

VCD-Bahnkongress Niedersachsen 2007
Hannover, 3. Mai 2007, Grand Hotel Maritim

Mehr Fahrgäste – weniger Geld: Welche Zukunft hat der SPNV in Niedersachsen?

Dr. Wolf Gorka
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG),
Hannover

11 Jahre SPNV-Regionalisierung – Was haben wir in dieser Zeit erreicht?

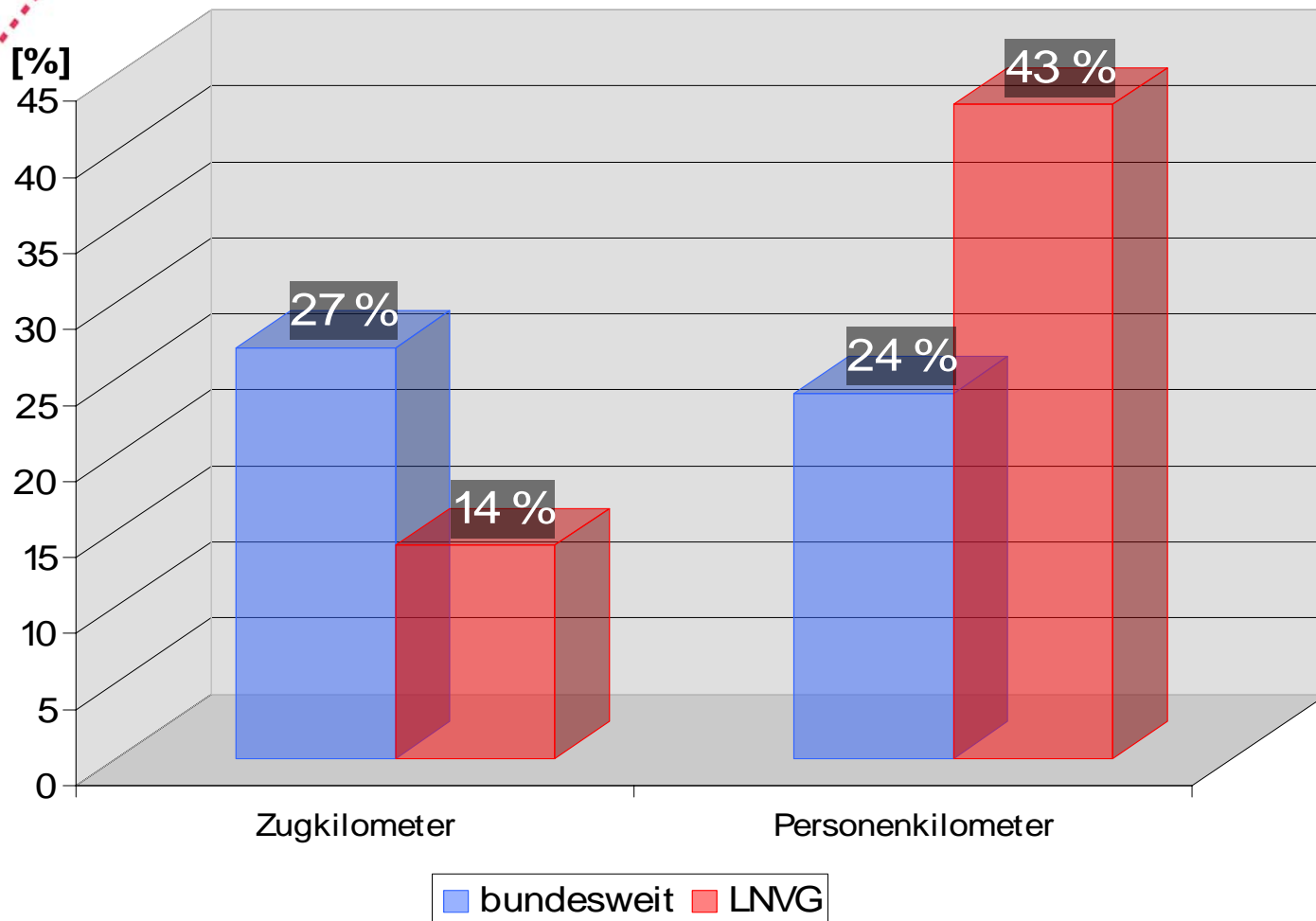
- Ca. 2 Mrd. € seit 1996 für Investitionen in ÖPNV auf Straße und Schiene in Niedersachsen bereitgestellt
- LNVG konsequenteste Umsetzung der Wettbewerbsstrategie
- Niedersachsen bundesweit führend bei Bahnhofsmaßnahmen (50 % aller Stationen erneuert)
- Erhebliche Modernisierungen im SPNV-Fahrzeugpark (u. a. fast alle RE-Linien mit Doppelstock-Zügen)
- Bessere Verbindungen, integraler Taktfahrplan (Niedersachsen-Takt) (im Vergleich zu 1996 14 % Mehrleistungen)
- Fahrgäste honorieren die Maßnahmen (Steigerung Personenkilometer in Nds. seit 2000 um über 40 %)

Das niedersächsische Erfolgsmodell:

> Qualität statt Quantität!

> deutliche Qualitätssteigerung auf bestehenden SPNV-Strecken

Erfolgsgeschichte Regionalisierung [1996-2006]: Effizienzsteigerung und Erfolg bei den Fahrgästen



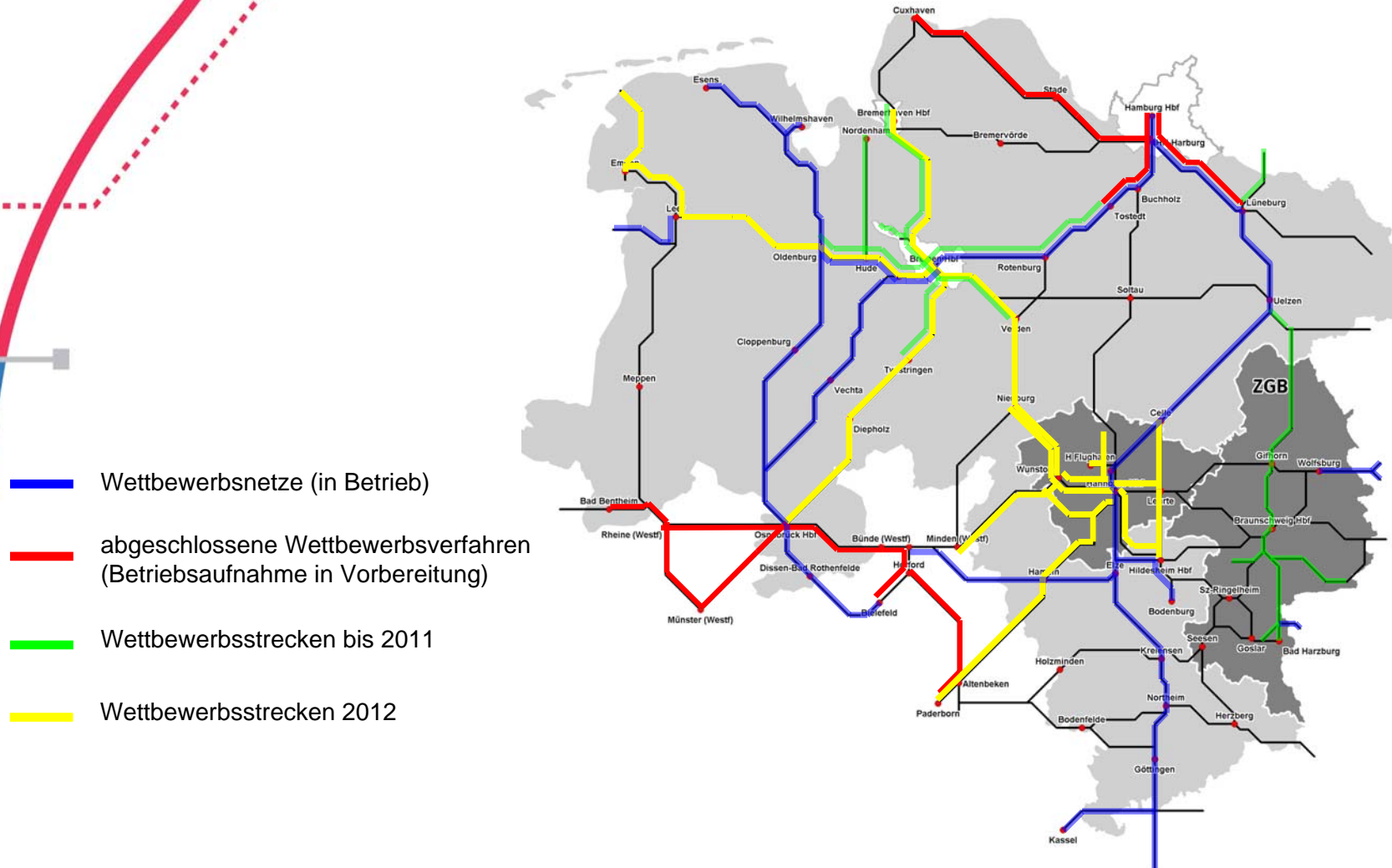
Nachfragesteigerungen in allen Teilen
des Landes

Mehr Fahrgäste: Erfolge bei NE und bei DB Regio

- Teilnetz Weser-Ems: + 130 % Personenkilometer (Pkm)
- S-Bahn Hannover: + 120 % Fahrgäste auf einzelnen Linien
- Weser-/Lammetalbahn: + 70 % Fahrgäste und Pkm
- metronom Bremen – Hamburg – Uelzen: + 52 % (Fahrgäste und Pkm)
- Nordseebahn: + 50 % Fahrgäste, + 88 % Pkm
- EVB: + 42 % Fahrgäste und Pkm seit 1996
- RE Norddeich – Hannover: + 34 % Fahrgäste bis Anfang 2004
- metronom Uelzen – Göttingen: + 23 % Pkm bis Juli 2006
- Harz-Weser-Netz: + 10 % Fahrgäste (seit Dezember 2005)
- RE Emsland: + 10 % Fahrgäste (seit Dezember 2005)

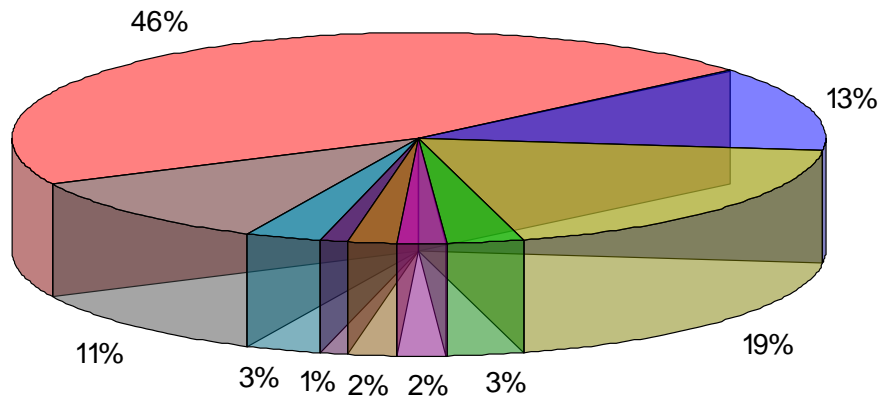
- Bisher bundesweit eher zögerlich, weniger als 16 % der Zugkm und knapp 6 % der Personenkm an NE vergeben
- Langfristige Verträge mit DB bei geringen Abbestellvolumina
- vor allem die interessanten Netze (RE-Verkehre, S-Bahn) oft bis Mitte des nächsten Jahrzehnts vertraglich an DB Regio gebunden
- Monopolkommission: zu wenig Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr (SPNV und vor allem SPFV)
- Novellierung EU-Verordnung 1191/69: wir wollen, dass wir zukünftig Wettbewerb machen müssen und nicht nur können

SPNV-Wettbewerb in Niedersachsen












Marktanteile von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Marktanteile von NE-Bahnen und DB Regio im Zuständigkeitsbereich der LNVG (vergebene Leistungen)

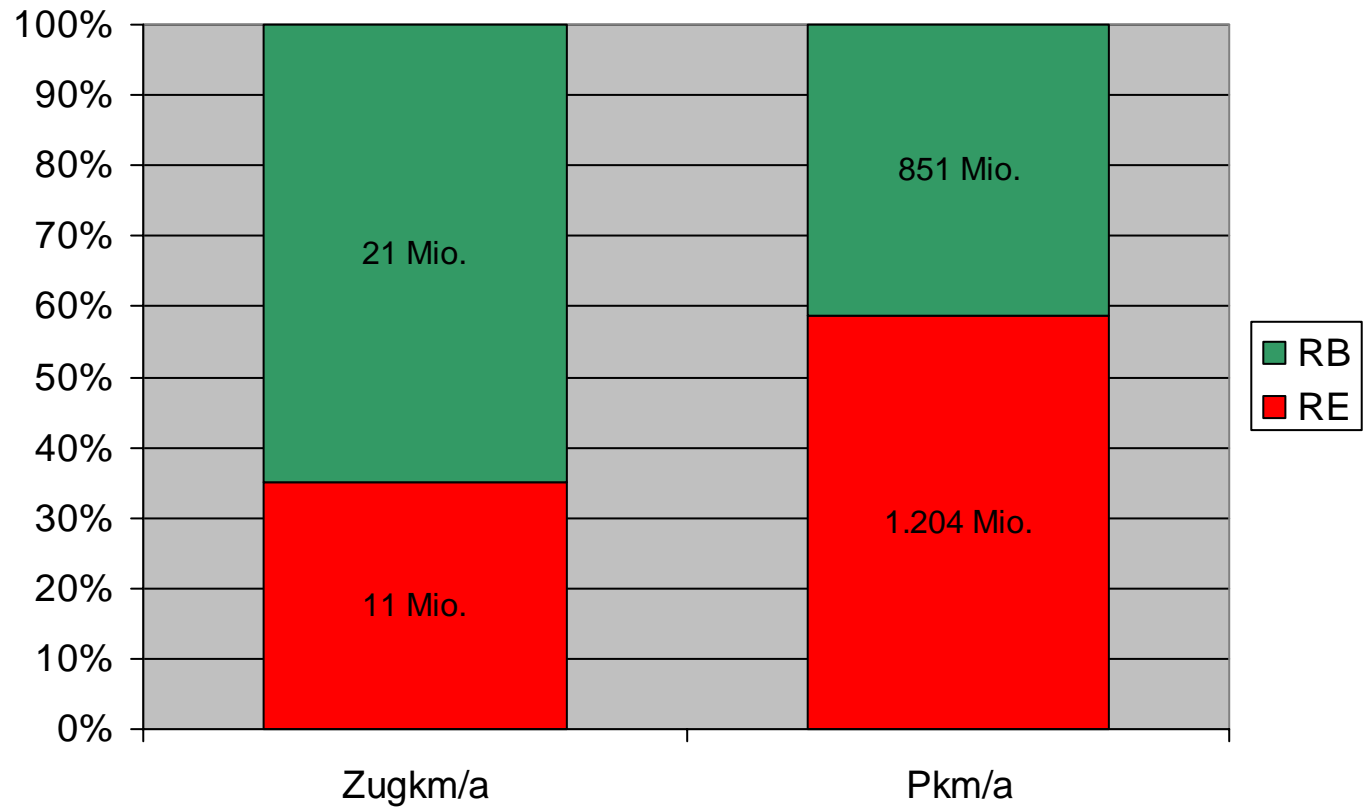


aktueller Marktanteil
DB Regio bundesweit: 84 %

 NWB	 metronom	 eurobahn
 EVV	 cantus	 arriva
 WestfalenBahn (ab 12/2007)	 2007 im Verfahren	 DB Regio

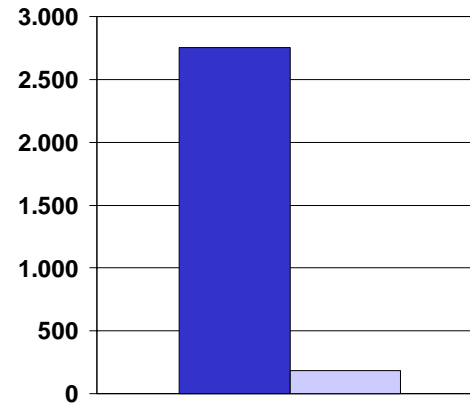
- RE-Linien als Hauptnetz („Niedersachsen-Takt“)
- kritische Überprüfung des heutigen Angebotes
- ggf. Angebotsreduzierung bei geringer Nachfrage (wenn möglich Verwendung eingesparter Mittel für Projekte in Wachstumsregionen Niedersachsens)
- Erhaltung des Netzes der heutigen SPNV-Strecken
- Erhaltung eines Grundangebotes auch auf schwachen Strecken
- Reaktivierung von Strecken mit geringem Potential nicht der richtige Weg!
- Ziel Niedersachsen:
Bis 2015 alle SPNV-Verkehre im Wettbewerb vergeben!

Rückgrat „RE“ für den SPNV in Niedersachsen

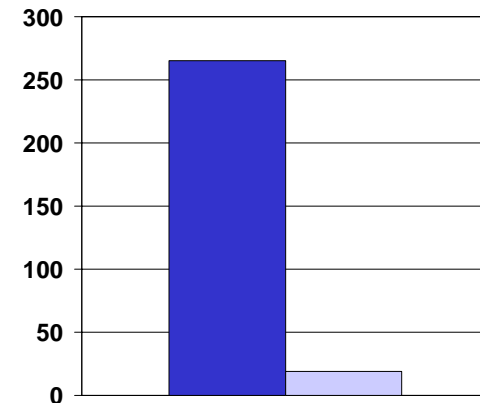


Überprüfung des heutigen Angebotes Wirtschaftlichkeit Verstärkerleistungen

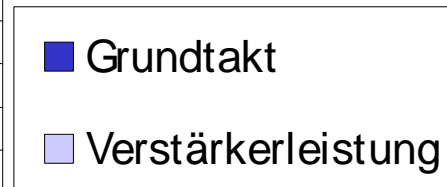
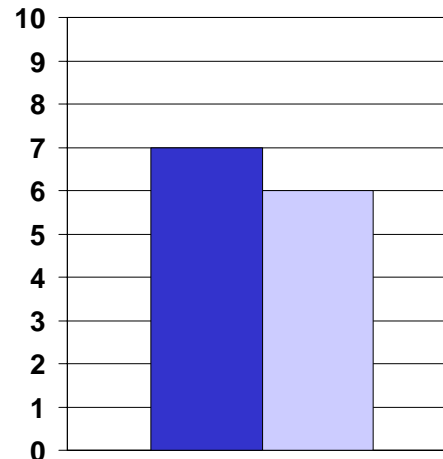
Zugkilometer/ Jahr



Personenkm/ Jahr



Anzahl Fahrzeuge

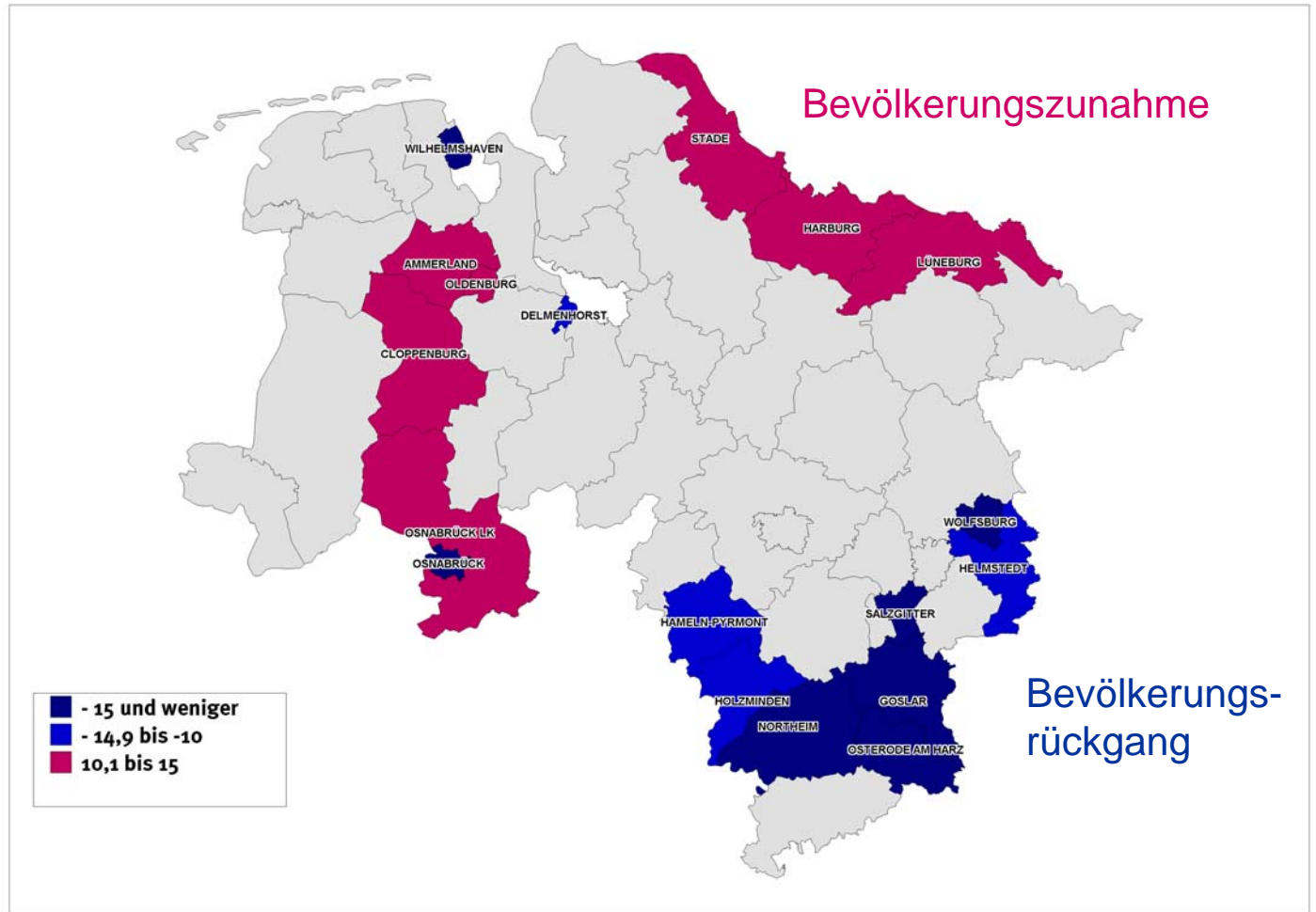


Mehr Fahrgäste - weniger Geld:
Welche Zukunft hat der SPNV in Niedersachsen?

Bedarfsentwicklung für das ÖPNV-Angebot in Niedersachsen

- Bevölkerungszahl in Niedersachsen in Summe bis 2020 etwa konstant
- Wachstum in wirtschaftlich starken (Ballungs-)Räumen – Entleerung in wirtschaftlich schwachen Regionen
- Folge: starkes Nordwest- <> Südostgefälle in Niedersachsen
- Nordwesten: Bevölkerungszuwachs und hohe Kinderzahl (z. B. Cloppenburg, Vechta, Ostfriesland, Emsland)
- Südosten: Bevölkerungsverlust und Überalterung (vor allem Harz und Weserbergland)
- Anhaltender Trend insgesamt: Zuwachs in den Umlandkreisen der Großstädte, in den Großstädten selbst Bevölkerungsrückgang („raus auf's Land“)
- Berufsverkehr: mehr Pendler über längere Distanzen

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2020 in Prozent



Quelle: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung, BBR, 2003

Bisherige und kommende Projekte berücksichtigen bereits die künftige Entwicklung

**Auf demographische Entwicklung ausgerichtete Investitionspolitik!
Konzentration verfügbarer Mittel auf Wachstumsregionen!**

Bisher:

S-Bahn Hannover, Teilnetz Weser-Ems, metronom HH – Uelzen

Aktuell:

Konzentration auf das unmittelbare Umland der Metropolen

- **Neue Doppelstockfahrzeuge für SPNV-Linien nach Hamburg** (Cuxhaven – HH, HH – Tostedt, HH – Lüneburg) 2007
- **S-Bahn-Verlängerung Stade – HH-Neugraben** Ende 2007
- **Verlängerung der S-Bahn Hannover nach Hildesheim** Ende 2008
- **Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen** 2010/11
- **Verlängerung von Straßenbahnlinien in das Umland**

Kürzung der Regionalisierungsmittel –
„Fährt Niedersachsen den SPNV auf das Abstellgleis?“

Folgen der vorgenommenen Kürzungen

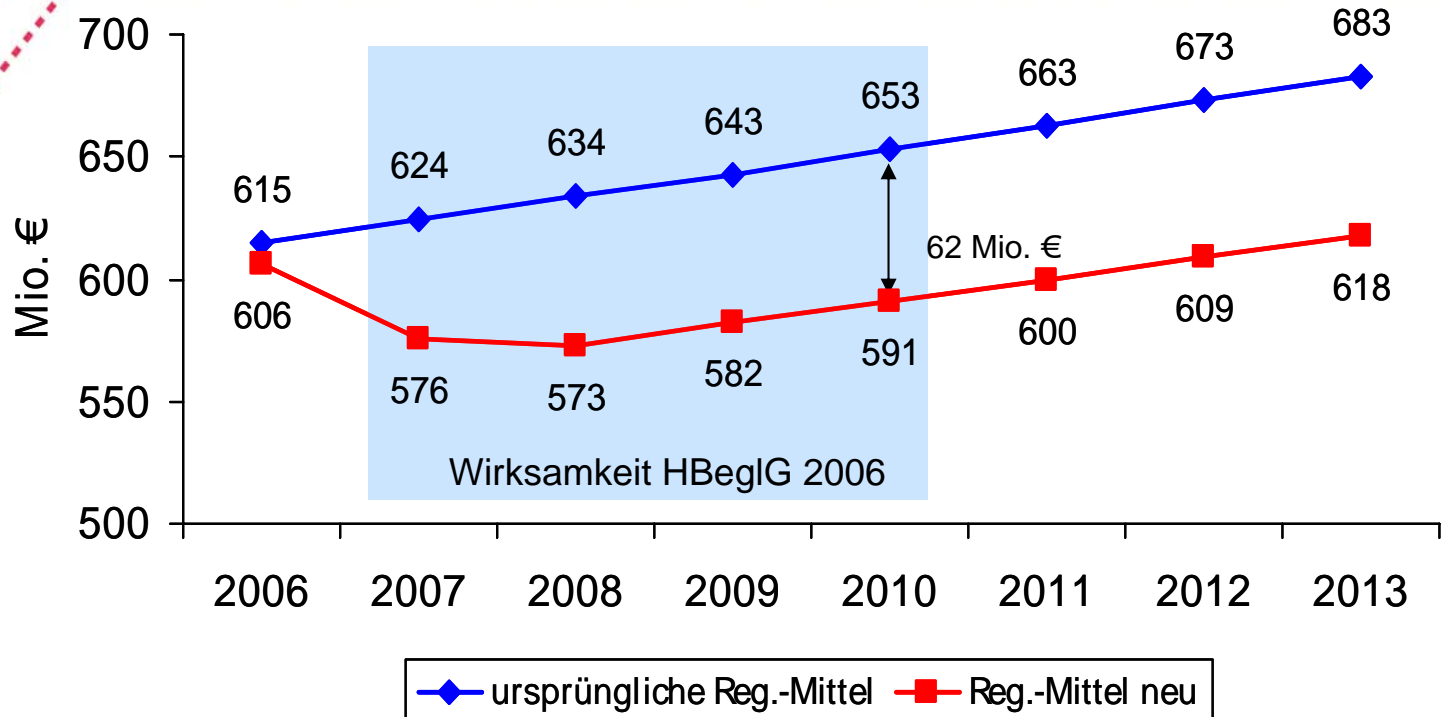
- Niedersachsen in 2007 rund 30 Mio. €, 2008 ca. 40 Mio. € weniger
- RH hat gar keine, ZGB hat ca. 10 %, LNVG hat 0,9 % der Betriebsleistungen zum Fahrplan 2007 abbestellt
- LNVG: Weitere kritische Überprüfung des Angebotes, auch Reduzierung von Angebotsstandards möglich
- LNVG wird zum Dezember 2007 in geringem Umfang und mit Augenmaß weitere Leistungen abbestellen

Was bedeutet die Mittelkürzung langfristig?

- ➔ Dynamisierung erfolgt nicht im Umfang der realen Kostensteigerung.
- ➔ Angebotsumfang muss reduziert werden, wenn

Wettbewerbsgewinne nicht die fehlenden Mittel ausgleichen.

Entwicklung der Reg.-Mittel auf Basis des HBeglG (16.06.2006), mit politischer Zusagen (+ 65 Mio. / Dynamisierung) Stand: 26.02.07



Konsequenzen des HBeglG 2006:

- Einfrieren der Mittel in 2006 auf Stand 2005, Kürzung um 8 % bzw. 9,5 % von 2007 bis 2010 gegenüber heutigem Dynamisierungsstand (miteinbezogen: 65 Mio. zusätzlich in 2008, Dynamisierung ab 2009)
- In 2010 fehlen Niedersachsen etwa 62 Mio. € gegenüber dem ursprünglichen Ansatz.
- Gesamtkürzung bis 2010:
241 Mio. € in Niedersachsen, 2,8 Mrd. € bundesweit

Diskriminierungspotentiale

- DB-Monopol bei Tarif und Vertrieb
- Anspruchsermittlung der NE-Bahn erfolgt über Verkehrserhebungen
- Wirkung von Erhebungsergebnissen –
Verzögerter Finanzmittelfluss bei Fahrgaststeigerungen
- Fehlende Transparenz bei der Provisionsregelung von DB
Vertrieb
- Mangelnde Flexibilität des DB Vertriebssystems

Mögliche Gefahren für die bisherigen Erfolge –
Diskriminierung bei Tarif, Vertrieb und Einnahme?

Folge für den SPNV

- Weniger realisierte Einnahme bedeutet weniger verfügbare Mittel für den Aufgabenträger

Ziele:

→ Tarif:

Schaffung eines neutralen Tarifsystems

→ Einnahmeaufteilung:

klare, diskriminierungsfreie und dynamische

Regelungen

→ Vertrieb:

Weiterentwicklung zum unternehmensneutralen System
oder zu mehr Wettbewerb im Vertrieb

Gesetzesentwurf geht kurzfristig in die Beratung

- Tiefensee legt wieder das Eigentumssicherungsmodell als Entwurf für EBNeuOG vor
- Bund beraubt sich mit dem Modell aller Einflussmöglichkeiten
- Widersprüche zwischen Bilanz- und Verfassungsrecht?
(Formales Eigentum beim Bund, aber Bilanzierung bei DB und Verzicht des Bundes auf Eigentümerrechte)
- Wie sieht die Schieneninfrastruktur im Land Niedersachsen morgen aus, wenn der Bund anders als verfassungsrechtlich vorgegeben keinen Einfluss mehr hat?

Mögliche Gefahren für die bisherigen Erfolge Integrierter Börsengang?

Welche Auswirkungen könnte ein integrierter Börsengang auf den SPNV haben?

- Steigen Infrastruktur- und Energiekosten?
- Wird es noch Investitionen außerhalb der Hauptabfahrstrecken geben?
- Wird die Instandhaltung auf Regional- und Nebenstrecken vernachlässigt werden?
- Wird das Netz im heutigen Umfang erhalten bleiben?
- Wird es weniger SPNV wegen Stilllegung von Infrastruktur und wegen Steigerung der Infrastrukturkosten geben?

Mögliche Gefahren für die bisherigen Erfolge - Zustand des Netzes?

- Netzzustand hat sich verschlechtert
- Umfangreiche Belastungen durch kurzfristiges Nachholen von Unterhaltungsmaßnahmen
- Erhebliche Kapazitätsprobleme auf Hauptabfuhrstrecken und in Knotenbahnhöfen durch zunehmenden Güterverkehr
- Dringend erforderliche Ausbauprojekte in Niedersachsen werden zurückgestellt

Mögliche Gefahren für die bisherigen Erfolge - Ausreichende Netzkapazität?

Mögliche Folgen für den SPNV

- Sinkende Qualität (Pünktlichkeit) bei steigenden Nutzungsgebühren
- Mehr Verspätungen (vor allem RE-Linien) durch hohe Streckenbelastung und vermehrte Bautätigkeit auf Hauptstrecken

Gefahren für das Eisenbahnsystem insgesamt

- ➔ Finanzierungssystematik schafft Anreize für DB Netz zur Vernachlässigung der laufenden Unterhaltung
- ➔ Schienennetz droht zum begrenzenden Faktor beim Wirtschaftswachstum zu werden

Niedersachsen hat als Transitland besonderes Interesse an einem leistungsfähigen Eisenbahnnetz:

- **Ausbaumaßnahmen dringend erforderlich**
(Wilhelmshaven – Oldenburg, Y-Trasse, Hildesheim – Braunschweig, Rotenburg (W.) – Minden, Minden – Seelze, Amerikalinie, Uelzen – Stendal)
- **Auch SPNV-Strecken müssen ausgebaut werden**
(Heidebahn, Harz-Weser-Netz)
- **Zustand des Bestandsnetzes sichern und verbessern**
- **Leistungsfähigkeit auch auf Bestandsstrecken erhöhen**
(z. B. Ausbau Knoten Bremen und Hamburg)
- **Prognose DB Netz: Eisenbahnverkehrsleistung bis 2015 im Personenverkehr + 20 %, im Güterverkehr + 50 %**

... denn Eisenbahn hat Zukunft in Niedersachsen!