungen des Landes bzw. der Landesnahverkehrsgesellschaft nicht erreicht werden konnte.

Ein zweites Beispiel wäre die Schaffung weiterer Umsteigeknoten, z.B. in Leer. Die Streckeninfrastruktur und die eingesetzten Fahrzeuge lassen es bis heute nicht zu, diesen Taktknoten einzurichten, ohne dass es nicht gleichzeitig zu erheblichen Verschlechterungen bei der Umsteigesituation in anderen Knotenbahnhöfen, wie z.B.

Oldenburg, käme. Es gibt hier noch kein schlüssiges Konzept, das alle Bedarfe gleichwertig berücksichtigt. Land und LNVG sind aber bemüht, auch für die Emslandstrecke in den nächsten Jahren den Einsatz neuer Fahrzeuge zu realisieren, bei denen durch stärkere Beschleunigung bei gleichzeitigem Einsatz neuer Lokomotiven vor den RE-Zügen Hannover – Norddeich der Taktknoten Leer voraussichtlich eingerichtet werden könnte.

### Revision bringt gesicherte Finanzierungsgrundlagen

Mit Inkrafttreten des novellierten Regionalisierungsgesetzes am 26. Juni 2002 und der damit verbundenen Revision der Regionalisierungsmittel sind die Grundlagen der Finanzierung des SPNV bis einschließlich 2007 gesichert. Der Finanzrahmen wird jedoch enger, da sich der Zuschuss für die Grundleistungen der DB Regio AG zugkilometerbezogen erheblich erhöht hat und die frei für Investitionen oder zusätzliche Leistungen einsetzbaren Mittelanteile durch den Bund reduziert wurden.

Wir werden dennoch alles unternehmen, um unsere Schwerpunktprojekte für die nächsten Jahre auch über den Zeitrahmen von „Niedersachsen ist am Zug“ hinaus realisieren zu können. Hierzu zählen insbesondere:

- Modernisierung von Fahrzeugpark und Bahnstationen
- Mehr Wettbewerb
- Entwicklung und Realisierung eines Zielkonzeptes für die S-Bahn Hannover (Ausdehnung über Sehnde bzw. Messe nach Hildesheim und Elze)
- Neue Angebotssysteme in den Großräumen Braunschweig (RSB) und Bremen (Regio-S-Bahn)
- Sicherung der Regionalnetze bei Realisierung neuer Angebotskonzepte (Strecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge, Angebot, Vertrieb, Marketing): Harz-Weser-Netz und Heidekreuz

Vor dem Hintergrund des erheblichen Investitionsbedarfs bei Fahrzeugen und Stationen und der Tatsache, dass der Bund seiner Verantwortung für die Schieneninfrastruktur im Bereich der Regionalnetze weiterhin nur in Teilen nachkommt, ist es für uns von zunehmender Bedeutung, durch Wettbewerb Einsparungen zu erreichen und damit finanzielle Spielräume zu eröffnen, die dann gezielt für Investitionen und Angebotsverbesserungen oder einfach zur Sicherung vorhandener Angebote eingesetzt werden können.

### Wettbewerb

Die Vergabe der Betriebsleistungen im Teilnetz Weser-Ems an die NordWestBahn hat ebenso wie die Vergaben an MetroRail für das Teilnetz RE Hamburg und die Eurobahn, die ab Ende 2003 den Verkehr auf der Weser- und Lammetalbahn zwischen Löhne, Hameln, Hildesheim und Bad Salzdetfurth übernehmen wird, gezeigt, dass durch Wettbewerb erhebliche Einsparungen bei gleichzeitiger Verbesserung der Angebotsqualität realisiert werden können. Für die Summe der bisher vergebenen Teilnetze reden wir da über zweistellige Millionenbeträge.

Bei der Vorbereitung solcher Wettbewerbsverfahren ist jedoch ein sensibles Vorgehen erforderlich, weshalb künftige Wettbewerbsstrecken im Regelfall nicht frühzeitig genannt werden können. Wir wollen weder, dass sich ein Betreiber in der Gewissheit, dass auf seiner kein Wettbewerb bevorsteht, ausruht, noch dass er aufgrund bevorstehenden Wettbewerbs keine Aktivität mehr zeigt. Gleichzeitig sollen weder die DB noch potentielle Wettbewerber sich nur die „Rosinen-Netze“ auswählen können.

Hierdurch sind auch unsere zugegebener Maßen sehr schwierigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über den Abschluss eines langfristigen Verkehrsvertrages geprägt. Die Bahn möchte verständlicher Weise Planungssicherheit, das Land möchte im Gegenzug eine möglichst gute Leistung für die zu zahlenden Zuschüsse und möchte vor allem, dass die DB in Niedersachsen erhebliche Mittel in neue Fahrzeuge investiert. Gleichzeitig möchte das Land möglichst hohe Wettbewerbsquoten mit der DB vereinbaren, die eine sukzessive Ausweitung des Wettbewerbs innerhalb der nächsten zehn Jahre ermöglichen sollen. Das Land ist sich dabei sowohl seiner politischen und volkswirtschaftlichen Verantwortung gegenüber der DB AG und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch seiner Verantwortung für die möglichst effektive Verwendung der aus Steuergeldern finanzierten Regionalisierungsmittel bewusst. Hierbei muss jedem klar sein, dass sich der Wettbewerb noch am Anfang befindet und dass auch die Wettbewerber der DB AG nicht von heute auf morgen, sondern nur behutsam expandieren können. Ausschreibungen müssen zudem von den Aufgabenträgern nicht nur vorbereitet und durchgeführt, sondern auch mit erheblichem Aufwand nachbereitet werden.

Dabei gibt es trotz aller Gesetze zum Wettbewerb und zum diskriminierungsfreien Trassenzugang immer noch erhebliche Probleme in den Bereichen Tarif, Vertrieb und Einnahmeaufteilung, wo die DB ihre Monopolstellung zu Lasten von Wettbewerbern und Kunden auszunutzen weiß. Hier wird es noch erheblicher Anstrengungen seitens der Länder, der Aufgabenträger und der Eisenbahnverkehrsunternehmen bedürfen, um zu einheitlichen, unternehmensübergreifenden Vertriebs- und Tarifstrukturen zu kommen und gerechte Regeln zur Einnahmeaufteilung zwischen den verschiedenen Unternehmen zu etablieren.

#### Fahrzeugpool

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle potentiellen Wettbewerber zu schaffen, wird die LNVG in diesem Zusammenhang auch den landeseigenen Fahrzeugpool ausbauen, zunächst bis Ende 2003 auf 125 Fahrzeuge. Die schlanke Organisationsstruktur auf Seiten der LNVG wird dabei mit der verantwortlichen Einbindung der Fahrzeughersteller in den Instandhaltungsprozess und des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens in die laufende Fahrzeugunterhaltung kombiniert. Das von Niedersachsen gewählte Modell des landeseigenen Fahrzeugpools hat dabei bundesweit Beachtung gefunden und ist Vorbild bei der Vorbereitung vergleichbarer Aktivitäten in anderen Bundesländern.

#### Ausschreibung Weser-/ Lammetalbahn

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang klarstellen: Die Ausschreibungen der Landesnahverkehrsgesellschaft führen keinesfalls zu einem reinen Preiswettbewerb über Löhne, wie es die DB bundesweit bei Ausschreibungen wiederholt behauptet und damit auch ihre Nicht-Teilnahme an der Ausschreibung Weser-/Lammetalbahn begründet hat. Gerade bei dieser Ausschreibung wurde jedoch für jeden Bewerber transparent erläutert, welche Bewertungskriterien der Vergabeentscheidung zugrundeliegen sollten und dass ein Drittel der Bewertung durch Qualitätskriterien ermittelt wurde. Die LNVG hat hier lediglich Mindeststandards vorgegeben, die jeder Teilnehmer an der Ausschreibung durch zusätzliche Qualitäten übertreffen und damit Bewertungspunkte erzielen konnte.

### Regionalfaktoren

Mit Einführung der Regionalfaktoren im Trassenpreissystem der DB Netz AG wird die Realisierung von Wettbewerb allerdings gerade in den Regionalnetzen, die sich aufgrund ihrer geringeren technischen und betrieblichen Anforderungen an sich sehr gut für Wettbewerb eignen, erheblich erschwert. Die Einführung von Regionalfaktoren bedeutet eine Abkehr vom Prinzip des einheitlichen Trassenpreissystems, da der Solidargedanke innerhalb des Gesamtnetzes zugunsten einer Differenzierung aufgegeben wird. Auffällig und für die Aufgabenträger nicht nachvollziehbar ist dabei, dass dies allein den Nahverkehr betrifft und dass dagegen z.B. auf reinen Fernverkehrsstrecken wie Köln – Frankfurt oder Fulda – Würzburg kein auskömmlicher Trassenpreis erhoben wird. Die Regionalfaktoren sind zudem nicht transparent und nachvollziehbar ermittelt worden. Insbesondere im Teilnetz Weser-Ems, wo die Strecken mit erheblichen Bundes- und Landesmitteln ausgebaut, saniert und rationalisiert wurden, ist die Höhe des Regionalfaktors von 1,46, aber insbesondere dessen Erhebung an sich, nicht nachvollziehbar, da bei der Ermittlung der Finanzierungsbeiträgen von Bund bzw. Land eine für die DB Netz AG wirtschaftliche Betriebsituation unterstellt wurde und zwischenzeitlich erhebliche Mehrleistungen bestellt werden.

Wir hoffen, dass die Erhaltung der Regionalnetze auch ohne Regionalfaktoren gesichert werden kann. Die Praxis zeigt aber, dass es nach wie vor schwierig ist, zu verlässlichen Vereinbarungen über Streckensanierung und -rationalisierungen zu kommen. Dies betrifft sowohl die Frage einer möglichst zeitnahen Planung und der Einhaltung von Fertigstellungsterminen als auch der zugrundegelegten Kostenstrukturen. Von einfachen, kostengünstigen Lösungen sind wir nach wie vor noch weit entfernt. Die Erhaltung der Regionalnetze unter Schaffung eines sanierten und rationalisierten Zustands, der allerdings auch die Umsetzung optimierter Fahrplankonzepte zulassen muss, genießt unter Infrastrukturgesichtspunkten für Land und LNVG dennoch höchste Priorität. Die Schwerpunkte werden hier in den nächsten Jahren im Harz-Weser-Netz und beim Heidekreuz liegen.

### Streckenreaktivierungen

Vor dem Hintergrund der beschränkten finanziellen Möglichkeiten und der Schwierigkeiten, die sich im Dialog mit den Infrastrukturbetreibern schon bei der Erhaltung der heutigen Regionalnetze ergeben, wird auch das Thema Reaktivierung durch Land und LNVG betrachtet, weshalb wir als konkretes Reaktivierungsprojekt derzeit nur den Haller Willem vorantreiben. Auch bei diesem Projekt steckt der Teufel aber im Detail, und wir haben, wie inzwischen bei allen großen wie kleinen Verkehrsinfrastrukturprojekten, sowohl mit erheblichen Widerständen von Seiten betroffener Bürgerinnen und Bürger vor Ort als mit Finanzierungsschwierigkeiten der beteiligten Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu kämpfen. Wir erwarten berechtigter Weise eben, dass alle Beteiligten an einem Finanzierungsstrang ziehen und dass man sich nicht auf den Standpunkt stellt, das Land müsse bitte auch noch den letzten Cent allein bezahlen, da es schließlich die Reaktivierung wolle. Aufgrund der schon bei diesem Projekt bestehenden Umsetzungsschwierigkeiten wollen wir zunächst Erfahrungen mit diesem Projekt sammeln.

Wenn wir uns also allein auf den Haller Willem konzentrieren, schließt das nicht aus, dass langfristig, und da blicken wir auf einen Zeitraum nach 2005 oder 2007, wo die nächste Revision der Regionalisierungsmittel stattfindet, nochmals über die

Reaktivierung von Strecken Gedanken machen werden, wenn geänderte Rahmenbedingungen relevante Parameter positiv verändern.

Ich sage ihnen aber auch ganz deutlich, dass das nicht der Schwerpunkt unserer Aktivitäten sein wird, zumal ich davon ausgehe, dass der Bund die Regionalisierungsmittel aufgrund seiner Finanzsituation bei der nächsten Revision im Jahre 2007 eher kürzen als erhöhen wird.

#### Effizienz der Mittelverwendung

Berücksichtigen Sie im übrigen, wenn Sie sich mit dem Thema Reaktivierung beschäftigen, bitte auch, dass Sie mit den gleichen Mitteln auf den bestehenden SPNV-Strecken für erheblich größere Fahrgastzuwächse sorgen oder für vorhandene Fahrgäste Verbesserungen realisieren können. Die Landesnahverkehrsgesellschaft verfolgt bei ihrem Ausbauprogramm deshalb das Ziel, mit den vorhandenen Mitteln die größte Effizienz zu erzielen, d.h. die meisten Fahrgäste auf die Schiene zu bringen.

#### Reaktivierung von Stationen

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang noch auf ein Thema eingehen, das sowohl uns auf Seiten der Landesnahverkehrsgesellschaft als auch Sie vor Ort immer wieder beschäftigt und das auch gerade in den letzten Wochen wieder aktuell diskutiert wurde: Ich meine die Reaktivierung von Haltepunkten. Immer wieder werden hier Wünsche an uns herangetragen, sei es aus Jaderberg, aus Hahn-Lehmden, aus Apen oder Kirchlinteln. Diese Aufzählung ließe sich sicherlich noch beliebig verlängern.

Haltestellenreaktivierungen stellen sich aus Sicht der LNVG grundsätzlich problematisch dar, wenn diese zu Reisezeitverlängerungen führen würden. Im Normalfall ist der Vorteil eines neuen Haltepunktes für eine relativ begrenzte Zahl neuer Fahrgäste mit einem Nachteil verlängerter Reisezeiten für die hohe Zahl aller übrigen Fahrgäste verbunden. Dieser Nachteil kommt besonders dann merklich zum Tragen, wenn auf einer Strecke nur ein hochwertiges Produkt, wie z.B. der RE zwischen Oldenburg und Leer, verkehrt und wenn dann die Fahrzeiten zwischen zwei Taktknoten schon heute als sehr knapp oder sogar zu lang anzusehen sind.

Möglicherweise werden sich in den nächsten Jahren in Zusammenhang mit dem Ausbau von Strecken (z.B. Oldenburg – Wilhelmshaven) oder der Einführung eines Regio-S-Bahn-Systems im Raum Bremen neue Möglichkeiten zur Reaktivierung von Haltepunkten ergeben. Kurzfristig, und damit meine ich den Zeitraum der nächsten drei bis vier Jahre, sehe ich hier über die von der LNVG positiv hinsichtlich volkswirtschaftlichem Nutzen und Realisierbarkeit bewerteten ehemaligen Stationen

- Adendorf,
- Altenwalde,
- Burhufe,
- Lenglern und
- Wüstring

sowie die Stationen

- Wesseln und
- Solebad

entlang der Lammetalbahn hinaus allerdings keine weiteren Möglichkeiten. Dass wir es mit der Reaktivierung der genannten Stationen aber ernst meinen, zeigt die Wiedereröffnung des Haltepunktes Lutten am 03. November 2002, der damit sogar schon vor dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember in Betrieb ging.

Resümee der letzten Jahre

Lassen Sie uns abschließend nun nochmals einmal einen Blick auf die Entwicklung seit der Gründung der Landesnahverkehrsgesellschaft zum 01.01.1996 werfen. Wie sah der Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen zum damaligen Zeitpunkt aus? Wie sieht er nun heute aus?

- Gegenüber dem Fahrplanjahr 1993/94 hat die LNVG im Fahrplanjahr 2001/2002 etwa 2,4 Mio. Zugkilometer mehr bestellt. Dies entspricht einer Steigerung von knapp 9 Prozent.
- Ca. 27 Mio. € hat das Land zu Ausbau und Sanierung des Schienennetzes beigesteuert.
- Mit über 60 Mio. € wurde die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten gefördert.
- Durch Land und DB AG wurden neue SPNV-Fahrzeuge im Gesamtwert von knapp 300 Mio. € auf die Schiene gebracht. Weitere 80 Mio. € wurden von der LNVG bereits für im Jahr 2003 in Betrieb gehende Fahrzeuge investiert.
- Etwa 250 Mio. € wurden in den Jahren 1996 bis 2002 für die Verbesserung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Bus und Straßenbahn) als Investitionszuschüsse ausgezahlt. Dies entspricht im Schnitt ca. 36 Mio. € Förderung pro Jahr für Bushaltstellen, Betriebshöfe, Stadtbahnverlängerungen sowie Fahrzeugbeschaffungen bei Bus und Stadtbahn.

Einschließlich des laufenden Jahres hat die LNVG im Auftrag des Landes damit insgesamt seit 1996 knapp 1 Mrd. € für Investitionen zur Zukunftssicherung von SPNV und straßengebundenem ÖPNV in Niedersachsen zielgerichtet eingesetzt! Diesen Weg wollen wir fortsetzen!