

Alles auf Spur?



SCHICKE BAHNHÖFE, SCHNELLE BAHNEN: Eine S-Bahn fährt durch den Bahnhof Hannover-Nordstadt.

Ohne sie rollt im Nahverkehr fast nichts – für rund 250 Millionen Euro im Jahr bestellt die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Zugverbindungen in Niedersachsen. Im Gespräch mit der NP warnt LNVG-Chef Hans-Joachim Menn vor verstopften Schienenstrecken rund um Hannover – er fordert deshalb den kurzfristigen Ausbau. Und trotz drohender Mittelkürzungen sollen noch mehr Nahverkehrszüge fahren.

„Nachholbedarf“ bei Schaffnern der DB

VON DIRK ALTWIG
UND DIRK RACKE

Herr Menn, immer wieder gibt es Klagen über Vandalismus und Belästigungen durch Betrunkene. Metronom hat deshalb ein Alkoholverbot verhängt, die DB ziert sich ...

Ich würde es begrüßen, wenn andere Unternehmen dem Beispiel von Metronom folgen würden. Es zeigt sich jetzt schon, dass es deutlich weniger Straftaten, etwa Vandalismus, gibt. Die Zahl der Anzeigen ist von etwa 300 auf 80 bis 100 im Monat gesunken. Und es sind auch Tonnen weniger Müll angefallen. Wir wollen ein Alkoholverbot nicht einfach verordnen, wir rechnen aber damit, dass sich in den nächsten Monaten die DB dazu positionieren wird. Es gibt dort Überlegungen, die sind aber noch nicht abgeschlossen.

Könnten Sie der DB ein Alkoholverbot vorschreiben?

Ja. Derzeit denken wir nicht darüber nach, ich will das aber nicht ausschließen.

Aus Kostengründen fährt nicht mehr in jedem Zug ein Schaffner mit. Wie beurteilen Sie das?

Da ist Nachholbedarf. Die Fahrgäste haben einen erhöhten Sicherheitsbedarf und wollen einen Ansprechpartner haben. Da wollen wir nachsteuern. Wir verhandeln gerade mit der DB-Regio. In Doppelstockzügen wollen wir in den Hauptverkehrszeiten ab dem kommenden Jahr zwei Zugbegleiter auf den Zügen haben. Bei den längeren Zügen von Metronom sind es schon jetzt bis zu drei.

Bei Störungen beklagen unsere Leser immer wieder miese Informationen durch die DB. Kunden stehen an Bahnhöfen ohne Personal und ohne Durchsagen.

Es wird aus Kostengründen nicht möglich sein, an jedem kleinen Bahnhof Mitarbeiter einzusetzen. Aber wir sollten tatsächlich darüber nachdenken, ob nicht an wichtigen Bahnhöfen, an denen sich Strecken kreuzen, Personal vorhanden sein muss, das Fahrgäste informieren kann.

Die hannoversche S-Bahn ist

nach zehn Jahren ein echter Erfolg. Sehen Sie noch Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau?

Zurzeit kann die S-Bahn den Bedarf decken. Aber die Region und wir beobachten natürlich die Entwicklung der nächsten Jahre. Ich kann mir schon vorstellen, dass das System noch Entwicklungspotenziale hat. Man könnte möglicherweise die Fahrzeuganzahl erhöhen – da müssen wir aber abwarten, wie viel Geld wir nach 2015 noch haben – die Höhe der Regionalisierungsmittel des Bundes für die folgenden Jahre steht noch nicht fest.

ZITAT

Vor Dumpinglöhnen braucht niemand Angst zu haben.

Menn über den Konkurrenzkampf der Bahnen in Niedersachsen

Viele Bahnen sind schon jetzt proppenvoll.

Das Problem gibt es zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags, da könnten wir mehr Fahrzeuge gebrauchen. Aber was ist in den übrigen Stunden? Da dürfen die Bahnen nicht ungenutzt herumstehen. Das wäre unwirtschaftlich. Wir müssen schauen, wie sich die finanzielle Situation entwickelt.

Region und LNVG haben das S-Bahn-Netz gerade neu an die DB vergeben. Dabei ist von Einsparungen von zehn Millionen Euro im Jahr die Rede. Die Gewerkschaften beklagen, das könne nur auf Kosten der Mitarbeiter funktionieren.

Die Bedingungen schließen Dumpinglöhne aus. Da braucht in Niedersachsen niemand Angst zu haben.

Die Ausschreibung gibt den Rahmen vor. Können Sie ausschließen, das S-Bahn-Mitarbeiter künftig weniger verdienen?

Uns liegen aus den Unterlagen der Ausschreibung keine Hinweise vor, dass das so sein soll. Der Anteil der Personalkosten an der Entscheidung wird überschätzt.

Wird sich das Zugangebot in Niedersachsen langfristig halten lassen? Sie haben die unsichere Finanzsituation ab 2015 schon angesprochen ...

Wenn diese Mittel nicht in ungeahntem Maße zusammengestrichen werden, braucht niemand damit zu rechnen, dass Verbindungen gestrichen oder ganze Strecken stillgelegt werden – soweit wir zuständig sind. Wir wollen mögliche Kürzungen durch Wettbewerbserfolge auffangen. Wir glauben sogar, dass wir künftig noch mehr Zugfahrten bestellen und Bahnhöfe sanieren können.



ZU BESUCH BEI DER NP: Hans-Joachim Menn mit den Redakteuren Dirk Racke (Mitte) und Dirk Altwig. Fotos: Decker

DIE LANDESNÄHVERKEHRSGESELLSCHAFT

Mit rund 250 Millionen Euro im Jahr bezuschusst die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Zugverbindungen in Niedersachsen – anders als der Fernverkehr der Deutschen Bahn (DB) ist der Nahverkehr nicht kostendeckend.

Als sogenannter Aufgabenträger vergibt die LNVG Aufträge für Zugverbindungen. Derzeit an acht Eisenbahnunternehmen.

Das größte davon ist nach wie vor die DB. Allerdings haben die Konkurrenten der Bahn inzwischen mehr als die Hälfte der Strecken im Wettbewerb abgenommen.

Um den Wettbewerb anzukurbeln setzt die LNVG auf den sogenannten Fahrzeugpool. Der Gesellschaft gehören 40 Lokomotiven, 220 Doppelstockwagen

und 64 Dieseltriebwagen. Die LNVG vermietet Fahrzeuge an die Betreiber der Strecken, etwa Metronom oder die Nordwest-Bahn.

So sollen auch kleine Unternehmen die Möglichkeit bekommen, gegen die DB anzutreten. Durch diesen Wettbewerb ist es der LNVG gelungen, die Zuschüsse für die Fahrten zu senken. wig

Experte fürchtet „Verkehrsinfarkt“ auf Schienen rund um Hannover

VON DIRK ALTWIG
UND DIRK RACKE

HANNOVER. Auf den Bahnstrecken in Niedersachsen droht ein „Verkehrsinfarkt“, warnt Hans-Joachim Menn, Chef der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Besonders eng werde es rund um die Ballungsräume Hannover, Bremen und Hamburg.

„Das Schienennetz in der Region Hannover wird zum Engpass für zusätzliche Angebote im Nahverkehr, wenn die Infrastruktur nicht ausgebaut wird“, sagte Menn im Gespräch mit der NP. Auch für Güterzüge sei nicht mehr genug Platz. Das werde Folgen haben: „Für die wirtschaftliche Entwicklung wäre das ein echter Hemmschuh.“

Die Strecken aus Richtung Hamburg, Bremen und Minden könnten kaum noch Verkehr aufnehmen, so der LNVG-Chef: „Das hat jeder schon mal gemerkt, wenn er vorm Hauptbahnhof im Zug warten muss, weil im Bahnhof kein Gleis frei ist.“ Menn fordert deshalb entweder den Bau zusätzlicher Gleise im Hauptbahnhof oder zu-

sätzliche Strecken, auf denen Züge um Hannover herumfahren können.

Eine neue EU-Verordnung verschärft die Situation zusätzlich: Grenzüberschreitende Güterzüge bekommen auf bestimmten Routen Vorrang vor anderen Zügen. Zwei von drei dieser Routen in Deutschland führen laut Menn über Hannover (Skandinavien –

Deutschland – Italien und Köln – Osteuropa). Das werde die Fahrpläne des Personenverkehrs durcheinanderbringen, fürchtet der Experte: „Da drohen erhebliche Einschränkungen.“

Das geplante Großprojekt Y-Trasse (von Hannover nach Bremen und Hamburg) würde nicht rechtzeitig umgesetzt, um die Probleme zu lösen, so Menn.

Wichtige Bahn-Neubau-Projekte wie die Y-Trasse sind im sogenannten Bundesverkehrswegeplan zusammengefasst. Dort sind zurzeit 56 Vorhaben als vordringlich aufgelistet, laut Menn wurden erst acht verwirklicht.

Der Experte rechnet vor: „Wenn es bei dem Tempo bleibt, wird der Bau der übrigen Projekte bis nach 2043 dauern. Da

muss man sagen, die Planung ist gescheitert.“ In Niedersachsen stehen sechs Projekte auf der Liste. Der Chef der LNVG, der auch dem zuständigen Beirat der DB fürs Schienennetz angehört, verlangt deshalb eine Neuordnung der Maßnahmen nach Wichtigkeit: „Wir fordern eine Priorisierung der Maßnahmen danach, wo heute Engpässe sind.“

Das sind die Meinungen der NP-Leser

Bahn-Chaos

Irma Zahel aus Bemerode hat beim Klimaanlagen-Chaos der Bahn ihre eigenen Erfahrungen gemacht: „Die Außentemperaturen waren schon schlimm genug, aber beim Einstieg in den ICE blieb einem die Luft weg. Das Fahrpersonal wollte helfen, es war aber meiner Meinung nach total überfordert. Wir wurden zwar in die erste Klasse ge-

setzt, aber nach ganz kurzer Zeit fiel auch hier die Klimaanlage aus. Es war schon schlimm. Und dass die Bundesbahn das Ganze herunterspielt, veranlasst mich, diese Zeilen zu schreiben.“

Dieter Dörschel aus Isernhagen zum selben Thema: „Die aktuellen Klima-Probleme sind doch nur die Spitze eines riesigen Eisbergs. Immerhin basiert das Geschäftsmodell

der Bahn auf der systematischen Übervorteilung ihrer abhängigen Kundschaft. Kein Flugzeug und kein Reisebus startet, wenn nicht alle Reisenden einen Sitzplatz haben. Das ist nicht nur eine Frage der Sicherheit, sondern als Gegenleistung für den Fahrpreis selbstverständlich. Nur die Bahn kann es sich unter dem Schutz des Eigentümers

„Bund“ leisten, ihre zahlenden Passagiere wie Vieh in den Gängen zusammenzutreiben und zu schikanieren. Warum laufen nicht schon längst Strafverfahren wegen Betrug, Verkehrsgefährdung und permanenter Verletzung von Sicherheitsbestimmungen gegen den gesamten Bahnvorstand und den zuständigen Verkehrsminister?“

Jens Volbers aus Wettbergen: „Das Verhalten der Bahn ist unverantwortlich. Der Ausfall der Klimaanlagen ist den Kunden nicht zuzumuten. Die Bahn muss mehr investieren.“

Reform-Chaos

Ingrid Müller aus Empelde am Lesertelefon: „Ich bin fassungslos, wenn ich lese, was Philipp Rösler in unserem Ge-

sundheitswesen anstellt. Statt es positiv zu reformieren, zerstört er unser ganzes System. Mein Mann und ich sind Rentner, wir hatten in diesem Jahr eine Nullrunde. Andere bekommen Gehaltserhöhungen, die Landtagsabgeordneten haben sich ihre Diäten wahrlich nicht zu knapp erhöht. Und nun sollen alle dieselben Zusatzbeiträge zahlen! Man kann doch nicht alle über einen Kamm scheren.“

Rufen Sie uns von
15 bis 16 Uhr an!

Haben Sie die Neue Presse gefallen? Haben Sie Anregungen, Ideen oder auch Kritik? Bitte melden Sie sich!

Heute am „NP-direkt“-Telefon: Sportredakteur **Simon Lange**. Sie erreichen ihn zwischen 15 und 16 Uhr unter der Telefonnummer 0511/5101-2278.



Sagen Sie uns Ihre Meinung auch per Fax (05 11/ 552 45 54), Brief (NP direkt, 30148 Hannover) oder Mail (direkt@neuepresse.de). Wir freuen uns auch über Leser-Fotos: Schicken Sie Ihre Bilder per Mail an hannover@neuepresse.de.