



Olaf Lies Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit
und Verkehr

Höchste Eisenbahn für den Südharz
c/o Herrn Michael Reinboth
Klettenberger Weg 15
37445 Walkenried

Hannover, 07. April 2013

Sehr geehrter Herr Reinboth,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 01.03.2013, in dem Sie mir Ihre Reisezeit- und Verbindungsanalyse im Nahverkehr auf der Schiene ausgehend vom Südharz, am Beispiel von Herzberg übersenden. Im Ergebnis schlussfolgern Sie, dass der gesamte Südharz vom Rest Niedersachsens weitgehend abgeschnitten sei. Diese Auffassung habe ich in meinem Haus mit folgendem Ergebnis prüfen lassen.

Ihre Analyse bezieht sich ausschließlich auf Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ausgehend von der Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs bzw. in diesem Fall speziell des SPNV nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG), wonach dieser im Zweifel anzunehmen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt, komme ich jedoch zu folgendem Schluss:

Eine Analyse von Fahrzeiten und Verbindungen, die gerade auch fernere Ziele wie Osnabrück, Bremen, Hamburg oder die Nordseeküste enthält, darf eine Betrachtung der Fernverkehrszüge nicht ausschließen. Wenn man die Nutzung der ICE- und IC-Züge beispielsweise zwischen Göttingen und Lüneburg oder Hannover und Oldenburg zulässt, ergibt sich bereits ein ganz anderes Bild.

Auch wird durch die fast ausschließliche Beschränkung auf Reiseziele in Niedersachsen ignoriert, welche hervorragenden Anbindungen zu entfernteren Zielen über die ICE-Haltebahnhöfe Göttingen und Braunschweig bestehen. Berlin, Frankfurt, Stuttgart und Zürich sind einige Städte, die von Herzberg mit einmaligem Umstieg in weniger als 15 Minuten Umsteigezeit zu erreichen sind.

Ich bin mir bewusst, dass auch der Nahverkehr sowohl im regionalen Bereich als auch zwischen großen Oberzentren im Vergleich zum eigenen Auto konkurrenzfähig ausgestaltet sein sollte. Dies und die Schaffung optimale Reiseketten sind deshalb auch im SPNV unser Ziel. Dabei gilt es die unterschiedlichen Bedürfnisse der Reisenden, hinsichtlich Ausgangs- und Zielort und der Reisezeiten aufeinander abzustimmen. Im Ergebnis entsteht ein komplexes Verbindungsnetz, deren einzelne Linien in Abhängigkeit vom Verkehrsmarkt unterschiedlichen Anforderungen genügen müssen. Ausgehend von den Verbindungen mit den stärksten Umsteigebeziehungen muss daher eine Priorisierung bei der Knoten- und Verknüpfungsbildung vorgenommen werden. Aufgrund der Vielfalt der vorstellbaren Verkehrsbeziehungen kann daher naturgemäß leider nicht jeder Wunsch erfüllt werden.

Friedrichswall 1
30159 Hannover
Telefon 0511 120-5437/5438
Fax 0511 120-5482
E-Mail olaf.lies@mw.niedersachsen.de

Hinzu kommen, vor allem in den großen Eisenbahnknoten Hannover, Bremen und Hamburg und auf Mischbetriebsstrecken erhebliche betriebliche Zwänge. So sind die Fahrpläne des SPNV durch die Fahrlagen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) nahezu unverrückbar festgelegt.

Dies lässt sich sehr gut an der Fahrplanlage der metronom-Züge Uelzen – Hannover – Göttingen ablesen: Durch eine sehr eng an die Fahrplanlagen des SPFV konstruierte Fahrplantrasse wird eine überholungsfreie Fahrt der metronom-Züge von Uelzen bis nach Hannover und von Hannover bis Göttingen ermöglicht. In Hannover bestehen optimale Anschlüsse an alle relevanten Züge des SPFV rund um die Minute 30. Die Verknüpfung mit der Weserbahn in Elze und die Anschlüsse in Kreiensen nach Holzminden und Bad Gandersheim sowie die Anschlüsse in Göttingen auf die in Richtung Süden fahrenden ICE-Linien nach München und Stuttgart sind weitere Zwangspunkte. Eine Verschiebung der Fahrplanlage zur Verkürzung der Anschlusszeiten in Northeim hätte unmittelbar erhebliche Anschlussverluste in den genannten Bahnhöfen zur Folge.

Sofern Sie als Lösungsvorschlag eine tarifliche Lösung analog der Tarifkooperation mit der DB Fernverkehr zwischen Bremen und Emden ansprechen, so erlauben Sie mir folgenden Hinweis:

Die im Norden geschlossene Vereinbarung dient einem anderen Zweck und ist daher nicht mit der Situation im Südharz zu vergleichen: In diesem Fall wird für den Nahverkehrskunden durch alternierend verkehrende Fern- und Nahverkehrszüge eine stündliche Verbindung geschaffen. Das Land zahlt der DB Fernverkehr einen Tarifausgleich, muss dafür auf der Relation Bremen – Emden aber keine zusätzlichen SPNV-Verbindungen bestellen. Die Fernverkehrszüge erfüllen damit direkt auch einen Nutzen für den SPNV. Im Leinetal dagegen ist die Bestellung der Nahverkehrszüge trotzdem parallel notwendig. Dort würde ein Tarifausgleich gegenüber DB Fernverkehr einer gesetzlich nicht erlauben direkten Bezuschussung des Fernverkehrs gleichkommen.

Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass das Land und die LNVG in den vergangenen Jahren erhebliche Mittel in die Modernisierung des Nahverkehrs in Südniedersachsen haben fließen lassen. Seit 2005 werden alle Nahverkehrsleistungen in Südniedersachsen mit modernen Doppelstockzügen, Elektro- und Dieseltriebwagen gefahren. Zahlreiche Stationen wurden und werden im Rahmen der Stationsprogramme modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Bis Ende 2014 werden alle wichtigen Umsteigebahnhöfe in Südniedersachsen modernisiert sein.

Deshalb kann ich Ihrer Auffassung, dass der Südharz durch das Land Niedersachsen und die LNVG benachteiligt werde, nicht folgen. Mit dem bisherigen und künftigen Nahverkehrskonzept ist der Südharz optimal und stündlich an die ICE/IC-Bahnknoten Göttingen und Braunschweig angebunden, so dass sich in Verbindung mit dem SPFV kürzeste Reisezeiten in alle Richtungen Deutschlands ergeben. Dies ist ein Vorteil, den viele Regionen in Niedersachsen leider nicht haben.

Mit freundlichen Grüßen

