

INFRASTRUKTUR IN NIEDERSACHSEN

Freitag, 27. Februar 2015

Geraten Bus & Bahn ins Abseits?

Unklare Aussichten für den Nahverkehr in Niedersachsen: Während in den großen Städten und entlang der Bahnstrecken die Fahrgastzahlen weiter steigen, sieht es in einigen ländlichen Regionen eher düster aus. Zudem sorgt der Bund für immer größere Probleme bei der Finanzierung attraktiver ÖPNV-Angebote.

VON OLIVER ZÜCHNER

An einem Wochentag auf dem Bahnhof Uelzen: Der Metronom aus Hamburg ist eingetroffen. Hunderte Fahrgäste quälen sich über eine enge Treppe zum Anschlusszug nach Hannover. Ähnliche Szenen lassen sich in Braunschweig, Oldenburg oder Göttingen beobachten. „Der Schienenverkehr ist ein Riesenerfolg. Aber die Infrastruktur stößt an ihre Grenzen“, beschreibt Jan Görnemann die Situation im Flächenland Niedersachsen. Der Geschäftsführer des privaten Schienenverkehrsunternehmens Metronom muss es wissen. Seine Züge sind auf zahlreichen Verbindungen unterwegs.

Metronom, Deutsche Bahn und Nord-WestBahn, die im Auftrag des Landes den Regionalverkehr fahren, erleben einen regelrechten Boom. Von 2008 bis 2013 stieg die Zahl der Fahrgäste auf 123 Millionen – eine Steigerung um 20 Prozent. Dafür überweist die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft (LNVG) den Unternehmen rund 300 Millionen Euro im Jahr. Eine niedersächsische Besonderheit: Das moderne Fahrzeugmaterial wird von der LNVG zur Verfügung gestellt, die zusammen mit DB Netz auch den Ausbau der Bahnhöfe vorantreibt. Viele sind bereits barrierefrei, weitere 44 Stationen sollen bis 2025 folgen.

„Barrierefreiheit allein reicht aber nicht“, fordert Metronom-Geschäftsführer Görnemann. „Politik und DB Netz müssen deutlich mehr für die Leistungsfähigkeit der Bahnknoten tun.“ So kann der Metronom zwischen Uelzen und Göttingen nur Züge mit sechs Wagen einsetzen, weil schlichtweg die Bahnsteige zu kurz sind. Dazu kommt die Überlastung zahlreicher Verbindungen: Nicht nur in der Landeshauptstadt, auch in Oldenburg oder Richtung Bremen machen sich Nah-, Fern- und Güterverkehr gegenseitig freie Trassen streitig. Die Forderungen nach Ausweichstrecken für den wachsenden Güterverkehr werden auch von der Wirtschaft unterstützt. Und dann ist da noch der Hamburger Hauptbahnhof, der zunehmend zum Nadelöhr für Pendler aus Niedersachsen wird: „Es ist eigentlich keine Lösung, dass wir regelmäßig zwei Züge an ei-

nem Bahnsteig parken“, beschreibt Jan Görnemann eine der größten Herausforderungen der nächsten Jahre.

Dabei fährt der Metronom noch unter komfortablen Bedingungen. Auf den Hauptstrecken zwischen Hamburg, Bremen, Hannover und Göttingen sind die Züge mit Tempo 160 unterwegs. Abseits der Hauptstrecken sieht es jedoch weniger rosig aus: „Viele Bahnstrecken sind nur langsam befahrbar“, ärgert sich Meinhard Abel vom Niedersächsischen Städte- und Gemeindebund. Zwischen Soltau und Walsrode geht es mit Tempo 80 durch die Heide, die teilweise unbeschränkten Bahnübergänge an den Nebenbahnen sind ein Unfallrisiko.

Ganz anders sehen die Probleme auf dem Land aus, wo häufig nur der Bus fährt. Und auch der ist in vielen Regionen immer seltener unterwegs. Vielerorts nimmt die Bevölkerungszahl deutlich ab, nach Schätzung der Landesregierung in manchen Gegenden im Süden und Osten des Landes um bis zu 20 Prozent. Bereits 2030, so eine Prognose, sollen in Niedersachsen 350 000 Menschen weniger als heute leben. Bis 2060 wird sogar mit einem Bevölkerungsrückgang von 1,75 Millionen Menschen gerechnet. Weniger Menschen bedeuten aber auch immer weniger Schüler, ohne die der Busverkehr in den ländlichen Regionen schon heute wirtschaftlich nicht mehr möglich wäre.

„Glücklicherweise gibt es vielversprechende Ansätze“, freut sich Prof. Dr. Stephan Rolfes, Vorstand des Busbetreibers Stadtwerke Osnabrück und zugleich Vorsitzender der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). So plädiert der VDV für ein landesweites integriertes Bahn-Bus-Netz wie in Sachsen-Anhalt. Mindestens alle zwei Stunden binden dort komfortable Regionalbusse alle wichtigen Städte abseits der Bahn an. „Ein solches Netz brauchen wir auch in Niedersachsen“, fordert Rolfes. „Und zwar organisiert von Landkreisen und Verkehrsverbünden und mit guten Umsteigemöglichkeiten zu den lokalen Angeboten, die stärker bedarfsorientiert und komfortabel nutzbar sein müssen.“ Das können Bürgerbusse wie in mehr als 40 Gemein-



Reisende drängen sich am Bahnsteig des Hamburger Hauptbahnhofes, um nach Uelzen zu fahren

Metronom

den Niedersachsens sein, aber auch lokale Car-Sharing-Angebote, Pendlerportale oder flexible Liniendienste: Kleinbusse und Taxis nach festem Fahrplan und Tarif, die nur nach Anmeldung, dafür aber auch mal von Tür zu Tür fahren.

Der demografische Wandel stellt den öffentlichen Personennahverkehr vor große Herausforderungen: weiter steigende Fahrgastzahlen in den großen Städten, schwierige Rahmenbedingungen auf dem Land. An guten Ideen mangelt es den Verkehrsun-

ternehmen nicht, es fehlt in erster Linie das Geld. Für die Finanzierung eines attraktiven Bus- und Bahn-Angebotes ebenso wie für den dringend nötigen Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur – in Niedersachsen wie in allen anderen Bundesländern auch.

Zur Finanzierung des Nahverkehrs stellt der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel in Höhe von 7,3 Milliarden Euro zur Verfügung. Eine gewaltige Summe und doch deutlich zu wenig. Über Monate hin-

weg haben Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies und seine Länderkollegen mit dem Bund über eine dringend notwendige Aufstockung verhandelt. Energie-, Trassen- und Personalkosten sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen, doch im Vergleich zu 2014 gibt es keinen Cent mehr. Und wie es ab 2016 weitergeht, ist völlig offen. Hinzu kommt die ungeklärte Zukunft der Entflechtungsmittel und der Gelder aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die in Summe jährlich über 1,6 Mil-

liarden Euro ausmachen. Beide Programme laufen Ende 2019 aus, Fortführung unklar.

Mögliche Konsequenzen hat VDV-Präsident Jürgen Fenske in dieser Woche skizziert: „Den Verkehrsunternehmen fehlt jegliche Planungssicherheit, um den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, die Neuan-schaffung von Fahrzeugen oder die Sanierung der bestehenden Infrastruktur zu kalkulieren. So kann es nicht weitergehen, sonst endet die Erfolgsgeschichte des deutschen Nahverkehrs sehr abrupt.“

GVH
Unterwegs
im Leben

**Jetzt
GVH Tickets
online
kaufen!**

Die GVH App

Eine App – alles drin!

- Fahrpläne in Echtzeit
- Datenübertragung in den Kalender
- Dynamisch erzeugte Karten
- Sonderverkehre und Umleitungen immer aktuell

gvh.de

Jetzt mitmachen und Ideen einreichen!

Am **11. März 2015 (ab 17.30 Uhr)** findet in Hannover die **Länderkonferenz Niedersachsen** statt. Im Mittelpunkt steht die Diskussion einer zukunfts-fähigen Verkehrsinfrastruktur. Im Vorfeld sind Sie, liebe Leserinnen und Leser, aufgerufen, Ihre Ideen und Vorschläge für eine bessere Infrastruktur einzubringen. Wo sind Ihrer Meinung nach die Probleme im Alltag besonders spürbar, welche Lösungsvorschläge haben Sie? Und so einfach ist die Teilnahme: Geben Sie Ihre Vorschläge und Ideen für eine bessere Infrastruktur in Niedersachsen in das vorbereitete Formular auf der Internetseite www.infra-dialog.de/niedersachsen ein. Wenn Sie zudem an der Länderkonferenz teilnehmen möchten, können Sie sich auf der Internetseite kostenlos anmelden. 30 Leserinnen und Leser werden eingeladen.

DAMIT DEUTSCHLAND
VORNE BLEIBT.

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



Licht und Schatten in der Region Hannover

Gegen den Landestrend steigt die Bevölkerungszahl in der Region Hannover deutlich: von rund 1,14 Millionen Menschen in 2014 auf 1,15 Millionen im Jahr 2030. „Wir brauchen daher noch mehr Nahverkehr“, fordert André Neiß, Vorstandsvorsitzender des Hannoverschen Verkehrsbetriebes üstra. Auch die Zahl der Fahrgäste nimmt kontinuierlich zu, 2013 nutzten rund 202 Millionen Menschen Bus und Bahn. Zugleich wächst der Anteil älterer Menschen und mit ihnen die Zahl mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. Sie profitieren von der zunehmenden Barrierefreiheit: Alle S-Bahn-Stationen sind umgebaut worden, sämtliche 19 Stadtbahnstationen im Untergrund verfügen über Aufzüge. Und noch eine Zahl: Rund 700 Bushaltestellen sind barrierefrei, zudem haben die meisten Busse einziehbare Rampen.

Trotz aller Anstrengungen bleibt noch viel zu tun: Erst um 2030 herum werden die fehlenden 53 Stadtbahnhaltestellen Hochbahnsteige haben. Auch der barrierefreie Umbau sämtlicher Bushaltestel-

len wird nicht bis 2022 abgeschlossen sein, wie es der Gesetzgeber fordert. Das liegt in erster Linie am fehlenden Geld. Daher fordert Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region: „Wir brauchen möglichst rasch eine verbindliche Anschlussregelung zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben für den Zeitraum nach 2019, damit wir den barrierefreien Ausbau fortsetzen können.“

Auch der Ausbau des hoch belasteten Bahnnetzes kommt nur langsam voran. Die S-Bahn könnte sicherlich mehr als die derzeit 90 000 Nutzer täglich befördern, dafür notwendige Projekte stehen jedoch in den Sternen: so der S-Bahnhof Braunschweiger Platz mit Umstieg zur Stadtbahn. Ausbaubedarf besteht auch auf den Außenstrecken – ablesbar an langen Standzeiten der S-Bahnen in Wunstorf und Lehrte. Immerhin wollen Region Hannover, DB Netz, Landesnahverkehrsgesellschaft und der Zweckverband Großraum Braunschweig nach Wegen suchen, die Leistungsfähigkeit des Netzes zu steigern.

3 FRAGEN AN ...

... Prof. Dr. Stephan Rolfes, Vorsitzender der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Herr Prof. Dr. Rolfes, immer mehr Menschen in Niedersachsen nutzen Bus und Bahn. Sind die Verkehrsunternehmen darauf vorbereitet?

Wir benötigen mehr Geld, um den Nah- und Regionalverkehr zu verbessern. Damit ließen sich beispielsweise zwei zusätzliche Gleise für den Hauptbahnhof in Hannover realisieren, die zu einer deutlichen Verbesserung des Leistungsangebotes beitragen würden. Da wir aus der Not eine Tugend

machen, konzentrieren wir uns auf die Verbesserungen, die wenig kosten und möglichst viel bringen. Dazu befragt der VDV regelmäßig seine Mitgliedsunternehmen. Allein für dieses Jahr sind



Prof. Dr. Stephan Rolfes

39 Projekte gemeldet worden, die spürbare Verbesserungen bringen würden, deren Verwirklichung aber nicht absehbar ist.

Was sind das für Projekte, die den Nahverkehr verbessern würden?

Das sind oft einfache Maßnahmen: Haltepunkte, Weichenverbindungen, Abstell- und Überholgleise, damit der zunehmende Güterverkehr nicht den Personenverkehr verdrängt. In Hannover etwa fehlt der Umstieg von der S-Bahn zur Stadtbahn am Döhrener Turm. Auf Dauer kommen wir jedoch auch um größere Maßnahmen nicht herum. Ein Beispiel: Zwischen Seelze und Wunstorf

benötigen wir zwei weitere Gleise, damit die S-Bahnen zuverlässiger fahren. Die Aufzählung ließe sich um viele Beispiele im Bereich des SPNV ergänzen. Hinzu kommt der große Bedarf bei den kommunalen Verkehrsunternehmen.

Land und Bund investieren mehr Geld. Reicht das aus?

Wir freuen uns, dass sich das Land finanziell stärker engagiert. Und auch Bund und Deutsche Bahn kommen langsam darauf, dass mehr Geld nach Niedersachsen fließen muss. Wir haben mittlerweile eine Reihe von unterschiedlichen Förderprogrammen. Das Problem ist nur, dass jedes Programm Projekte nach anderen Kriterien auswählt. Es fehlt an einer gewissen Systematik. Damit bleiben Lücken, die zu großen Löchern werden, wenn sich Bund und Länder nicht schnelligst in der Frage einigen, wie der Nah- und Regionalverkehr auf Schiene und Straße künftig finanziert werden soll.