



Bericht

der Landesregierung

Bahnpolitisches Konzept für das Land Schleswig-Holstein

Drucksachen 15/971 und 15/1061

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

A. Ziele der Schienenpolitik der Landesregierung	4
1. Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs weiter steigern.....	4
2. Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses	5
3. Sanierung/Modernisierung des Schienennetzes.....	5
4. Erhaltung von Fernverbindungen	5
5. Stärkung der Marketingaktivitäten im ÖPNV und SPNV	6
B. Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein	6
1. Strukturelle Rahmenbedingungen	6
a. Bahnreform/Regionalisierung	6
b. Bundesverkehrswegeplan	6
2. Organisatorische Rahmenbedingungen	8
3. Konzeptionelle Rahmenbedingungen.....	8
a. ÖPNV-Gesetz	8
b. Erster LNVP	8
c. Güterverkehrskonzept	9
4. Finanzielle Rahmenbedingungen	9
a. Anti-Stau-Programm.....	9
b. Zukunftsinvestitionsprogramm.....	10
c. Regionalisierungsmittel	10
d. Darlehen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz	11
e. Beteiligungen des Landes.....	11
C. Handlungsfelder/Zwischenbilanz	11
1. Allgemeine attraktivitätssteigernde Maßnahmen	12
a. Stationsprogramm	12
b. Landesweites Tarifkonzept.....	14
c. Fahrkartenverkaufsstellen.....	15
d. Reaktivierung von Bahnstrecken.....	15
2. Schienenpersonennahverkehr	16
a. Attraktivitätssteigerungen	16
b. Wettbewerb	16
c. Regionalisierung der Schieneninfrastruktur	17
d. Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr	18
3. Güterverkehr	20
a. Bestandsaufnahme	20
b. Veränderungen durch MORA C	21
c. LKW-Maut.....	22

D. Perspektiven..... 22

A. Ziele der Bahnpolitik der Landesregierung

Mit ihrer Bahnpolitik verfolgt die Landesregierung im wesentlichen folgende fünf Zielsetzungen:

1. Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs weiter steigern

Dazu gehören folgende Maßnahmen:

- **Schnellere Verbindungen:** Durch Abbau von Langsamfahrstellen und den gezielten Ausbau von Streckenabschnitten (partielle Mehrgleisigkeit, Elektrifizierung) sollen die Fahrzeiten weiter verkürzt werden, beispielsweise auf der Strecke Kiel-Lübeck auf eine Fahrzeit von 55 Minuten.
- **Moderne und gut erreichbare Haltepunkte:** Bahnhöfe und Haltestellen werden im Rahmen des Stationsprogramms saniert und kundenfreundlicher gestaltet; dort, wo es wirtschaftlich ist, werden Haltepunkte wieder geöffnet.
- **Höhere Pünktlichkeit und verlässliche Anschlüsse :** Durch Vereinbarungen mit den Betreibern, neue Taktfahrpläne und Beseitigung von Streckenengpässen sollen Pünktlichkeit und Anschluss-sicherheit verbessert werden.
- **Übersichtliche und attraktive Tarifstrukturen:** Im Rahmen des geplanten "Schleswig-Holsteins-Tarifs" und des künftig nach Schleswig-Holstein erweiterten Hamburger Verkehrsverbunds sollen einheitliche, einfache und übersichtliche Tarifstrukturen geschaffen werden (ein Fahrschein für alle Fahrten in Schleswig-Holstein und Hamburg).
- **Kundenfreundlicher Service:** In den Verkehrsverträgen werden die Anforderungen an die Qualität des Wagenmaterials, die behindertengerechte Ausgestaltung, die Fahrradmitnahme u.v.m. vorgeschrieben.
- **Präsenz in der Fläche:** Durch Reaktivierung von Strecken und Haltepunkten soll das Bahnnetz im Lande so engmaschig wie wirt-

*Bahnpolitik für
Schleswig-Holstein:*

*den Schienenperso-
nennahverkehr noch
attraktiver machen*

*den Wettbewerb
nutzen*

*das Schienennetz
ausbauen*

*Fernverbindungen
sichern*

*Güterverkehr auf die
Bahn verlagern*

schaftlich möglich gestaltet werden, z.B. durch die Reaktivierung der Strecke Neumünster-Bad Segeberg.

2. Stärkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr setzt die Landesregierung konsequent auf den Wettbewerb. Nach den bereits erfolgten Ausschreibungen sollen in den nächsten Jahren schrittweise alle Nahverkehrsnetze in den Wettbewerb gestellt werden. Zugleich wird mit einer ausreichenden Anzahl leistungskräftiger Betreiber in Schleswig-Holstein/Hamburg strategische Kompetenz im Land gesichert. Wettbewerb im Schienenverkehr erfordert den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz und den betreiberunabhängigen Erhalt und Ausbau des Streckennetzes.

3. Sanierung, Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes

Das Schienennetz in Schleswig-Holstein bedarf der fortlaufenden Modernisierung und Sanierung. Vordringliche Projekte sind:

- Engpassbeseitigung Pinneberg-Elmshorn (Umbau des Bahnhofs Elmshorn, anschließend verschränkte Dreigleisigkeit)
- Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck
- Sanierung der Hochbrücken Rendsburg und Hochdonn
- Ausbau der AKN-Strecke Kaltenkirchen - Eidelstedt
- Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck

4. Erhalt von Fernverbindungen

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die durchgehenden Fernverbindungen von Westerland, Flensburg, Kiel und Lübeck in das Bundesgebiet zumindest im jetzt bestehenden Umfang erhalten bleiben. Sofern Interregio-Verbindungen aufgrund zu geringer Wirtschaftlichkeit nicht aufrechterhalten werden können, müssen neue Fernverbindungen, möglicherweise in anderen Zugführungen und Lagen, geschaffen werden. Dies gilt z.B. auch für zusätzliche Fernverbindungen in die Tourismuszentren des Landes.

5. Verlagerung von Güterverkehren auf die Bahn

Das Potenzial für eine Verlagerung von Frachtverkehr auf die Schiene ist noch längst nicht ausgeschöpft. Die Landesregierung setzt sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür ein, dass der Gütertransport auf der Schiene durch Ausbau des Netzes, mehr Wettbewerb auf der Schiene, neue Logistikkonzepte und Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Straße und Schiene attraktiver wird.

B. Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein

1. Strukturelle Rahmenbedingungen

a. Bahnreform/Regionalisierung

Mit Beginn der **Bahnstrukturreform am 1. 1. 1994** hat sich die bahnpolitische Landschaft erheblich verändert. Das bundeseigene Schienennetz und die Schienenverkehre werden seitdem nach privatwirtschaftlichen Anforderungen betrieben. Im Schienenpersonennahverkehr ist den Ländern mit der **Regionalisierung zum 1. Januar 1996** die Aufgaben- und Finanzverantwortung übertragen und damit eine flexible Erfüllung der regionalen Verkehrsbedürfnisse ermöglicht worden. Zunehmender Wettbewerb auf der Schiene und die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen haben den Druck auf die DB AG als marktbeherrschendes Unternehmen verstärkt, die Kosten zu senken, die Qualität zu verbessern und damit die Attraktivität der Schienenverkehre zu steigern.

*1994:
Startschuss für Wettbewerb*

*1996:
Flexibilität durch Regionalisierung*

b. Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Rahmenplan für verkehrspolitische Entwicklungsziele des Bundes wird z.Z. überarbeitet. Mit einem neuen Entwurf wird nicht vor 2003 gerechnet. Schleswig-Holstein hat **seine prioritären Schienenwegeprojekte** zur Aufnahme in den neuen BVWP angemeldet:

13 Projekte für den neuen BVWP angemeldet

Lfd. Nr.	Projekt/Strecke (Beschreibung; Bemerkungen)
1	Engpassbeseitigung Pinneberg-Elmshorn (Umbau Bahnhof Elmshorn; verschränkte Dreigleisigkeit zwischen Pinneberg und Elmshorn)
2	Lübeck-Bad Kleinen (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung sowie Bau der Richtungskurve "Schwerin" in Bad Kleinen)
3	Hamburg-Lübeck-Puttgarden-(Kopenhagen) (Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus einschl. Elektrifizierung der Strecke Lübeck-Puttgarden)
4	Hamburg-Lübeck (Elektrifizierung)
5	Kiel-Lübeck (Elektrifizierung und Einführung eines durchgehenden 30-Minuten-Taktes mit zweigleisigen Streckenabschnitten)
6	Itzehoe-Westerland (Elektrifizierung)
7	Neumünster-Bad Segeberg-Bad Oldesloe (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung; Überprüfung als Alternative zum Vorhaben Hamburg/Horn-Hamburg/Eidelstedt)
8	Eisenbahnhochbrücke Rendsburg (Ersatzbauwerk bzw. rechtzeitige Aufnahme der Planungen)
9	Ahrensburg-Hamburg (3.Gleis)
10	Eisenbahnhochbrücke Hochdonn (Ersatzbauwerk bzw. rechtzeitige Aufnahme der Planungen)
11	Hafen Lübeck (Schienenausbau)
12	Schienensüdmehweg Lübeck (mit Verbindungskurve Richtung Osten)
13	Schienenanbindung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel

Als Übergangslösung bis zur Fertigstellung des neuen BVWP hat der Bund ein **Investitionsprogramm 1999 bis 2002** für laufende Vorhaben der Straße, Schiene und Wasserstraße beschlossen. Darin sind u.a. der Umbau des Bahnhofes Elmshorn enthalten sowie der Ausbau der Strecke Hamburg-Büchen-Berlin. Weitere Maßnahmen für Schleswig-Holstein sind im Anti-Stau-Programm und im Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes enthalten (siehe S. 8 und 9).

2. Organisatorische Rahmenbedingungen

Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS-Schleswig-Holstein)

Zur Planung, Organisation und Abwicklung der Landesaufgaben im Schienenpersonennahverkehr wurde 1995 die LVS Schleswig-Holstein gegründet. (www.lvs-sh.de) Die kommunale Ebene beteiligt sich mit 50 Prozent an der LVS, um die Koordination im gesamten ÖPNV zu optimieren. Die LVS tritt im Namen des Landes auf und bestellt u. a. in seinem Auftrag Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.

3. Konzeptionelle Rahmenbedingungen

a. ÖPNV-Gesetz

Die Landesregierung hat die mit der Regionalisierung zum 1.1.1996 verbundenen Gestaltungsmöglichkeiten für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in vollem Umfang genutzt. Mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein wurden 1995 erstmals landesrechtliche Grundlagen für den ÖPNV geschaffen.

b. Erster LNVP

Auf der Grundlage der 1996 verabschiedeten "Perspektive SPNV 2010" wurde 1997 der erste landesweite Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein aufgestellt. In diesem Konzept haben Landesregierung und LVS für den Schienenpersonennahverkehr wie auch für den übrigen ÖPNV die Eckpunkte für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im ÖPNV-Gesamtsystem vorgegeben. Dazu gehören insbesondere

*LNVP von 1997 als
landesweiter Rah-
menplan*

- die Erweiterung des Angebots durch Taktverdichtung
- die Vernetzung der Verkehrssysteme Bahn und Bus
- die Modernisierung der Fahrzeuge und Stationen
- die Verbesserung von Qualität und Service
- die Einführung des Wettbewerbs im Schienenverkehr.

c. Güterverkehrskonzept

Die Landesregierung hat mit dem **Güterverkehrskonzept aus dem Jahre 1999** die heutige und zukünftige Bedeutung des Güterverkehrs für Schleswig-Holstein dargelegt. Darin hat sie auch die Rolle der Schiene beschrieben, die gegenüber heute weit höhere Mengen aufnehmen könnte und sollte, um überfüllte Straßen zu entlasten und die Umweltbelastungen durch den Straßengüterverkehr zu reduzieren.

Rahmen für den Güterverkehr: Landeskonzept aus 1999

4. Finanzielle Rahmenbedingungen

a. Anti-Stau-Programm

Für den Zeitraum von 2003 bis 2007 hat die Bundesregierung das Anti-Stau-Programm (ASP) mit einem **Gesamtvolumen von 7,4 Mrd. DM** aufgelegt. Davon entfallen auf Schleswig-Holstein für Schienenprojekte 200 Mio DM. Dieses Programm soll aus den Einnahmen der zukünftigen entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr finanziert werden. Von den schleswig-holsteinischen Schienenprojekten sind die **"Zulaufstrecken Skandinavienverkehr"** in dem Programm enthalten. Die Landesregierung drängt darauf, vorrangig die Beseitigung des Schienenengpasses Pinneberg-Elmshorn und die Elektrifizierung der Teilstrecke Hamburg-Lübeck aus den Mitteln des ASP mit zu finanzieren. In welchem Umfang die Mittel für diese beiden Vorhaben eingesetzt werden, ist derzeit noch offen. Für die abschließende Festlegung wird die Entscheidung über eine feste Fehmarnbelt-Querung sowie – damit zusammenhängend - das Ergebnis der aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Elektrifizierungsmaßnahme zu berücksichtigen sein.

200 Mio DM aus dem Anti-Stau-Programm...

b. Zukunftsinvestitionsprogramm

Einen Modernisierungsschub erwartet die Landesregierung durch die Maßnahmen der DB AG im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms ZIP. Für die Sanierung und Modernisierung des Bestandsnetzes der DB AG werden für den Zeitraum 2001 bis 2003 für das schleswig-holsteinische Gebiet ca. 112 Mio DM bereitgestellt. Davon sollen u.a. die **Eisenbahnhochbrücke Hochdonn** saniert und verschiedene **Langsamfahrstellen beseitigt** werden. Die Maßnahme "Eisenbahnhochbrücke Rendsburg" ist, soweit sie die Erneuerung des Oberbaus betrifft, bereits vor Auflage des ZIP finanziert und durchgeführt worden. Die Instandsetzung der Brückenkonstruktion wird in der Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus allgemeinen Mitteln des Bundeshaushalts bezahlt.

... und 112 Mio DM
aus dem ZIP

c. Regionalisierungsmittel

Die Bestellungen des Landes zum SPNV-Angebot werden aus Regionalisierungsmitteln finanziert, die der Bund den Ländern seit 1996 zur Verfügung stellt. Diese Mittel sind entsprechend dem Wachstum des Umsatzsteuer-aufkommens dynamisiert. Im Jahr 2001 können in Schleswig-Holstein danach **365,9 Mio DM** gemäß Haushaltsplan 2001 insbesondere für den **Schienenpersonennahverkehr und für andere attraktivitätssteigernde Maßnahmen im ÖPNV** ausgegeben werden, auch für Streckenausbauten und die Deckung von Betriebskosten.

366 Mio DM Regionalisierungsmittel in
2001

Nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes sollen im Jahre 2001 mit Wirkung ab 2002 die Steigerungsrate und die Finanzquelle neu festgelegt werden. Darüber hinaus soll die **künftige Verteilung** der Regionalisierungsmittel auf die Länder neu geordnet werden. Dabei soll die **Aufteilung** der Regionalisierungsmittel in eine

- **Grundausrüstung**, die einem bedarfsgerechten Bestellumfang entspricht, und in
- **Mittel für Qualitäts- und Leistungssteigerungen**

erhalten bleiben. Zur Zeit arbeiten die DB AG, die WIBERA und sma & Partner AG als Gutachter an der Festlegung eines bedarfsgerechten Grundangebotes. Diese Arbeiten werden durch einen Lenkungsausschuss der Länder (Arbeitskreis

Gute Chancen für
Bestand der Regionalisierungsmittel

Bahnpolitik) begleitet. Die Landesregierung sieht durch ihre erfolgreiche Bahnpolitik, die sich an der tatsächlichen Nachfrage orientiert, **gute Chancen für den Bestand der Regionalisierungsmittel**. Im übrigen kann die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes nur mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen. Zur Zeit wird erwartet, dass die Grundelemente der Bahnreform beibehalten werden.

d. Investitionsmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz

Ferner stellt der Bund nach §8 Abs. 1 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz Baukostenzuschüsse und nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz zinslose Darlehen für Vorhaben des SPNV bereit. Der Anteil für Schleswig-Holstein beläuft sich auf ca. 50 Mio DM verteilt über fünf Jahre. Hieraus soll u.a. die Reaktivierung der Strecke Neumünster-Bad Segeberg sowie die Ertüchtigung der Strecke Kiel-Lübeck finanziert werden.

*weitere Fördermittel:
50 Mio DM in 5 Jahren*

e. Beteiligungen des Landes

Wie oben ausgeführt nutzt Schleswig-Holstein alle zur Verfügung stehenden Finanzierungsquellen und Programme, um zügig den Ausbau der schleswig-holsteinischen Infrastruktur und deren Modernisierung voranzutreiben. Dabei beteiligt sich das Land auch an **Planungskosten**, um die Realisierung von Maßnahmen zu beschleunigen, z. B. für die Elektrifizierung Hamburg-Lübeck, in Höhe von 4,45 Mio DM. Für den Ausbau Kiel-Lübeck hat das Land einen Planungsvertrag mit der DB Netz AG zur Absicherung der Planungskosten der Bahn in Höhe von 3 Mio DM geschlossen. Das Land erwartet, dass die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck und Lübeck-Travemünde nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Juli 2001 Ende 2006 fertiggestellt sein wird. Die Strecke Kiel-Lübeck soll zum Sommer 2004 so weit ausgebaut sein, dass eine Verkürzung der Fahrzeit auf max. 55 Minuten erreicht wird. Mit weiteren Verbesserungen der Betriebssituation wird im Jahr 2005 gerechnet.

*Land beteiligt sich mit
4,45 Mio DM an Planungskosten der DB*

C. Handlungsfelder/Zwischenbilanz

1. Allgemeine attraktivitätssteigernde Maßnahmen

a. Stationsprogramm

Eine Bestandsaufnahme aller 150 Bahnhöfe in Schleswig-Holstein hat ergeben, dass viele modernisiert werden müssen.

*Neues Outfit für alte
Bahnhofsstationen*

Zwischen der DB AG und dem Land Schleswig-Holstein wurde daher eine **Rahmenvereinbarung** getroffen, um die Situation der Bahnhöfe in den nächsten 5 bis 10 Jahren durch folgende Maßnahmen zu verbessern:

➤ **Attraktives Bahnhofsumfeld**

Außenanlagen, enge Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (Busse) und an den Individualverkehr (ausreichend Parkplätze und wetterfeste, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) gehören zukünftig zum Erscheinungsbild der Bahnhöfe. Hier wird das Land die Kommunen bei Umgestaltungsmaßnahmen unterstützen.

➤ **Angenehmes Warten**

Eine ausreichend große Überdachung und seitliche Windfänge sollen künftig den Wartekomfort für den Fahrgast erhöhen. Wo es möglich ist, sollen beheizbare Warteräume errichtet werden.

➤ **Informationen auf einen Blick**

Durch Wegeleitsysteme mit akustischen und optischen Informationen soll jeder Fahrgast pünktlich alles Wissenswerte erfahren.

➤ **Erhöhung der Sicherheit**

Durch eine großzügige Gestaltung und die Ausleuchtung von Unterführungen wird das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, insbesondere von Frauen, gesteigert. Zusätzlich sollen Fernüberwachungssysteme an zentralen Stellen eingesetzt werden.

➤ **Zugfahren ohne Hindernisse**

Kurze Wege und Rampen sollen den Zugang zu den Bahnsteigen erleichtern. Die einheitliche Anhebung der Bahnsteige auf 76 cm wird in Verbindung mit den eingesetzten Fahrzeugen ein nahezu niveaugleiches Ein- und Aus-

steigen ermöglichen. Rollstuhlfahrer werden an vielen großen Stationen die Nutzung von Hubliften anmelden können. Behindertengerechte sanitäre Einrichtungen wird es an den meisten Stationen geben, und alle neuen Bahnsteige erhalten einen Blindenleitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte.

Entsprechende Modernisierungsmaßnahmen sind z. B. bereits in den Bahnhöfen von Büsum, Brockstedt (Krs. Steinburg) oder Dauenhof (Krs. Pinneberg) realisiert worden. In den Bahnhöfen Travemünde, Raisdorf, Keitum und Morsum wird noch in diesem Jahr mit den Bauarbeiten begonnen. In Husum werden bis zum Herbst 2002 das Dach erneuert und Aufzüge eingebaut.

Für das "Stationsprogramm" werden **jährlich 12,5 Millionen** DM bereitgestellt. Davon trägt das Land 7,5 Millionen DM. Unter dem Motto "Wer macht was am Bahnhof?" hat die LVS mit der DB Station&Service AG Anfang 2001 einen gemeinsamen **Leitfaden zum Stationsprogramm Schleswig-Holstein** für die Kommunen und die kommunalen Planungsbüros erstellt. Neben Anregungen zur Gestaltung der Bahnhöfe und deren Umfeld enthält die Broschüre Informationen über die Möglichkeit und den Verfahrensablauf bei der Beantragung von Fördermitteln. Das Verkehrsministerium hat im Juni 2001 eine entsprechende **Förderrichtlinie** erlassen, in der die Teilfinanzierung von investiven Maßnahmen an Bahnhaltungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV geregelt ist.

7,5 Mio DM Landesmittel pro Jahr für schönere Bahnhöfe

Mit finanzieller Unterstützung des Landes wurden bis zur Erstellung dieses Berichts **9 neue** Bahnhöfe bzw. Haltepunkte reaktiviert:

9 Bahnhöfe neu eröffnet

Kiel-Suchsdorf	Felde (Krs. Rendsburg-Eckernförde)	Flensburg-Weiche
Herzhorn (Krs. Steinburg)	Kremperheide (Krs. Steinburg)	Pansdorf (Krs. Ostholstein)
Husby (Krs. Schleswig-Flensburg)	Langeln (Krs. Pinneberg)	Süderlügum (Krs. Nordfriesland)

Weitere Eröffnungen sind in den nächsten Jahren geplant. Erste Vorbereitungen laufen für Horst (Krs. Steinburg), Lübeck-Kücknitz und Lübeck-St. Jürgen.

Außerhalb des Stationsprogramms werden im Rahmen von Großprojekten die **Bahnhöfe Kiel und Lübeck** umgebaut. Während der Kieler Hauptbahnhof allein aus Mitteln der DB AG bzw. des Bundes finanziert wird, hat das Land für die Umbaumaßnahmen am Lübecker Hauptbahnhof eine finanzielle Unterstützung von maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten zugesagt.

b. Landesweites Tarifkonzept

Mit dem Ziel "Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan" wird stufenweise ein landesweites Tarifkonzept umgesetzt. Auf Kreisebene existieren bereits Verkehrs- und Tarifgemeinschaften, Verkehrsverbünde bestehen im Raum Kiel (VRK) und im Hamburger Umland (HVV).

Ein Fahrschein auch bei Wechsel der Verkehrsmittel

Angestrebt wird, die Tarifbestimmungen zu vereinheitlichen, ein landesweit einheitliches Fahrscheinsortiment festzulegen, die Preisbildung zu harmonisieren und den SPNV zu integrieren. Die Einführung erfolgt stufenweise, Ende 2002 in den Regionen Kiel und Lübeck und voraussichtlich Ende 2003 landesweit.

In engem Zusammenhang mit dem Projekt eines landesweiten Tarifkonzepts für Schleswig-Holstein stehen die Bestrebungen zur **HVV-Erweiterung**.

auch Bahnfahren im Großraum Hamburg wird attraktiver

Anfang des Jahres 2000 haben sich die Aufgabenträger des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), also die Freie und Hansestadt Hamburg, das Land Schleswig-Holstein und die Hamburg-Randkreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg grundsätzlich auf eine Verbundausweitung verständigt. Im Herbst 2001 wird der Lenkungsausschuss eine abschließende Empfehlung zur HVV-Erweiterung (einschließlich Finanzierung) geben. Ziel ist es, den ÖPNV im Hamburger Umland für die Kunden, insbesondere die Pendler mit einem **Gesamtangebot im Bahn- und Busverkehr** (abgestimmter Fahrplan, einheitlicher Tarif) noch attraktiver zu gestalten.

Beide Tarife, HVV- und SH-Tarif, werden schrittweise so miteinander verknüpft, dass der ÖPNV-Kunde mit einem Fahrschein z. B. von Flensburg nach Hamburg fahren kann.

Die **HVV-Erweiterung** soll **Ende 2002 vollzogen** werden, die vollständige Verknüpfung beider Tarifsysteme soll bis Ende 2003 abgeschlossen sein.

c. Fahrkartenverkaufsstellen

Die DB AG betreibt in Schleswig-Holstein die DB-Verkaufsstellen. Die bestehenden Verkehrsverträge des Landes als Besteller für den SPNV sehen hierzu eine genau beschriebene Vertriebsqualität vor, zu der u.a. das Angebot von personenbesetzten Verkaufsstellen an ausgewählten Bahnstationen gehört.

Wie auch im übrigen Bundesgebiet prüft die DB AG aus Rationalisierungserwägungen seit 1999 die Schließung einzelner Verkaufsstellen. Die DB AG hat bislang mit Unterstützung des Landes und der LVS **Alternativlösungen** gefunden, so dass der personenbediente Verkauf von Fahrkarten weiterhin im Umfeld des Bahnhofs möglich ist. Im Rahmen dieser Ersatzlösungen können die regionalen Verkehrsunternehmen, die Kommunen (z.B. über Tourist-Information im Bahnhof) oder Private (z.B. Reisebüro im Bahnhof, Kioskanbieter) Betreiber sein. Trotzdem sieht das Land die DB AG auch zukünftig in der Pflicht, das bestehende Angebot im Fahrkartenverkauf unverändert aufrechtzuerhalten und wird diese Position in den zukünftigen Verhandlungen weiterverfolgen.

d. Erhalt von Bahnstrecken

Im LNVP ist festgelegt, dass für insgesamt 119 Streckenkilometer Schiene eine Option für eine Reaktivierung gesichert wird. Im Sommer 2000 hat die Landesregierung deshalb mit der DB Netz AG einen sogenannten **Trassensicherungsvertrag** geschlossen. Die optionalen Reaktivierungsstrecken sollen nicht durch kontraproduktive Maßnahmen der Bahn, etwa durch Rückbau, Entwidmung oder andere Maßnahmen, einer möglichen Reaktivierung entzogen werden.

*Trassensicherungs-
vertrag sichert Reakti-
vierung*

2. Schienenpersonennahverkehr

a. Attraktivitätssteigerungen

Durch Umsetzung des ersten LNVP sind im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein deutliche Verbesserungen erzielt worden:

- Das Verkehrsangebot wurde seit 1995 erheblich erweitert durch Erhöhung der Zugkilometer-Leistung um 15 % auf etwa 22 Mio Zugkm/Jahr im Jahr 2001.
- Die Vernetzung im SPNV und mit dem Busverkehr wurde verbessert.
- Mit dem Re-Design der "Silberlinge"-Waggons und dem Einsatz neuer Triebwagen wurde der gesamte Fahrzeugbestand modernisiert. An dem Gesamtvolumen von 75 Mio DM hat sich das Land mit 56 Mio DM beteiligt.
- Durch Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb konnten die vom Land als Aufgabenträger zu finanzierenden Ausgleichszahlungen reduziert werden.

Aktuelle Verkehrsleistung im SPNV: 22 Mio Zugkm/Jahr

Die Angebotsverbesserungen führten zu einem **Zuwachs der Fahrgäste um fast 20%** seit 1994.

20 Prozent mehr Fahrgäste

b. Wettbewerb

Die Landesregierung wird die Möglichkeit zur Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb weiterhin konsequent nutzen. Während bundesweit bisher im Durchschnitt weniger als 10 % aller SPNV-Leistungen ausgeschrieben wurden, hat Schleswig-Holstein etwa **23 % in den Wettbewerb gestellt**. Das Land hat durch die bisherigen drei Ausschreibungen etwa 5 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Wettbewerb vergeben. Alle drei Ausschreibungen führten bzw. führen zu deutlichen Qualitätsvorteilen für die Fahrgäste und zu einer merklichen Kostensenkung für das Land. Bei den drei Ausschreibungen handelt es sich um:

bundesweit herausragend: 23 Prozent der Strecken sind im Wettbewerb

Eisenbahnstrecke bzw. Netz	Kiel-Neumünster Kiel-Husum Husum-St.Peter-Ording Kiel-Flensburg (sog. Netz Nord)	Heide-Büsum	Neumünster- Bad Segeberg- Bad Oldesloe*
neuer Betreiber	Nord-Ostseebahn und DB ZugBus	AKN-Eisenbahn AG	AKN/Hamburger Hochbahn
ab	5.11.2000	5.11.2000	ca. Mai 2002

* der Abschnitt zwischen Neumünster-Süd und Bad Segeberg ist zu reaktivieren.

Noch in diesem Jahr wird die Landesregierung ein **Wettbewerbskonzept** mit weiteren Ausschreibungen von Strecken bzw. Netzen vorlegen. In den nächsten 10 Jahren soll das gesamte Schienennahverkehrsnetz **in Schleswig-Holstein** schrittweise – d.h. in verkehrlich zusammengehörigen Teilnetzen - in den Wettbewerb gestellt werden. Das Wettbewerbskonzept wird die möglichen Teilnetze, den Zeitplan und die Vorgaben für das Angebot (Umfang, Qualität, Fahrzeuge, Marketing) definieren.

c. Regionalisierung der Schieneninfrastruktur

Nach Regionalisierung der SPNV-Leistungen und Einführung des Wettbewerbs sind Strecken und Stationen weiterhin im Besitz der DB Infrastrukturgesellschaften. Dieser Zustand ist aus Sicht des Landes unbefriedigend, weil die Wettbewerbsneutralität der Infrastruktur unzweifelhaft gesichert sein muss. Parallel zu den Überlegungen der Task-Force beim Bundesverkehrsminister hat das Land deshalb ein **eigenes Gutachten** in Auftrag gegeben, das an **drei regionalen Pilotstrecken** eine technische und betriebswirtschaftliche Bewertung vornehmen und die Chancen und Risiken für eine Überführung in eine regionale Trägerschaft entwickeln soll. Darüber hinaus sollen auch geeignete Organisationsformen für einen Infrastrukturbetrieb geprüft werden. Dabei sind neue Eigentümerverhältnisse und die Beteiligung unterschiedlicher Akteure an einer regionalen Infrastrukturgesellschaft einzubeziehen. Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden im Herbst dieses Jahres vorliegen.

Gutachten zur Regionalisierung in Auftrag gegeben

d. Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr

Im Schienenpersonenfernverkehr will das Land ein möglichst attraktives Angebot für die Reisenden, insbesondere auch für die nach Schleswig-Holstein kommenden Urlauberinnen und Urlauber erhalten und ausbauen. Von besonderer Bedeutung für Schleswig-Holstein sind aber auch **durchgehende Fernverkehrsverbindungen nach Skandinavien bzw. von Skandinavien** über Schleswig-Holstein nach Kontinentaleuropa. Sowohl die Jütland-Linie über Flensburg als auch die Vogelfluglinie über Puttgarden sind wichtige Bestandteile, damit Schleswig-Holstein auch zukünftig seiner Drehscheibenfunktion im Ostseeraum gerecht wird. Die Landesregierung unterstützt eine privat finanzierte feste Fehmarn-Belt-Querung als wichtige Infrastrukturmaßnahme, mit der die Regionen Schleswig-Holstein/Hamburg und Kopenhagen/Malmö enger zusammenrücken und mit der ein schnellerer ungebrochener Schienen-Güterverkehr von Skandinavien nach Kontinentaleuropa möglich wird.

Die Umsetzung des sog. "marktorientierten Angebotes" für den Personenverkehr (**MORA-P**) konterkariert die Ziele des Landes. Die DB Reise und Touristik AG hat zum Fahrplanwechsel am 10.06.2001 die Frequenz von Intercity und Interregio-Zügen - z.B. auf der Strecke Hamburg-Westerland die bestehenden 5 IC-Zugpaare auf 4 im Sommer und 2 im Winter - reduziert und das IC-Angebot zwischen Hamburg und Kiel von 6 auf 3 Zugpaare vermindert. Darüber hinaus wurden die Interregios zwischen Lübeck und Bad Kleinen, 7 der 8 Interregio-Verbindungen zwischen Lübeck und Hamburg sowie einzelne zwischen Flensburg - Hamburg verkehrende Interregios am Wochenende gestrichen. Damit hat sich - trotz einer neuen ICE-Verbindung zwischen Kiel und Berlin über Hamburg und eines zusätzlichen Euro-Citys im Sommer auf der Strecke Hamburg-Lübeck - das **Fernverkehrsangebot in Schleswig-Holstein um rd. 1 Mio. Zugkilometer reduziert**.

Zum Ausgleich der verminderten Fernverkehrsleistungen hat das Land den Nahverkehr auf der Schiene verdichtet und zusätzliche Leistungen bei der DB AG nach Ausschreibung dieser sogenannten Schienenfernverkehrsersatzleistungen bestellt. Für den Zeitraum von 18 Monaten wurde **ein Verkehrsvertrag über rd. 850.000 Zugkilometer geschlossen**. Damit werden fast die gesamten Streichungen ausgeglichen. 7,5 Mio DM zahlt das Land dafür pro Jahr. Finanziell be-

MORA-P: negative Auswirkungen auf Schleswig-Holstein

7,5 Mio DM Landesmittel/Jahr für Ausgleich von verminderten Fernverkehrsleistungen

deutet das, dass das Land mit eigenen Regionalisierungsmitteln Leistungen übernimmt, die bisher die DB aufgrund ihres Verkehrsauftrags für die Fläche erbracht hat. Für die Bahnkunden hat diese Umstellung neben der teilweise schlechteren Wagenqualität den Nachteil, dass die Verkehre insbesondere in Hamburg gebrochen werden und dadurch für Fernreisende ein Attraktivitätsverlust entsteht. Vorteile für die Kunden ergeben sich insoweit, als die Nahverkehrszüge zuschlagsfrei sind und bei vergleichbarer Fahrzeit mit mehr Haltepunkten mehr Fahrgäste erreichen. Auch ermöglichen die vorhandenen Taktfahrpläne bessere Anschlüsse von Bus und Bahn.

Die Landesregierung schließt nicht aus, dass die DB zum nächsten Fahrplan ab Ende 2002 weitere Einschränkungen im Fernverkehr plant; konkrete Überlegungen sind ihr noch nicht bekannt. Die Landesregierung wird solchen Überlegungen auch im Zusammenhang mit dem Fahrplan für weitere Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr mit Nachdruck entgegenwirken. Ein weiterer Ersatz von Fernverbindungen durch Nahverkehrszüge wäre nicht nur für die Bahnkunden unzumutbar, sondern angesichts der begrenzten Regionalisierungsmittel auch nicht finanzierbar. Die Landesregierung unterstützt daher zugleich Überlegungen von Verkehrsunternehmen, **Fernverkehrsverbindungen im Wettbewerb zur DB** anzubieten, und hat ihre Gesprächsbereitschaft über eine sinnvolle Abstimmung zwischen Fern- und Nahverkehrsangeboten erklärt.

In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung an den **Gewährleistungsauftrag gem. Artikel 87e Abs. 4 GG** (siehe Kasten rechts) erinnert. Es liegen zwar keine festen Kriterien für eine ausreichende Bedienung im Fernverkehrsnetz vor, dennoch fordert das Land eine **stärkere Angebotsorientierung für die Flächenländer**. Jede Region ist auf ausreichende Fernverkehrsverbindungen angewiesen. Weitere Kürzungen in diesem Bereich kann die Landesregierung daher keinesfalls akzeptieren.

Generell ist zu begrüßen, dass der Bund seine Verkehrspolitik stärker auf die Schiene ausrichtet und mehr Mittel für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellt, u.a. auch aus neuen Einnahmequellen wie den **Erlösen der UMTS-Lizenzen** oder der künftigen **Straßenmaut**. Diese Mittel müssen aber so eingesetzt werden, dass auch die **Kernregionen der Flächenländer gut an das**

Art. 87e Abs. 4 GG:
"Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den SPNV betreffen, Rechnung getragen wird..."

Wettbewerb im Fernverkehr wird geprüft

Fernverkehrsnetz angebunden bleiben und das Netz in der Fläche zügig in-standgesetzt und leistungsgerecht ausgebaut wird.

3. Güterverkehr

a. Bestandsaufnahme

Von den insgesamt in Schleswig-Holstein beförderten Gütern werden z.Zt. etwa **10 % mit der Bahn transportiert**. Überwiegend sind dies Transitverkehre, die von Flensburg nach Hamburg oder von Hamburg nach Flensburg durchfahren. Der Umschlag an den **z.Zt. noch 46 Güterverkehrsstellen**, die von DB Cargo bedient werden, beträgt pro Jahr etwa 4,8 Mio. t Güter (incl. Häfen). Nur etwa 500.000 t Güter werden mit der Eisenbahn innerhalb Schleswig-Holsteins hin und her transportiert. Die Eisenbahngüterverkehre werden in Schleswig-Holstein zu über 90 % durch die DB AG und innerhalb der DB AG von DB Cargo abgewickelt. Die Gleisanlagen gehören überwiegend DB Netz. Es gibt **unterschiedliche Formen der Abwicklung** und der Besitzverhältnisse beim Bahntransport.

- Im **Seehafen Kiel** z.B. wickelt eine nicht bundeseigene Eisenbahn im Besitz der Seehafen Kiel GmbH in enger Kooperation mit DB Cargo die Güterverkehre ab.
- Die Rangierarbeiten in **Lübeck** übernimmt DB Cargo im Auftrag der Lübecker Hafengesellschaft. Die Hafengleise gehören der Lübecker Hafengesellschaft.
- Ein Teil der Transporte in **Brunsbüttel** werden durch eine private nicht bundeseigene Eisenbahn im Besitz der Firma HOYER abgewickelt. Der sogenannte HOYER-Shuttle fährt seit Juli 2001 auch nach Lübeck.
- Die AKN betreibt im Auftrag für DB Cargo z.Zt. noch den Güterverkehr in **Wahlstedt** bei Bad Segeberg.
- Im **Norden** des Landes betreibt die Nordfriesische Verkehrs AG (NVAG) begrenzt Güterverkehr zwischen Niebüll und Tondern.

4,8 Mio Tonnen Güterumschlag pro Jahr an den Güterverkehrsstellen

b. Veränderungen durch MORA C

Die neue Unternehmensstrategie der DB Cargo (**MORA-C**) sieht vor, bis zum Jahre 2010 bundesweit über **40 % mehr Güter auf der Schiene** zu transportieren als 1999. Dabei soll der **Schwerpunkt auf Containerverkehre** gelegt werden. Eine Anteilssteigerung von heute 15 % auf 30 % in 2010 wird angestrebt. Im gleichen Zug wird der Einzelwagenverkehr dieser wirtschaftlichen Zielsetzung zum Opfer fallen und auf unrentablen Strecken eingestellt werden. Die Landesregierung sieht mit Sorge, wie sich DB Cargo im Rahmen von MORA-C aus der Fläche und dem Wagenladungsverkehr zunehmend verabschiedet. Das Beispiel in Baden-Württemberg mit der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) zeigt aber auch, dass die Möglichkeiten zu einer erfolgreichen Kooperation zwischen DB Cargo und den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) zu prüfen sind, um mit neuer Attraktivität die bisherigen Kunden zu halten und neue zu gewinnen.

MORA C: 40% mehr Güterverkehr soll auf die Schiene

In Schleswig-Holstein sollen nach Vorstellung von DB Cargo von insgesamt 46 **Güterverkehrsstellen** 21 nicht mehr bedient werden. Ab dem 1. Januar 2002 sollen danach folgende Güterverkehrsstellen wegfallen:

Ahrensburg	Bad Oldesloe	Eutin	Fahrenkrug (Kreis Segeberg)
Flensburg	Flensburg-Weiche	Hohenwestedt	Husum
Kappeln	Keitum	Lauenburg	Meldorf
Mölln	Morsum	Niebüll	Ohrstedt (Krs. Nordfriesland)
Rendsburg	Schleswig	Stedesand (Krs. Nordfriesland)	Süderbrarup
Westerland			

fast jede 2. Güterverkehrsstelle im Land soll ab 2002 geschlossen werden

Die DB Cargo verhandelt zwar mit Kunden über Ersatzlösungen, z.B. Übernahme durch NE-Bahnen, wenn jedoch bis Ende 2001 im Einzelfall keine wirtschaftlich tragfähige Bahnalternative zustande kommt, wird der jeweilige Verkehr vom Lkw übernommen werden. Die Landesregierung erwartet, dass von der DB AG angemessene Rahmenbedingungen für die NE-Bahnen zum Aufbau eines wirtschaftlich tragfähigen Güterverkehrs geschaffen werden. Das Land setzt sich ferner für die **Erhaltung des Güterverkehrsnetzes** ein und erwartet, dass es durch mehr Privatbahnen im Güterverkehr zu einer **Verbesserung des Angebotes** in der Fläche kommen könnte. Das Land hat die Gespräche zwischen DB Cargo

mit Privatbahnen zu einem besseren Angebot im Güterverkehr

und den Privatbahnen bisher begleitet und wird seine unterstützende Rolle auch in Zukunft wahrnehmen.

Die Landesregierung begrüßt die Zielsetzung der DB AG, auch den Güterverkehr zu modernisieren und teilt die Auffassung, dass die größten Entwicklungsmöglichkeiten in Ganz-Zug-Verkehren bestehen. Dennoch ist bei der Reduzierung der Güterverkehrsstellen ein behutsames Vorgehen angebracht, damit nicht noch mehr Güter auf der Straße transportiert werden. Eine direkte betriebliche Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene schließt die Landesregierung jedoch aus.

Die weiterhin **prognostizierten erheblichen Zuwächse** im Güterverkehr werden in manchen Bereichen trotz weiterer Ausbaumaßnahmen der Straßenverkehrsinfrastruktur an die Belastungsgrenzen stoßen. Die Anstrengungen der nächsten Jahre richten sich daher darauf, möglichst große Anteile des erwarteten Zuwachses mit der Bahn oder per Schiff zu transportieren. Hierzu bedarf es eines intensiven Ausbaues beider Verkehrsträger sowie einer entsprechenden Transportlogistik.

c. LKW-Maut

Die Landesregierung begrüßt in diesem Zusammenhang die Einführung einer Straßenmaut für den Güterverkehr. Sie trägt zur Entzerrung des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene bei, führt zu einer stärkeren Angleichung der Wegkosten in der EU und unterstützt zugleich die Finanzierung des notwendigen Ausbaus von Schiene und Straße, auch in Schleswig-Holstein. Die Landesregierung erwartet, dass auch verkehrlich betroffene Bundesstraßen in die Mautpolitik einbezogen werden, um negative Verlagerungseffekte zu vermeiden.

*LKW-Maut begrüßt –
aber verkehrlich be-
troffene Bundesstra-
ßen mit einbeziehen*

D. Perspektiven

In den letzten Jahren hat die Bahnpolitik in Schleswig-Holstein deutliche Erfolge gebracht. Das Schienennahverkehrsangebot wurde deutlich ausgeweitet, neue Haltepunkte wurden geöffnet, das Schienennetz wurde und wird ausgebaut, der Service für die Bahnkunden wurde verbessert, neue Betreiber haben das Angebot bereichert. Dieser Weg muss fortgesetzt werden, denn Pünktlichkeit, Service und

Qualität der erbrachten Bahnleistungen entsprechen noch nicht überall den Anforderungen. Notwendig ist insbesondere, die Wagenqualität weiter zu verbessern, den direkten Kundenservice auszubauen, Pünktlichkeit und Anschlussqualität zu erhöhen, verbliebene Engpässe im Schienennetz zügig zu beseitigen, Fernanbindungen zu sichern.

Dazu wird die erfolgreiche Konzeption des ersten LNVP an die eingetretenen Veränderungen angepasst und weiterentwickelt. Die Landesregierung bereitet die Aufstellung des zweiten LNVP für das Jahr 2002 vor. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern des ÖPNV. Die Vorbereitungen werden durch einen Arbeitskreis, dem auch Vertreter der Verbände der Verkehrsunternehmen und Gewerkschaften angehören sowie von dem im Juli 2001 gegründeten Fahrgastbeirat begleitet. Zu den wichtigsten Eckpunkten des zweiten LNVP gehören

*Neuer LNVP im
nächsten Jahr*

- **Optimierung der Taktverkehre** und weitere **Taktverdichtung** im Rahmen des integralen Taktfahrplans 2002
- **Verbesserte Verknüpfung** des SPNV mit dem übrigen ÖPNV unter Einbeziehung des Schienenpersonenfernverkehrs
- Intensivierung der **Marketingaktivitäten**.

Mit diesem Konzept, mit weiteren Ausschreibungen, mit der geplanten Ausweitung des Hamburger Verkehrsverbunds und der schrittweisen Einführung eines Schleswig-Holstein-Tarifs wird Bahnfahren in Schleswig-Holstein noch attraktiver werden. Schleswig-Holstein zählte schon bei der Einführung des Taktfahrplans zu den Vorreitern in Sachen Bahnpolitik. Dies wird so bleiben.

Der **Erste Landesweite Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein** hat den Taktfahrplan aus dem Jahr 1991, mit dem in einem Pilotprojekt ein integraler Taktverkehr auf Hauptschienenstrecken eingeführt wurde, beibehalten und mit vielen Fahrplanverbesserungen und -verdichtungen dieses Grundkonzept weiterentwi-

ckelt. Zahlreiche Diskussionen mit den Fahrgästen, Schienenverkehrsunternehmen, der DB Netz AG und den Busunternehmen führen nun zu dem ehrgeizigen Ziel, in einem nächsten Schritt ein landesweites integriertes Angebotskonzept für den öffentlichen Personenverkehr in Schleswig-Holstein, den **ITF 2002**, zu entwickeln. Ziel ist es, zehn Jahre nach Einführung des ITF in Schleswig-Holstein das Konzept in einem zweiten Schritt im Bahnbereich auf alle Strecken auszudehnen. Dabei ist die Schnittstelle zum Schienenpersonenfernverkehr so zu gestalten, dass dessen Änderungen keine Auswirkungen auf das SPNV-Angebot haben. Das Angebot des überregionalen ÖPNV auf der Straße ist, zunächst auf ausgewählten nachfragestarken Routen, in das Taktsystem des SPNV zu integrieren. Der SPNV erhält damit ein unabhängiges, langfristig stabiles Taktsystem.

In Abhängigkeit von den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen soll die Umsetzung stufenweise ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 als wichtiger Bestandteil des **Zweiten Landesweite Nahverkehrsplans Schleswig-Holstein** erfolgen.

Für die Zukunft gilt es auch, insbesondere die Hinterlandanbindungen der Häfen für den Güterverkehr auszubauen, um hier eine Entlastung der Straße zu erreichen. Bestehende Engpässe in der Schieneninfrastruktur sind zu beseitigen, um Schleswig-Holsteins Erreichbarkeit für Personen und Güter zu verbessern.

Das Land wird seine Handlungsspielräume durch Bahnreform und Regionalisierung weiter in innovative regionale Konzepte umsetzen. Beispiele dafür sind neue Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein durch den Wettbewerb, Konzepte zur Regionalisierung der Schieneninfrastruktur oder die Nutzung neuer Finanzierungsformen wie z. B. Leasing von Lokomotiven über private Fahrzeugpool-Gesellschaften.